



II CONGRESO NACIONAL DE

VÍAS CÁCERES 27,28 y 29
de Octubre de 2010

PECUARIAS

LIBRO DE ACTAS



JUNTA DE EXTREMADURA

LIBRO DE ACTAS

DEL

II CONGRESO NACIONAL DE VÍAS PECUARIAS

Edita: Junta de Extremadura, Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural
Realización: Tecnologías y Servicios Agrarios, S. A. (TRAGSATEC)
Diseño: David Utrero
Impresión: Imprenta Tajo Guadiana
Depósito Legal: BA-000479-2011
ISBN: 978-84-694-6722-0
Fecha de Impresión: Junio de 2011

ÍNDICE

1. Presentación.....	5
2. Organización.....	9
3. Programa	15
4. Legislación.....	23
5. Acto Inaugural.....	33
6. Conferencia Inaugural.....	37
7. Conferencias Marco	53
8. Mesas Redondas.....	73
9. Comunicaciones Orales.....	165
10. Comunicaciones Gráficas.....	325
11. Conclusiones Generales.....	397
12. Discurso de Clausura	401
13. Visita Técnica.....	405
14. Visita Cultural.....	419
15. Reportaje Fotográfico.....	423

II CONGRESO NACIONAL DE

**VÍAS
PECUARIAS**

CÁCERES 27,28 y 29
de Octubre de 2010



JUNTA DE EXTREMADURA
Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural

LIBRO DE ACTAS

II CONGRESO NACIONAL DE

VÍAS CÁCERES 27,28 y 29
PECUARIAS de Octubre de 2010



JUNTA DE EXTREMADURA
Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural

LIBRO DE ACTAS

1. Presentación

II CONGRESO NACIONAL DE

**VÍAS
PECUARIAS**

CÁCERES 27,28 y 29
de Octubre de 2010



JUNTA DE EXTREMADURA
Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural

LIBRO DE ACTAS

El II Congreso Nacional de Vías Pecuarias, celebrado en Cáceres durante los días 27, 28 y 29 de octubre de 2010, ha dado cumplida respuesta al propósito que nos planteamos desde la Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural de la Junta de Extremadura de animar la reflexión y el debate entre los actores involucrados e interesados en este singular patrimonio, sobre todas las cuestiones de carácter normativo, de ordenación de uso, de identificación jurídica y normativa, entre otros aspectos, que afectan a las vías pecuarias, dando además así continuidad a las conclusiones extraídas en la edición anterior celebrada en Madrid en 2005. Asimismo, durante estos días hemos trasladar a la sociedad la existencia, la importancia y el potencial de este patrimonio que forma parte de la cultura rural de nuestros territorios.

Desde una perspectiva integral y multidisciplinar, las vías pecuarias han sido las protagonistas durante estos días de las conferencias, mesas redondas y comunicaciones programadas, en las que cabe destacar una alta participación de los asistentes. Se ha mostrado con ello el interés, la actualidad y la oportunidad del debate, pues además de los aspectos relacionados con el desarrollo normativo y la administración y gestión de estas vías, se ha abordado en profundidad su potencial contribución al desarrollo sostenible de las áreas rurales, y se ha identificado su multifuncionalidad como la mejor garantía para su conservación futura.

Las vías pecuarias suponen una oportunidad irrenunciable para contribuir al desarrollo rural de nuestros pueblos, especialmente en una Comunidad Autónoma como Extremadura, que cuenta con más de 7.000 kilómetros de vías pecuarias y 30.000 hectáreas de superficie y cuyo trazado teje una densa red sobre la mayor parte del territorio extremeño.

Su potencial para ofrecer nuevas oportunidades de uso y rentabilización social y económica, las convierte en un importante recurso para el surgimiento y desarrollo de actividades empresariales generadoras de empleo, como las relacionadas con el turismo, el ocio, el deporte, la naturaleza y el tiempo libre, lo que contribuyen a la mejora y diversificación de las rentas rurales. Además, sus usos y gestión adecuados permiten dar a conocer los ecosistemas auténticos, los alimentos tradicionales y el sabor de nuestros pueblos, a la vez que reforzar los lazos con nuestra cultura, nuestra historia y nuestras tradiciones. Todo ello sin olvidar sus funciones tradicionales de tránsito ganadero, cuya protección, promoción y salvaguarda constituyen un interés prioritario en la Administración Agraria.

Fruto del análisis y de las aportaciones de las diversas ponencias y sesiones expuestas, son estas Actas que aquí presentamos, que recogen las propuestas y propósitos futuros en relación con el desarrollo, la protección y el uso de las vías pecuarias. En síntesis, las propuestas planteadas implican un avance notable en la consolidación de estos pasos tradicionales de ganado, como infraestructura ganadera que aún tiene mucho que decir, como recurso de valor incalculable para el desarrollo de las áreas rurales, y como valiosos corredores para mantener la biodiversidad y la riqueza ecológica de nuestro territorio nacional.

Dejamos pues el testimonio y el testigo para la siguiente edición del congreso nacional de vías pecuarias, en el convencimiento de que la recuperación, mejora, custodia y legado de ese extraordinario patrimonio público es una tarea que afecta, compete y requiere el esfuerzo coordinado de las administraciones públicas y la implicación y participación de la sociedad en su conjunto.

Juan María Vázquez,

Consejero de Agricultura y Desarrollo Rural

de la Junta de Extremadura

II CONGRESO NACIONAL DE

VÍAS CÁCERES 27,28 y 29
PECUARIAS de Octubre de 2010



JUNTA DE EXTREMADURA
Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural

LIBRO DE ACTAS

II CONGRESO NACIONAL DE

VÍAS CÁCERES 27,28 y 29
PECUARIAS de Octubre de 2010



JUNTA DE EXTREMADURA
Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural

LIBRO DE ACTAS

2. Organización

- Comité de Honor.**
- Comité Científico-Técnico.**
- Comité Organizador.**

II CONGRESO NACIONAL DE

**VÍAS
PECUARIAS**

CÁCERES 27,28 y 29
de Octubre de 2010



JUNTA DE EXTREMADURA
Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural

LIBRO DE ACTAS

Comité de Honor

Presidencia:

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

Miembros:

Excma. Sra. Dña. Elena Espinosa Mangana
Ministra de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino

Excma. Sra. Dña. Ángeles González-Sinde Reig
Ministra de Cultura

Excmo. Sr. D. Ángel Gabilondo Pujol
Ministro de Educación

Excma. Sra. Dña. Carmen Heras Pablo
Alcaldesa de Cáceres

Excmo. Sr. D. Guillermo Fernández Vara
Presidente de la Comunidad Autónoma de Extremadura

Excma. Sra. Dña. Ana Isabel Mariño Ortega
Consejera de Medio Ambiente, Vivienda y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid

Excmo. Sr. D. José Juan Díaz Trillo
Consejero de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía

Excmo. Sr. D. Alfredo Boné Pueyo
Consejero de Medio Ambiente de la Diputación de Aragón

Excmo. Sr. D. Francisco González Buendía
Consejero de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio e Infraestructuras - Principado del Principado de Asturias

Excmo. Sr. D. Jesús Miguel Oria Díaz
Consejero de Agricultura, Ganadería, Pesca y Biodiversidad del Gobierno de Cantabria

Excma. Sra. Dña. María Jesús Ruiz Ruiz
Vicepresidenta Primera y Consejera de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León

Excmo. Sr. D. José Luis Martínez Guijarro
Consejera de Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha

Excmo. Sr. D. Francesc Baltasar i Albesa
Conseller de Medi Ambient i Habitatge - Generalitat de Catalunya

Excmo. Sr. D. Juan Gabriel Cotino Ferrer
Conseller de Territori i Habitatge de la Generalitat Valenciana

Excmo. Sr. D. Juan María Vázquez García
Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural - Junta de Extremadura

Excmo. Sr. D. Domingo Berriel Martínez
Consejero de Medio Ambiente y Ordenación Territorial - Gobierno de Canarias

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

Excmo. Sr. D. Antonio Cerdá Cerdá
Consejero de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio - Región de Murcia

Excmo. Sra. Dña. Begoña Sanzberro Iturriria
Consejera de Desarrollo Rural y Medio Ambiente - Comunidad Foral de Navarra

Excmo. Sra. Dña. María del Pilar Unzalu Pérez de Eulate
Consejera de Medio Ambiente, Planificación Territorial, Agricultura y Pesca - País Vasco

Excmo. Sr. D. Gabriel Vicens Mir
Conseller de Medi Ambient i Mobilitat del Govern de les Illes Balears

Excmo. Sr. D. Agustín Hernández Fernández de Rojas
Conselleiro de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras de la Xunta de Galicia

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

Comité Científico-Técnico

Presidente:

Ilmo. Sr. D. Francisco Pérez Urban
Secretario General de Desarrollo Rural y Administración Local. Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural de la Junta de Extremadura

Coordinador:

Dña. M^a Teresa Toro Arroyo
Jefa de Servicio de Desarrollo Rural. Dirección General de Desarrollo Rural. Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural de la Junta de Extremadura

Miembros:

D. Venancio Barrera González
Jefe de Sección de Vías Pecuarias. Dirección General de Desarrollo Rural. Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural de la Junta de Extremadura

D. José Manuel Mangas Navas
Jefe del Servicio de Bienes y Patrimonio Forestal. Dirección General del Medio Natural y Política Forestal. Ministerio de Medio Ambiente

D. Pedro Luis Herraíz
Secretario ejecutivo. Asociación de Transhumantes de Raza Avileña

D. Santiago Hernández Fernández
Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos. Presidente del Patronato y de la Reserva de la Biosfera de Monfragüe

D. Jesús Garzón Heydt
Presidente. Asociación del Concejo de la Mesta

Dña. Rosina del Corral
Fundación Biodiversidad. Ministerio de Medio Ambiente

D. José Luís Mosquera Müller
Jefe de Sección de Archivos y Biblioteca. Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural de la Junta de Extremadura

D. José Luís Jiménez Álvarez
Jefe de Negociado de Vías Pecuarias. Dirección General de Desarrollo Rural. Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural de la Junta de Extremadura

D. Alberto Maqueda Anguita
Ingeniero Agrónomo. Sección Vías Pecuarias. Dirección General de Desarrollo Rural. Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural de la Junta de Extremadura

D. Francisco Peña Leco
Jefe de Negociado de Vías Pecuarias. Dirección General de Desarrollo Rural. Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural de la Junta de Extremadura

D. Santiago Díaz Trujillo
Asesor Jurídico. Dirección General de Desarrollo Rural de la Junta de Extremadura

D. Agustín José Camiñas Fuentes
Geógrafo. Dirección General de Desarrollo Rural. Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural de la Junta de Extremadura

Comité Organizador

Presidente:

Ilmo. Sr. D. Francisco Alejandro Mendoza Sánchez
Secretario General de la Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural de la Junta de Extremadura

Coordinador:

Ilmo. Sr. D. Antonio Guiberteau Cabanillas
Director General de Desarrollo Rural. Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural de la Junta de Extremadura

Vocales:

Dña. M^a Teresa Toro Arroyo
Jefa de Servicio de Desarrollo Rural. D. G. de Desarrollo Rural. Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural de la Junta de Extremadura

D. Venancio Barrena González
Jefe de Sección de Vías Pecuarias. D. G. de Desarrollo Rural. Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural de la Junta de Extremadura

D. Rafael Bueno Parra
Jefe de Sección de Asuntos Generales. D. G. de Desarrollo Rural. Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural de la Junta de Extremadura

D. José Luís Jiménez Álvarez

Jefe de Negociado de Vías Pecuarias. D. G. de Desarrollo Rural. Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural de la Junta de Extremadura

D. Alberto Maqueda Anguita

Ingeniero Agrónomo. Sección Vías Pecuarias. D. G. de Desarrollo Rural. Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural de la Junta de Extremadura

D. Francisco Peña Leco

Jefe de Negociado de Vías Pecuarias. D. G. de Desarrollo Rural. Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural de la Junta de Extremadura

Dña. Gema del Carmen Lagoa Serrano

Jefa Unidad Técnica. Tecnologías y Servicios Agrarios, S.A. Delegación Mérida (Extremadura)

II CONGRESO NACIONAL DE

VÍAS CÁCERES 27,28 y 29
PECUARIAS de Octubre de 2010



JUNTA DE EXTREMADURA
Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural

LIBRO DE ACTAS

3. Programa

II CONGRESO NACIONAL DE

VÍAS CÁCERES 27,28 y 29
PECUARIAS de Octubre de 2010



JUNTA DE EXTREMADURA
Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural

LIBRO DE ACTAS

Día 1: X.27.10.10 (18:00 – 19:30)

SALA MALINCHE

Presenta: Elena de Prado Narciso

(18:00 – 18:30) **Acto Inaugural**

Juan María Vázquez García

Consejero de Agricultura y Desarrollo Rural. Junta de Extremadura

(18:30 – 19:30) **Conferencia Inaugural: Las Vías Pecuarias en el contexto de la política de Desarrollo Rural de la Junta de Extremadura**

Autor: Antonio Guiberteau Cabanillas

Ponente: Antonio Guiberteau Cabanillas

Institución: Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural. Junta de Extremadura

Día 2: J.28.10.10 (9:00 – 14:00)

SALA MALINCHE

Presenta: Elena de Prado Narciso

(09:00 – 10:00) **Conferencia Marco: Aspectos Jurídicos y Sociales de las Vías Pecuarias**

Autor: Olga Herraiz Serrano

Ponente: Olga Herraiz Serrano

Institución: Universidad de Zaragoza

(10:00 – 11:00) **Mesa Redonda I: Aspectos Jurídicos y Sociales de las Vías Pecuarias**

Moderador: Francisco Miguel Sánchez Calzado

Institución: Dirección General de Servicios Jurídicos. Junta de Extremadura

(10:00 – 10:15) **Procesos de Participación Pública: Agricultores – Vías Pecuarias**

Autor: José M^a Delgado Pérez

Ponente: José M^a Delgado Pérez

Institución: Unión de Pequeños Agricultores y Ganaderos (UPA)

(10:15 – 10:30) **Modificaciones Normativas tras el I Congreso Nacional de Vías Pecuarias**

Autor: Santiago Díaz Trujillo

Ponente: Santiago Díaz Trujillo

Institución: Dirección General de Desarrollo Rural. Junta de Extremadura

(10:30 – 10:45) **Las Vías Pecuarias en el contexto de las Políticas Agrarias Medioambientales**

Autor: Jacinto Ayuso González

Ponente: Jacinto Ayuso González

Institución: Dirección General de Desarrollo Sostenible del Medio Natural. Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino

(10:45 – 11:00) **Aspectos Jurídicos de la Recuperación de las Vías Pecuarias**

Autor: Rodolfo García Cámara

Ponente: Rodolfo García Cámara

Institución: Delegación de Medio Ambiente de Granada. Junta de Andalucía.

(11:00 – 11:30) **Coloquio, Preguntas y/o recuperación de posible retraso**

(12:00 – 13:00) **Mesa Redonda II: Administración y Gestión de las Vías Pecuarias**

Moderador: Ana María Rico Hernández

Institución: Área de Vías Pecuarias. Comunidad de Madrid

(12:00 – 12:15) **SIG, Aplicaciones en la Gestión-Administración**

Autor: Antonio Torres Mordillo

Ponente: Antonio Torres Mordillo

Institución: Dirección General de Política Agraria Comunitaria. Junta de Extremadura

(12:15 – 12:30) **Urbanismo y Vías Pecuarias**

Autor: Carolina Franco Castellanos

Ponente: Carolina Franco Castellanos

Institución: EcoUrban Consultores S.L.

(12:30 – 12:45) **Aspectos Técnicos para la Delimitación de Vías Pecuarias**

Autor: Tomás Herrero Tejedor

Ponente: Tomás Herrero Tejedor

Institución: Universidad Politécnica de Madrid

(12:45 – 13:00) **Actuaciones en la Red Nacional**

Autor: Milagros Lacasa Benavente

Ponente: Milagros Lacasa Benavente

Institución: Dirección General del Medio Natural y Política Forestal. Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino

(13:00 – 14:00) **Coloquio y Preguntas**

Día 2: J.28.10.10 (10:00 – 14:00)

SALA EUROPA

(10:00 -10:15) **Trabajos de inscripción de las Vías Pecuarias en los Registros de la Propiedad en Castilla-La Mancha, último escalón en la defensa de la propiedad**

Autores/Ponentes: Emilio José Braojos Quintana y Silvia Fernández Martínez

Institución: Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha y GEACAM, S.A.

(10:15 – 10:30) **La multifuncionalidad de las vías pecuarias: modelos de valoración**

Autores/Ponentes: Ana María Rico Hernández, José Alberto Millán González y Julio Merino García

Institución: Área de Vías Pecuarias, Dirección General de Medio Ambiente, Consejería de Medio Ambiente, Comunidad de Madrid

(10:30 -10:45) **Las vías pecuarias tradicionales ibéricas desde los estudios geográficos. Observaciones sobre su importante papel en el paisaje y la ordenación del territorio**

Autores/Ponentes: José María Ramos Santos y Guillermo Calonge Cano

Institución: Departamento de Geografía. Universidad de Valladolid

(10:45 – 11:00) **Cañada Real Conquense: Uso trashumante ininterrumpido a lo largo del tiempo. Problemática y propuesta de futuro**

Autores: José Antonio Gil Naharro y Miriam Bermejo Pinar

Ponente: José Antonio Gil Naharro

Institución: Delegación Provincial de la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente en Cuenca

(11:00 -11:15) **Las vías pecuarias vistas por sus usuarios**

Autor/Ponente: Manuel Trujillo Carmona

Institución: Instituto de Estudios Sociales Avanzados (CSIC) y Plataforma Ibérica por los Caminos Públicos

(11:15 – 11:30) **Coloquio**

(12:00 – 12:15) **Técnicas vinculadas al deslinde de vías pecuarias en zonas de la Red Natura 2000. La Cañada Real Merinera: un caso de estudio**

Autores: Gordo Alonso, Del Río San José, González Pascual y Hernández Duque

Ponentes: Fº Javier Gordo Alonso

Institución: Delegación Territorial de Valladolid. Servicio Territorial de Medio Ambiente. Junta de Castilla y León

(12:15 – 12:30) **Hagamos bien las cuentas. Eficiencia y servicios de la trashumancia en la Cañada Real Conquense**

Autores: Raquel Casas Nogales y Pablo Manzano Baena

Ponente: Raquel Casas Nogales

Institución: Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino

(12:30 – 12:45) **Las vías pecuarias: pieza clave en la ordenación, integración y articulación del territorio**

Autor/Ponente: Felipe Herranz Marfín

Institución: Universidad Autónoma de Madrid

(12:45 – 13:00) **La interrelación y convivencia entre las vías pecuarias y las obras lineales de carreteras**

Autor/Ponente: José Ignacio Sellers Bermejo

Institución: Demarcación de Carreteras del Estado en Extremadura

(13:00 – 13:15) **La Iniciativa Mundial por un Pastoralismo Sostenible (IMPS) y la importancia económica, social y ambiental de los pastores a nivel global**

Autores: Pablo Manzano, Norah Ng'eny y Jonathan Davies

Ponente: Pablo Manzano

Institución: WISP, IUCN-ESARO

(13:15 – 13:30) **Usos actuales de las vías pecuarias. Un ejemplo real, trashumancia de Guijo de Santa Bárbara**

Autor/Ponente: Emilio Jiménez Díaz

Institución: Concejal de Guijo de Santa Bárbara

(13:30 – 14:00) **Serie documental de diez episodios “Huellas trashumantes, trashumancia en España”**

Autor/Ponente: Domingo Moreno Cebolla

Institución: Producciones Cinematográficas

Día 2: J.28.10.10 (16:00 – 21:30)

VISITA TÉCNICA. Personas que intervinieron:

José Antonio Agúndez García

Director Gerente del Museo Vostell Malpartida y Lavadero de Lanás, de Malpartida de Cáceres

Mari Fe Plaza Collado

Guía del Museo Vostell Malpartida y Lavadero de Lanás, de Malpartida de Cáceres

María del Carmen Domínguez Pedrera
Responsable Técnica del Centro de Información y Documentación de Vías Pecuarias del Ayuntamiento de Malpartida de Cáceres

M^a Paz Leo Arroyo
Responsable de Actividades Turísticas del Centro de Información y Documentación de Vías Pecuarias del Ayuntamiento de Malpartida de Cáceres

María Isabel Saucedo Pizarro
Monitora de Educación Ambiental en el Centro de Interpretación de Los Barruecos en Malpartida de Cáceres

Francisco Ordiales Rosado
Vigilante en el Centro de Interpretación de Los Barruecos en Malpartida de Cáceres

Julio García Mogollón
Vigilante en el Centro de Interpretación de Los Barruecos en Malpartida de Cáceres

Día 3: V.29.10.10 (9:00 – 14:00)
SALA MALINCHE

Presenta: Elena de Prado Narciso

(09:00 – 10:00) **Conferencia Marco: Las Vías Pecuarias y la Biodiversidad. Espacios Protegidos.**

Autor: Jesús Casas Grande

Ponente: Jesús Casas Grande

Institución: Dirección General de Desarrollo Sostenible del Medio Natural. Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino

(10:00 – 11:00) **Mesa Redonda III: Multifuncionalidad de las Vías Pecuarias**

Moderador: Ángel Rodríguez Martín

Institución: Dirección del Parque Natural de Monfragüe

(10:00 – 10:15) **Papel de las Vías Pecuarias en la Candidatura Plasencia – Monfragüe – Trujillo: Paisaje Mediterráneo, para su declaración como Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO.**

Autor: Álvaro Casanova García

Ponente: Álvaro Casanova García

Institución: Consorcio Plasencia, Trujillo, Monfragüe. Coordinador de la Candidatura "Plasencia-Monfragüe-Trujillo: Paisaje Mediterráneo" a Patrimonio de la Humanidad.

(10:15 – 10:30) **Biodiversidad y Vías Pecuarias**

Autor: Ignacio Torres Ruíz-Huerta

Ponente: Ignacio Torres Ruíz-Huerta

Institución: Fundación Biodiversidad

(10:30 – 10:45) **Transhumancia y Conservación de Ecosistemas**

Autor: Jesús Garzón Heydt

Ponente: Jesús Garzón Heydt

Institución: Asociación Concejo de la Mesta

(10:45 – 11:00) **El Patrimonio Histórico-Cultural de las Vías Pecuarias. Programa de Educación Ambiental**

Autor: José Luís Mosquera Müller

Ponente: José Luís Mosquera Müller

Institución: Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural. Junta de Extremadura

(11:00 – 11:30) **Coloquio, Preguntas y/o recuperación de posible retraso**

(12:00 – 13:00) **Mesa Redonda IV: Vías Pecuarias y Desarrollo Sostenible**

Moderador: Julio Grande Ibarra

Institución: Sepinum S.L.

(12:00 – 12:15) **Programa de Desarrollo Rural Sostenible 2010-2014**

Autor: Fernando Mejías Guisado

Ponente: Fernando Mejías Guisado

Institución: Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural. Junta de Extremadura

(12:15 – 12:30) **Las Vías Pecuarias y su inclusión en la Red Natura y Patrimonio de la Humanidad**

Autor: Inmaculada Ortiz Borrego

Ponente: Inmaculada Ortiz Borrego

Institución: Consejería de Medio Ambiente. Junta de Andalucía

(12:30 – 12:45) **Políticas de Futuro**

Autor: M^a Ángeles Soria Sánchez

Ponente: M^a Ángeles Soria Sánchez

Institución: Dirección General de Desarrollo Sostenible del Medio Natural. Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino

(12:45 – 13:15) **Coloquio y Preguntas**

(13:15 – 14:00) **Conclusiones y Clausura Oficial del Congreso**

Día 3: V.29.10.10 (9:00 – 14:00)

SALA EUROPA

(10:00 – 10:15) **Análisis del estado de conservación de la Cañada Real Conquense: implicaciones para el mantenimiento de la trashumancia**

Autores: Violeta Hevia-Martín, Elisa Oteros-Rozas, José A. González, Pedro Zorrilla y José L. Rubio

Ponente: Violeta Hevia-Martín

Institución: Departamento de Ecología. Universidad Autónoma de Madrid

(10:15 – 10:30) **Vías Pecuarias amenazadas por Infraestructuras Autor/Ponente:** Juan Carlos Giraldo Garrón

Centro de Trabajo: Cúriga-Ecologistas en Acción Monesterio

(10:30 – 10:45) **Actuaciones para la recuperación de las Vías Pecuarias en la Comunidad Foral de Navarra**

Autores/Ponentes: Salomé Hernando Chicote, Mikel Díaz Osés, Ainhoa Istútiz Murillo

Institución: Departamento de Desarrollo Rural y Medio Ambiente. Gobierno de Navarra. Gestión Ambiental, Viveros y Repoblaciones de Navarra

(10:45 – 11:00) **Criterios prácticos de deslinde en Vías Pecuarias**

Autores: Venancio Barrena González, Alberto Maqueda Anguita y Agustín José Camiña Fuentes

Ponente: Alberto Maqueda Anguita

Institución: Dirección General de Desarrollo Rural, Sección de Vías Pecuarias. Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural. Junta de Extremadura

(11:00 – 11:15) **Importancia de las Vías Pecuarias para la biodiversidad Autor/Ponente:** Antonio Gutiérrez Sánchez

Institución: Dirección General del Medio Natural. Consejería de Industria, Energía y Medio Ambiente. Junta de Extremadura

(11:15 – 11:30) **Coloquio**

(12:00 – 12:15) **Un marco conceptual integrador e interdisciplinar para la valoración de los servicios generados por los ecosistemas vinculados a la trashumancia**

Autores: Elisa Oteros Rozas, Berta Martín López, José A. González y Carlos Montes

Ponente: Elisa Oteros Rozas

Institución: Departamento de Ecología. Universidad Autónoma de Madrid

(12:15 – 12:30) **La Vía de la Plata, relación con las vías pecuarias y la Red Natura 2000**

Autores: Ángel Mejías Rodríguez, Cristina Montesinos Barrios y Alberto Iglesias Hernández

Ponentes: Cristina Montesinos Barrios y Alberto Iglesias Hernández

Institución: Sección de Vías Pecuarias, Dirección General de Desarrollo Rural. Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural. Junta de Extremadura

(12:30 -12:45) **Agentes Forestales: policía y vigilancia en la protección de vías pecuarias**

Autor/Ponente: Miguel Ángel Fermosell del Álamo

Institución: Cuerpo de Agentes Forestales de la Comunidad de Madrid

(12:45 – 13:00) **Los señores de los caminos**

Autor/Ponente: Roberto Hernández Yustos

Institución: Ayuntamiento de Valladolid

(13:00 – 14:00) **Coloquio**



4. Legislación.

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

**4.2. Normativas
Autonómicas**

II CONGRESO NACIONAL DE

VÍAS CÁCERES 27,28 y 29
de Octubre de 2010
PECUARIAS

LIBRO DE ACTAS



JUNTA DE EXTREMADURA
Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural

4.1. 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 anexos- 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 tradicionalmente 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 último 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.º 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 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 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 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.

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 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.

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.

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.

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.

4.2. Normativas Autonómicas

- LEY Foral 19/1997, de 15 de Diciembre, de Vías Pecuarias de Navarra
- LEY 8/1998, de 15 de junio, de Vías Pecuarias de la Comunidad de Madrid
- LEY 9/2003, de 20 de marzo, de Vías Pecuarias de Castilla La Mancha
- LEY de la C.A. de Aragón 10/2005, de 11 de noviembre, de Vías Pecuarias de Aragón
- DECRETO 49/2000, de 8 de marzo, por el que se establece el Reglamento de Vías Pecuarias de la Comunidad Autónoma de Extremadura
- 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
- DECRETO 155/1998, de 21 de julio, por el que se aprueba el reglamento de Vías Pecuarias de la Comunidad Autónoma de Andalucía

II CONGRESO NACIONAL DE

VÍAS PECUARIAS

CÁCERES 27,28 y 29
de Octubre de 2010



JUNTA DE EXTREMADURA
Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural

LIBRO DE ACTAS

II CONGRESO NACIONAL DE

VÍAS CÁCERES 27,28 y 29
PECUARIAS de Octubre de 2010



JUNTA DE EXTREMADURA
Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural

LIBRO DE ACTAS

5. Acto Inaugural

II CONGRESO NACIONAL DE

VÍAS CÁCERES 27,28 y 29
PECUARIAS de Octubre de 2010



JUNTA DE EXTREMADURA
Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural

LIBRO DE ACTAS

Discurso de Apertura

Juan María Vázquez García

Consejero de Agricultura y Desarrollo Rural. Junta de Extremadura

Buenas tardes a todos, queridos Concejales del Ayuntamiento de Cáceres, Presidente de Diputación, amigos y amigas.

En primer lugar quiero darles las gracias y la bienvenida a todos a Extremadura y a esta maravillosa ciudad de Cáceres. Agradecerles el interés que han mostrado por darle contenido y participación a este II Congreso Nacional de Vías Pecuarias que comienza esta tarde. Extremadura ha sido la encargada de organizar este congreso que viene a dar continuidad a las conclusiones que allá por el año 2005 se dieron en la edición primera en Madrid.

Durante meses, y junto con el Ministerio, hemos estado trabajando en el contenido del programa a desarrollar en estos próximos dos días. Hemos querido igualmente que este congreso aborde las Vías Pecuarias desde una perspectiva integral, multidisciplinar y multifuncional, de manera que analizando la situación actual e identificando sus potencialidades futuras, podamos trasladar sus conclusiones a nuestras políticas de actuaciones en los distintos niveles de la administración. Para ello contaremos con más de trescientos participantes, expertos, responsables públicos y privados con competencias e intereses en la materia, entre los que están representantes de otras comunidades autónomas, ministerios, asociaciones, asociaciones agrarias, ecologistas y relacionadas con el medio natural.

A todos quiero agradecerles su contribución a este congreso nacional. A través de las conferencias, mesas redondas, comunicaciones y visitas, durante los dos próximos días, en este espacio de ámbito nacional de análisis, discusión y debate, podrán todos ustedes aportar sus ideas a las conclusiones que a la finalización del mismo podremos presentar.

Se trata, a mi modo de ver, ante todo de poner en valor las Vías Pecuarias como bienes de dominio público, que en España suponen ciento veinticinco mil kilómetros y que son un patrimonio histórico y social de gran interés.

A nadie se le escapa que estas Vías representan hoy una alternativa muy atractiva a su uso tradicional, como pasos para el ganado y una oportunidad económica y de empleo para nuestro medio rural.

Las administraciones públicas tenemos la obligación de conservar las Vías Pecuarias, reconociendo y autocriticando el abandono secular que han tenido durante demasiado tiempo. Tenemos que hacerlo como un patrimonio vinculado al modelo de desarrollo sostenible de nuestras zonas rurales donde transcurren las mismas. Coincidiendo en que el medio más adecuado para conservar este patrimonio es utilizarlo racionalmente, el futuro de las Vías Pecuarias pasa por revitalizar su uso como soporte de actividades compatibles con su uso tradicional y complementario con el mismo.

En la actualidad, el uso ganadero de las Vías Pecuarias está claramente en retroceso y hay factores, como la circulación de vehículos o la urbanización, que amenazan su conservación y mantenimiento. Recuperarlas y ponerlas en valor significa ofrecer nuevas oportunidades económicas, sociales y de empleo a nuestro medio rural.

No podemos perder de vista que la sociedad actual ha generado una gran sensibilidad ante los procesos ecológicos y demanda 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 fuentes generadoras de empleo y fijación de la población al mundo rural.

Al poner en contacto el mundo urbano con el mundo rural y dentro de este conectar diversas áreas naturales, las Vías Pecuarias se configuran como importantes infraestructuras para el desarrollo de actividades enfocadas hacia el turismo ecológico y respetuoso con el entorno en las líneas propuestas impulsadas por los programas de desarrollo rural que venimos gestionando desde las comunidades autónomas y los propios grupos de acción local.

En Extremadura lo entendemos así, y por eso las Vías Pecuarias están incluidas dentro del Programa de Desarrollo Rural. No en vano, en nuestra comunidad autónoma tenemos siete mil doscientos kilómetros de Vías Pecuarias, que ocupan una superficie aproximada de treinta mil hectáreas. Además seis de las grandes cañadas de la Red Nacional, atraviesan nuestra región.

La función original de nuestras Vías Pecuarias ha sido servir de soporte territorial para la práctica de la trashumancia. En este momento, en Extremadura sigue habiendo desplazamientos entre regiones próximas, desde Cáceres hasta Ávila, por el Puerto de Tornavacas y por el Puerto del Pico, o entre municipios limítrofes. Un ejemplo que sigue vivo es el de los ganaderos de Guijo de Santa Bárbara, Jarandilla y Losar de la Vera, municipios del norte de la provincia de Cáceres, que recorren desde los pastizales de montaña de la Vera hasta la dehesa de la comarca de Campo Arañuelo en la influencia del Parque Nacional de Monfragüe y viceversa.

Sin olvidar su uso tradicional, desde la Junta de Extremadura venimos desarrollando actuaciones de mejora en estos pasos para el tránsito de ganado, adecuando los corrales para su manejo, embarcadero, mejoras del trazado de Vías Pecuarias o acondicionamiento de las mismas entre otras actuaciones.

Sin embargo el retroceso de la práctica de la trashumancia como transporte del ganado nos ha llevado a la ordenación y protección de nuestra red de Vías Pecuarias, enfocándola hacia el turismo rural y hacia la Red de espacios protegidos. El turismo rural en Extremadura, caracterizado por su interés ecológico, histórico y cultural se ha desarrollado de forma espectacular con la ayuda de los programas de desarrollo y está generando empleo en las zonas rurales objetivo básico del desarrollo de esta zona.

En este escenario, por tanto, las Vías Pecuarias pueden contribuir a complementar el turismo rural a través de la realización de actividades compatibles y complementarias con el tránsito ganadero. Como son las rutas ecoturistas y de interés cultural, las rutas de interés sociorecreativo, los corredores ecológicos y las comunicaciones rurales. Estas varias posibilidades son las que estamos desarrollando a través del programa de recuperación y puesta en valor de las Vías Pecuarias, que venimos afrontando desde el gobierno extremeño. Este plan aborda, por un lado, la regularización y ordenación jurídica y administrativa de nuestras Vías Pecuarias, a través de actuaciones de deslinde, amojonamiento, recuperación de intrusiones y ordenación de ocupaciones temporales. En la actualidad llevamos deslindados casi cuatro mil kilómetros y amojonados más de mil kilómetros de la Red Extremeña de Vías Pecuarias. Y por otro lado planifica las inversiones para su puesta en valor para sus usos compatibles o alternativos a los tradicionales. Además incluye trabajos encaminados a convertir determinados tramos de un espacial valor histórico y ambiental, en corredores ecoculturales o eco-itinerarios.

Así pues el Plan de Revitalización de Vías Pecuarias se basa en organizar el equilibrio entre los dos grandes objetivos: la conservación de las mismas, 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 y también a la mejora del medio ambiente y el desarrollo rural sostenible.

De forma paralela al desarrollo de nuestro Programa de Recuperación y Puesta en Valor de las Vías Pecuarias hemos afrontado la elaboración de la que será la futura Ley de Vías Pecuarias de Extremadura. El ante proyecto de Ley persigue esencialmente tres fines: en primer lugar recoge la posibilidad de usos de las Vías Pecuarias distinto al del tránsito de ganado, que hasta ahora no estaba regulado; en segundo lugar articular sistemas de defensa del patrimonio público que constituyen las Vías Pecuarias del modo más eficaz y acorde con los actuales tiempos, paralizando las intromisiones ilegítimas y especulativas; y en tercer lugar flexibilizar dichos instrumentos de defensa de manera que garantizando la titularidad de derechos públicos sobre estas vías, se contemple la posibilidad de alterar su recorrido en razón de intereses generales de carácter público.

Este es el compromiso que Extremadura tiene para la Recuperación y Puesta en Valor de nuestra Red de Vías Pecuarias, y esta experiencia es nuestra aportación a este congreso nacional, que estoy seguro que nos ayudará a todos a facilitar la gestión sostenible de este importante patrimonio histórico natural.

Quiero finalizar agradeciendo de nuevo a todos los ponentes su participación en este congreso y a todos los participantes y a todos los asistentes su interés, esperando que estos dos días sirvan para mejorar la formación, el intercambio de experiencias y para potenciar la innovación y la transferencia de conocimientos a todos los que tenemos competencias o interés en la materia. Y al mismo tiempo aprovechen, si tienen la oportunidad, para además de conocer esta maravillosa ciudad poder conocer algo más de nuestra tierra de Extremadura.

Muchas Gracias a todos y damos por inaugurado este II Congreso Nacional de Vías Pecuarias.

II CONGRESO NACIONAL DE

VÍAS CÁCERES 27,28 y 29
PECUARIAS de Octubre de 2010



JUNTA DE EXTREMADURA
Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural

LIBRO DE ACTAS

6. Conferencia Inaugural

II CONGRESO NACIONAL DE

VÍAS PECUARIAS

CÁCERES 27,28 y 29
de Octubre de 2010



JUNTA DE EXTREMADURA
Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural

LIBRO DE ACTAS

LAS VÍAS PECUARIAS EN EL CONTEXTO DE LAS POLÍTICAS DE DESARROLLO RURAL DE LA JUNTA DE EXTREMADURA

Antonio Guiberteau Cabanillas

Director General de Desarrollo Rural. Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural. Junta de Extremadura.

Buenas tardes, como han tenido oportunidad de escuchar por parte de nuestro Consejero, los esbozos, la línea general de la política en materia de desarrollo rural o el papel que tienen las Vías Pecuarias en la estructura, digamos, argumental en la concepción de la política de desarrollo rural en nuestra comunidad autónoma han quedado expuestos. Mi intención, con esta presentación es tratar de profundizar un poco en los aspectos concretos en los que nosotros focalizamos ese patrimonio, que es para nosotros las Vías Pecuarias y cuál sería su papel, cuál es el potencial que representa.

1. Contextualización.

Como ha quedado dicho, en el I Congreso Nacional de Vías Pecuarias, celebrado en Mayo de 2005, en sus conclusiones finales, Extremadura ya manifestó su interés en organizar este encuentro.

Antes de la presentación permítanme contextualizar el desarrollo rural en Extremadura, qué lo caracteriza, como lo identificamos, como lo concebimos. Vamos a hablar de las tareas relacionadas con la identificación jurídica y territorial de las Vías Pecuarias. Vamos a hablar de la gestión administrativa, vamos a hablar de la restauración y recuperación, diferenciando los dos conceptos y vamos a hablar de las Vías Pecuarias como instrumento de desarrollo.

Como decía anteriormente, en la primera sesión del congreso de Vías Pecuarias, nosotros ya manifestamos nuestro interés en organizar en nuestro territorio este segundo encuentro. Queríamos darle continuidad a las tareas iniciadas y entendíamos que era una manera de manifestar un compromiso colectivo con esa revisión, puesta en común y trabajo continuo sobre el patrimonio cultural e histórico que supone las Vías Pecuarias, que tiene una gran descendencia para las áreas rurales.

La comunidad autónoma ofreció esa posibilidad mostrando el interés que representaba para nosotros, por la importancia que han tenido en el pasado y por las oportunidades que representan para su futuro. Además, también porque las Vías Pecuarias, la cultura de la trashumancia ha dejado, no sólo en nuestro suelo, con ese trazado, con esas vías, sino también sobre nuestra propia cultura y nuestro modo de ser. Una gran parte de lo que somos como pueblo ha sido modelado por esa cultura ganadera a lo largo de muchos siglos, en esas idas y venidas, de los tránsitos de rebaños, de la actividad pastoril trashumante.

Nos importa, y nos importa mucho, todo cuanto afecte a las Vías Pecuarias y también nos afecta. Por esa razón hicimos las propuestas y por esa razón hemos organizado este encuentro. Hemos aplicado, créannos, una gran dosis de esfuerzo, trabajo e ilusión, pues queremos que nuestra tierra sea testigo directo de este intercambio de opiniones y experiencias, debate, puesta en común, reflexiones y propuestas que esperamos de este encuentro.

No buscamos publicitar nuestro trabajo, ni siquiera esperamos el legítimo reconocimiento de lo que consideramos bien hecho, lo que esperamos es contrastar enfoques, revisarlo, enriquecerlo con las aportaciones que, a buen seguro vamos a obtener de este encuentro.

También buscamos, y ese es el objetivo singular, que le hemos tratado de dar a este evento, trasladar al conjunto de la sociedad y a la de Extremadura en particular el debate sobre la oportunidad que representa ese patrimonio para el desarrollo social y económico, invitándolos a un análisis y a una reflexión colectiva, del que esperamos que surjan nuevos enfoques, propuestas y estrategias para una mejor conservación, uso y puesta en valor de las Vías Pecuarias.

Son treinta mil hectáreas, casi el uno por ciento del territorio de Extremadura, más de siete mil kilómetros de veredas, cordeles, cañadas, coladas y descansaderos, que dibujan sobre nuestro territorio una amplia red de itinerarios de titularidad pública.

2. El Desarrollo Rural en Extremadura.

Cuando hablamos de políticas de desarrollo en Extremadura, hablamos de desarrollo equilibrado, sostenible en sus tres dimensiones, social, medioambiental y económica, que sea, además, perdurable en el tiempo. No confundimos crecimiento con desarrollo, apostamos por un modelo integrado de mundo rural y mundo urbano. Por tanto estamos hablando de desarrollo territorial, donde la realidad rural y urbana se complementan, aportando, el medio natural, el paisaje, el espacio y también una determinada concepción y percepción de la existencia y la otra, que aporta una masa crítica y social y de oferta de servicios específicos, sólo posible allí donde la concentración poblacional los hace viable. Estamos hablando de servicios relacionados con la formación superior, con el ocio con la cultura y con la sanidad, por poner algunos ejemplos. Las políticas puestas en marcha e instrumentadas en los distintos programas que llevamos a cabo, persiguen, básicamente el sostenimiento de la población rural en su medio. La única manera desde nuestro punto de vista de garantizar la sostenibilidad de ese medio y de sus recursos. Preservar el paisaje y preservar la cultura. Pretendemos por tanto conseguir las condiciones necesarias para que la población decida anclar su proyecto de futuro en los territorios rurales, corregir el éxodo rural y garantizar de ese modo la presencia humana indispensable para la gestión de un medio, que por otra parte es absolutamente antropomórfico, es obra del hombre. Entendemos que sólo tenemos una oportunidad de conservación, garantizando la continua presencia y gestión de la población suficiente.

Las políticas de desarrollo en las zonas rurales, en resumen, es que no se abandone ninguno de nuestros pueblos. Que la población mantenga su presencia en todos y cada uno de nuestros núcleos rurales y en un desarrollo conjunto y equilibrado de todo el tejido social extremeño. Como ha expresado más de una vez el gobierno de la Junta de Extremadura, de lo que se trata es de avanzar juntos, aunque sea algo más despacio.

En este enfoque las Vías Pecuarias en Extremadura suponen una oportunidad y un instrumento para el desarrollo con un potencial fácilmente comprensible. El consejero en su exposición los ha apuntado. Pero también suponen una responsabilidad para la administración autónoma, que ha asumido el reto de su defensa, de su conservación y de su legado para generaciones futuras. También hemos asumido el reto de su recuperación y fundamentalmente de su puesta en valor, así como de la sensibilización de los agentes sociales y de la población en general.

3. La Identificación Jurídica y Territorial.

Las competencias en materias de Vías Pecuarias las tiene asumidas la Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural y son Desarrolladas por la Dirección General de Desarrollo Rural. Las llevamos a cabo con los equipos técnicos del servicio de desarrollo rural, en el que prestan sus tareas, sus servicios, un total de 12 técnicos dedicados exclusiva o básicamente a estas tareas.

Las actividades que llevamos a cabo las agrupamos en tres áreas de trabajo, la identificación jurídica y territorial de las Vías Pecuarias, la gestión administrativa de ese patrimonio, incluyendo la recuperación del dominio público, la resolución de las intrusiones, la gestión de solicitudes de uso y recuperaciones y ocupaciones temporales y los expedientes de enajenación y permuta. Y por último, la tercera área de actuación que sería la restauración, la recuperación y la mejora en ese patrimonio.

La identificación jurídica y territorial la instrumentamos en los planes anuales de deslindes y amojonamientos. Finalizada hace unos años la clasificación en la totalidad de los municipios extremeños, prácticamente desde el año 1995, año de promulgación de la Ley Nacional de Vías Pecuarias, la administración autónoma, ha venido desarrollando, de manera constante, año tras año, un plan de trabajo de deslinde, que supone que en la actualidad, la práctica totalidad de las Vías Pecuarias principales estén deslindadas y un alto porcentaje de ellas estén amojonadas. La cifras de ese total de ese patrimonio, que tenemos en pantalla, aproximadamente dos mil kilómetros de los siete mil son cañadas principales, otros dos mil kilómetros son cordeles, otros dos mil kilómetros de coladas y mil kilómetros de veredas.

Las actuaciones en marcha están incluidas dentro del Plan de Desarrollo Rural cofinanciado por el Feader de Extremadura y son continuación de otros programas similares que hemos llevado a cabo en los anterior periodos de programación. Los programas Operativos del Feota Orientación, tanto en el periodo de programación de 1994-1999, como en el 2000-2006.

A título de ejemplo y sólomente por proporcionar una idea, no estamos haciendo una revisión pormenorizada de las actuaciones y de los deslindes que hemos aprobado, que por otra parte pueden encontrar ustedes en la publicación que se les ha facilitado, publicación que hemos

reeditado para la celebración de este congreso. Digo a título de ejemplo porque me voy a referir exclusivamente a los que tenemos en marcha en estos momentos, en la anualidad 2010-2011. Tenemos cuatro contratos de amojonamiento que van a representar en su conjunto, actuaremos sobre cuatrocientos sesenta kilómetros de Vías Pecuarias, cuarenta y siete municipios y más de seiscientos mil euros de inversión. Tenemos por otra parte también otros tres contratos de deslinde, que van a suponer una inversión total de más de cuatrocientos mil euros, doscientos sesenta y tres kilómetros de actuación y veintisiete municipios.

En total, por tanto, en esta bianualidad, vamos a invertir algo más de un millón de euros, para progresar en lo que llamamos la identificación jurídica y la identificación territorial de ese patrimonio, de nuestras Vías Pecuarias. La cifra de lo que representa a nivel global, ya las ha mencionado anteriormente el consejero, cuatro mil, y casi, prácticamente, ha mencionado más de mil, pero ya nos acercamos, o nos acercaremos, cuando ultimemos estos contratos de amojonamiento, a casi dos mil kilómetros amojonados.

En cuanto a los criterios de priorización de actuaciones la Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural viene aplicando un doble criterio, en primer lugar priorizamos las actuaciones en las Vías Pecuarias de mayor importancia, cañadas y cordeles, y a su vez aplicamos un segundo criterio de continuidad territorial, es decir, que salvo alguna puntual excepción las actuaciones se han organizado por Vía Pecuaria, no por término municipal, garantizando de este modo un enfoque de actuación integral. Actuamos en una determinada Vía y nos centramos en los municipios por los que atraviesa. No tenemos una política de actuación de reparto por término municipal, un salpicar todo el territorio, sino nuestro eje de actuación es el propio eje de la vía.

Precisamente en un evento como este donde podemos compartir y contrastar criterios y opiniones, me parece el lugar adecuado donde las administraciones pueden explicitar sus políticas y prioridades en materia de Vías Pecuarias, porque ofrece esa posibilidad además de coordinar actuaciones para garantizar esa continuidad territorial y posibilitar de ese modo que los tratamientos trasciendan al ámbito competencial de una comunidad autónoma, de modo que los límites territoriales, pongamos por caso nuestra comunidad autónoma, no suponga un cambio radical en la conservación y posibilidades de uso alternativo de una Vía Pecuaria. Me parece que en ese sentido, para nosotros sería un reto que lanzamos a las administraciones de las Comunidades Autónomas colindantes, particularmente las de Castilla y León y Castilla La Mancha, para priorizar nuestras acciones y para instrumentar las acciones que llevamos a cabo con la Vía Pecuaria, con esa perspectiva de trascender a los ámbitos, a los límites territorial de las competencias de las respectivas administraciones.

4. Gestión Administrativa de las Vías Pecuarias.

En cuanto a la gestión administrativa, la recuperación del dominio público comprende el conjunto de tareas administrativas que llevamos a cabo para revertir al uso público las intrusiones y ocupaciones ilegales. Al respecto tenemos que decir que estas infraestructuras que hemos heredado conservaron su integridad a lo largo de casi seis siglos, gracias al uso continuado del que eran objeto y a la importancia económica que tenía la actividad ganadera. También hay que decirlo, a las presiones políticas ofrecidas por las oligarquías económicas vinculadas a la ganadería y ejercidas durante mucho tiempo a través del honrado concejo de la Mesta. El decaimiento de la actividad ganadera trashumante, como es sabido por todos, supuso el abandono a su suerte de gran parte de esa red, abandono que tuvo como consecuencia su progresivo deterioro. Las ocupaciones, el deterioro, el uso inadecuado y agresivo de estos espacios fue ocasionado por la falta de un desarrollo normativo acorde con la evolución social y tolerado por una administración ineficaz, por no decir que a veces estuvo propiciado por esta. Sólo tenemos que recordar las actuaciones en materia de infraestructuras llevadas a cabo a partir de mediados del siglo pasado, que supusieron una agresión a este patrimonio, no ya por la ocupación en sí de la vía, si no por las consecuencias de esta, la aminoración de la integridad y sobre todo por la interrupción de su trazado. Esa agresión ha generado una dinámica, una espiral progresiva de deterioro, porque hemos privado en muchos casos a la Vía Pecuaria de su principal virtud, que es la comunicabilidad.

La intrusión y la ocupación ilegal es el principal problema, sin duda. Según nuestras estimaciones el porcentaje de intrusiones en Extremadura es de aproximadamente el veinte por ciento. Pero atención, esas cifras se disparan cuando nos aproximamos a los núcleos urbanos y se disparan también a las zonas concentradas por la propia administración. Esta usurpación de dominio ha sido responsable de acelerar el proceso de deterioro de las fracciones no ocupadas, por quedar estas

interrumpidas, a merced muchas veces de la especulación y del uso inadecuado, con el consiguiente deterioro. Todos tenemos en mente, pongamos por caso las escombreras.

Por tanto, el ejercicio de esa primera responsabilidad se traduce en que llevamos a cabo un amplio programa de recuperación de intrusiones y regularización de ocupaciones. Ese programa está basado en la denuncia pública, también en la inspección directa, sin embargo, lamentablemente nuestros técnicos, nuestro equipo está volcado en un mundo virtual, que es la representación del mundo real, como son los papeles. Está el volumen de trabajo que ya nos gustaría poder recabar una información directa con más frecuencia del propio medio. Se basa también en la fundamental e inexcusable colaboración de las guarderías rurales, los agentes forestales y del medio natural, el servicio de protección de la naturaleza de la Guardia Civil y en general de la comunicación interadministrativa y de la colaboración de toda la sociedad. Cuando digo de la colaboración interadministrativa estoy hablando fundamentalmente de la colaboración que podamos recibir por parte de la administración local.

A título de ejemplo y sólo en el 2010 hemos tramitado un centenar de expedientes de denuncia por ocupaciones ilegales.

El programa de regularización contempla la casuística de las distintas ocupaciones ilícitas que nos encontramos, que por lo general consisten en cerramientos, que pueden ser de piedra, mampostería, metálicos, los cultivos, las líneas eléctricas, las tuberías y los carteles publicitarios, así como obras de distinta naturaleza, alambradas transversales y construcción.

En todos los casos las políticas que hemos puesto en marcha es la de notificar la intrusión en primer lugar, dándole la oportunidad de restituir el bien demanial. Como dice Gregorio Salcedo, mandarle una "atenta", una atenta carta al responsable para resolver la situación en una situación de concordia. Le damos el plazo de un mes, por o general, plazo que puede variar también en función de la dificultad de las tareas de recuperación.

Para el caso de los cerramientos de piedra, porque se tratan de unos elementos patrimoniales de gran interés, por lo general descartamos la demolición de estos, proponiendo la ocupación autorizada, previa solicitud, o el evidente expediente sancionador en caso contrario. Para los demás casos lo único que prevemos es la concesión de la autorización pertinente para regular la ocupación, previa solicitud o la iniciación del procedimiento sancionador.

En el caso de los cultivos anuales la autorización no puede superar un tercio de la anchura de la vía o incluso menos en algunos casos y las ocupaciones temporales de la vía pecuaria para cultivos anuales sin colindancia del solicitante sólo se autorizan cumpliendo determinados requisitos. Con respecto a las alambradas transversales que irrumpen totalmente la vía pecuaria, notificamos la ilicitud de la obra para que la retire, instándolo a que solicite la autorización pertinente, siempre con cancela sin candado y siempre con el paso canadiense correspondiente. Esta autorización sólo la concedemos en casos excepcionales, porque de lo contrario comprometeríamos el tránsito de la vía.

Las construcciones no las autorizamos, tan sólo cabe el correspondiente expediente de enajenación y permuta en el caso de que concurran otras circunstancias o evidentemente su demolición. Lo mismo sucede con los carteles publicitarios, según la orden que regula las ocupaciones, que deben de ser retirados en un plazo de tres meses.

En el caso de las líneas eléctricas o tuberías, procedemos por lo general a la legalización de la misma, en la mayoría de las ocasiones. Y en cuanto a la gestión de uso debemos de tener en cuenta que necesariamente que la función originaria y tradicional de las Vías Pecuarias son el soporte territorial para la práctica de la ganadería trashumante. También la trasterminancia y la trashumancia local. Aunque siguen existiendo desplazamientos entre regiones próximas, como lo ha expuesto el consejero, este uso ganadero, hoy por hoy, es minoritario. Y no supone en la práctica ningún factor económico de relevancia, en el que se pueda confiar desde nuestro punto de vista la perdurabilidad de estos trazados. Así pues es necesario un programa y una planificación para la resolución de solicitudes de uso alternativo, que en ningún caso, por supuesto, pueden suponer que se comprometa el tránsito ganadero, por ser este el uso primigenio y el que ha dado origen a estas infraestructuras. Todas las autorizaciones que concedemos están sujetas al pago de una tasa y para la valoración de la misma se realiza una visita por parte de los técnicos del servicio de desarrollo rural, quienes valoran la conveniencia o no de acceder a lo solicitado en virtud de lo que prevén los artículos correspondientes del reglamento de Vías Pecuarias del que nos hemos dotado, que tiene fecha del año 2000.

En ningún caso se autorizan las intrusiones posteriores al deslinde, en ningún caso. Si bien con respecto a las anteriores se puede entender, o se puede presumir que son consecuencia del desconocimiento de los límites de la Vía Pecuaria, las posteriores no ofrecen ningún tipo de dudas, son ocupaciones que sólo se pueden calificar de mala fe. Por tanto en esos casos no autorizamos ninguno.

Y por último y con lo que se refiere a los cambios de trazado, este es un procedimiento que posibilita la Ley, lo activamos cuando existe un interés público que lo justifica y siempre que se preserve la continuidad territorial de la vía y que se garantice que se mantiene el valor patrimonial de la misma. Por lo general estos expedientes se inician a petición de los ayuntamientos y son consecuencia de sus procesos de desarrollo urbanístico.

A título ilustrativo decirles que en el año 2010 hemos tramitado una treintena de modificación del trazado de las Vías Pecuarias.

5. Restauración, Recuperación y Mejoras en VVPP.

Con respecto a la restauración y la recuperación, prácticamente desde que se promulga la Ley de Vías Pecuarias en el año 1995 y la asunción de las competencias respectivas por parte de la Junta de Extremadura se iniciaron actuaciones en materia de recuperación, restauración y mejora del patrimonio extremeño de Vías Pecuarias. Al igual que en el caso de interior, y solamente, insisto por poner un ejemplo, durante el año 2010 hemos llevado a cabo las siguientes actuaciones:

-Proyecto de acondicionamiento de la Vía Pecuaria Presa de la Sierra Brava, en Zorita, con un importe de 108.380,13 euros.

-Las actuaciones de mejora en infraestructuras para el tránsito ganadero, en diversas localidades de la provincia de Cáceres, con un presupuesto de 56.910,96 euros, en Brozas, Jarandilla de la Vera, Alcántara, Casas de Don Antonio, Cáceres etc.

-Adecuación de las instalaciones existentes en un descansadero en Barcarrota. La inversión supone 49.900 euros y su plazo de ejecución ha sido en estos momentos, ha finalizado en el mes de octubre. Ha consistido en una zona de recreo, esta actuación ha sido insertada dentro de un programa ajena al Feader, en el que estamos también trabajando, y que está relacionado con la determinación del potencial que tiene en el desarrollo, en la conservación del agrosistema de la dehesa, de las ganaderías de reses bravas. Este proyecto es "Somos Dehesa", es en este caso el que ha financiado esta actuación.

-Adecuación en Puebla de Sancho Pérez, actualmente en ejecución por 45.447,51 euros.

-Adecuación en Valverde de Burguillos, con un importe de 20.943 euros.

-Adecuación en Puebla de la Reina, por 133.685 euros.

-Adecuación de la Fuente - Abrevadero de La Nacivera, en Navas del Madroño, con una inversión de 48.000 euros. Este también tiene que ver con el proyecto de Somos Dehesa.

Mención especial tienen proyectos singulares, que hemos abordado nosotros también, que estamos en fase de ejecución, que vamos a abordar en el próximo año o que hemos finalizado en el año en curso. Me voy a referir en primer lugar a las actuaciones que hemos llevado a cabo en el corredor Cáceres-Badajoz. Estas actuaciones han estado cofinanciadas por el Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino y se han concretado en construcciones de los albergues de Valverde de Leganés y de Valdesalor, muy cerca de la ciudad de Cáceres, a unos ocho kilómetros, por lo que pueden visitarlo. Se han llevado a cabo distintas restauraciones vegetales, en varios puntos de esa vía, construcciones en zonas de ocio, etc. La inversión se ha ultimado durante el presente año, estamos a la espera de finalizar el trámite administrativo para la recepción de estas obras.

La singularidad desde nuestro punto de vista, de esta actuación es precisamente que se trata de demostrar que se trata de un buen ejemplo de colaboración interadministrativa.

El primer convenio que suscribimos entre la Administración General del Estado y la Comunidad Autónoma, fue en Marzo de 1999, precisamente para la ejecución del proyecto de deslinde, de amojonamiento y señalización de la que se consideraba la Vía Pecuaria más singular, no ya por su importancia, sino porque comunicaba las dos capitales de provincia extremeñas, Cáceres y Badajoz, la Cañada Soriana Occidental o de Sancha Brava. Ese es el antecedente histórico de esta actuación, habiendo realizado recientemente el convenio con el Ministerio.

También me gustaría destacar, como proyecto singular la redacción de un proyecto de recuperación de un tramo periurbano, que hemos elegido en este caso en las inmediaciones de la ciudad de Badajoz. Este proyecto lo hemos recibido hace pocas semanas y se trata para nosotros de un ambicioso proyecto, que queremos abordar en dos fases (las circunstancias presupuestarias nos obligan a esa estrategia), a partir del próximo año. Es especialmente relevante porque la Cañada Soriana Occidental o de Sancha Brava circunda, en más de la mitad occidental la ciudad de Badajoz, llega por el sur y sale por el noreste. Es una cañada muy próxima a la ciudad que tiene un gravísimo deterioro medio ambiental y paisajístico. Nosotros lo que queremos es restaurar, crear zonas de ocio, restaurar la capa de tierra, la cubierta vegetal en muchos casos, y sobretodo recuperar la transitabilidad peatonal, ciclista para usos alternativos. Queremos también ponerle coto al acceso de vehículos pesados y evitar la degradación brutal que tiene con el vertido de escombros.

El objetivo no es otro que el de hacerle un guiño a la población, mostrar a la sociedad urbana el potencial que tiene. Si nosotros somos capaces de ultimar ese proyecto, que lo seremos, queremos mostrar como ese corredor verde y deportivo es una práctica de perfecta compatibilidad de uso y queremos mostrar las ventajas de la regulación y la ordenación del uso de ese patrimonio. Estamos buscando la complicidad de la población y el apoyo social para su defensa. Estamos educando a un uso responsable y estamos poniendo en valor un bien colectivo.

Por mucho que nos empeñemos las administraciones, si estamos solos en esa lucha será una batalla mucho más difícil de ganar.

Todo lo que no pase por lograr complicidades con la población, desde nuestro punto de vista es mucho más laborioso y mucho más penoso de llevar a cabo.

El presupuesto total de esta intervención será del orden de 500.000 euros y como digo, queremos abordarla en dos fases.

Tercer proyecto singular, en este caso que hemos finalizado recientemente. En esta ocasión no hemos actuado sobre una Vía Pecuaria, pero representa uno de los hitos que más satisfacción nos ha producido, me refiero al Centro de Información y Documentación de Vías Pecuarias en Malpartida de Cáceres, que inauguramos el pasado mes de Abril, que inauguró el Presidente de la Junta y el Secretario de Estado del Medio Rural. Ustedes tendrán la oportunidad de conocer dicho centro en la visita técnica que está organizada para mañana por la tarde, como ya les ha adelantado el consejero. De hecho, la razón fundamental para celebrar este congreso aquí en la ciudad de Cáceres, aparte de las razones más que evidentes, que ustedes han podido apreciar, porque el marco no puede ser más sugestivo en este Complejo de San Francisco y por supuesto ya que la ciudad de Cáceres por sí sólo lo justifica, el hecho técnico es que Malpartida de Cáceres, que está a ocho kilómetros de aquí y entendemos que nosotros tenemos que potenciar el uso de ese centro, tenemos que publicitar su potencialidad. Además tenemos en las inmediaciones el Lavadero de Lanás y el enclave del Monumento Natural de los Barruecos, que también tendrán ustedes la posibilidad de visitar mañana, así como el singular museo Vostell que no les va a dejar indiferentes.

El Centro de Información y Documentación de Malpartida ha sido cofinanciado al 50% por la Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural y la Fundación Biodiversidad, la inversión total ha sido de 760.000 euros. Está orientado a crear un espacio científico y divulgativo que respalde la difusión de los valores patrimoniales, naturales y de desarrollo que supone la red natural nacional de Vías Pecuarias. Además ofrece un panorama expositivo del significado de estas vías de comunicación en la cultura y en la economía de sus territorios. El centro facilita el acceso a una interesantísima recopilación documental y bibliográfica especializada en las Vías Pecuarias. Está ubicada en la Casa Palacio del Mayorazgo y ofrece además un área expositiva donde se recrea y evoca el recorrido trashumante de los pastores a lo largo de las Vías Pecuarias que surcaban la península, a través de piezas, sonidos, imágenes, libros y documentos que atesoran este legado cultural, se rememora así una cultura transmitida a lo largo de nuestros caminos durante generaciones. Hay una exposición interactiva sobre las Vías Pecuarias ambientada en utensilios, construcciones, incluso con plantas. Existen pantallas táctiles de ordenador que permiten representar y recrear y reconocer el trazado de las distintas Vías Pecuarias, así como fotografías asociadas, simulaciones de rutas, indumentaria, etc.

El Centro recoge los fondos de antiguos organismos rectores de las Vías Pecuarias como ha sido el ICONA, en Ministerio de Agricultura, y también los fondos de algunos ayuntamientos. Tenemos documentación en ese centro que data desde el siglo XV hasta nuestros días. Está digitalizada también la documentación procedente de la Asociación de Ganaderos del Reino y de la Mesta. Dispone de una sala de usos múltiples, con capacidad para unas cincuenta personas y zona de

recepción de visitantes y es en definitiva un lugar de encuentro, de especialistas, de aficionados y de interesados en este patrimonio.

Por último quiero destacar en cuanto a realizaciones, como cualquier proyecto o programa que se digne, una página Web. Esta propuesta tenía un presupuesto de 20.000 euros, la hemos ultimado recientemente y la hemos habilitado. Esta mañana venía comentando con la responsable del Servicio de Desarrollo Rural, M^a Teresa Toro que ya hemos empezado a recibir algunas comunicaciones de algunos usuarios que nos están, perdonen la inmodestia, felicitando por la calidad de la página, la información que proporciona y la facilidad o lo intuitiva que resulta.

Es una propuesta que estará en permanente mejora y actualización. Sobre una base de un sistema de información geográfica del SIGPAC se muestra una capa de las Vías Pecuarias con todos los deslindes aprobados y revisados. Queremos crear una información documental que a golpe de ratón, sobre la localidad, sobre el término municipal, o sobre la vía podamos identificar las actuaciones en marcha, la situación normativa, la situación jurídica, la situación técnica de esa vía pecuaria.

6. Las Vías Pecuarias como Instrumento de Desarrollo.

Las Vías Pecuarias como instrumento de desarrollo. Como hemos visto, las iniciativas llevadas a cabo van más allá del ejercicio de la responsabilidad administrativa en la defensa, en la conservación, en el mantenimiento de este patrimonio, porque también hemos iniciado actuaciones encaminadas a poner de manifiesto el valor y el potencial que tienen como instrumento de desarrollo. Sin embargo, no nos engañemos, las iniciativas que hemos adoptado han estado, en gran medida, orientadas principalmente a la mejora del tránsito ganadero, era nuestra primera responsabilidad y por supuesto a la restauración del patrimonio paisajístico y constructivo y su ofrecimiento a la sociedad como una palanca.

¿Cuáles son las opciones? Nosotros identificamos cuatro ámbitos en los que las Vías Pecuarias, además de su función originaria adquieren un potencial singular:

-Rutas Ecoturísticas y de interés cultural. Las Vías Pecuarias contienen un evidente patrimonio histórico, cultural, etnográfico como son las majadas, descansaderos, puentes, abrevaderos, cuya conservación y recuperación supone incrementar en los recursos potenciales del territorio. Son los propios recursos endógenos, una gran parte de esos recursos están vinculados a la cultura y al patrimonio, por tanto, todo lo que hagamos en la consolidación, recuperación, restauración de ese patrimonio, estamos haciéndolo en las opciones económicas, en el sustrato que puede permitir el desarrollo de actividades económicas vinculados al mismo.

-Ruta de interés socio-recreativo. Las Vías Pecuarias mejoran la calidad de la población, por la posibilidad recreativa y deportiva que ofrecen por el disfrute de la naturaleza. Son actividades que están relacionadas con demandas actuales, de una sociedad que las ha descubierto y que las reclama, estoy hablando de senderismo, de rutas a caballo, en definitiva de las actividades vinculadas que a todos se nos ocurren. También las Vías Pecuarias conforman un espacio libre, de esparcimiento y ocio a las áreas urbanas, lo que permitiría crear un tejido de pequeñas empresas especializadas en actividades de ocio y de deporte al aire libre. En ellas se pueden ubicar por ejemplo, miradores de la naturaleza y centros de interpretación.

La visita a las Vías Pecuarias puede ser desde nuestro punto de vista también una magnífica herramienta formativa, particularmente para los jóvenes. Podemos inculcar valores de respecto al medio ambiente.

En el entorno de las ciudades las Vías Pecuarias pueden ser integradas en los planes de ordenación del territorio para posibilitar la conexión del sistema urbano con los recursos naturales del entorno.

-Como corredores ecológicos. Suponen un elemento de conexión de espacios naturales protegidos y montes declarados de utilidad pública. Fundamentalmente para la conservación de los ecosistemas naturales y la biodiversidad de sus recursos. Así mismo también como un factor de diversificación, la propia vía en sí puede ser un factor de biodiversificación y de riqueza del paisaje por contraste de vegetación. Y sirve también como un hábitat para un gran número de especies animales y vegetales de especial significancia que mantienen en nuestra comunidad autónoma, las vías pecuarias que atraviesan los espacios naturales protegidos. En este caso sería la reserva de la biosfera de Monfragüe.

Una adecuada infraestructura en la Vía Pecuaria permitiría mantener a nivel nacional una red de corredores ecológicos naturales para enlazar las principales reservas y ecosistemas de la península. Evitamos de ese modo el aislamiento de los espacios protegidos, favorecemos la supervivencia que el intercambio genético de poblaciones y especies amenazadas y mantenemos abiertas numerosas áreas de paso de invernadas para las aves migratorias.

Por otra parte la Vía Pecuaria en sí mismo, desde nuestro punto de vista, posee una riqueza natural intrínseca como área cultural y recreativa ya señalada, con posibilidades de ser gestionada como fuente generadora de empleo, al poner en contacto el mundo urbano y el mundo rural y dentro de este conectar diversas áreas naturales, las Vías Pecuarias se configuran como una importante infraestructura para el desarrollo de actividades enfocadas hacia el turismo ecológico respetuoso con el entorno.

-Y por último como vías de comunicaciones rurales, en el sentido de vertebración del territorio. Las Vías Pecuarias, junto con los caminos públicos, son herramientas de comunicación entre los núcleos rurales, entre las explotaciones, entre las instalaciones, y es una manera de vertebrar y articular el territorio. Facilita las actividades económicas, contribuyen a la mejora de la habitabilidad del espacio rural y son también un elemento estructural importante y decisivo en la prevención y extinción, en la lucha en definitiva de los incendios forestales. Proporcionan independencia, proporcionan movilidad a los ganaderos, para el movimiento de sus rebaños, entre las distintas fincas y rentabiliza en gran medida el aprovechamiento de los subproductos agrarios, cuya utilización posibilita precisamente una utilización racional del medio como sería el aprovechamiento de la vía pública.

7. Resumen.

A modo de resumen podemos decir lo siguiente:

-Que las Vías Pecuarias son un legado, cuya defensa, cuya conservación y transmisión para las generaciones futuras es la principal responsabilidad que tenemos que asumir las administraciones.

-Que el contexto económico y social que dio lugar a su origen y estabilidad durante muchos siglos, es hoy radicalmente distinto, y esa es la raíz de su situación de deterioro actual.

-La mejor estrategia para su estabilidad es dotarlas de sentido, dotarlas de utilidad, manteniendo siempre, naturalmente la posibilidad del uso convencional pecuario, que fue para el que están diseñados y digamos es la actividad, por derecho de origen, prevalente.

Nosotros hemos identificado, seguro que vamos a enriquecer nuestra visión, una serie de oportunidades de uso y de rentabilización social y económica de las Vías Pecuarias. Actividades relacionadas con el turismo, con la práctica del ocio, deporte, naturaleza y tiempo libre.

Pero existen más posibilidades, que surgirán de la imaginación y del debate colectivo.

-Que es la sociedad en su conjunto la que debe implicarse en la voluntad de preservar, utilizar sosteniblemente y rentabilizar este patrimonio. Lo tenemos que asumir, esa reivindicación a las administraciones, legítima, pero no es suficiente, esto es un problema de todos, un problema de la sociedad en su conjunto. Nos corresponde, por tanto a todos propiciar, animar, enriquecer el debate sobre los usos y gestión de las Vías Pecuarias.

Personalmente, estoy convencido, mi equipo está convencido, la Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural está convencida que encuentros como el de hoy son la mejor manera de conseguirlo, de modo que yo deseo que tengamos unas jornadas productivas y que sean enriquecedoras para todos los asistentes. Con esa intención las hemos organizado.

Muchas gracias a todos por estar hoy aquí, por haber dedicado parte de su tiempo, a estar con nosotros estos tres días. Bienvenidos a Extremadura y les deseo un feliz, productivo, provechoso, inolvidable II Congreso Nacional de Vías Pecuarias.

Muchas Gracias por su atención

Coloquio Conferencia Inaugural.

(P) Juan Antonio Repiso Molina (NATURA), Voluntario Ambiental, ciberactivista y miembro a título individual de la Plataforma Ibérica por los caminos públicos.

Vengo de Doñana y siempre se ha hablado de corredores ecológicos, pero los animales son seres que viven en libertad, mucho más que nosotros que somos seres civilizados y los corredores ecológicos no pueden ser los pasillos de las casas señoriales. Si no protegemos, ya se que no están las Leyes hechas, si no hacemos leyes que impliquen que kilómetros, a la derecha y a la izquierda de una Vía Pecuaria, el territorio esté protegido, no estamos teniendo corredores ecológicos. Gracias.

(R) Antonio Guiberteau, gracias por la pregunta. Yo creo que no son cuestiones excluyentes, es una posibilidad, una opción que ofrece ese patrimonio. Como corredor comunica, y en la medida en que comunica es una opción para el intercambio, para la estrategia de conservación de esos hábitats singulares, digámoslo así. Por desgracia no están expeditas, no están protegidas, hay toda una casuística y toda una problemática, pero qué duda cabe que es también una opción y es un instrumento que podemos utilizar. No podemos basar la estrategia, de comunicación o de mejora de la biodiversidad, pero es un recurso en sí, no podemos confiar toda la responsabilidad a ese patrimonio, habrá toda una tarea que hacer, una normativa y efectivamente seguir desarrollándola, que por cierto creo que las estrategias ambientalistas tienen que estar asentadas en que la población perciba que ese recurso redunde en su bienestar. Tenemos que evolucionar desde una posición de disección del medio a la gestión responsable y sostenible, en todas sus dimensiones del mismo y que sea un factor de riqueza y de generación de bienestar para la población.

(P) Pablo Manzano, de la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza. Por su discurso me da la sensación, aunque suene un poco fuerte, que da la batalla de la ganadería por perdida. Ya que se hace hincapié en los usos complementario. Si se tuviese en cuenta la valoración de los servicios ambientales y de alguna forma eso redundase en un incremento del uso ganadero de las Vías Pecuarias probablemente estaríamos hablando de otro escenario, es decir, lo que las ha mantenido y justificado durante siglos, seguiría manteniéndolas, que piensa al respecto. Gracias.

(R) Antonio Guiberteau, yo pienso al respecto que los hechos son muy tozudos, si pensamos que el momento de mayor actividad de la ganadería trashumante, los datos están en la publicación, alrededor de unos cinco millones de cabezas, lo comparamos con los de hoy en día. Es una realidad, tenemos que poner los pies en el suelo, la economía evoluciona, las Vías Pecuarias, en el primer milenio empiezan a configurarse y adquieren carta de naturaleza cuando se genera un lobby económico alrededor de la lana y resulta para la corona española una fuente positiva fundamental para su economía y para su presupuesto y decae cuando decae ese ingreso Entiendo que no hay que olvidar cuáles son sus orígenes, pero tenemos que estar abiertos a cualquier uso respetuoso, sostenible y racional de ese patrimonio.

Siempre he defendido, y es una opinión muy personal, que nosotros podemos hacer mucho más por las Vías Pecuarias, por ese patrimonio, apostando por esa identificación, por esa reivindicación del dominio público y por esa puesta en valor, que en otros frentes, que tampoco son por otra parte despreciables.

¿Tenemos sensibilidad hacia la práctica ganadera?, ¿Tenemos que ver qué otras componentes tiene esa actividad sobre el medio?, por supuesto que sí, y de hecho tenemos algún programa en mente relacionado con el uso de la ganadería como factor de gestión y de minoración del riesgo de incendios.

Hay alguna experiencia, como seguramente conocen de alguna comunidad autónoma, que nosotros estamos estudiando con mucho interés y queremos poner en marcha. Hay más que una actividad económica, cualquier actividad que esté relacionada con la agricultura y con la ganadería es mucho más que una actividad económica, porque se inserta en el medio y tiene consecuencias para todos. Pero, pongamos los pies en el suelo y luchemos desde ya buscándole sentido, utilidad y funcionalidad a ese patrimonio.

Insisto, y lo he resaltado en las conclusiones, desde nuestro punto de vista entendemos que esa es la mejor estrategia, más que con una batalla normativa, aunque también hay que darla, más que como una batalla de reivindicación de la actividad ganadera, digamos tradicional, que también hay que darla, lo que tenemos que apostar, con todos los recursos y con todos los medios, para ese objetivo final que es ese patrimonio, que tenemos que restaurarlo, tenemos que recuperarlo y tenemos que transmitirlo. Y además es que es un instrumento, es una opción, es que es un potencial y no tenemos muchos más patrimonios en el medio rural que nuestra cultura, que nuestra forma de ser y nuestros recursos histórico, culturales, patrimoniales, arquitectónicos, etc.

Espero haberle respondido y no haberme salido mucho por la tangente. Gracias.

(P) Miguel Ángel Fermosell, Agente Forestal en la Comunidad de Madrid. En general la exposición me ha resultado satisfactoria en el sentido de que se ve bastante compromiso de cómo llevar la problemática de las Vías Pecuarias. En referencia a la pregunta anterior de Pablo Manzano, en relación a la ganadería, decir que yo he sido ganadero, lo cual me hace estar en una situación de cierto conocimiento práctico de la realidad respecto a ese uso prioritario de las Vías Pecuarias. Es cierto que la ganadería, en toda España ha disminuido en porcentaje, en actividad, en poder económico, pero también es cierto que es una especie de pescadilla que se muerde la cola. Los usos complementarios, si bien dan un sentido, especialmente los de uso turístico o de rutas ecológicas, es un término que no me gusta pero bueno, para entendernos, le dan un sentido a la Vía Pecuaria, hace que muchas personas estén sensibilizadas en su conservación, incluso sirven de herramienta para detectar posibles incursiones en las Vías Pecuarias, vertidos etc, pero al mismo tiempo esto, a veces, y según qué sitios puede chocar con la actividad ganadera.

Por otra parte, en concreto y me refiero sobretudo a la problemática del uso deportivo con vehículos a motor, especialmente los quads, las motos, que ahora están muy de moda.

Por otra parte las carreteras, constato, no de ahora si no de la época que fui ganadero, que hace bastantes años, que la administración no pone todo para impedir que no se aplique la Ley, mejor dicho, no pone todo para que se aplique la Ley, en el sentido de que la Ley, al menos en la Comunidad de Madrid existe una Ley que en general parece bastante buena, los pasos de ganado se quedan en el limbo, las carreteras crecen y los pasos de ganado desaparecen. Evidentemente el ganadero que utiliza las Vías Pecuarias para transportar su ganado ya no en plan trashumancia pero sí trasterminancia, si de una finca a otra incluso en el mismo municipio, pues se ve impedido a hacerlo. En este sentido es la pescadilla que se muerde la cola. Si hago una carretera sin pasos el ganadero deja de utilizar, por lo tanto se entiende que ya no hay uso ganadero dentro de la Vía Pecuaria, esto es así.

Y por otra parte y como agente forestal tengo que decirlo, la labor que se viene haciendo, tuve la oportunidad de estar en el primer congreso, ni siquiera se pasó de refilón por este asunto. La vigilancia que se hace tiene importancia, es el paso siguiente o incluso paralelo a la gestión. Si tenemos deslindadas las Vías Pecuarias y amojonadas, pero nadie vigila que se cumplan las legislaciones en las distintas comunidades, no estamos consiguiendo todo el efecto que se pretende con la Ley. En este sentido se expondrá una comunicación. Relativo y en concreto a la ganadería, si la administración no impide que sea incompatible los usos con la ganadería, también esta se ve afectada y se deja de utilizar las Vías Pecuarias, con lo cual seguimos entrando en la dinámica de que cada vez se usan menos. Gracias.

(R) Antonio Guiberteau, creo que lo fundamental de su pregunta o de su exposición quedaría respondido diciendo que nosotros tenemos claro que el uso prioritario es el pecuario, y todas las autorizaciones que concedemos de uso siempre están supeditados a que no se restrinja no se dificulte, no se coaccione ese uso. He puesto un ejemplo con las cancelas transversales y lo he mencionado implícita y explícitamente. Está claro que ese fue el derecho prevalente y sigue siendo de modo que en ese sentido no tenemos conflicto. Con respecto a las administraciones también lo he criticado, y no porque fuera otra administración, que era muy mala y la que hay ahora es muy buena, si no porque yo creo que desde el punto de vista social también vamos evolucionando.

En la medida en la que nos vayamos dotando del acervo normativo necesario, que vaya contemplando toda las casuísticas, haremos mucho más difícil el que ninguna administración pueda saltarse un procedimiento dotado y asumido por todos. Efectivamente la Ley del 1995, fue una Ley de rango nacional, pero el desarrollo de la misma, cada comunidad autónoma lo habrá hecho con su óptica, con su sensibilidad. Nuestro reglamento que la desarrolla es bastante estricto y hasta el punto de que tenemos muchas denuncias por uso no autorizado de vehículos a motor, que no sean agrarios, claro está, una cosechadora puede entrar perfectamente o un tractor, pero un quads para nosotros es una especie a perseguir, recibimos muchas denuncias por parte de la guardería rural, de los agentes y de la Guardia Civil. Y las autorizaciones que hacemos para uso de motor no agrícolas, están muy restringidas, condicionadas a eventos deportivos perfectamente identificados los tiempos, las horas, días, el trazado... Somos muy estrictos con eso, no nos gusta ver en nuestras Vías Pecuarias ese tipo de maquinaria.

Como síntesis a su exposición le puedo decir que nosotros tenemos que tener el suficiente desarrollo normativo como para que sea natural para que cuando se proyecta una infraestructura a nadie se le ocurra utilizar una Vía Pecuaria, una infraestructura del tipo que sea y los ejemplos más recientes así lo demuestran, se hace una vía de comunicación que va por una Vía Pecuaria pero en el proceso de expropiación se incluye el trazado nuevo de esa Vía Pecuaria, que va paralelo. Otras cosas nos hemos encontrado ya hechas, de todo habrá en la viña del señor, siempre pongo el mismo ejemplo, que hay hasta cuarteles de la Guardia Civil dentro de Vías Pecuarias. Frente a esa realidad intentamos luchar, con un sentido de la mayor eficacia y dentro de los márgenes que tenemos de la

realidad existente. Pero creo que hemos progresado notablemente, e insisto no estamos vendiendo eficacia, sino que somos sensibles, en definitiva a su integridad.

(P) Cosme Morillo, Presidente de Typhis S.l. Cuando usted se ha referido al tratamiento que le dan a las intrusiones que hay en las Vías Pecuarias, ha dicho que en el caso de los muros de piedra se respetan, me ha quedado la duda de cómo en ese caso se garantiza la continuidad longitudinal o la anchura correspondiente de la Vía Pecuaría. ¿Podría usted por favor aclarar este punto?, Gracias.

(R) Antonio Guiberteau, Bueno, yo he mencionado un criterio general de actuación. Cada caso es cada caso y cada situación hay que analizarla. Lo que he tratado de transmitir es que cuando tenemos un elemento patrimonial como es un cerramiento de piedra seca, la reflexión que nos hacemos es decir, vamos a ver, vamos a retranquear ese cerramiento hasta el límite de la Vía Pecuaría pero qué estamos ganando, es decir, estamos obstaculizando de una manera determinante el paso, sí o no, esa sería la primera pregunta, si es sí no más opción que restituirlo, se identifica y se concede autorización de uso renovable por los periodos que marca nuestra norma, pero queda perfectamente claro que es una ocupación en régimen de concesión administrativa, por llamarlo así. Pero es una propiedad pública, como el agricultor que nos pide un permiso anual para cultivar cereal de secano. No concedemos autorizaciones para regadío, no podemos, no debemos regar o utilizar producciones extensivas agrarias en las Vías Pecuarias.

Con carácter general restituimos el dominio público con todas sus consecuencias, con carácter singular si existe un patrimonio, si existe una pared de piedra que sea significativa y digna de mantener, podemos perfectamente contemplar esa casuística. He mencionado un tercio de anchura de la Vía, como máximo, no se si he puesto el suficiente énfasis, un tercio de una Vía Pecuaría Mayor de 75 metros, garantiza, desde nuestro punto de vista que no se compromete.

(P) Mikel Díaz Osés, Técnico de Vías Pecuarias de la Comunidad Foral de Navarra. Según he entendido ¿llevan casi siete mil kilómetros de Vías Pecuarias deslindadas entre las diferentes categorías?, ¿es correcto?

(R) Antonio Guiberteau, No, no nos hemos explicado bien, tenemos 7.200 kilómetros de Vías Pecuarias y llevamos 4.000 deslindados, prácticamente la totalidad de las Cañadas y Cordeles.

(P) Mikel Díaz Osés, a la hora de acometer los expedientes de deslinde, en la fase de deslinde de estos 4.000 kilómetros, imagino que se encontrarían Vías Pecuarias en las que parte de la anchura de la Vía Pecuaría en cuestión estaría registrada a nombre de particulares. En ese caso a la hora de la recuperación de la anchura total ¿se hicieron expedientes de expropiación forzosa?, para recuperar los 75 metros me refiero, en caso de las Cañadas Reales o la anchura que corresponda en las diferentes categorías. El proceso administrativo para la recuperación de las anchuras, ¿cuál fue?, Gracias.

(R) Antonio Guiberteau, que vaya por delante que estoy encantado con este nivel de participación, me parece muy prometedor. Soy muy osado y me atrevo a responder lo que me echen, pero esta pregunta iba para ti Santiago. Santiago es el especialista jurídico del equipo y le podrá responder con muchísima precisión, pero bueno, son muy contados los casos que haya accedido al registro de la propiedad, entre otras cosas porque los registradores de la propiedad son muy estrictos, son muy escasos los casos, valga la repetición de propiedades que hayan accedido al registro de la propiedad y que tengamos ese conflicto que prevalece. El acto administrativo fundamental es la clasificación, ya todas las Vías están clasificadas. La clasificación, como bien saben todos ustedes es el acto que describe de una manera literaria cuál es el trazado, su origen y su recorrido. La clasificación es la que manda y las clasificaciones históricas de los años treinta, cuarenta y las más recientes que hemos hecho a partir del 1995, han tenido en cuenta la realidad existente y en muchos casos la Vía Pecuaría se clasifica cuando llega al núcleo urbano a la anchura de la calle Mayor, es la circunstancia, es la situación, pero en fin, yo no me quiero meter en ese berenjenal. He hablado de un 20% de intrusiones, siempre desde la perspectiva de las deslindadas. La clasificación no mantiene esas dos líneas paralelas en el caso de las cañadas obligatoriamente, de hecho incluso históricamente, en muchos momentos cuando atravesaba puntos especiales, por ejemplo el puente de Alcántara, la Vía Pecuaría tiene la anchura de los perfiles del puente. Cada caso es cada caso. Cuando Santiago esté en la mesa él responderá con muchísima más precisión a esta pregunta. Santiago, ¿quieres intervenir ahora? Te cedo la palabra entonces.

(R) Santiago Díaz Trujillo, Asesor Jurídico de la Sección de Vías Pecuarias de la Junta de Extremadura. Has hablado de dos expedientes a la vez, por un lado es el expediente de deslinde y por otro lado tenemos la recuperación de oficio. En el expediente de deslinde nosotros lo que hacemos es definir

los límites de la Vía Pecuaria y efectivamente como tú apuntas hay muchas circunstancias en las que hay intrusiones y la Vía Pecuaria sufre un estrechamiento, pero para solucionar ese problema en primer lugar contamos con lo que nos dice la Ley, la Ley en el artículo 83 dice que las situaciones registrales contradictorias con el deslinde, perdón, sí el deslinde podrá modificar las situaciones contradictorias con el deslinde, entonces ahí, una vez que el deslinde es firme, entraríamos a lo que es modificar la inscripción registral, cómo, bien por el artículo 206 o el artículo 203 y sucesivos de la Ley de Reglamento Hipotecario respectivamente o por la recuperación, o sea, una acción de dominio de reivindicación, o incluso la administración puede actuar de oficio para recuperar ese terreno. Pero una vez que se aprueba un deslinde los límites de la Vía Pecuaria quedan perfectamente definidos y lo que resulta es una intrusión, una ocupación ilícita de un señor que tiene lo que sea dentro de la Vía Pecuaria.

En algunos casos los Tribunales de Justicia le dan preferencia a unas inscripciones registrales pero para eso tienen que ser, según manda hoy por hoy la jurisprudencia, las inscripciones tienen que tener treinta años de antelación al proyecto de clasificación.

(P) Sergio Martínez, jefe del servicio Forestal de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha. Quería sacar un tema del que quizá se haya hablado poco, dejamos a parte la defensa de la propiedad, dejamos a parte la policía ambiental, etc. Quisiera saber su opinión acerca de si todas estas acciones de revitalización de Vías Pecuarias que estamos haciendo pueden tener trascendencia en un futuro de cara a una revitalización del medio rural o a un desarrollo sostenible del medio rural. Gracias

(R) Antonio Guiberteau, Estoy convencido de que sí, todo lo que hagamos en valorizar este patrimonio va a tener incidencia en las secciones de desarrollo del medio rural, que insisto, nosotros percibiremos como territorial, no existe un mundo rural versus mundo urbano, existe una interacción, entre otras cosas porque los desplazamientos, los movimientos de la población van en clave de eso, de temporalidad, movilidad continua, accesibilidad conforme han mejorado las infraestructuras, los accesos, hemos hecho más permeable el medio rural y yo creo que se concibe desde la óptica eso, que es un recurso a disposición de las sociedades urbanas donde pueden satisfacer esas otras necesidades de contacto con el medio, con otra cultura más auténtica, etc, etc.

Estamos convencidos de que es un patrimonio que no podemos ignorar, entonces, todo lo que invitamos en él, en recuperar desde el punto de vista jurídico y restaurar desde el punto de vista físico, estamos invirtiendo en futuro. No se si esto suena muy retórico pero es lo que sentimos

(P) Pablo Troyano, Director de la Oficina de Gestión Urbanística de Vías Pecuarias de la Empresa Pública de Suelo de Andalucía. Felicitarle por la presentación y por el trabajo realizado. Pienso que uno de los problemas de las Vías Pecuarias es que es un patrimonio muy grande y no hay presupuesto para conservar ese patrimonio tan enorme. Mi pregunta va principalmente a Santiago. Me queda la duda de si los deslindes firmes han accedido todos al registro de la propiedad. Gracias.

(R) Santiago Díaz Trujillo, queda mucho por hacer todavía.

(R) Antonio Guiberteau, la respuesta de Santiago ha sido clara concisa y comprensible. Al final todas las administraciones estamos avocadas a llevar a registro de la propiedad las titularidades de dominio público. Confederación lo está haciendo, pongamos por caso, y esto es una tarea compleja. Yo provengo del mundo catastral y es un problema todas las expropiaciones que llevaron a cabo en el años 40, 50 y 60, con la construcción de los grandes embalses en las cuencas del Tajo y del Guadiana y no accedieron al registro de la propiedad, nos encontramos con situaciones muy complicadas donde todavía las fincas matrices mantienen la superficie, o la cabida registral de origen. Poco a poco se irá solventando este tema. Estamos dando los pasos, hemos tenido que comenzar finalizando la clasificación, ya tenemos muy adelantado el deslinde, vamos a buen ritmo en el amojonamiento, y no estoy justificando, atención, si no que debemos de entender que un deterioro de más de siglo y medio no lo vamos a recuperar en una década y media, necesitamos ser pacientes y por supuesto constantes. Y estoy de acuerdo, quizá el presupuesto, quizá no, los presupuestos son siempre insuficientes, pero bueno, he tratado de mostrar, en unas pinceladas que tienen peso específico en nuestro PDR. Tienen peso en nuestro programa y ójala y dispongamos de más fondos, cuando los tenemos los inyectamos, pero esto se va a ultimar. Será cuestión de este, el siguiente programa, en esta legislatura, en la que venga. Vamos a ultimar el proceso porque sabemos hacerlo, y hay un equipo que lo está haciendo muy bien. Yo lo que quiero trazar, como reto aquí, hoy y durante estos días, es, yo entiendo que necesitamos esa complicidad social, aquí debemos trascender más de ese debate, ese intercambio, esa puesta en común, cómo lo haces tú, cómo lo hago yo, podíamos hacer esto, qué os parece, etc. Lo fundamental es que nosotros trabajemos el frente de la sensibilidad de la población, si lo conseguimos tenemos todas las opciones. Para eso hay que trabajar de una manera

prudente pero constante y no equivocarnos, no podemos ser muy restrictivos en el uso de las Vías Pecuarias. El Consejero ha mencionado que tenemos en trámite un proyecto nada menos que de Ley Autonómica de Vías Pecuarias, donde queremos adaptar la norma nacional, que es muy buena, a nuestra casuística y a nuestra velocidad de crucero, pero tenemos que ir conciliando como podemos ir manteniendo la actividad ganadera, dándole preminencia, como podemos restaurar ese patrimonio, como podemos apoyar esas actividades ganaderas al mismo tiempo de explorar nuevas oportunidades, darle accesibilidad a la población a las Vías Pecuarias, no ser demasiado restrictivo con los usos. Lo de los quads no nos gusta en absoluto hasta cierto punto, también puede ser una manera de generar, racionalmente utilizado. Pongo el ejemplo siempre de las Cuevas de Altamira, que es un patrimonio muy vulnerable, pero no significa que esté la cancela cerrada, a mí me interesa mucho verlo, se que voy a esperar ocho años para poder visitarlas, bien, si puedo ir vivo pues la visitaré, pero se utiliza, se rentabiliza un recurso especialmente vulnerable. Con el debido respeto nosotros podemos hacer lo propio el NO por sistema y por anticipado no nos lleva a ningún lado, tenemos que ser capaces de integrar ambas cuestiones. Nuestro compromiso para legarlo en mejores condiciones de cómo lo hemos recibido y generar oportunidades para el desarrollo, para el crecimiento y para darle a la población opciones. Hemos evolucionado en ese sentido, en la concepción del medio ambiente, los Parques Naturales, las Reservas de la Biosfera, lo tenemos que percibir como una oportunidad. Si la población lo ve cómo algo negativo el tener una especie protegida en su finca, estamos perdidos. Hay que buscar que ese recurso revierta en mi beneficio, en mi bienestar, en mi economía y en mis opciones de futuro para mí y mi familia, ese es el reto. Ese es el cariz que le queremos dar a este congreso.

No quiero extenderme más y quiero aprovechar para presentarles al equipo, está con nosotros la Jefa de Servicio de Desarrollo Rural, María Teresa Toro, está Venancio Barrena, Jefe de Sección de Vías Pecuarias en Cáceres, Gregorio Salcedo, Jefe de Sección de Vías Pecuarias en Badajoz y el resto del equipo que durante estos días los irán conociendo.

Todos hemos querido estar presentes aquí porque queremos escuchar, hemos organizado este congreso con toda la intención del mundo para, desde nuestra casa escucharles.

Nuestro reto es sacar el máximo provecho a estos días

Gracias por su atención y por presencia.

II CONGRESO NACIONAL DE

**VÍAS
PECUARIAS**

CÁCERES 27,28 y 29
de Octubre de 2010



JUNTA DE EXTREMADURA
Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural

LIBRO DE ACTAS

II CONGRESO NACIONAL DE

VÍAS CÁCERES 27,28 y 29
PECUARIAS de Octubre de 2010



JUNTA DE EXTREMADURA
Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural

LIBRO DE ACTAS

7. Conferencias Marco

II CONGRESO NACIONAL DE

**VÍAS
PECUARIAS**

CÁCERES 27,28 y 29
de Octubre de 2010



JUNTA DE EXTREMADURA
Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural

LIBRO DE ACTAS

CONFERENCIA MARCO

Título: ASPECTOS JURÍDICOS Y SOCIALES DE LAS VÍAS PECUARIAS

Ponente: Olga Herraiz Serrano

Institución: Letrada de las Cortes de Aragón. Doctora de Derecho Administrativo, profesora asociada. Universidad de Zaragoza

INTRODUCCIÓN

Buenos días, quería comenzar agradeciendo la invitación de los organizadores para participar en este congreso y adelantando que me voy a ceñir al objetivo que tenía esta primera ponencia. El programa decía conferencia marco y quiero advertir ya que la conferencia se va a circunscribir a una serie de ideas fuerza a cerca de las Vías Pecuarias, tanto desde el punto de vista jurídico como social, es decir, que no les voy a aportar grandes novedades, cosas que ustedes no sepan, pero creo que el objetivo de la conferencia era tratar de trazar un marco, de enmarcar el resto de ponencias que seguramente tratarán problemas circunscritos a gestión diaria de las Vías Pecuarias. Quiero adelantarme a la idea de que seguramente no aporoto grandes novedades pero que sí contextualizo un poco las ponencias que se van a desarrollar aquí tanto en la jornada de hoy como en la jornada de mañana. Decía que van a ser una serie de ideas fuerza y sobre aspectos jurídicos van a ser estas, inevitablemente, obviedades, pero que hay que comentar para tratar de explicar por qué se llega a la situación actual de las Vías Pecuarias.

Hay que hablar de la idea de que sean hoy por hoy bienes públicos, lo sabemos, lo matizaremos, que son de titularidad autonómica y por tanto ya no estatal. También sabemos que era una opción en manos del legislador de 1995, pero que podría haber sido perfectamente la de mantener las Vías Pecuarias la titularidad del estado, que hoy por hoy podemos decir que son de dominio público con todas sus consecuencias. Pero también sabemos y vivimos los efectos de que no haya sido así siempre. También me referiré a la multifuncionalidad actual de las Vías Pecuarias, a la apuesta del legislador estatal, porque no solamente se utilice para la finalidad que había sido la preponderante y la que había dado nombre y razón de ser a las Vías Pecuarias sino para otras muchas.

También hablaré de la materialización de la gestión de las Vías Pecuarias, a través de una serie de expedientes que se encadenan unos con otros. Y finalmente de las principales aportaciones que ha introducido la legislación de las Comunidades autónomas. También las Vías Pecuarias como un sector de la materia medio ambiental ha sido objeto de reparto competencial entre el estado y las comunidades autónomas, y por tanto sabemos que el estado en 1995 aprueba una Ley básica en la materia que precisa del complemento necesario de normas adicionales de protección que dicten las comunidades autónomas. Muchas de ellas se han legislado ya, y veremos, haremos un repaso de las principales novedades que han podido introducir para complementar la Ley de 1995 del estado.

Finalmente, por lo que respecta a los aspectos sociales, aunque ocupará un aspecto final y residual de mi ponencia por referirme a los aspectos sociales más importantes de las Vías Pecuarias. Una mención a su potencialidad, por supuesto a la ganadería trashumante pero también para otros usos como los turísticos o su importancia para la protección del medio ambiente.

ASPECTOS JURÍDICOS

1. Bienes Públicos.

- Dualidad de configuraciones jurídicas bajo la expresión "vías pecuarias": servidumbres y caminos ganaderos de dominio y uso públicos.
- Asunción por la legislación de los siglos XIX y XX de la dualidad medieval entre vías pecuarias acordeladas y vías pecuarias abiertas: el art. 570 Código Civil, como ejemplo.
- El art. 13 del Reglamento de Organización de la Asociación General de Ganaderos de 1892 fue la primera norma que recogió de forma expresa su calificación como bienes de dominio público (bienes regalianos).
- Igual declaración se mantuvo en la legislación posterior.
- Servidumbres de paso y bienes públicos no son configuraciones jurídicas excluyentes: ni todas las vías pecuarias son servidumbres legales, ni todas son bienes públicos.
- Las últimas reformas legales no habrían hecho sino acrecentar la diferencia existente entre las franjas demaniales de tránsito pecuario y las servidumbres constituidas con idéntico fin.

Entrando en el grueso de la ponencia, que sería el de los aspectos jurídicos, decía que la afirmación de que son bienes públicos es una obviedad para todos nosotros. El artículo 2 de la Ley de Vías Pecuarias dice que las Vías Pecuarias son bienes de dominio público de las comunidades autónomas, y en consecuencia inalienables, imprescriptibles e inembargables. Digo que lo que parece una obviedad es que son bienes de dominio público, no lo ha sido tanto a lo largo de la historia y se planteó un debate a cerca de si las Vías Pecuarias eran bienes de dominio público o servidumbres legales. Un debate que podríamos ver se ha decantado en la legislación estatal a favor de una de esas configuraciones, pero sabemos que de hecho no es así. Ese debate probablemente era estéril en la medida en que siempre ha habido Vías Pecuarias que podemos llamar servidumbres legales y siempre ha habido Vías Pecuarias de dominio público, y lo justificaré. Bajo la expresión Vías Pecuarias siempre han convivido esas dos configuraciones jurídicas. Cuando el código civil, como en artículo 570, parecía apostar por que las Vías Pecuarias eran sólo servidumbres legales, lógicamente con las consecuencias jurídicas que ello tiene, no es lo mismo una configuración como servidumbre que una configuración como dominio público, y digo que cuando parecía, nos pareció a muchos autores cuando leímos ese artículo del código civil que se estaba apostando solamente porque las Vías Pecuarias fueran meras servidumbres, si se lee ese precepto se hacía también una remisión a la legislación especial de Vías Pecuarias, en la cual se configuraban como bienes de dominio público. Leo el artículo 570 del código civil, dice: "las servidumbres existentes de pasos para ganados, conocidas con los nombres de Cañadas, Cordel, Vereda, o cualquier otro como abrevadero, descansadero y majada, se regirán por las ordenanzas del reglamento del ramo, y en su defecto por el uso y costumbre del lugar", hablaba por tanto de la posibilidad de constituir servidumbres de pasos, servidumbres de abrevadero, pero no perjudicaba en nada el hecho de que conforme a la legislación específica había Vías Pecuarias de dominio público.

Se dice para los que nos hemos preocupado de estudiar la legislación histórica, que en realidad, lo que se estaba haciendo en esa legislación de los siglos XIX y XX, que es la que mejor conocemos, era asumir una dualidad que había venido siendo así desde la edad media. En la edad media se hablaba de Vías Pecuarias abiertas y Vías Pecuarias acordaladas. Con la idea de estas últimas se hacía referencia a caminos acotados entre tierras de cultivo para que pasara el ganado, lo que hoy conoceríamos como bienes de dominio público, como Vías Pecuarias demaniales. Pero siempre existió la posibilidad de reconocer un derecho de paso rápido de los ganados por otro tipo de tierras, eran las entonces llamadas Vías Pecuarias abiertas. Esa doble posibilidad, la configuración de un derecho de paso para el ganado o bien la existencia de bienes, cuya titularidad tenía entonces el estado, hoy las comunidades autónomas con una afección permanente al uso público, principalmente al tránsito de los ganados, pero hoy por hoy también a otras finalidades siempre ha existido. Quiero decir con ello que la doble configuración jurídica no nos sitúa entre dos realidades alternativas. No todas las Vías Pecuarias tienen que ser de dominio público, no todas son servidumbres, en cada caso se ha respondido a una configuración jurídica u otra.

La primera norma que las configura como bienes de dominio público es el artículo 13 del Reglamento de Organización de la Asociación General de Ganaderos de 1892, "Las Vías Pecuarias, los abrevaderos, los descansaderos, la ganadería, son bienes de dominio público y son imprescriptibles sin que en ningún caso puedan legitimarse las roturaciones hechas en ellos. Veremos que a parir de ahí se mantuvo en toda la normativa específica sobre Vías Pecuarias. En el Real Decreto Ley de 1924, en el Decreto de 1944, en la Ley de 1974. Como siempre en derecho si llamamos a las cosas de una forma u otra tiene sentido si sacamos diferencias de régimen jurídico, si ello tiene consecuencias jurídicas, y claro que las tiene el llamar a una cosa servidumbre o llamarla bien demanial. Lógicamente cuando hablamos de bien de dominio público hablamos del mayor grado de protección que dispensa el ordenamiento jurídico, en este caso, a unos recursos naturales, mientras que cuando nos planteamos que estamos ante una servidumbre, el régimen jurídico es menos incisivo. Se autoriza a un particular a permitir ese paso pero desde luego las consecuencias son distintas.

Constatar que la configuración de dominios públicos se ha mantenido así hasta la legislación actual, con las dificultades que ahora veremos, en la medida en que no siempre la configuración como demanial se mantuvo hasta sus últimas consecuencias.

2. De titularidad Autonómica.

- Hasta 1974, tendencia a la concentración de facultades en la Administración del Estado, en detrimento de las corporaciones profesionales históricas.
- Tras la Constitución de 1978, traspaso de la titularidad de las vías a las Comunidades Autónomas.
- No era una consecuencia obligada del reparto competencial en la materia.
- Para conjurar al máximo los riesgos de la gestión dividida por CC.AA., el legislador estatal ha previsto algunos mecanismos de coordinación.

La segunda idea fuerza sería la de que hoy por hoy las Vías Pecuarias son Bienes de titularidad autonómica. La verdad es que si en 1854 se sitúa el inicio de lo que es la administración moderna de Vías Pecuarias, desde ese momento hasta 1995, lo que se había ido produciendo es una suerte de cada vez mayor concentración de las potestades en manos del estado, que si inicialmente las ejercía delegándolas en las corporaciones profesionales de ganaderos después las fue atrayendo hacia sí. Llegamos al año 1995, el estado ya ejerce, aunque lo venía haciendo años antes a través del ICONA, pero ejerce la totalidad de las potestades en relación con las Vías Pecuarias. Pero la Ley de 1995 en tanto Ley que se aprueba después de la Constitución, tenía que plantearse si introducía algún cambio en torno a la titularidad de las Vías Pecuarias como consecuencia de la existencia de las comunidades autónomas y del reparto de competencias que establece la constitución en materia de medio ambiente, y en uno de sus subsectores que sería el de las Vías Pecuarias.

La idea que quiero constatar aquí es que sabemos que la Ley de 1995 traspasa la titularidad de las Vías Pecuarias a las comunidades autónomas, pero quería dejar claro que no era una consecuencia obligada del reparto de competencias, es decir, no era la única opción de la que disponía el legislador en ese momento. El estado perfectamente, con el reparto de competencias, que en materia de medio ambiente conocemos a raíz del artículo 149.1.23 de la constitución, podría haberse reservado la titularidad de las Vías Pecuarias, o al menos la titularidad de las Vías Pecuarias Intercomunitarias. Lo mismo que en otras materias el reparto de competencias se hizo sobre la base de un criterio territorial. El legislador prefirió traspasar la titularidad a las comunidades autónomas y con ello la responsabilidad de la gestión a las Vías Pecuarias. Al estado, que adopta esta posición sí que le era exigible que introdujera mecanismos al menos de coordinación. Es cierto que las Vías Pecuarias, sobre todo las más importantes, atraviesan más de una comunidad, tiene que haber mecanismos de coordinación. Para esto se crea la Red Nacional de Vías Pecuarias, en las que se integrarían las de Itinerario que atraviesan más de una comunidad autónoma, y como consecuencia de la Red Nacional se crea también un fondo documental al que tienen como registro público que acceder todos los actos administrativos que afecten a la gestión de las Vías Pecuarias intercomunitarias, existe una obligación de informar a ese fondo documental los actos de clasificación, deslinde, etc., que afectan a esas Vías Pecuarias.

Igualmente el estado en la Ley de 1995 exigió un informe de la administración estatal respecto a todos los expedientes tanto de adquisición como de desafectación que puedan tener como objeto Vías Pecuarias intercomunitarias.

3. De condición demanial con todas sus consecuencias.

- ❖ Exponentes de un dominio relajado hasta la aprobación de la LVP 1995:
 - amenaza sutil: doble rasero dispensado a las ocupaciones de las vías pastoriles (la legislación concedía a los usurpadores preferencia para adquirir los tramos de las vías invadidas que se pusieran a la venta);
 - ataque directo por la afección de la legislación desamortizadora ya que sólo unas cuantas vías pecuarias habrían quedado cubiertas por excepciones a su aplicación;
 - el mayor ataque frontal vino de la mano de la prescripción treintenual en el Real Decreto-Ley de 1924.
- ❖ Afirmación de una demanialidad sin excepciones por la LVP 1995: al haber acertado esta Ley a concitar sobre estos recursos naturales muchos más intereses generales que el mero y exclusivo provecho de la ganadería extensiva, no renunció a la más mínima facultad para preservarlos a ultranza.

La tercera idea fuerza dentro de los aspectos jurídicos sería que, las Vías Pecuarias hoy, si leemos la Ley, son bienes de dominio público con todas sus consecuencias, ya no son, como en algún tiempo se

la llegó a caracterizar como una suerte de dominios públicos, sí, pero relajado. Con las Vías Pecuarias ha sucedido como con otros bienes de dominio público como las costas y es que la legislación histórica permitió en algún momento ciertas matizaciones, algunas de las características que conlleva la afirmación de que sean de dominio público. Hoy por hoy sabemos que si es de dominio público es inalienable, imprescriptible, inembargable, salvo que el estado decida desafectar ese bien.

En este aspecto, históricamente, en Vías Pecuarias se han producido ciertos "relajos", fundamentalmente, lo veremos, el de la prescriptibilidad. Aquí quería hacer referencia a tres formas de atacar la calificación demanial de las Vías Pecuarias, hasta el punto de llegar a considerarlas como una suerte de dominio público pero relajado, con unas características más leves.

-La primera forma que se constata que permitió llegar a configurarlas como un bien de dominio público especial fue una amenaza sutil. La legislación se encargó de primar a los usurpadores, invasores de las Vías Pecuarias, de tal manera que se les daba una preferencia de adquisición de esos tramos que ellos mismos había invadido para el caso de que se desafectaran y pusieran a la venta. La legislación llegaba a ser tan de doble moral, tan hipócrita, si se me permite el adjetivo, que a esos usurpadores, con la legislación en la mano se obligaba a castigarlos porque habían cometido infracciones administrativas de invadir una Vía Pecuaria, sin embargo si se decidía la desafectación de la Vía y su enajenación llegaban a tener una preferencia para comprar esos terrenos respecto incluso a los colindantes o respecto a los ayuntamientos. Esta fue una primera forma de ataque a la integridad de las Vías Pecuarias.

Leo una cita del Tribunal Supremo del año 1963 en la que se decía esto: *"Dado que son extensibles al caso de autos las noticias y excepcionales circunstancias producidas en el terreno de que se trata, anómalamente transformado en zona residencial, sobre la que se asientan pertenencias privadas, adquiridas con una buena fe, que ha llevado a la administración a reconocer la inexistencia de intrusiones sancionables y a proclamar que la enajenación de la Vía innecesaria se tenga que efectuar de forma benévola y generosa para llegar a una solución a la vez legal y justa de la situación efectiva producida"*. Sentencias como estas, que no son aisladas y que permitía la legislación fueron una forma de ir explicando por qué se llega a la situación actual de quebranto de las Vías Pecuarias.

-Una segunda forma de ataque provino de la legislación desamortizadora que no siempre hizo las excepciones necesarias. Pero desde luego el ataque más directo provino de la incorrecta interpretación de un precepto que se introdujo en un determinado momento en el Real Decreto Ley de 1924, porque la norma en cuestión a partir de entonces permitió que la jurisprudencia decidiera que las Vías Pecuarias eran prescriptibles por la posesión pacífica ininterrumpida durante treinta años. En principio entiendo que la adicción del precepto era inocua y que no estaba pesada para generar ese efecto, pero por imitación de lo que estaba sucediendo en otros bienes de dominio público, singularmente en el caso de los montes catalogados y porque no se aclaró demasiado el precepto, porque el legislador no cuidó la expresión, lo cierto es que permitió que la jurisprudencia dedujera unos efectos que seguramente no estaban en la mente del legislador.

El artículo 1 del Real Decreto Ley de 1924 decía lo que han dicho todas las normas, impecable: *"las Vías Pecuarias son bienes de dominio público, están destinadas al tránsito de los ganados y, en tal concepto, no serán susceptibles de prescripción y no podrá alegarse para su expropiación en mayor o menor tiempo que hayan sido ocupadas, ni en ningún caso podrán legitimarse las usurpaciones de que sean objeto. Corresponde a la administración el reestablecimiento y reivindicación de las Vías Pecuarias usurpadas, cualquiera que sea la fecha de su ocupación salvo en los casos en los que se haya legitimado conforme a las leyes el derecho ocupado haciéndose la adquisición irrevindicable"*. Es decir, por un lado decía de dominio público, imprescriptibles, pero dejaba un último inciso y decía salvo en aquellos casos en que nos encontremos con que la ocupación ya es irrevindicable. Ibas al artículo 9 y parecía dar a entender en qué casos se habría producido ese efecto, dice *"los propietarios colindantes podrán concurrir al acto de deslinde, haciendo las alegaciones y presentando los documentos que estimen oportunos al comenzar las operaciones. Las informaciones posesorias presentadas por los propietarios colindantes no tendrán valor ni eficacia para impedir la reivindicación de terrenos usurpados a las Vías Pecuarias si no se acredita por ellos posesión quieta y pacífica durante treinta años en armonía este precepto con el artículo 1"*. Ya estaba mal hecho desde el mismo momento en que con base en esta legislación, la de 1924, durante muchos años se admitió por la jurisprudencia la prescripción de las Vías Pecuarias como los Montes Catalogados por la posesión durante treinta años.

En jurisprudencia de los años ochenta se seguía bebiendo de esta posibilidad, leo una sentencia del año 1988, *"¿posibilidad de adquirir por prescripción una Vía Pecuaria?, la hay, de siempre"*, y es que

el llamado bien de dominio público no es una unidad jurídica unitaria, hasta tal punto que la doctrina hace tiempo que viene hablando de la escala del dominio público natural, artificial, por ejemplo ofrecen diferencias tan importantes que su tratamiento jurídico no puede ser el mismo. Y la propia constitución vigente se hace eco de esta realidad pues no dice que la Ley atribuirá al 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 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 que los de entre 1924 y 1931 que el vigente de 1944.

Desde el mismo momento en que la legislación de 1924 parece admitir esa excepción, la jurisprudencia interpretó que las Vías Pecuarias eran usucapibles. Por ejemplo cuando la Ley de 1974 se plantea declarar las Vías de dominio público, en el debate que tiene lugar en las cortes para fijar la redacción final de la Ley, se plantea salvar de nuevo las Vías Pecuarias que hayan sido prescritas de nuevo por los particulares, es decir, que la obsesión del legislador cada vez que ha ido aprobando una norma, y con esto habría roto el legislador de 1995 era la de que sí era un bien de dominio público pero no podemos tampoco perturbar los derechos privados que se hayan hecho irrevindicables sobre esas parcelas de dominio público.

Este debate estaba presente y se zanjó en esos términos en la tramitación parlamentaria de la Ley de 1974, leo *"si admitimos y sancionamos en esta Ley que se trata de bienes de dominio público es suficiente con que lo digamos así, pero es necesario que lo aclaremos y digamos que son de dominio público a partir de ahora"*. La seguridad jurídica usurpaciones, según el texto de la Ley no sean a partir de esta pero que realmente han podido acceder titularidades legítimas como consecuencia de lo que decían los decretos anteriores como consecuencia de esta institución jurídica que es la prescripción como consecuencia de una serie de transmisiones que han podido ser a título oneroso y que han dado lugar a unas titularidades inscritas en el registro de la propiedad. Es decir, que siempre el legislador se llevó este debate de por un lado respetar la realidad de las Vías Pecuarias pero tampoco podemos atacar ahora de repente derechos de propiedad privada que se han consolidado con todas sus consecuencias.

4. Plurifuncionalidad de las vías pecuarias como garantía de su conservación.

- Las vías pecuarias han sido sometidas por el legislador a un incremento constante de su funcionalidad en aras del interés público: desde su concepción inicial como espacios de uso ganadero hasta su configuración como recursos de un gran potencial ecológico, cultural, turístico o recreativo.
- Su dedicación al tránsito ganadero, ha dejado de ser el destino principal para convertirse simplemente en prioritario.
- Desde el punto de vista funcional, la clasificación es entre cañadas, cordeles, veredas y coladas (camino ganaderos propiamente dichos o vías pecuarias en sentido estricto), por un lado; y abrevaderos, descansaderos y majadas (lugares asociados al tránsito pecuario o vías pecuarias en sentido amplio), por otro. Se recoge en el art. 4.1 y 4.3 LVP 1995.
- Clasificación de usos:
 - Usos comunes generales
 - Usos comunes especiales
 - Usos privativos

La cuarta idea sobre la Ley de 1995 es que la Ley, el legislador estatal apuesta por la multifuncionalidad de las Vías, y me parece la apuesta más importante de toda la Ley. El legislador es realista, sabe que si las Vías Pecuarias han de seguir existiendo y han de seguir justificándose como bienes demaniales, con lo que ello significa, solamente por que cada equis tiempo pueda pasar por allí un rebaño trashumante, pues no se justificaría probablemente. El legislador es consciente de que para conservar un bien paradójicamente hay que permitir que se utilice. La mejor manera de la conservación es el uso, por más que pueda resultar paradójico, evidentemente un uso condicionado, con garantías, la gestión te obliga a estar pendiente de asegurarte que quien use la Vía Pecuaria lo haga respetando la integridad de la Vía, reponiéndola si ha cometido alguna infracción, pero es la única manera de asegurar la existencia de la Vías Pecuarias. Ser conscientes de que nunca más el tránsito ganadero va a permitir mantener la demanialidad por sí sola, y por tanto tratar de justificar la afección a otros usos públicos como son los que la Ley introduce como usos compatibles y complementarios.

Desde el punto de vista funcional y atendiendo al uso que puede hacerse de las mismas, en el artículo 4, dice que se clasificarán en, por un lado, lo que podemos considerar genéricamente caminos, es decir, habla de cañadas, cordeles, veredas, las caracteriza por su anchura, y después habla de otro tipo de Vías Pecuarias, en realidad lugares asociados al tránsito propiamente dicho, como serían los abrevaderos, los descansaderos y las majadas. Desde un punto de vista funcional las Vías Pecuarias se han ido clasificando por tanto en los caminos y los lugares asociados.

A partir de la Ley de 1995, tanto sobre los caminos como los lugares asociados es posible no solamente hacer el que había venido hasta ese momento siendo el uso único, o a partir de 1974 el uso principal, el tránsito ganadero, si no, como hizo el legislador de 1974, pueden ser destinadas a otros usos agrarios y a otros usos recreativos que serían los complementarios.

Clasificaciones de usos:

-Usos comunes generales:

- El tránsito ganadero pasó de ser el único uso común a ser el uso común preferente a partir de 1974.
- La Ley 3/1995, lejos de conformarse con admitir otros usos agrícolas tradicionales, ha previsto también algunas utilizaciones complementarias. Lo recoge su art. 1.3.
- La ampliación de su afectación como garantía de su conservación: paradójicamente, la preservación de unos bienes pasa por su utilización constante.
- La terminología usos compatibles y usos complementarios es confusa, habría sido más claro llamarlos usos agrarios y usos recreativos.

-Usos comunes especiales:

- Los usos ganaderos prioritarios, los usos agrarios compatibles y los usos recreativos complementarios, pueden devenir usos comunes especiales ante circunstancias tales como la intensidad, peligrosidad, etc.
- Sujeción a autorización o, en su caso, a concesión según CC.AA. Crítica de esta disparidad de regímenes jurídicos a la luz del principio de utilización racional de los recursos naturales.
- Impacto que ha tenido sobre el régimen de las autorizaciones la Directiva de Servicios.
-

-Usos privativos:

- Actividades recreativas que precisen de instalaciones que pudieran constituir una amenaza para la sostenibilidad del medio ambiente.
- Construcciones y obras que, inexcusablemente, deban realizarse sobre las vías pastoriles con otras finalidades, ya sean públicas o privadas.
- Aprovechamientos de los edificios y las instalaciones que pertenecen a las vías.

Siempre, cuando hablamos de bienes de dominio público se suele utilizar la terminología de usos comunes generales, usos comunes especiales, usos privativos, bien, pues para la Ley tanto es uso común general, el del tránsito de los rebaños, como otra serie de usos que denominaba agrarios y los recreativos, aunque con respecto a estos se admite la posibilidad de puedan llegar a ser usos especiales y que, por tanto, la comunidad autónoma de turno los condicione a la necesidad de obtener la pertinente autorización.

La terminología que se emplea por parte del legislador de 1995 para hablar de usos compatibles, usos complementarios es un poco confusa, entiendo que habría sido más claro, más pedagógico que hubiese hablado de usos agrarios y usos recreativos, porque en el lenguaje común compatible y complementario suena a lo mismo y sin embargo el legislador está pensando en que lo compatible es lo agrario y lo complementario es lo recreativo. Tanto unos como otros pueden devenir en usos requeridos de una autorización por parte de la comunidad autónoma, o bien, incluso en el caso de los complementarios, pueden devenir en usos privativos y en ese caso incluso la comunidad autónoma los puede sujetar a la obtención de la pertinente concesión administrativa. En este sentido saben que la legislación de las comunidades autónomas ha sido la que ha permitido desarrollar más los escasos artículos 16 y 17 de la Ley estatal que define los usos compatibles y complementarios.

En todo caso quería apuntar una idea y es que, como en todo, estamos al albur de la legislación comunitaria. La Ley de 1995 de Vías Pecuarias ha tenido que ser modificada y también algunas de las leyes de Vías Pecuarias de Comunidades Autónomas, por ejemplo la de Aragón, como consecuencia de la necesidad de trasponer la directiva de servicios, la directiva bolkestein, en la medida en que la directiva permite liberalizar una serie de actividades, la legislación de Vías Pecuarias ha tenido que asumir ese planteamiento de tal manera que determinados usos, que con arreglo a la legislación, antes de su modificación estaban sujetos a autorización, ahora hay que permitir que se sujeten a lo que se denomina la declaración responsable. La existencia de declaraciones responsables se está

introduciendo en la mayoría de sectores relacionados con las actividades de servicios, ya digo por exigencias de la directiva bolkestein.

Llamamos usos privativos a aquellos que representan una ocupación en el sentido jurídico de la Vía Pecuaria, normalmente aquellos que pueden ser potencialmente más lesivos para los valores medio ambientales que encierra la vía y en relación con estos.

5. Gestión de las vías mediante expedientes encadenados

Como consecuencia de que la Ley de 1995 traspasa la titularidad de las Vías Pecuarias a las comunidades autónomas, significa que estas son ahora las responsables de la clasificación, del deslinde, etc. Como en toda suerte de bienes públicos la gestión se traduce en la posibilidad de usar una serie de privilegios en que se traduce la declaración de las vías como bienes de dominio público, pero quizá la especialidad en el caso de las vías es que los fallos que se produzcan en los primeros eslabones de la cadena de expedientes acaban afectando de manera decisiva a los últimos. Me explico, la Ley dispone que la administración debe clasificar las Vías Pecuarias, que debe deslindarlas, amojonarlas, que debe sancionar cualquier infracción y puede reivindicar una Vía pecuaria usurpada, pero todo ello pasa por demostrar que allí existe una Vía Pecuaria, es decir, todo ello pasa, aunque nos encontremos e los últimos eslabones de la cadena, con que la Vía Pecuaria se encuentre convenientemente clasificada y deslindada.

La Ley concibe la gestión sobre la base de enlazar un expediente a otro, de tal manera que para sancionar has tenido previamente que clasificar y deslindar y por ello volvemos a que todo depende de esa gestión inicial. Las comunidades autónomas tienen frente a sí el reto de afrontar esas labores de clarificación del patrimonio pecuario, que ha sido uno de los primeras dificultades con las que nos hemos encontrado en la gestión ¿por dónde circula la Vía Pecuaria?, ¿cómo acredito la realidad de la Vía Pecuaria?, ¿hasta dónde va la Vía Pecuaria históricamente?

➤ Expediente de clasificación de las vías pecuarias:

- El acto administrativo de clasificación tiene naturaleza dual, como afectación o desafectación según los casos.
- El ámbito natural de la clasificación, salvo razones de urgencia o por necesidades de la técnica, es el término municipal.
- Dificultades documentales o testificales para acreditar su existencia, anchura y trazado.
- El expediente clasificatorio posibilita que se atiendan las propuestas para modificar el trazado de las vías.

Este es el primer eslabón de los expedientes enlazados. Tiene naturaleza dual en la medida en la que por un lado permite confirmar la decisión legal de la afección de la Vía Pecuaria, pero también permite lo contrario, la desafección. ¿Qué es la clasificación?, supone el reconocimiento de que aquél trazo de terreno es una Vía Pecuaria. Define su existencia y a a partir de aquí se le asignan características como anchura, tipología y por tanto permite tanto que se confirme que queremos mantener la afectación de esa porción de Vía, o justo lo contrario, confirmar que ya no es necesaria para esa serie de finalidades y por tanto a partir de entonces permitir la desafección.

El ámbito natural en el que las Vías Pecuarias deben ser clasificadas es al menos el término municipal, pero sabemos que la propia legislación contempla una serie de excepciones para los supuestos para los que no se pueda afrontar la clasificación de las Vías de todo el término municipal. Aunque lo natural es que el acto de clasificación concluyera con la clarificación del panorama de las Vías Pecuarias de todo el municipio, la Ley admite excepciones porque el objetivo principal es que se acabe clarificando el trazado de alguna de las Vías Pecuarias.

Otro problema es el de probar la existencia de la vía, por eso los trámites de participación pública de información pública resultan tan importantes, pues porque cualquier testimonio documental, testifical, que pueda acreditar la existencia de la vía, tiene una importancia decisiva.

También el expediente clasificatorio posibilita que después puedan atenderse solicitudes de modificación de trazado. La Ley es consciente de que es posible modificar el trazado de una Vía Pecuaria, muchas veces a la administración le puede resultar casi indistinto que se acredite la existencia de una Vía Pecuaria por un lado o por otro, es decir, que se le asegure la existencia de la Vía por un trazado alternativo. La clasificación y posterior deslinde serían la base para que después puedan producirse modificaciones del trazado original.

➤ **Expediente de deslinde de las vías pecuarias:**

- Ni la realidad de la vía puede discutirse en el deslinde ni los hechos probatorios de un estado posesorio sobre sus terrenos deben hacerse valer en el expediente clasificatorio.
- El deslinde pretende la resolución de un problema de linderos.
- Evolución legislativa de los efectos del deslinde. Tras la LVP 1995, declara la titularidad demanial, es título para la inmatriculación y permite corregir inscripciones registrales contradictorias.

La Ley ha pretendido incidir más pero también se quedó corta a la hora de poder extraer consecuencias. El deslinde ha de seguir al expediente clasificatorio y la jurisprudencia ha tenido siempre muy claro que cada cosa en su sitio, es decir, que cuando llegas al expediente de deslinde como se supone que se ejecuta a una clasificación previa, la realidad de la Vía ya no puede discutirse porque ha quedado acreditada con la clasificación. Pero a la inversa, tampoco se permite anticipar la discusión sobre posibles posesiones y usurpaciones de la vía, no se puede adelantar al momento de la clasificación. Porque el momento de la discusión sobre esas posibles posesiones usurpaciones es el de el deslinde, expediente que se dirige a materializar el acto de clasificación y por tanto a trazar sobre el terreno realmente los linderos de la Vía Pecuaria.

El deslinde pretende resolver un problema de linderos porque existe, o bien porque se ignoran o bien porque se discuten, porque no están claros.

En relación a la evolución legislativa de los efectos del deslinde, decir que la Ley de 1995 hace una apuesta fundamental, pero quizá se queda corta, como también se había quedado en otro sector de bienes públicos en los que se había adoptado la misma decisión. La Ley de 1995 atribuye al deslinde el efecto de que la administración declare la titularidad y por tanto la demanialidad de aquellas parcelas que está deslindando. Hasta entonces no era así, antes solamente estaba declarando la posesión de la vía a favor de la administración, sin embargo la esta Ley de 1995, imita el modelo que había adoptado la Ley de Costas de 1988 y lo que hace es decir que al deslindar, consecuentemente con la declaración de demanialidad de las vías, la administración no sólo declara que la posee, si no que está declarando la titularidad de la vía a su favor y consecuentemente la demanialidad. Este efecto de atribuir al deslinde efectos declarativos respecto a la titularidad fue muy importante porque rectificaba toda la legislación anterior. El legislador con esta declaración dice que el acto de deslinde servirá como título para inscribir la Vía Pecuaria a favor del estado en el registro de la propiedad y como título para rectificar cualquier asiento que sea contradictorio con esa declaración de demanialidad. Por tanto parece querer poner fin a una legislación anterior en la que se había admitido la prescripción de las Vías Pecuarias y dice que no solamente al deslindar se reconoce la titularidad de la administración, es que si al ir a inscribir ello contradice titularidades a favor de privados, prevalece la declaración administrativa. Pero el legislador no fue consecuente hasta el último extremo, y vuelvo a entrar en tecnicismos, en consecuencia con esa atribución al acto de deslinde de efectos declarativos de la propiedad tendría que haber permitido que a la hora de que alguien discuta el acto de deslinde, recurra ante la jurisdicción contencioso-administrativa y punto. Sin embargo el legislador, que cambia los efectos del deslinde no cambió la tradicional dualidad de órdenes a que aboca el recurrir contra el acto de deslinde, y me explico, quien quiere discutir un acto de deslinde de la administración tiene que ver por qué discute el acto de deslinde y si lo discute por los efectos administrativos, permite el legislador que se recurra ante la jurisdicción contencioso administrativa. Pero sin embargo para discutir sobre los efectos de ese deslinde sobre las titularidades privadas, aboca a que el particular recurra ante la jurisdicción civil, es decir, si usted lo que discute es que realmente es el dueño de ese terreno, frente a que la administración dice que lo es ella, en ese caso tiene que recurrir el acto de deslinde frente a la jurisdicción civil, que como se caracteriza cada orden jurisdiccional, suele ser proclive al reconocimiento de derechos en favor de privados. Claro, no tiene sentido que porque el legislador pensó que había una afección de un derecho civil por excelencia, la propiedad permita que durante todo el tiempo que un particular puede pensarse si recurre o no el acto de deslinde, tenga ese acto de deslinde hipotecado, es decir que los efectos del acto de deslinde queden en el aire a expensas de si un privado te va a recurrir porque hay una titularidad suya afectada y que eventualmente puedas tener sentencias contradictorias de la jurisdicción contencioso administrativa y de la jurisdicción civil sin que existan mecanismos en España para unificar la doctrina de sentencias contradictorias que proceden de órdenes jurisdiccionales distintos. Hay que preguntarle al legislador, por qué sobre un ato de propiedad en ruina se pronuncia un juez de lo contencioso, por qué sobre una expropiación, que es el mayor ataque a la propiedad privada, se pronuncia un juez de lo contencioso. Si usted no tiene prejuicios, y usted no los debe tener a estas alturas de la configuración de la justicia en España sobre los juzgados de lo contencioso administrativo y evidentemente sobre los juzgados y tribunales de lo contencioso y les permite conocer los recursos contra expropiaciones, contra declaraciones de ruina, por qué no les va a

permitir que conozcan los recursos contra los actos de deslinde porque haya afección de propiedades privadas, digo ahí por tanto que el legislador pecó de timorato.

➤ **Expediente de amojonamiento de las vías pecuarias**

El amojonamiento es la representación gráfica sobre el terreno. No tiene mayor complejidad.

➤ **Expediente de modificación de trazado: excepcionalidad de los móviles privados para oponerse al trazado originario de una vía pecuaria.**

Sobre la base de que estén clasificadas y deslindadas la administración podrá atender solicitudes de modificación de trazado. Evidentemente las mayores solicitudes de trazado van a venir impuestas por causas de interés público, es decir, por una obra pública, pero también la Ley permite que excepcionalmente se pueda solicitar un cambio de itinerario de la Vía Pecuaria, entonces le corresponderá a la administración valorar si el itinerario alternativo que le ofrece ese particular reúne los requisitos necesarios, etc.

➤ **Expedientes sancionadores y de reposición de las vías a su estado original:**

Establecimiento de una preferencia por la reparación *in natura* o por equivalente, aunque sea en un tramo distinto, pero espacial y funcionalmente vinculado a la vía de que se trate.

La ley tipifica una serie de infracciones, las comunidades autónomas han podido introducir matices a esa clasificación de las infracciones, donde el legislador introduce una novedad, y es en cuanto a la obligación complementaria que se puede imponer, de restaurar la Vía Pecuaria, cuando se demuestra que se ha cometido una infracción, la obligación que se puede imponer de devolverle el estado que tenía antes de cometerse la infracción. Y en ello porque la Ley de Vías Pecuarias apuesta por lo que se denomina preparación por equivalente, la reparación *in natura*, como decimos los que nos dedicamos a las cuestiones jurídicas, que dice que usted tendrá que reparar la vía sobre una vía y si se llega a la conclusión de que la labor reparadora, en estos términos, no tendría ningún efecto, prefiero que repare otra Vía Pecuaria aunque usted cometió aquel atentado, a que saldemos la cuestión con una indemnización en metálico, que era lo que siempre antes había preferido la legislación hasta 1995.

6. Aportaciones introducidas por la legislación autonómica como "medidas adicionales de protección"

La legislación del estado es la que hace las apuestas principales y salvo en cuanto a la gestión diaria, que en eso sí que tienen todo el margen del mundo, es decir, pueden especializarse en la gestión de las Vías Pecuarias y restaurar todas las Vías Pecuarias, pero salvo en cuanto a la gestión, desde el punto de vista de la legislación, poco pueden hacer las comunidades autónomas. Estas bien pueden desarrollar todos los procedimientos que afectan a las Vías Pecuarias, pero qué más pueden aportar.

➤ **La regulación de categorías específicas de vías pecuarias**

En primer lugar las leyes de Vías Pecuarias Autonómicas, la Ley aragonesa, la Ley de Castilla La Mancha, la Ley Foral Navarra, la Ley de la Comunidad de Madrid, han reconocido la existencia de que puedan clasificarse y que puedan categorizarse las Vías Pecuarias que tengan especial interés. Se inventan las categorías de Vías Pecuarias de especial interés natural, de especial interés socio recreativo, de especial interés cultural, es decir, permiten que se añadan unas denominaciones, unas clasificaciones de las Vías Pecuarias. ¿Para qué?, está claro que lo justifican para aquellos tramos de Vías Pecuarias que logre demostrarse que tienen una potencialidad para la protección de la naturaleza o para usos recreativos, pero qué efecto le dan al hecho de declarar que esa Vía Pecuaria tiene especial interés natural. Bien pues todas estas leyes coinciden en que cuando se declara una Vía Pecuaria de especial interés se va a dificultar, y en el caso concreto de la Comunidad de Madrid impedir, la desafectación de la Vía Pecuaria. Es decir, sobre aquellos tramos de Vías en los que se conciten especiales valores, el ser acreedor de esta distinción dificulta el margen de la administración para la desafectación.

➤ **Aportaciones organizativas**

Casi todas las comunidades han optado por constituir su propia red autonómica de Vías Pecuarias y consecuentemente con la aprobación estatal de crear fondos documentales de Vías Pecuarias, que significa registros públicos a los que tienen que tener acceso todos los actos administrativos relacionados con las Vías Pecuarias, expedientes de clasificación, de deslindes, expedientes sancionatorios, etc. Registros públicos a los que podemos acceder para conocer de la gestión de las Vías. Por ejemplo la Ley madrileña se ha inventado el instrumento "inventario de Vías Pecuarias de la Comunidad de Madrid" que están clasificadas. Otras comunidades han creado órganos consultivos, como la Comunidad de Aragón. En la Comunidad de Castilla La Mancha se ha creado un registro

regional de infractores de la legislación de Vías Pecuarias, a efectos de estadísticas y poder computar las reincidencias.

➤ **El enunciado de mayores concreciones a los usos**

En general las leyes de Vías Pecuarias Autonómicas o Decretos, complementan el régimen de usos, algunas con artículos en los que prohíben determinadas actividades, digamos que completan el elenco de usos de la legislación del estado con catálogos de actividades tajantemente prohibidas en las Vías Pecuarias. Andalucía dispone de restricciones temporales para los usos complementarios, por razones medio ambientales o de otro tipo, contemplan la posibilidad de que determinados usos se vean limitados o prohibidos en determinadas épocas del año. La comunidad de Madrid detalla mucho las características de instalaciones desmontables para usos complementarios o compatibles.

➤ **La introducción de instrumentos de planificación**

También las comunidades autónomas han introducido instrumentos de planificación. Caso paradigmático es el de la Comunidad de Madrid que prevé que la comunidad se dotará de un plan de uso y gestión de las Vías Pecuarias de la Comunidad de Madrid y que encomienda la vigilancia del cumplimiento de ese plan a un patronato, que a mí me conste no se ha aprobado todavía. Lo mismo el Decreto de la Comunidad Autónoma de Andalucía habla de aprobar una planificación ambiental de las Vías Pecuarias con el objetivo de que aquellas que accedan a esa planificación ambiental sean las Vías Pecuarias de actuación preferente, dijéramos en las que la Comunidad Autónoma tiene el objetivo de actuar como preferencia por unas razones u otras .

➤ **Su conceptualización urbanística**

En mayor o menor medida la legislación de Vías Pecuarias contempla la conceptualización urbanística de las vías. La mayoría de las leyes que dicen algo se refieren a que preferentemente las Vías Pecuarias tendrán naturaleza de suelo rústico o que las posibilidades de modificación del trazado de aquellas vías que discurren por suelo urbano, el trazado alternativo deberá ir por suelo de naturaleza rústica.

➤ **Otras aportaciones de contenido variado**

Hay otras aportaciones de la legislación autonómica de contenido variado. Por ejemplo, la Ley madrileña, o la Ley aragonesa han hablado del carácter finalista de las cantidades que perciba la administración en relación con la gestión de las vías, es decir, que todas las tasas, por razón de usos, todas las sanciones, que se cobren, tendrán como destino la gestión de las Vías Pecuarias.

Otras comunidades, es el caso de La Rioja o de la Ley de Madrid exigen garantías, cada vez que vaya a solicitarse un uso sobre una Vía Pecuaria se requería la prestación de aval o cualquier otra garantía de indemnidad de ese uso.

Otro ejemplo, la Ley de Castilla La Mancha, me parece significativa en la medida en que maneja el concepto de parcelas de reemplazo, para hablar de todas aquellas parcelas aledañas a la Vía Pecuaria, que provengan de expedientes de concentración parcelaria. La propia Ley de Castilla La Mancha diferencia entre deslindes y delimitaciones, la idea de la delimitación para que se hagan una idea, es la de un deslinde abreviado, un deslinde que sabes que tienes la conformidad de los colindantes. La Ley de Castilla La Mancha también obliga, si has obtenido subvenciones para alguna actividad en relación con la Vía Pecuaria, a que se convierta en una obligación de reintegro si, como consecuencia de esa actividad, se produce algún atentado, cualquier infracción, en contra de la vía.

Finalmente destacaría que la Ley madrileña reconoce lo que denominamos *acción pública*, la no necesidad de tener un interés específico para exigir el cumplimiento de la legislación. Cualquiera puede recurrir, sin demostrar ningún interés, para exigir ante la administración y los tribunales el cumplimiento de la legislación de Vías Pecuarias.

ASPECTOS SOCIALES

Aunque mi papel era centrarme en los aspectos jurídicos de las Vías Pecuarias, dejo apuntados, porque serán apuntados estos dos días, los aspectos sociales que concitan hoy por hoy las Vías Pecuarias.

1. Dinamización del sector ganadero

Con todas las comillas que quieran, en definitiva simplemente resaltar la apuesta que desde la unión europea, por ejemplo, se hace por la ganadería trashumante, evidentemente no se justificaría el mantenimiento de la red pecuaria si tuviéramos que pensar que se van a mantener por las

posibilidades que tiene en España la ganadería trashumante. Pero tampoco hay que descartarlo como uso, si quiera ahora sea, residual de las propias vías.

2. Las vías pecuarias como auténticos corredores ecológicos, imprescindibles para el mantenimiento de determinados ecosistemas

Por la labor que pueden tener de mantenimiento de determinados ecosistemas, se han convertido en instrumentos que las comunidades autónomas están utilizando de sus políticas medio ambientales. Es el caso que comentaba de que algunas comunidades, con la declaración de especial interés, ya significan el valor que para la protección medio ambiental tienen determinadas Vías Pecuarias de su territorio. O el caso singular de la Comunidad Autónoma de Andalucía, apostando por una planificación ambiental específica de las Vías Pecuarias.

3. Las vías pecuarias como recurso turístico

Saben que todos los documentos que se han ido produciendo en materia turística y de lo que se conoce como turismo sostenible, la conferencia de Lanzarote, la Carta del Turismo Sostenible, la Agenda XXI, eran documentos que apostaban por descongestionar los recursos turísticos tradicionales y por apostar por las posibilidades de otros recursos turísticos.

Las Vías Pecuarias podrían ser, en algunos casos, en alguna comunidad, en algunos paquetes turísticos, podrían ofrecer alguna posibilidad a dichas comunidades

Bien he terminado un poco atropellada por aquello del tiempo, espero no haberles cansado y dejo aquí la exposición que será complementada a lo largo de la mañana.

Muchas Gracias.

CONFERENCIA MARCO

Título: LAS VÍAS PECUARIAS Y LA BIODIVERSIDAD. ESPACIOS PROTEGIDOS

Ponente: Jesús Casas Grande

Institución: Director General de Desarrollo Sostenible del Medio Rural. Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino

Buenos días. He estado viendo el contenido del programa, hay dos mesas temáticas, que se supone esta conferencia va a centrar, y yo lo que quería y lo que voy a contaros es hacer una reflexión general, mezclando mi opinión personal, en algunos casos, con la posición institucional de la Dirección General de Desarrollo Rural en la que estoy, cómo veo la vinculación futura de las Vías Pecuarias, del sistema de Vías Pecuarias, tanto con los temas de Biodiversidad como con los temas de territorio como en general como con los temas de desarrollo rural.

Probablemente muchas de las cosas que voy a contar no supongan ninguna novedad, no tengo un conocimiento ni gozo de una capacidad de prospectiva muy superior al que podáis tener vosotros, pero sí creo que puedo hacer un esfuerzo por globalizar algunas cuestiones desde una óptica doble, desde la óptica del desarrollo y desde la óptica de la conservación que puede ser útil. Más que nada voy a ir salpicando ideas, referencias, que a mí me parecen importantes y que pueden ayudar a centrar el tema.

En primer lugar creo que lo más importante es darnos cuenta que estamos ante un hecho absolutamente singular, es decir, el concepto de las Vías Pecuarias como sistema territorial tiene parangón en algunos otros países del mundo, pero realmente no hay tantos lugares en el mundo que tengan un sistema similar, es decir, cuando nosotros planteamos que tenemos una red de cientos de miles de kilómetros que servían para comunicar norte y sur en tránsitos ganaderos como consecuencia de la distinta situación de los pastos en una temporada u otra, esto sorprende porque no es habitual en otros lugares. La cultura de las trashumancias tiene ejemplos a nivel del mundo pero quizá en el ámbito en el que nosotros nos movemos no es frecuente. Entonces la primera cuestión es que estamos ante una cuestión singular, que a veces encuentra dificultades para entenderse fuera de nuestro propio país, en concreto en el contexto europeo y que debemos defender esa singularidad. Desde esa premisa, creo que además, estamos trabajando o tenemos entre manos un patrimonio que viene del pasado, nuestra perspectiva tiene mucho que ver con la propia vertebración territorial de todo nuestro país.

Voy a hacer algunas reflexiones en términos de territorio, en términos de ecología, en términos de patrimonio, algo en términos de sostenibilidad y luego en términos de futuro.

Vías Pecuarias en Términos de Territorio

En primer lugar creo que es importante entender que las Vías Pecuarias como sistema son unos elementos que han configurado la realidad de nuestro país, es decir, es decir, este es un sistema que se bucla, por un lado las Vías Pecuarias son producto del territorio, pero también el territorio como está organizado es producto de las Vías Pecuarias que es un modelo de actividad. Nuestro país sería distinto si no existiesen las Vías Pecuarias y además son un elemento claro de lo que ha sido nuestro patrimonio, nuestra cultura y nuestra configuración, es decir, este modelo de país que se extiende hacia el sur, este modelo de elementos lineales transversales a los sistemas montañosos, sólo se entienden y tienen sentido desde la óptica de la trashumancia. Si no hubiera habido un modelo de gestión económica que lo hubiera posibilitado, a nadie se le hubiera ocurrido que existiera esta red.

En alguna medida, los elementos, por tanto, son algo más que un mero elemento físico, es una forma de interpretar el territorio y de entender cómo se ha construido el territorio. De alguna forma la sociedad que tenemos y el grado de vinculación y el grado de relaciones humanas que tenemos son el resultado de este proceso. Esta es una referencia importante, no sólo estamos hablando de un elemento estrictamente físico, territorial, con o sin prospectiva de futuro sino que estamos hablando de un elemento que ha contribuido a vertebrar y a entender este país, que si no sería distinto y que si no no podríamos explicarlo, es decir, España no se explica sin la trashumancia, no se explica, no se entiende, no se puede comprender en términos que no sean homologables.

Vías Pecuarias en Términos de Patrimonio

Por otra parte, el escenario que nos ha dejado por resultado este proceso con el paso del tiempo, son cuatrocientos mil kilómetros aproximadamente de caminos públicos, que en un momento determinado tuvieron un valor y que ahora, probablemente le entendemos otro valor, pero que por encima del valor que tengan son cuatrocientos mil kilómetros de caminos públicos. Aquí quiero hacer una referencia y creo que muy oportuna por cosas que se están oyendo y cosas que se están viendo y es reivindicar el valor del patrimonio público, es decir, estamos en un escenario de crisis, estamos en un escenario en el que los presupuestos a los gestores públicos les cuesta que los ingresos se equilibre con los gastos, no queremos restringir políticas de ningún tipo, ni políticas de inversión ni políticas sociales y tenemos dificultades para conseguir equilibrar los ingresos. Tampoco queremos ir más al déficit o no nos dejan, y ante eso surge la demanda de la enajenación del patrimonio público. Yo insisto en que es un tema colateral a la discusión, pero no quiero dejar de decirlo, y más en un foro como este, porque cuando hace tres o cuatro meses un hombre de cierto peso político, intelectual, que ha sido ministro de agricultura, que es catedrático en la Universidad Politécnica de Madrid, habló de la enajenación de los montes públicos como una posible salida para la crisis, personalmente me sentí un poco preocupado, no le di excesiva importancia, porque luego incluso me dijeron que esto había sido una especie de alegría, pero es que antes de ayer leí que Inglaterra va a vender el treinta por ciento de sus montes públicos, incluido el bosque de Sherwood, lo cual me parece increíble, no puedo entenderlo. Además con el respaldo de algunas organizaciones conservacionistas o presuntamente conservacionistas que defiende ese planteamiento. Esto sinceramente me parece una aberración, porque una de las grandes virtudes del sistema de Vías Pecuarias es que es un sistema público que está al servicio de todos los ciudadanos y que nos permite vertebrar políticas públicas. Evidentemente estamos en una sociedad de mercado, una sociedad globalizada, de libre cambio, la iniciativa económica es importante, la administración no puede suplantar a los empresarios, que son los que hacen riqueza, los que generan empleo, pero yo creo que no podemos renunciar a entender que somos una sociedad y no una suma de individuos aislados, y que una sociedad se vertebra desde la existencia de elementos comunes que nos pertenecen a todos y que todos reivindicamos, y eso se llama patrimonio público. Bien pues en España tenemos cuatrocientos mil kilómetros de caminos públicos que estuvieron destinados en su momento a un fin y que ahora tenemos que buscar una alternativa, que son probablemente el mayor patrimonio que tenemos, porque no somos un país con una superficie forestal pública excesivamente grande, y me parece que hay que reivindicarlo. Que podemos tener dificultades para encontrarle una función, es posible, que los usos que han tenido en pasado ya no pueden ser en el presente y tenemos que darle la vuelta, es posible, que tenemos además que engancharlos más con el territorio, también, pero de ahí a pensar que podemos libremente prescindir por una coyuntura cíclica o contracíclica, o como la queramos llamar, de crisis de un patrimonio, me parece un desatino. Se pueden vender Las Meninas, pero este país no se puede permitirse el lujo de vender Las Meninas, eso es lo que yo siento cuando en algún momento se dice esta generalización de desprecio por lo público. Detrás de mí hay un funcionario y esto no lo puedo evitar, pero creo que en un sitio como este tenemos que seguir reivindicando el valor de lo público y el valor de la utilidad que tiene lo público como un elemento que estructura el territorio. Si estamos aquí y pensamos que esto puede tener futuro es porque existe.

La experiencia que tenemos en España de enajenación masiva de patrimonio público, las grandes desamortizaciones del siglo XIX, bueno, todas lo único que consiguieron fue que las propiedades públicas enajenadas cayeran en manos de determinados intereses, que lo que hicieron rápidamente fue conseguir un beneficio económico a corto plazo, incluso superior al coste que había sido la compra de esas propiedades para caer en el más profundo de los olvidos. Nuestros territorios olvidados en España, esos montes que no se saben de quiénes son, esos espacios abandonados y ruinosos, son todos, el producto de la desamortización. Los montes en España que se siguen gestionando, que se siguen conservando y que siguen siendo montes son los que se mantuvieron como montes públicos después de las desamortizaciones. Los montes desamortizados no existen, nadie saben donde están, son eriales abandonados, en muchos casos han sufrido fraccionamientos sucesivos de su titularidad dominical, los dueños ya no saben donde se encuentran y son vacíos, vacíos geográficos y vacíos de posibilidades de desarrollo.

En consecuencia, yo lo que creo es que el territorio público en una situación de crisis y en general debe considerarse como un activo, como un valor potencial, como algo que tiene la administración al servicio del desarrollado que no tenemos que comprar. Un país es rico porque tiene dinero en el banco de España, o es rico porque tiene un patrimonio propio que puede poner al servicio de la activación. Nosotros no tenemos mucho patrimonio natural público, pero tenemos algo de patrimonio natural y en un momento de crisis económica, de revisión de lo que tiene que ser el territorio rural, de revisión de lo que tiene que ser la actividad económica en el territorio rural para hacer compatible

con la conservación y con el mantenimiento de la población y con el mantenimiento de la gente, a mí me parece que lejos de ser un lastre lo que tenemos que hacer es utilizar el patrimonio público, porque para eso está.

En ese sentido creo que es bueno reivindicar el mantenimiento del sistema de Vías Pecuarias, parece una obviedad porque todos pensamos igual, lo cual no quita que haya que racionalizar cosas, lo cual no quita que determinados tramos no puedan ser objetos de una relectura y que incluso haya tramos sobrantes que se puedan enajenar, no estoy diciendo eso, lo que digo es que como sistema, como argamasa estructural del país merece la pena tenerse, porque forma parte de nuestra historia y porque es un patrimonio público que ya los quisieran otros

Vías Pecuarias en Términos de Ecología

Cuando se configura el ámbito de las Vías Pecuarias nadie, evidentemente, estaba pensando en actividades ecológicas, responde a un patrón económico, un patrón de territorio donde se quiere poner en marcha un modelo económico como es la ganadería trashumante, esto es así. Igual que cuando se declara un espacio protegido en los sesenta, setenta, ochenta, actualmente sí hay una vocación ecológica de conservación de fondo, pues me imagino que los gestores de Vías Pecuarias, cuando lo diseñó La Mesta, allí en el medievo, con los Reyes Católicos y sus primeras ordenanzas y a continuación y antes y después, pues estaban pensando en otras cosas. Lo que ocurre es que el devenir del tiempo nos ha puesto encima de la mesa un patrimonio que evidentemente puede ser un importante soporte de cuestiones ecológicas. Evidentemente las Vías Pecuarias no se nos van a rellenar de toda la biodiversidad del país, no podemos pensar que son los reservorios donde van a estar toda la biodiversidad del país dejando vacío el resto del territorio. La biodiversidad, es evidente, es algo que ocupa todo el territorio y que no se puede sectorizar y estaríamos profundamente equivocados si pensamos que se puede conservar la biodiversidad conservando determinados espacios, lugares, enclaves o líneas. Así no se conserva la biodiversidad, la biodiversidad se conserva haciendo una política general de preservación, sobre todo del territorio y haciendo una política además que lejos de mantenerla en una élite ilustrada a la que pienso puedo llegar a pertenecer, pues hacemos una política que básicamente se active y se movilice desde los ciudadanos y desde el territorio.

Independientemente las Vías Pecuarias si tienen una importancia con la biodiversidad, ya que la biodiversidad depende de muchas cosas, entre ellas de elementos de continuidad, porque hemos descubierto que las líneas ecotonales, que los bordes, que los solapes entre distintos sistemas naturales, que la posibilidad de comunicar cosas que son distintas son muy útiles para la biodiversidad, porque básicamente toda las políticas de biodiversidad conduce, no puede ser de otra forma, a un sistema de fraccionamiento y reticulación, cada vez que hacemos una línea de alta velocidad, una autopista, una línea de electricidad, un gasoducto, que son cosas que tenemos que hacer, porque no podemos pedir a la gente no viva feliz y en calidad de vida, a pesar de que seamos austeros, pues estamos articulando el territorio, eso es evidente. Si queremos que ese territorio natural no pierda conectividad, tenemos que paralelamente mantener vivos los vínculos y los mecanismos y los elementos de conexión.

En España hay dos elementos que me parecen fundamentales y es que este país tiene un sistema de ríos y un sistema de Vías Pecuarias que se cruzan, y un sistema de cordilleras que se cruzan, si analizamos la disposición geográfica de las principales cordilleras, más allá de la bisagra que supone el sistema ibérico, y en consecuencia de los ríos y las Vías Pecuarias, vemos que estamos ante un sistema ortogonal, con lo que si somos capaces de extraer esto, estamos maneando el territorio, es decir, en este país es perfectamente posible que alguien si quiere, me refiero a un bichito, se desplace desde el Pirineo hasta la costa de Doñana pasando sistemáticamente por dominios públicos. Esto es una maravilla, es decir, que tengamos un país mallado con elemento públicos que permitan apoyar la difusión de la biodiversidad me parece bastante importante y bastante esencial, y en eso, las Vías Pecuarias, cuando uno mira la foto, dice, bueno probablemente no fueron diseñadas como una red ecológica, fueron diseñadas para permitir llevar las ovejas desde el norte hasta el sur, y las vacas, yo es que soy hijo de trashumante y tiendo a pensar siempre sólo en las ovejas. La realidad, como digo, cuando miro la foto, y miro mis ríos y miro mis divisorias de cordilleras estoy viendo una malla perfecta. Todo esto tiene su sentido desde la perspectiva de que vivimos en un mundo cambiante, porque tenemos unas perspectivas de cambio climático que nos dicen que en cualquier caso y hagamos lo que hagamos van a haber cambios. Probablemente el ser humano pueda adaptarse poniéndose una camiseta, pero la flora y la fauna no tiene ese elemento de adaptación. El problema, al final, para la biodiversidad, con el cambio climático, es que no le damos tiempo. En la Sierra de Guadarrama, en Valsain, está a punto de desaparecer, si no ha desaparecido ya una mariposa, la Parnasius Apollo, es

una mariposa blanca con pintas rojas, está asociada a sistemas montañosos, muy típica de los Alpes, Pirineos, en el sistema ibérico alto y también la había en el sistema central. Claro está asociada a matorrales, supra arbolado y a zonas donde hace frío. A medida que va aumentando la temperatura la mariposa se va subiendo para arriba, pero llega un momento en el que se le acaba la montaña y desaparece. En Sierra Nevada tenemos decenas de ejemplos similares.

Disponer de un sistema continuo que se mueve a lo largo de la altitud y a lo largo de la latitud y que permite el desplazamiento de la biodiversidad en ese sentido es muy importante, porque desde una óptica de conservación de especies, lo que tenemos que permitir en el peor de los casos es que las especies puedan mudarse, es que la Parnasius Apollo pudiera llegar a los Pirineos, donde tiene mil metros más para seguir subiendo.

En este sentido, el sistema de Vías no se habilita, porque es un elemento que puede ser fundamental para esa movilidad, si además combinamos con que por ahí pasan cosas, seres vivos, que además permiten movilizar las semillas, estamos poniendo encima de la mesa un argumento que puede ser extraordinariamente útil llegado el momento para evitar una pérdida de biodiversidad. La clave de la funcionalidad ecológica de las Vías Pecuarias no es que estén dentro de uno u otro Parque Nacional, o que en sí sea un enclave para un tipo u otro de fauna, es como elemento de movilización, como reservorio público, donde ocurren cosas y donde se puede circular.

Vías Pecuarias en Términos de Sostenibilidad

El principal problema, en el medio rural, cuando nos encontramos con un patrimonio muy valioso, es encontrarle respuesta en términos de posibilismo. Al final estamos en una sociedad, en la que los sectores conservacionistas y ambientales tienen un peso mediático importante, pero se debe de tener una repercusión más profunda en el tejido económico. Si no somos capaces de juntar el lenguaje de la conservación con el lenguaje del mundo económico vamos a ir mal. Cuando uno dice esto corre el peligro de que lo tomen por un economicista liberal y que está pensando en todo lo contrario que he venido diciendo a lo largo de esta intervención, que lo que quiere es vender o privatizar, pero estoy diciendo todo lo contrario, lo que digo es que de cara al futuro el mantenimiento de los sistemas naturales y culturales, además de todo esto que hemos dicho, tiene que engranar con los aspectos económicos y sociales. Si no conseguimos engranarlo difícilmente podremos darle continuidad.

Vivimos una generación muy conservacionista, probablemente por que venimos de otras generaciones que no han sabido serlo tanto, pero tenemos que conseguir que ese mensaje cale en la sociedad y se convierta en un argumento económico para la sociedad. Si no conseguimos esto, corremos el riesgo de que las generaciones siguientes, por los motivos que sea, decida vender los bosques, crean que es algo que no tiene utilidad económica. Con lo que a mí me parece que tenemos que ser capaces de conseguir incorporar elementos económicos a todo el sistema de protección y a todo el sistema de viabilidad. En esto las Vías Pecuarias no pueden quedarse fuera del sistema, es decir, no podemos decir tenemos un patrimonio cultural valiosísimo que además permite la comunicación entre los sistemas naturales, que es una especie de vacuna contra toda la pérdida de biodiversidad climática, que además a formado este país y lo ha conformado y esto además tenemos que conseguir ponerlo en valor, ¿cómo? Yo lo que estoy aprendiendo en estos dos años en desarrollo rural, es que en el medio rural no hay soluciones grandes y segundo, las soluciones son distintas en cada sitio.

Vías Pecuarias en Términos de Futuro

Desde el punto de vista económico, en el medio rural lo que tenemos es un territorio, que ocupa el 85% de este país, con lo que es un país rural, conviene decirlo e insistirlo, porque no es una sociedad urbana, casi todos somos hijos de una generación que fue rural, pero en este territorio no es posible articular su futuro desde el punto de vista de grandes actuaciones.

Si pensamos que el futuro del mundo rural pasa por que llegue una multinacional y monte una fábrica y de tres mil puestos de trabajo, mal vamos. Resuelve el problema del paro y de la empleabilidad pero no resuelve el problema del medio rural, este sólo se resuelve desde una perspectiva de actuar territorialmente y sobre todo el conjunto del territorio. La manera es dejando al territorio que actúe, porque en el medio rural más importante que poner una gran infraestructura que cree tres mil puestos de trabajo, es generar tres mil pequeñas actuaciones que generen un puesto de trabajo en cada sitio. Es más importante poner en cada lugar lo que ese lugar necesita, en su justa escala que embarcarnos en grandes proyectos de transformación que a veces no consiguen engranar.

Durante los años cincuenta, sesenta e incluso setenta en este país hubo un proceso de repoblación forestal generalizado. Un organismo del estado repobló millones de hectáreas, algunas de ellas, en algunos casos han sido controvertidas y criticadas, yo en ese aspecto no quiero incidir en estos momentos, lo que es cierto es que hubo una voluntad política de poner en marcha un programa de repoblación de tres millones de hectáreas porque estaban convencidos de que eso era bueno para el país, la sociedad y el medio rural. Cuando ahora miramos y vemos lo que ha ocurrido con eso, nos damos cuenta que, en la mayoría de los casos los árboles crecieron, están ahí, pero la gente no tiene ninguna actividad económica asociada a los árboles, es decir, la gente que queda, la gente local que está ahí dice "los pinos del ICONA", es una frase muy extendida por la geografía española, no son del ICONA, ahora serán de la comunidad autónoma o del ayuntamiento, pero en ningún momento ha habido vinculación, y fue un proyecto importante de crear territorio y crear futuro, pero no enganchó con la gente, con lo cual el resultado es que la gente lo mira y dice "yo no sé qué es lo que tengo que hacer con eso, no es mío, no es mi proyecto".

Podríamos buscar más proyectos de grandes cosas que se han hecho desde la planificación central y con esto no me refiero a Madrid, sino de una planificación ajena al territorio, para el territorio grandes inversiones que han pretendido cambiar la realidad territorial y la gente del territorio no lo ha entendido como suyo y se ha acabado yendo.

El proceso debe ser el contrario, si queremos asegurar el futuro en el medio rural es ir al detalle minimalista de lo que ocurre en cada sitio y lo que se necesita en cada sitio.

Es cierto que todos somos iguales, es cierto que todos tenemos los mismos derechos y las mismas obligaciones, pero yo, me atrevo a decir, y estas cosas siempre son peligrosas de decir, pero espero que se entienda bien, que no vale lo mismo una persona en el medio rural que en el medio urbano, no vale lo mismo. Yo vivo en un pueblo de la periferia de Madrid de 50.000 habitantes, si yo me voy de mi pueblo no pasa absolutamente nada, es irrelevante, pero si yo viviera en un pueblo de 200 o 300 habitantes y si fuera uno de los quince únicos ciudadanos de entre 25 y 50 años y yo me fuera del pueblo si pasa algo. En los municipios rurales los ciudadanos no son solo cada persona con derecho y obligaciones constitucionales, son elementos estructurales del mantenimiento de la estructura rural. Cuando se nos va la última mujer del pueblo el pueblo se cierra, eso no tiene vuelta de hoja.

En consecuencia, hacer políticas para el territorio rural significa reconocer el valor de las personas individualizadamente y significa reconocer que no podemos dar el mismo peso a los que tienen una repercusión distinta. En el fondo el lenguaje que estoy haciendo es un poco egoísta, es decir yo lo que quiero es que la gente se quede para que esto funcione. Voy a poner otro ejemplo para que esto se entienda. El Plan E repartió dinero, se han hecho muchas cosas, y repartió por habitante a cada ayuntamiento, aquí lo ayuntamientos con muy poca población no podían hacer nada con eso. Lo que tenemos que hacer para que se establezca nuestro medio rural es ir a cada sitio, ver qué pasa en cada sitio, atender las necesidades de cada sitio y dar respuesta a las necesidades de cada sitio. Y en ese sentido utilizar los recursos endógenos de cada sitio para lo que se necesite. Es decir, no se puede decir que las Vías Pecuarias es algo fundamental para el turismo rural y todos a hacer turismo rural por las Vías Pecuarias, bueno pues a lo mejor sí o a lo mejor no. Lo que trato de decir es que tenemos que utilizar el patrimonio y tenemos que utilizarlo en cada sitio con lo que en cada sitio se demande y consideremos más necesario, por que a veces a la gente en vez de arreglarle la vida, le hacemos un problema.

Las recetas para los territorios rurales tienen que ser rectas ajustadas a la gente y a las necesidades de lo que hay en el territorio. Y además, que tenemos que abandonar un poco la soberbia administrativa de saber lo que quiere la gente para dejar que la gente nos diga lo que quiere. Hay una frase mía que provocó en su momento cierta hilaridad, cuando dije "en un pueblo le doy la misma importancia a tener un regadío que ha tener una peluquería de señoras", claro esto dicho en el IRYDA pues provocó una cierta consternación, pero el argumento de fondo es importante, lo que hay que poner es lo que la gente necesita, es lo que contribuye a vertebrar el territorio rural. Y si en un pueblo o comarca el problema que tenemos es que la gente no puede divertirse porque no hay un bar pues lo más prioritario para ese territorio es poner un bar.

La gente se sigue yendo del territorio rural porque sus condiciones de calidad de vida son peores que la del territorio urbano, por mucho que le digamos que que bien se vive en el campo, pero después no funciona bien Internet, no me llega el correo, mis hijos no pueden ir al colegio, porque me aburro como una ostra, o porque cada vez que se me va la luz los señores de la red eléctrica tardan cinco días en llegar, con lo cual no es verdad que en el campo se viva mejor que en la ciudad. Este es un mito que hay que acabar con él. No se vivirá también cuando se sigue despoblando a un ritmo

acelerado, es que tenemos dos mil pueblos en España de menos de cien habitantes y están perdiendo un 10% de población anual, hay un 40% del territorio nacional que tiene una densidad de población de menos de 2, 3 habitantes por kilómetro cuadrado, que se decía, en los manuales antiguos, ese era el límite con el desierto. Tenemos el 40% del país al límite del desierto y en un proceso que no hemos suturado.

Hay una tendencia en el mundo urbano a reconocer los valores del medio rural, pero exclusivamente como suministro de valores para el medio urbano y decir qué bien se vive en el campo es una hipocresía absoluta.

Si queremos parar esto, y esto hay que pararlo, porque este país no se puede construir así, porque además nuestros territorios rurales no son espacios vacíos de biodiversidad, donde nunca pisó el hombre y mejor es dejarlo allí, para que los procesos naturales sigan los territorios culturales amalgamados con nuestra actividad. Vosotros podéis entender que una comunidad como Castilla y León, por ejemplo tenga de aquí a 25 años una representación parlamentaria que sea aproximadamente la décima parte de Madrid, cuando tiene 10 millones de hectáreas, es que esto no puede ser. Se da la paradoja de que cuando uno recorre España por las autopistas, dice que bonito está todo, porque el campo sigue cultivado, está verde, etc. , pero esto empieza a ser una falacia, porque si uno comete el error de equivocarse y salirse de la autopista en un cambio de sentido y se aventura por una de estas carreteritas de un pueblo, se da cuenta de que los pueblos están vacíos y que esa continuidad del paisaje es falsa, porque empieza a ser cartón piedra gestionado, es verdad, por empresas de servicios que mantienen la agricultura, que van una vez al trimestre y labran, que van otra vez al trimestre y siembran, van al trimestre siguiente y siegan, pero ahí no hay vida. Fijaos cuando veáis esos paisajes idílicos en los bordes de los arroyos, en la vegetación que ahí sí se nota, porque ahí se ve la decadencia, que antes cuando había gente eso estaba cuidado.

Las Vías Pecuarias son un patrimonio público que no podemos desperdiciar. Tenemos que ponerlo al servicio de este desarrollo rural, como en cada sitio se demande y como en cada sitio mejor sea. Dándole protagonismo a la gente que está ahí, pero no podemos perder la oportunidad, nuestro territorio rural no está para perder oportunidades.

Tenemos que salir del silencio, el mundo rural está desapareciendo porque está muerto en el silencio, porque de los últimos 30 años hemos hecho, la PAC tiene muchas ventajas, pero ha traído, a mi modo de ver un inconveniente y es que este año la gente está esperando ahí en el BOE que es lo que tiene que poner para cultivar, con lo cual la iniciativa de nuestra gente ha desaparecido porque la iniciativa consiste en entrar en el BOE. Por lo que entre ese silencio y el abatimiento de nuestros territorios, estamos en un proceso de decadencia que no hemos conseguido parar. Y estamos muy contentos porque hemos declarado muchos espacios protegidos, hemos cambiado la dialéctica, porque en los medios hablamos de medio ambiente en otros términos, pero la realidad es que el territorio sigue perdiendo. En el caso de las Vías Pecuarias lo que hay que hacer es fortalecer el sistema como sistema, porque todas estas cosas, aunque la escala de gestión es una gestión pueblo a pueblo, la escala de visión tiene que ser una visión de conjunto. Lo que da potencia a las Vías Pecuarias es que construyamos una red, más allá de que la gestione el pueblo correspondiente, el tramo correspondiente o la comunidad autónoma, si somos capaces de formular una red y un sistema, y entender como parte del sistema que tiene capacidad de proyección a la sociedad, existimos, si no no existimos. Mi mensaje final quiere ser ese.

Yo creo que desde la Ley de Vías Pecuarias tenemos una cuenta pendiente y es hacer un gran Plan Nacional de la Red de Vías Pecuarias, que establezca con carácter general y común, cómo tienen que ser las cosas. Un plan no dirigista, no estoy hablando de un planteamiento dogmático, pero sí de un plan que permita visualizar ante la sociedad todo esto que estoy diciendo, porque si no, seguirán existiendo, pero cada tramo se irá desvertebrando, cada elemento se irá desconfigurando y al final ese patrimonio se perderá. Gestionarlo desde el territorio pero visualizarlo desde el conjunto.

Muchas Gracias.

II CONGRESO NACIONAL DE

VÍAS CÁCERES 27,28 y 29
PECUARIAS de Octubre de 2010



JUNTA DE EXTREMADURA
Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural

LIBRO DE ACTAS

II CONGRESO NACIONAL DE

VÍAS CÁCERES 27,28 y 29
PECUARIAS de Octubre de 2010



JUNTA DE EXTREMADURA
Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural

LIBRO DE ACTAS

8. Mesas Redondas.



MESA REDONDA I: ASPECTOS JURÍDICOS Y SOCIALES DE LAS VÍAS PECUARIAS

Modera:

- Francisco Miguel Sánchez Calzado. Dirección General de Servicios Jurídicos de la Junta de Extremadura

Intervienen:

- José Manuel Delgado Pérez. Unión de Pequeños Agricultores
- Santiago Díaz Trujillo. Asesor jurídico de la Dirección General de Desarrollo Rural de la Junta de Extremadura
- Jacinto Ayuso González. Consejero Técnico. Dirección General de Desarrollo Sostenible del Medio Rural. Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino
- Rodolfo García Cámara. Ingeniero Técnico Agrícola. Asesor Técnico de Vías Pecuarias. Delegación Provincial de Granada. Junta de Andalucía

Moderador. Francisco Miguel Sánchez Calzado

En primer lugar quiero agradecer a la organización la posibilidad de estar aquí y de moderar esta mesa y estar aprendiendo con todos ustedes de esta materia tan apasionante que es la de las Vías Pecuarias y su problemática y su defensa. Ha sido un privilegio escuchar anteriormente a Olga, voz cualificadísima, en todos los aspectos jurídicos relacionados con Vías Pecuarias y que reconozco, consulto asiduamente para resolver desde mi trabajo, la Dirección General de los Servicios Jurídicos lo que tiene escrito, con el conocimiento y la profundidad que ha demostrado aquí. Concretamente es una obra de consulta y de cabecera de este letrado, pues su régimen jurídico, las Vías Pecuarias, es editado por Comares en el año 2000. Te felicito por dicha obra y te doy las gracias a la vez.

La verdad es que la intervención de Olga ha sido, yo creo que un prólogo, un prólogo perfecto a lo que esta mesa quiere decir en este congreso. Si ella ha llevado a cabo un análisis teórico y doctrinal de las Vías Pecuarias, de su Régimen Jurídico, y de sus aspectos sociales, lo que pretendemos en esta mesa es justamente seguir ahondando en esa materia pero desde un punto de vista más práctico, más de la gestión diaria por parte de aquellos que se sientan en la mesa conmigo esta mañana. Son representantes de distintas administraciones y también de la sociedad civil, que van a hablar de su percepción respecto a estos problemas jurídicos, hablamos siempre aquí de problemas, alguien hablaba ayer del problema de las Vías Pecuarias, porque efectivamente ese caldo de conflictividad está presente en la gestión actual de las Vías Pecuarias.

Realmente la importancia de estos bienes de dominio público se denota, entre otros muchos aspectos, en la multiplicidad de perspectivas y miradas que se pueden tener sobre ellas. Basta con mirar el programa y ver el montón de implicaciones, de todo tipo, que hay en la gestión, en la configuración, en régimen jurídico teórico o práctico, o en la defensa y reivindicación de las Vías Pecuarias. Se puede utilizar clarísimamente esa palabra que está de moda que es la transversabilidad. Está presente en muchos temas, ámbitos sectores muy importantes en la sociedad actual. Pero, yo creo que de cara a la presentación de esta mesa hay una serie de pinceladas, pautas o circunstancias que especialmente sí nos condiciona. Las Vías Pecuarias existen desde hace muchos siglos, se empiezan a configurar, a partir de ser posible, después de la reconquista y van acumulando todo un patrimonio, suponen cultura, suponen un soporte de una actividad económica como la ganadería, en épocas casi un monocultivo económico. Y luego, como pasa biológicamente en muchos aspectos de la vida, pues acaban en decadencia. Esa decadencia que empieza a finales del siglo XVIII, se patentiza en el siglo XIX y que llega a extremos penosísimos a mediados del siglo XX, con agresiones constantes, con pérdidas de todo tipo y con incluso, ya desconocimiento y agresiones por parte de la misma administración.

Todo eso, y también es una Ley biológica, cambia a partir, seguramente, de la constitución de 1978, a partir del cambio en la organización administrativa e institucional que ocurre en nuestro país a partir de aparecer las comunidades autónomas, como entes territoriales a los que se les atribuyen responsabilidades en la gestión, y luego la titularidad de las Vías Pecuarias. Cambia también con la sensibilidad que aparece en la sociedad respecto a las cuestiones medio ambientales que hacen que haya unos valores ecológicos, de sostenibilidad que se encarnan en estas Vías Pecuarias.

Probablemente todos esos cambios, esa actitud activa y descubrimiento de las comunidades autónomas, muy importante a partir del año ochenta, ha pasado en otros muchos ámbitos. Las comunidades autónomas descubren el potencial, probablemente estos cambios sociales,

administrativos, son los que llevan en parte y sustentan esa modificación normativa del 1995, donde aparece un concepto importante, el de la multifuncionalidad. Las Vías Pecuarias ya no pueden servir sólo, ese patrimonio tan ingente, ya no puede servir sólo para el traslado de ganado, tienen que tener otras funciones, hay que darle otra virtualidad pues probablemente distinta, tienen que evolucionar. Y eso es lo que ocurre con la Ley de 1995 y es la importancia crucial de la Ley.

Creo que este antes, esta decadencia de las Vías Pecuarias y esta nueva configuración legal y este descubrimiento por parte de estas administraciones más cercana, con políticos también más cercanos, como son las comunidades autónomas, es lo que enmarca el trabajo que efectivamente llevamos y lleváis, los que estáis aquí en la mesa conmigo y todos los que estáis aquí también en estas jornadas, en este congreso, enmarca nuestro trabajo diario, y de eso vamos a hablar a partir de ahora, desde este punto de vista práctico y de gestión.

En primer lugar vamos a dar la voz, la palabra a **José Manuel Delgado Pérez**, que representa a UPA, a la Asociación de Pequeños Agricultores, representa la voz importante de la sociedad. Es Ingeniero Agrónomo por la Universidad Politécnica de Madrid desde 1987, es miembro del gabinete técnico de la UPA desde 1988, responsable técnico de UPA en Desarrollo Rural y Medio Ambiente. Ponente en el Congreso "*Las Cañadas, Viejos Caminos por el Futuro de la Naturaleza*" en 2001 y participante también en el I Congreso Nacional de Vías Pecuarias Su intervención la presenta bajo el título "Procesos de Participación Pública: Agricultores – Vías Pecuarias.

Después intervendrá **Santiago Díaz Trujillo**, nos hablará sobre las modificaciones normativas desde el I Congreso de Vías Pecuarias del año 2005. Es Asesor Jurídico de la Dirección General de Desarrollo Rural de la Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural de la Junta de Extremadura, Licenciado en Derecho, Asesor Jurídico desde el año 2001, ha colaborado en la elaboración de la Orden de la Consejería de 17 de Mayo del 2007 por la que se regula la circulación de ciclomotores y de vehículos a motor de carácter no agrícola por las Vías Pecuarias. Ha colaborado también en la elaboración del anteproyecto de Ley de Vías Pecuarias de Extremadura y además puedo decir por conocimiento directo que es el jurista que está detrás de gran parte de la actuación de la Dirección General en materia de Vías Pecuarias, todos los expedientes de deslinde, recuperación, reclamaciones, etc., es el lugar de Santiago, aportando su experiencia desde el año 2001.

Seguidamente intervendrá **Jacinto Ayuso González**, es Consejero Técnico de la Dirección General de Desarrollo Sostenible del Medio Rural, del Ministerio del Medio Ambiente y Medio Rural y Marino. Nos informará sobre las Vías Pecuarias en el contexto de las políticas agrarias medio ambientales. Jacinto Ayuso es Ingeniero Agrónomo, funcionario del Ministerio y de la Comunidad Autónoma de Madrid, acumula una amplia vida laboral en estos temas, habiendo sido desde 1972 sucesivamente jefe de equipo de proyectos ganaderos extensivos en la Agencia de Desarrollo Ganadero del antiguo MAPA y en la Comunidad de Madrid, Jefe de Servicio de Desarrollo y Promoción Agraria de la Comunidad de Madrid, Gerente del Instituto de Desarrollo y Tecnología Agraria de la Comunidad de Madrid, subdirector General Adjunto en la Dirección General de Desarrollo Sostenible en el MARM. En la actualidad Consejero Técnico de la Dirección General de Desarrollo Sostenible del Medio Rural.

Por último intervendrá **Rodolfo García Cámara**, asesor técnico de Vías Pecuarias en la Delegación Provincial de Granada, de la Junta de Andalucía, quien interviene con la ponencia cuyo título es "Algunos Aspectos Técnico- Jurídicos en la Recuperación de las Vías Pecuarias", se ha corregido el programa a instancias suya. Rodolfo García Cámara es Ingeniero Técnico Agrícola, desde el año 1989 trabaja en la Junta de Andalucía, es funcionario desde el 1997 en la consejería de Medio Ambiente, en el departamento de Vías Pecuarias como asesor técnico y como jefe de departamento de Patrimonio y Vías Pecuarias durante unos dos años. Actualmente es asesor técnico de Vías Pecuarias, como ya he dicho y durante estos trece, que va para catorce años, ha desarrollado el trabajo lógico de deslinde, clasificación, etc. pero sobre todo recorriendo el campo y escuchando a los que más saben de todo esto, ya sean ganaderos, propietarios, funcionarios, jubilados, etc. Además ha participado en la redacción de proyectos de obra de adecuación de Vías Pecuarias y en la dirección de estas. Hace hincapié en que junto con su equipo ha inscrito en el registro de la propiedad algunas de estas Vías, y sobre todo ha conseguido que Vías Pecuaria deslindadas en la provincia de Granada aparezcan en los planos catastrales. Su equipo tiene deslindados ochocientos kilómetros y aprobados y propuestos unos trescientos. Finalmente, creo que es muy importante, ha acompañado a algunos ganaderos trashumantes y ha podido comprobar en primera persona los problemas con los que se encuentran los que utilizan o intentan utilizar este tipo de Vías.

Título: Procesos de Participación Pública: Agricultores – Vías Pecuarias

Ponente: José Manuel Delgado Pérez

Institución: Unión de Pequeños Agricultores

La ganadería extensiva y en particular la trashumancia, conllevan multitud de beneficios a favor de la gestión del territorio y la conservación de nuestra biodiversidad, constituyendo una actividad que produce innumerables ventajas para el medio rural y natural, tanto desde el aspecto socioeconómico como ambiental. UPA, como organización profesional agraria representativa de la agricultura y ganadería familiar, ha apostado desde siempre por la defensa de los intereses de los ganaderos y en especial de aquéllos que realizan la trashumancia.

A continuación se exponen aquellos aspectos por los cuales UPA demanda una consideración especial hacia este tipo de actividad y de apoyo a los ganaderos que la practican.

BENEFICIOS MEDIOAMBIENTALES, SOCIALES, TERRITORIALES Y CULTURALES DE LA TRASHUMANCIA.

- *Mantenimiento de los pueblos.* La trashumancia fija la población al medio rural ya que se trata de una actividad que se extiende a zonas desfavorecidas y de montaña básicamente.
- *Mantenimiento de la biodiversidad.* El pastoreo extensivo y estacional en que se basa la trashumancia contribuye a la diversificación y conservación de hábitats de muy alto valor ambiental. Ha generado ecosistemas adeshados y con una gran biodiversidad de la dehesa pastoreada. La diversidad de plantas en estos pastos naturales es de las más altas que se conocen, con más de 40 plantas por metro cuadrado. Además permite establecer y mantener a nivel nacional una red de corredores naturales que enlazan los principales ecosistemas de la península ibérica, evitando el aislamiento de los espacios protegidos, favoreciendo la supervivencia y el intercambio genético entre poblaciones de especies amenazadas y manteniendo abiertas numerosas áreas de paso e invernada para las aves migratorias.
- *Prevención de riesgos forestales.* Los beneficios medioambientales de esta actividad repercuten principalmente en la prevención de incendios forestales, puesto que el ganado consume materia seca que es un gran combustible forestal.
- La trashumancia permite la movilidad del ganado entre diferentes fincas, rentabilizando el aprovechamiento de subproductos agrarios cuya eliminación por otros métodos, tales como herbicidas o quemas de rastrojos, provoca graves daños medioambientales.
- *Abono natural.* Las deyecciones de los animales constituye una fuente de abono natural de gran interés dado que se trata de una ganadería itinerante que por ello no deteriora el medio ambiente.
- *Producción de calidad y sanidad.* En condiciones normales, a través de este sistema de aprovechamiento ganadero el animal puede estar alimentado durante todo el año con pasto natural lo que proporciona una carne de enorme calidad y sanidad.
- Permite conservar ecosistemas valiosos como los pastos de montaña, los cultivos cerealistas extensivos y las dehesas de encina, evitando incendios forestales, erosión del suelo y los daños que el ganado estante produce al terreno, a las aguas y al arbolado.
- Permite en ocasiones el traslado de los animales por su propio pie, lo que favorece un manejo de los mismos respetuoso con las máximas exigencias relativas a bienestar de los animales.
- *Desarrollo rural.* Permite usos alternativos del territorio de gran interés, como el senderismo o las rutas a caballo, que contribuyen a mantener los derechos de paso y favorecen el desarrollo social y económico de las zonas rurales.

- La trashumancia posibilita una integración entre la sociedad urbana y la sociedad rural de las diferentes comarcas y regiones, para colaborar solidariamente en la defensa y conservación de un patrimonio común de máximo interés ambiental y cultural.

BENEFICIOS ECONÓMICOS DE LA TRASHUMANCIA.

- Permite un gran aprovechamiento de recursos de alta calidad.
- La trashumancia ha favorecido el sostenimiento económico de numerosas provincias.
- Para los animales tiene muchas ventajas porque no sufre climas extremos, ni el calor del verano ni el frío del invierno, de manera que prácticamente vive "dos primaveras y dos otoños". Todo ello permite a los animales desarrollarse mejor, ser más fecundos y prolíficos, lo que supone mayor producción, más sanidad de los animales (tienen pasto fresco durante todo el año) y además una producción de mayor calidad.
- Está relacionado con la producción de quesos de alta calidad.

PROBLEMAS DE LA ACTIVIDAD TRASHUMANTE

A pesar de las numerosas ventajas que ésta forma de explotación genera, actualmente la trashumancia se enfrenta a graves problemas coyunturales y estructurales:

- En cuanto a recursos humanos, los ganaderos se encuentran sin posibilidad de relevo generacional ya que la profesión es poco atractiva para los hábitos actuales, y la vida del trashumante está muy condicionada por el movimiento pecuario.
- Los elevados costes que conllevan los desplazamientos, el arriendo de la finca, etc. Esto se une a la dificultad de encontrar pastizales debido a usos alternativos del espacio o por los altos precios de arrendamiento.
- Baja productividad con relación a la ganadería industrial debido, en parte, a los medios poco tecnificados que requieren de un uso intenso de mano de obra.
- Los precios que pagan a los ganaderos no cubren actualmente ni siquiera los costes de producción, provocando de esta manera una importante pérdida de rentabilidad en la economía de este tipo de ganadería.
- Problemas relacionados con las distintas exigencias relativas a la actividad trashumante en las diferentes Comunidades Autónomas.
- Las vías pecuarias españolas también se ven amenazadas por diversos aspectos.
 - Los cultivos de algunos agricultores colindantes.
 - En ocasiones han sido invadidas por urbanizaciones en los tramos de cañadas más próximos a los núcleos urbanos.
 - La implantación de infraestructuras viarias (circunvalaciones, variantes, etc) sobre tramos enteros de cañadas sin caminos alternativos ha generado barreras infranqueables para los rebaños.
 - Ocupación de las vías pecuarias por residuos constituidos por escombros, piedras, basuras y todo tipo de residuos, impide su uso y dificulta su regeneración.

NECESIDAD DE RECUPERAR LA TRASHUMANCIA

Por las razones antes mencionadas y otras de distinta índole (política agraria, etc), con el paso del tiempo la actividad trashumante ha vivido una lenta agonía hasta nuestros días sin contar con un decidido apoyo de las Administraciones en los distintos niveles.

También por todos los beneficios antes indicados de tipo medio ambiental, social y territorial básicamente debería mantenerse esta forma de explotación extensiva en las regiones en las que conforma paisaje, tejido social y desarrollo económico.

Actualmente existen en España unos 300.000 pastores (con 10.000 familias en régimen de trashumancia) que gestionan aproximadamente 1.000.000 de vacas, 2.500.000 de cabras y 10.000.000 de ovejas, en régimen extensivo, de las cuales 300.000 son trashumantes. A pesar de ser un ejemplo de sostenibilidad, las familias que se dedican a estas prácticas ancestrales se ven abocadas a

abandonar la actividad ante la falta del merecido reconocimiento social y de una política decidida que se corresponda con su enorme importancia ambiental y cultural.

Diferentes estudios han puesto de relieve las ventajas que ofrece la ganadería extensiva y la trashumancia, no sólo para mitigar los efectos del cambio climático sino para establecer estrategias de adaptación al mismo. Este tipo de ganadería es más eficiente para aprovechar recursos que no compiten con la alimentación humana, como rastrojos, hojas de vid o pastos de montaña, lo cual permite a los rebaños ser prácticamente autosuficientes sin depender del aporte de piensos ni necesitar grandes cantidades de energía para su explotación.

Con esta finalidad UPA lleva desde hace varios años realizando unas jornadas de carácter nacional sobre la trashumancia, y que en el presente año y en su cuarta edición se basó esencialmente en la "trashumancia y biodiversidad" al coincidir con el Año Internacional de la Diversidad biológica.

También desde UPA se ha llevado a instancias de la Comisión Europea y al COPA (comité de organizaciones profesionales agrarias europeas) la necesidad de una regulación específica en el ámbito comunitario de este tipo de ganadería.

UPA también participa de manera activa en el Grupo de Trabajo de trashumancia que se ha constituido en el seno de la Red Rural Nacional y cuyas reuniones se celebran en el Ministerio de Medio Ambiente, y Medio rural y Marino (MARM) desde hace un año.. En el seno de dicho Grupo, UPA logró sacar adelante una propuesta apoyada por todas las organizaciones y asociaciones que forman parte de él, con objeto de incluir una medida específica para la ganadería extensiva y la trashumancia en el Programa de Desarrollo Rural Sostenible (PDRS) 2010-2014 encuadrado en la Ley de Desarrollo Sostenible para el medio rural. Paralelamente se remitió una petición al Secretario de Estado Josep Puxeu con el apoyo de más de 15 organizaciones ganaderas y ambientales en este sentido. Todo ello dio como fruto que el Consejo para el Medio Rural (órgano constituido por el MARM y las CCAA) aprobase la inclusión de una medida específica de apoyo a la ganadería extensiva y la trashumancia dentro de las actuaciones del PDRS.

En dicha medida se recogen inversiones destinadas a la ordenación del uso extensivo y sostenible de los recursos pastables, teniendo en cuenta, además de los aspectos económicos y productivos, el papel de la ganadería extensiva para la prevención de los incendios forestales y para conservación de determinados hábitat seminaturales: la construcción y acondicionamiento de infraestructuras o elementos necesarios para mejorar y facilitar la ganadería extensiva y la trashumancia, incluida la recuperación y rehabilitación de vías pecuarias y la formación de pastores.

Además, se priorizarán la aplicación de esta medida en los Planes de Zona donde se identifique la ganadería extensiva y la trashumancia como actividad con importancia estratégica para el territorio, ya sea por razones económicas, sociales o ambientales. Por otro lado, en la medida correspondiente a los contratos territoriales se resalta las actuaciones referentes al apoyo a la ganadería extensiva y a la trashumancia.

En consecuencia, y aparte del desarrollo de esta nueva medida en los Planes de Zona, desde UPA se exige un Marco normativa nacional estable para la trashumancia que contemple su propia especificidad, y que valore esta forma de explotación ganadera extensiva. Demandamos también un reconocimiento y valorización de esta actividad a nivel comunitario, que sirva para impulsar y contrarrestar el declive que sufre en numerosas regiones europeas.

Título: Modificaciones Normativas tras el I Congreso Nacional de Vías Pecuarias

Ponente: Santiago Díaz Trujillo

Institución: Asesor Jurídico de la Dirección General de Desarrollo Rural. Junta de Extremadura.

A la celebración del primer Congreso Nacional de Vías Pecuarias, en 2005, Navarra, Madrid y Castilla La Mancha, habían elaborado su propia Ley de Vías Pecuarias. Del mismo modo, Extremadura, Andalucía y La Rioja, habían aprobado un Reglamento de desarrollo de la Ley 3/1995.

Entre las conclusiones generales del 1^{er} Congreso destacamos en esta ponencia la necesidad de continuar con el desarrollo normativo, tanto por la Administración General de Estado como por las Comunidades Autónomas.

Por la Administración General del Estado la única aportación a la normativa sobre vías pecuarias son las modificaciones introducidas por la Ley Ómnibus, en relación con la declaración responsable que sustituirá a las autorizaciones que estén vinculadas a actividades de servicios.

En cuanto a las Comunidades Autónomas, las que han llevado a cabo actuaciones normativas relevantes en materia de vías pecuarias son Aragón, Castilla y León, Valencia y Extremadura.

Puesto que la estructura y contenido de estas normas viene a ser similar en todas ellas y para atenuar el carácter monótono de la ponencia, así como el espacio de tiempo limitado del que disponemos, intentaremos resaltar lo que consideramos más destacado de cada una de ellas.

En la Ley de Vías Pecuarias o cabañeras, conforme a la denominación con la que históricamente se ha conocido a las vías pecuarias en Aragón, la tipificación se ha llevado a cabo conforme al criterio tradicional en función de su anchura, esto es, en cañadas, cordeles y veredas, según tengan una anchura máxima de 75, 37,5 y 20 metros, respectivamente.

Asimismo, se establece una clasificación territorial en supracomarcas, en las que se incluyen aquéllas cuyo itinerario abarque a dos o más comarcas. Y comarcas, las que su trazado discorra exclusivamente por una comarca sin solución de continuidad. En este sentido, se atribuyen a las comarcas la administración, gestión y defensa de las vías pecuarias comarcas.

Destaca también la creación de un Fondo Documental que sirve de inventario, base de información y registro público de la red de vías pecuarias.

Se incluye la posibilidad de declarar vías pecuarias de Especial Interés, cuando contengan un destacado valor cultural, recreativo o turístico para la protección natural. Esta declaración determinará el carácter prioritario de su clasificación y deslinda y obligará a la elaboración de un plan de utilización que determine los usos preferentes y los complementarios, así como las medidas a adoptar para su desarrollo y fomento.

En todo caso se declararán de Especial Interés Natural aquellas vías o los tramos de ellas que atraviesen o linden con montes demaniales, espacios naturales protegidos o singulares. Asimismo, sus planes de utilización se incorporarán al instrumento de ordenación o planificación de los recursos naturales o forestales correspondientes.

Respecto a las modificaciones de trazado vamos a resaltar las que se lleven a cabo como consecuencia de una nueva ordenación territorial, de modo que los nuevos planeamientos urbanístico calificarán las vías pecuarias como suelo no urbanizable especial, de protección similar a la de los espacios naturales protegidos, a excepción de aquéllas vías pecuarias que ya se encuentren en suelo urbano o que haya sido clasificado como urbanizable con anterioridad a la entrada en vigor de la Ley.

En cuanto al régimen de los usos y actividades en las vías pecuarias, se considera como uso propio y prioritario el tránsito de ganado, junto con los compatibles y complementarios previstos en la Ley 3/1995, a la vez que se introducen los llamados usos especiales, consistentes en el desarrollo de actividades recreativas, deportivas y culturales.

A los efectos de promover y coordinar la adecuada defensa de las vías pecuarias, se regula la posibilidad de suscribir convenios de colaboración con la Administración General del Estado, otras Administraciones de la Comunidad Autónoma y las organizaciones profesionales agrarias y

ganaderas, sin que las actuaciones que se lleven a cabo generen derecho alguno sobre las vías pecuarias a favor de quienes los ejecuten.

Igualmente se prevé la celebración de convenios con las Comunidades Autónomas limítrofes, en atención a garantizar la continuidad de las vías pecuarias interregionales y coordinar los criterios sobre los usos.

Por otra parte, se establece la creación del Consejo Aragonés de Vías Pecuarias, como órgano colegiado de carácter consultivo en la materia, adscrito al Departamento de Medio Ambiente, cuyas funciones principales son:

1. Proponer actuaciones que mejoren la protección y gestión de las vías pecuarias.
2. Promover su divulgación y el uso sostenible.
3. Informar la declaración de vías pecuarias de especial interés, los planes de utilización de éstas y las disposiciones normativas que les afecten.

Su funcionamiento será en Pleno, si bien se podrá acordar la constitución de Comisiones Técnicas Asesoras, integradas por técnicos y expertos en la materia, cuando la complejidad de los asuntos así lo requiera.

La creación de este Consejo se llevó a efecto mediante Decreto 168/2008. Finalmente, respecto a los procedimientos sancionadores se establece que la competencia para iniciar, instruir y, en su caso, adoptar medidas provisionales en los procedimientos sancionadores corresponde al Departamento competente en materia de vías pecuarias. Sin embargo, para la resolución que ponga fin a los mismos se estará a la cuantía de la sanción. De este modo, resolverá el Director del Servicio Provincial respectivo cuando las sanciones no superen los 12.000 euros, el Director General correspondiente si están entre 12.000 y 30.000 euros y el Consejero del citado Departamento en los casos de sanciones superiores a 30.000 euros.

Con el fin de actuar en la conservación y fomento de este patrimonio natural y cultural, en Castilla y León, se ha elaborado un Anteproyecto.

En él se introduce la posibilidad de declarar como vías pecuarias de interés natural, cultural, turístico o recreativo aquéllas que reúnan los requisitos previstos en la Ley de Espacios Naturales de Castilla y León.

Las potestades administrativas sobre las vías pecuarias han sido atribuidas a la Consejería de Medio Ambiente, entre las que destacamos la desafectación, en virtud de la cual los terrenos que no sean necesarios para el tránsito ganadero ni susceptibles de los usos compatibles y complementarios podrán ser desafectados, adquiriendo así la condición de bienes patrimoniales de la Comunidad Autónoma, en cuyo destino prevalecerán el interés público y social como son las actividades que redunden en beneficio del medio rural, la conservación de la naturaleza y la educación medioambiental.

Además se establece que se deberán señalar las vías pecuarias, en especial, en las intersecciones con cualquier otra tipo de vía, mediante la colocación de señales indicativas.

En este sentido, en los cruces de vías pecuarias con líneas férreas o carreteras de nueva construcción, que se realicen sin modificación de trazado, se deberán habilitar pasos, al mismo o distinto nivel, con la anchura necesaria para garantizar que el tránsito se lleve a cabo sin interrupción y en condiciones de rapidez, comodidad y seguridad, tanto para los usuarios de las vías pecuarias como de la circulación vial.

Respecto a los procedimientos de modificación de trazado y permuta de terrenos correspondientes al dominio público pecuario, se prevé que, en el supuesto de que el valor de la superficie que aporte el solicitante sea inferior al del tramo de la vía pecuaria afectada, se deberá compensar económicamente a la Administración.

La Orden por la que se autorice la modificación de trazado o la permuta llevará implícita la desafectación del terreno de la vía pecuaria objeto de éstas, así como la afección de aquel sobre el que se asiente el nuevo trazado.

Resulta una innovación normativa la denominada "Estrategia Regional de Gestión de la Vías Pecuarias", como instrumento básico para asegurar su conservación y gestión sostenible, de cuyo contenido destacamos:

1. Pautas para la declaración de interés especial.
2. Determinación de los principales riesgos para la integridad.
3. Criterios para las colaboraciones con otras Administraciones.
4. Programa de actuaciones y análisis económico financiero de las mismas.

Esta Estrategia será revisada periódicamente cada cinco años.

Por otra parte, se lleva a cabo una enumeración de una serie de actuaciones prohibidas en las vías pecuarias, entre las que destacamos:

1. El asfaltado o cualquier otro procedimiento semejante, salvo los casos excepcionales y justificados.
2. La acampada, salvo la vinculada a la actividad trashumante.

En cuanto a los usos, se califica el tránsito ganadero como el característico y prioritario a cualquier otro y los usos compatibles y complementarios señalados en la Ley 3/1995, junto a los que se introducen una serie de usos autorizables de carácter recreativo, cultural y educativo. En este sentido, se podrá autorizar por la Consejería de Medio Ambiente la organización en las vías pecuarias de pruebas y competiciones deportivas, así como las instalaciones desmontables que sean precisas para el desarrollo de éstas. Este tipo de autorizaciones se concederán por un plazo máximo de tres meses, sin perjuicio de su ulterior solicitud.

Finalmente, se prevé la creación de un fondo económico para asegurar la protección y conservación de las vías pecuarias, que procederá de las cantidades percibidas en concepto de otorgamiento de aprovechamientos, autorizaciones de ocupación, sanciones, indemnizaciones, permutas, modificaciones de trazado y cualquier otra similar.

Por cuanto se refiere a la Comunidad Valenciana, se encuentra en tramitación un Anteproyecto de Ley de Azagadores, recuperando así la denominación tradicional de las vías pecuarias en esta Comunidad.

Destaca del nuevo texto que junto con la conservación de los azagadores existentes se prevé la posibilidad de ampliarlos e incluso crear otros nuevos, en atención a comunicar los tramos desconectados.

En este Anteproyecto se dispone que el destino principal al que están adscritos los azagadores es el uso recreativo y medioambiental de los ciudadanos, aunque manteniendo en cualquier caso la posibilidad de que sirvan de soporte para el tránsito ganadero.

Asimismo, a diferencia de la normativa estatal en la que el deslinde es la principal herramienta para la gestión y protección de las vías pecuarias, en la norma valenciana se prevé que con la clasificación se constituirá una servidumbre de paso en toda la extensión del azagador, de modo que, aunque no se haya practicado el deslinde, éste deberá permanecer abierto y disponible para el uso público.

En cuanto a la tipología destaca que junto con la clasificación tradicional en cañadas, cordeles y veredas, se introducen los pasos, siendo éstos aquellos cuya anchura no sea superior a las 45 varas valencianas, esto es, 40,7 metros.

En el ámbito de la conservación de las vías pecuarias, en consonancia con la legislación estatal, se incide en la obligación de los registradores de la propiedad de comunicar a la Consellería competente por razón de la materia todas las enajenaciones de terrenos que presumiblemente puedan afectar a terrenos de vías pecuarias.

En cuanto a la regulación del Anteproyecto dedicada a las vías pecuarias y el Planeamiento Urbanístico, se establece que éstas deberán reflejarse en todos los documentos de planeamiento.

En el suelo urbano o urbanizable las vías pecuarias tendrán la consideración urbanística de parque público natural y se integrarán como paseos o alamedas, correspondiendo su gestión a los

Ayuntamientos, quienes además tendrán a su cargo la adecuación para el uso público y mantenimiento, así como la resolución de las autorizaciones de uso y ocupación que se planteen.

Asimismo, no computarán como superficie del sector ni como suelo dotacional, a los efectos del cumplimiento de los estándares previstos en la legislación urbanística.

Por razones de seguridad y salud pública, en los casos en que vías pecuarias discurran por suelo urbano y éstas soporten tránsito de ganado, se podrá modificar su trazado.

En cualquier caso, las actuaciones de planeamiento urbanístico producirán sobre las vías pecuarias los efectos propios del deslinde, sin que sea necesario su amojonamiento, puesto que quedan integradas por la trama urbana.

Finalmente, las vías pecuarias que discurran por suelo no urbanizable mantendrán la anchura prevista en la clasificación y tendrán la consideración de suelo no urbanizable de especial protección.

En cuanto a Extremadura, en atención a lo previsto en el Reglamento de Vías Pecuarias de la Comunidad Autónoma, en el que establecía que con carácter excepcional y para uso específico y concreto se podría autorizar la circulación de vehículos motorizados que no sean de carácter agrícola, se entendió que esta excepcionalidad debía ser objeto de regulación.

Así, mediante la Orden de 17 de mayo de 2007 se dispuso que se podrá autorizar la circulación de vehículos a motor de carácter no agrícola en rutas, siempre que éstas no incluyan pruebas competitivas y la velocidad no exceda de 30 km/h.

Se excluye expresamente la concesión de autorizaciones en épocas de tránsito ganadero, crecimiento de hierbas que sirvan de pasto para el ganado y cualquier otra de especial interés ecológico y cultural.

En cuanto a los beneficiarios, podrán ser cualquier persona física o jurídica, debiéndose destacar al respecto que como consecuencia de las modificaciones introducidas por la Ley Ómnibus, para las empresas de actividades turísticas inscritas en el correspondiente registro de la Dirección General de Turismo, la autorización se sustituirá por la declaración responsable.

Por otra parte, de la experiencia acumulada, se revela la necesidad de introducir iniciativas y criterios complementarios y originales para lo que se requiere de una norma de rango legal. En este sentido, se ha elaborado el Anteproyecto de Ley de Vías Pecuarias de Extremadura.

Este Anteproyecto mantiene el espíritu conservacionista de la Ley estatal, resultando en ocasiones aumentado, puesto que en Extremadura hemos entendido las vías pecuarias como un auténtico elemento vertebrador de gran potencial como soporte para el desarrollo sostenible.

En él, se determina que las competencias sobre las vías pecuarias corresponde a la Comunidad Autónoma de Extremadura, a través de la Consejería que por razón de la materia tenga atribuidas las competencias, y se clasifican en cañadas, cordeles, coladas y veredas, según su anchura, si bien se prevé que conservarán su ancho superior a los máximos tradicionales las vías pecuarias que la tengan reconocida, conforme a los antecedentes y las clasificaciones.

Se establece que tendrán también la condición de vías pecuarias, y por consiguiente de bien demanial, las parcelas de reemplazo adjudicadas como compensación de superficies en los procesos de reorganización de la propiedad rústica por Concentración Parcelaria.

Recoge el texto del Anteproyecto la inmatriculación como bien demanial de las vías pecuarias en el Registro de la Propiedad, de conformidad con lo establecido en la Ley y el Reglamento Hipotecario.

En este sentido, interesa recordar que una de las características de las que gozaban hasta hace poco los bienes de dominio público es el privilegio de publicidad posesoria, que implicaba que los bienes demaniales no necesitaban utilizar el sistema de garantías inherentes al Registro de la Propiedad ya que se hallaba protegido por ser un bien de dominio público.

Sin embargo, este privilegio ha acabado convirtiéndose en un riesgo para la integridad de los bienes de demaniales, de ahí que, en virtud de lo previsto en la Ley de Patrimonio de las Administraciones Públicas y en la Ley de Patrimonio de la Comunidad Autónoma de Extremadura, el órgano que haya

adquirido el bien o derecho, o que haya dictado el acto de que se trate, deberá inscribir en los correspondientes registros de la Comunidad Autónoma los bienes y derechos, tanto patrimoniales como demaniales.

En cuanto a la potestades administrativas, estipula el Anteproyecto que mediante acuerdo del Consejo de Gobierno se podrán crear nuevas vías pecuarias, cuyo itinerario discorra íntegramente por su territorio, así como ampliar la anchura con que estén clasificadas las existentes, previa declaración de utilidad pública a efectos expropiatorios de los bienes y derechos afectados.

Para garantizar un uso adecuado de las vías pecuarias se introduce la figura de la restitución, mediante la que se puede llevar a cabo el restablecimiento de las anchuras legales de aquéllas vías pecuarias que por cualquier circunstancia hubieran resultado intrusadas por obras, construcciones o instalaciones de titularidad pública.

Del mismo modo, se regula el procedimiento de recuperación de los tramos de vías pecuarias que ilícitamente hayan sido ocupados por terceros.

De esta forma se podrá instar a quienes detenten terrenos de dominio público pecuario que desistan de su acción ilícita, sin perjuicio de las actuaciones de reposición, restauración o indemnización que, en su caso, procediese llevar a cabo por los usurpadores.

En cualquier caso, estos expedientes de recuperación no impiden que con carácter previo se lleve a cabo la regularización de las intrusiones a través de expedientes de autorización o a su restablecimiento mediante la incoación de procedimientos de modificación de trazado o permuta.

Asimismo, se describen los procedimientos de clasificación, delimitación provisional, deslinde, amojonamiento y señalización, a efectos de su plena identificación para poder ejercer una mejor y más eficaz defensa jurídica, cuando sea cuestionada su posesión y titularidad.

Además, se habilita el deslinde abreviado como un procedimiento simplificado, que permite una mayor agilidad administrativa, y para el que se precisa de la conformidad unánime de todos los afectados, contenida en el acta que se levante al efecto, en el que además se incluya una relación de ocupaciones, intrusiones y colindancias.

Igualmente, de oficio o a instancia de los propietarios colindantes, en los tramos que afecten a fincas de su titularidad, se podrán delimitar de forma provisional las vías pecuarias, o parte de ellas. Esta delimitación tendrá carácter meramente orientativo, en tanto se procede al posterior deslinde, sin que hasta entonces se cree derecho alguno a favor de los colindantes.

En cuanto a las modificaciones de trazado de las vías pecuarias también se hace una amplia referencia acerca de las circunstancias que afectan con mayor intensidad a su integridad y que son la causa fundamental del deterioro de su red, planteándose así como una medida para la salvaguarda de este bien demanial. En este sentido, en función del procedimiento en los que traen causa, se imponen los siguientes requisitos:

1. En los Proyectos y Planes Urbanísticos de Ordenación del Territorio, habrán de calificar los terrenos por los que discurra el nuevo trazado como suelo no urbanizable de protección estructural.
2. En los Proyectos de Reorganización de la propiedad rústica como consecuencia de una Concentración Parcelaria; en el supuesto de que la superficie de la vía pecuaria aportada al proceso de concentración sea superior a la que se reponga con el nuevo trazado, se compensará a la Comunidad Autónoma con terrenos de reemplazo colindantes con el nuevo trazado.
El trazado de la vía pecuaria que resulte del proceso de concentración parcelaria tendrá la consideración de deslindado.
3. Los Proyectos de obras públicas, deberán contener una justificación de la Administración correspondiente sobre la imposibilidad de hacerlo en terrenos alternativos al margen de la vía pecuaria, así como la utilidad pública o el interés social de la obra.

En los casos en que para establecer el nuevo trazado sea necesario expropiar terrenos cercados, con plantaciones o construcciones, la Administración ejecutante deberá llevar a

cabo las actuaciones oportunas para que los terrenos sobre los que vaya a discurrir el nuevo trazado se encuentren totalmente libres.

En cualquier caso, las modificaciones de trazado señaladas, al igual que las llevadas a cabo por el interés de particulares, deberán respetar los criterios de mantenimiento de la integridad superficial de la vía pecuaria y la idoneidad del nuevo itinerario para el tránsito ganadero y demás usos compatibles y complementarios y deberá quedar determinado físicamente sobre el terrenos mediante su amojonamiento.

Asimismo, se prevén expresamente determinadas prácticas prohibidas sobre las vías pecuarias. Entre ellas, las más destacadas son la imposibilidad de la caza y el pastoreo por ganados estantes, salvo casos excepcionales y justificados que cuenten con el correspondiente título administrativo.

En todo caso, sí se permitirá el desplazamiento de personas a pie y los animales que estén a su control, las plantaciones lineales, cortavientos u ornamentales, y la circulación de maquinaria agrícola de cualquier género.

Por lo que a las autorizaciones de ocupación temporal se refiere, se determina la obligación de que las instalaciones que en su caso hubieran de ubicarse en la vía pecuaria sean de carácter provisional, y el deber de que al fin de la vigencia de la autorización, se restituya la vía pecuaria a su estado anterior, para lo que se podrá exigir aval o fianza, como garantía.

Del mismo modo, se incorporan a este texto normativo un nuevo tipo de autorización de ocupación motivadas por razones de interés público, transitorias o singulares y las autorizaciones para acondicionamiento, mantenimiento y mejora de las vías pecuarias, así como las autorizaciones provisionales en los supuestos de concurrencia de circunstancias excepcionales de urgencia debidamente acreditadas.

En otro orden de cosas, se hace referencia a la posibilidad de suscribir convenios de colaboración con otras Administraciones Públicas, al objeto de establecer programas de mantenimiento, mejora y puesta en valor de las vías pecuarias que por sus propias características resulten especialmente indicadas.

En cuanto al procedimiento sancionador, se establece un régimen de vigilancia, inspección y policía, como una obligación para los Agentes del Medio Natural y cuantos otros detenten la condición de agente de la autoridad en el ámbito rural. Además, se les dota de capacidad suficiente para entrar en toda clase de predios, salvo que los mismos se encuentren cercados o constituyan domicilio particular, para el cumplimiento de las funciones indicadas, así como paralizar cautelarmente las actuaciones supuestamente ilícitas.

Respecto a la tipificación de las infracciones y la cuantificación de las sanciones se vienen a reproducir los preceptos de la Ley de Vías Pecuarias nacional. Al mismo tiempo se estipulan medidas provisionales y cautelares, como la suspensión de las actividades o el precinto de las instalaciones, que aseguren la eficaz resolución del expediente sancionador y evitar el agravamiento del daño causado, salvo que puedan causar perjuicios de difícil o imposible reparación a los presuntos infractores o que impliquen violación de derechos amparados por las leyes.

En las disposiciones adicionales se preceptúa que el uso de las vías pecuarias que atraviesen lugares de interés natural, histórico o cultural estará determinado por los planes de ordenación correspondientes.

Finalmente, en la disposición transitoria primera se determina el carácter demanial de las vías pecuarias que, conforme a la normativa anterior, hubieran sido declaradas innecesarias y sobrantes, pero que finalmente no hubieran sido en debida forma desafectadas y enajenadas.

Muchas gracias por su atención.

Título: Las Vías Pecuarias en el Contexto de las Políticas Agrarias Medio Ambientales

Ponente: Jacinto Ayuso González

Institución: Consejero Técnico. Dirección General de Desarrollo Sostenible del Medio Rural. Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino

Muchas Gracias a la organización de este congreso de Vías Pecuarias por darme la oportunidad de estar aquí y también doblemente gracias porque la orientación del congreso, las Vías Pecuarias, están muy ligados a mi ascendencia, procedo de la Comarca de la Serena y supongo que más de un ascendiente mío anduvo por esos caminos ganaderos que recorren de norte a sur la península ibérica. No me resisto a la tentación de hacer una primera reflexión sobre el motivo de las Vías Pecuarias. Estas nacen, como todos saben, por una necesidad de los sistemas ganaderos extensivos españoles. Se presentó como una necesidad, la de que los rebaños trashumaran y pasaran los otoños e inviernos en la zona suroeste de España y fueran a veranear a las zonas norte de España, con mucho más sentido que los veraneos que hacen los humanos en estos momentos, que se van a las zonas que más calor hace. El ganado, que es más inteligente, y los que van con la ganadería lo hacen yéndose de las zonas de más calor a las zonas frescas en verano y viceversa.

Decía que era una necesidad lo de las Vías Pecuarias dadas las características de los agrosistemas españoles, como consecuencia de esto y a raíz de la evolución de la civilización, estas Vías Pecuarias han ido perdiendo importancia desde este punto de vista y las ganaderías del sur y norte de España, han tenido que adaptarse para no tener la necesidad de salir. Por tanto ha habido en las ganaderías que acumular reservas en forma de henos, en forma de siega de pastos, pajas, etc., con lo cual los alimentos se han ido trasladando vía camión desde las zonas productoras de heno y paja a las zonas del sur para evitar el sobre pastoreo que se produce durante los meses de verano. Hay que disminuir la carga ganadera en los meses de verano en las explotaciones del sur y eso se complementaba perfectamente con las explotaciones del norte. Por tanto sí que sería interesante profundizar en un estudio serio sobre como solucionar este problema, efectivamente las Vías Pecuarias en estos momentos, por muchas circunstancias, desde el punto de vista ganadero se han cortado Vías Pecuarias, se han perdido descansaderos, posibilidades de aprovechamiento de pastos durante el recorrido, problemas sanitarios, que también influyen en este proceso, etc. Merecería la pena hacer un estudio en profundidad sobre qué es la ganadería extensiva, cómo se pueden aprovechar los recursos forrajeros y complementar los del norte y sur de la península, problemas de tipo sanitario, organizaciones que permitieran ese paso de ganado del norte al sur de España y a la inversa para que ese ganado pueda comer, tener abrevaderos, descansaderos, etc. Y ver que es lo que resulta de todo esto.

En cualquier caso las Vías Pecuarias, se ha dicho aquí esta mañana, es un patrimonio que tiene España y que no tiene absolutamente ningún otro país, y es un patrimonio multifuncional que se puede aprovechar de muchas maneras. En estos momentos se están realizando estudios, proyectos en los que se utilizan las Vías Pecuarias desde otro punto de vista como es el turístico, cultural, etc., y esta es una de las vías de promoción y mejora de este sistema de caminos y de vías que tenemos en España.

Entrando en materia, respecto a las políticas de apoyo a estos sistemas agropastoriles de la península ibérica, en lo que es la Programación de Desarrollo Rural que está financiada por la Unión Europea a través del fondo FEADER y cofinanciado por las administraciones públicas españolas, tanto las del estado como las de las comunidades autónomas.

PROGRAMACIÓN DE DESARROLLO RURAL 2007/2013

-Ejes de Programación

- Eje 1. Aumento de la competitividad de los sectores agrícola y forestal
 - Medidas relacionadas con la información, formación profesional y el asesoramiento, la gestión y los servicios de sustitución a las explotaciones agrarias.
 - Medidas relacionadas con la mejora de la estructura productiva de las explotaciones agrarias: cese anticipado, instalación de jóvenes, modernización de explotaciones
 - Apoyo a los sectores productivos y a la calidad alimentaria: aumento del valor añadido, programas de calidad, etc.

- Eje 2. Mejora del medio ambiente y del entorno rural
 - Medidas destinadas a la utilización sostenible de las tierras agrícolas.
 - Ayudas destinadas a indemnizar a los agricultores en zonas con dificultades naturales y Natura 2000 o afectadas por la Directiva de aguas
 - Ayudas agroambientales e inversiones no productivas
 - Bienestar animal
 - Medidas destinadas a la utilización sostenible de las tierras forestales:
 - Ayudas a la primera forestación de tierras e implantación de sistemas agroforestales
 - Ayudas a favor del medio forestal y Natura 2000
 - Ayudas a la recuperación del potencial forestal e implantación de medidas preventivas
- Eje 3. Calidad de vida en las zonas rurales y diversificación de la economía rural
 - Diversificación hacia actividades no agrícolas
 - Creación y desarrollo de microempresas
 - Fomento de actividades turísticas
 - Servicios básicos para la economía y la población rural
 - Renovación y desarrollo de poblaciones rurales
 - Conservación y mejora del patrimonio rural
 - Adquisición de capacidades, promoción y aplicación
- Eje 4. Leader
 - Estrategias de desarrollo local, con vistas a alcanzar alguno de los objetivos de uno o varios de los tres ejes de desarrollo rural: competitividad, medio ambiente y diversificación y calidad de vida
 - Cooperación transnacional e interregional
 - Adquisición de capacidades y promoción territorial

-Características de la Programación en España

- Plan Estratégico Nacional
- Marco Nacional de Desarrollo Rural
- 18 Programas de Desarrollo Rural, uno por Comunidad Autónoma y la Red Rural Nacional

-Operaciones prioritarias (Reglamento 74/2009)

- Cambio climático
- Energías renovables
- Gestión del agua
- Biodiversidad:
 - Formas extensivas en la prácticas ganaderas
 - Cambios en la utilización de la tierra
 - Conversión de tierras de cultivo en pastos
 - Lindes y lechos biológicos perennes de campos y riberas
- Innovación vinculada a las prioridades anteriores

-Medidas agroambientales

- Todas la medidas de carácter ganadero que tienen que ver con la extensificación: permiten la conservación de los ecosistemas ganaderos extensivos, cuyo paradigma son los sistemas trashumantes.
- Medidas específicas destinadas a fomentar algún tipo de trashumancia o pastoreo guiado

-Calidad de vida en las zonas rurales y diversificación de la economía rural: medida 313. Fomento de actividades turísticas

- Infraestructuras a pequeña escala: centros de información y señalización de lugares turísticos
- Infraestructuras recreativas como las que dan acceso a zonas naturales
- Alojamientos de capacidad reducida
- Desarrollo y/o comercialización de servicios turísticos relacionados con el turismo rural

-Calidad de vida en las zonas rurales y diversificación de la economía rural: medida 323. Conservación y mejora del patrimonio natural

- Elaboración de planes de protección y gestión de las zonas Natura 2000 y de alto valor natural, así como de sensibilización a las cuestiones medioambientales de
- Inversiones relacionadas con el mantenimiento, la restauración y la mejora del patrimonio natural y restauración de parajes de alto valor natural
- Estudios e inversiones relativos al mantenimiento, la restauración y mejora del patrimonio cultural como rasgos culturales de poblaciones y el paisaje rural

-Calidad de vida en las zonas rurales y diversificación de la economía rural: medida 341. Adquisición de capacidades

- Estudios relativos a la zona en cuestión
- Medidas de información sobre la zona y estrategias de desarrollo local
- Formación de personal dedicado a la elaboración y aplicación de una estrategia de desarrollo local
- Actos de promoción
- Aplicación, a cargo de partenariados constituidos entre los sectores públicos y privados de estrategias de desarrollo local que abarque una o más de las medidas de mejora de la calidad de vida de las zonas rurales

-Enfoque LEADER:

- Medidas 41. Estrategias de desarrollo local:
 - Medida 411. Competitividad
 - Medida 412. Medio ambiente/gestión de tierras
 - Medida 413. Calidad de vida/diversificación
- Medida 421. Ejecución de proyectos de cooperación
- Medida 431. Adquisición de capacidades y promoción del territorio

-PROYECTO DE COOPERACIÓN INTERREGIONAL TRASHUMANCIA VIVA

- Participantes: 10 grupos de acción local de La rioja (1), Extremadura (3) y Castilla y León (6)
- Proyecto de cooperación entre GDR vinculados a la cañada Real Soriana
- Objetivo: mantener la identidad local; conservar el patrimonio cultural y natural nuevas posibilidades de desarrollo basadas en elementos de carácter endógeno; favorecer la difusión comercialización de productos locales; contribuir al desarrollo y mantenimiento de la ganadería trashumante y crear nuevos productos turísticos.
- Actuaciones concretas: elaborar manual es de señalización de la ruta y recursos asociados, de buenas prácticas, editar un vídeo, promover una asociación de ganaderos trashumantes y elaborar un atlas cultural de la Cañada Real Soriana.

Con esto termino mi intervención. En la hora de coloquio responderé con mucho gusto a sus preguntas, muchas gracias.

Título: Algunos Aspectos Técnico - Jurídicos en la Recuperación de las Vías Pecuarias

Ponente: Rodolfo García Cámara.

Institución: Ingeniero Técnico Agrícola. Asesor Técnico de Vías Pecuarias. Delegación Provincial de Granada. Junta de Andalucía

Muchas gracias, me va a ayudar en la presentación mi compañera Esperanza, es Ingeniero de Montes, Asesora Técnica del departamento de Vías Pecuarias. En primer lugar dar las gracias a la organización por habernos invitado, concretamente a Alberto Maqueda, José Luís, Venancio, muchas gracias.

Nos vamos a aprovechar de la intervención de Olga para ir más rápido en la nuestra, ya que mucho de lo que nosotros tenemos ella ya lo ha dicho.

La vigente Ley 3/95 establece que las Vías Pecuarias son bienes de dominio público de las Comunidades Autónomas y, en consecuencia, inalienables, imprescriptibles e inembargables.

El objetivo de la presente ponencia es el de plantear sucintamente el problema técnico de identificación del territorio ocupado por una vía pecuaria respecto:

- al Catastro
- al Registro de la Propiedad

A fin de poder evaluar si sobre él se han dado ciertos supuestos jurídicos que permitan defenderlo como **dominio público** o bien haya pasado a ser terreno **patrimonial** de los propietarios colindantes con la vía pecuaria, convirtiéndolos en **irrecuperables** por aplicación de otras leyes civiles e hipotecarias.

Además se mostrarán los efectos que produce en distintos ámbitos técnicos y jurídicos el tener catastradas las vías pecuarias.

Haciendo un poco de historia, recordemos:

- La Ley de 22 de junio de **1863** estableció la regla de la "*no inmatriculación de los bienes de dominio público*", como una simple "*dispensa de inscripción*" al ser público y notorio su existencia y delimitación.
- El Real Decreto de 3 de marzo de **1877** define las "Servidumbres Pecuarias", como "*las servidumbres que tienen algunas fincas para que por ellas, levantados los frutos, puedan cruzar los ganados*"

El Código Civil de **1889** en su art. 570 ya establecía que las servidumbres existentes de paso para ganados, conocidas con los nombres de cañada, cordel, vereda o cualquiera otro, y las de abrevadero, descansadero y majada, se regirán por las ordenanzas y reglamentos del ramo y, en su defecto, por el uso y costumbre del lugar".

Tres años más tarde el Real Decreto de 13 de agosto de **1892** en su art. 13 estableció por primera vez el carácter de dominio público de las vías pecuarias: "Las vías pecuarias, los abrevaderos y los descansaderos de la ganadería son bienes de dominio público y son imprescriptibles, sin que en ningún caso puedan legitimarse las roturaciones hechas en ellos".

El Real Decreto de 5 de junio de **1924** repite que "*las vías pecuarias son bienes de dominio público y están destinadas al tránsito de los ganados*" y que "*no serán susceptibles de prescripción y no podrá alegarse para su apropiación el mayor o menor tiempo que hubieran sido ocupadas ni en ningún caso podrán legitimarse las usurpaciones de que sean objeto*". A partir de este R.D. se admite la **irrevindicabilidad** para la Administración de los terrenos ocupados a las vías pecuarias "*en los casos en que se haya legitimado conforme a las leyes el derecho adquirido, haciéndose irrevindicable*".

El Decreto de 7 de diciembre de **1931**. En el apartado B, dedicado a las vías pecuarias, indica: Base 2ª. Las vías pecuarias son bienes de dominio público y están destinadas al tránsito de los ganados. En tal concepto no serán susceptibles de prescripción y no podrá alegarse, para su apropiación, el mayor o menor tiempo que hayan sido ocupadas, ni en ningún caso podrán legitimarse las usurpaciones de que sean objeto.

Corresponde a la Administración el restablecimiento y reivindicación de las vías pecuarias usurpadas, cualquiera que sea la fecha de su ocupación, **salvo** los casos en que se haya legitimado conforme a las leyes el derecho adquirido, haciéndose la concesión irrevocable.

Base 3ª. La Administración procurará **por todos los medios** el rescate de las superficies intrusadas en las vías pecuarias.

El Decreto de 23 de diciembre de **1944** pretende unificar la legislación vigente en ese momento. Así en el art. 1 las califica como bienes de dominio público, no serán susceptibles de prescripción ni podrá alegarse para ser apropiadas el mayor o menor tiempo que hayan sido ocupadas ni en ningún caso podrán legitimarse las usurpaciones de que hayan sido objeto. En el art. 2 dice que corresponde a la Administración el restablecimiento y reivindicación de las vías pecuarias usurpadas cualesquiera que sea la fecha de su ocupación, salvo los casos en que se haya legitimado, haciéndose la adquisición irrevocable.

La Ley 22 /1974 establece en su **artículo primero** que "las vías pecuarias son los bienes de dominio público destinados principalmente al tránsito de ganados; no son susceptibles de prescripción ni de enajenación ni podrá alegarse para su apropiación el tiempo que hayan sido ocupados ni legitimarse las usurpaciones de que hayan sido objeto". Sin embargo, en la **Disposición Final Primera** establece que "Lo dispuesto en esta Ley se entiende sin perjuicio de los derechos legalmente adquiridos que hayan hecho irrevocables los terrenos ocupados de vías pecuarias y cuyas situaciones se apreciarán por los Tribunales de Justicia".

De la legislación mencionada se deduce que las **vías pecuarias**, por ser bienes de dominio público, no pueden adquirirse por los particulares mediante la prescripción ni por otros títulos. Pero una vez que se produce y consolida la privatización, prevalece sobre el dominio público. Por tanto:

- ¿cuándo se ha producido esa prescripción?
- ¿cómo se demuestra?
- ¿cómo se localiza sobre el terreno para poderla comparar con los planos de deslinde?

La vigente Ley 3/95 establece:

En el art. 2: Las vías pecuarias son bienes de dominio público de las Comunidades Autónomas y, en consecuencia, inalienables, imprescriptibles e inembargables.

En el art. 8:

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.

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.

Por otra parte, en la Ley Hipotecaria, de 8 de febrero de **1946** encontramos:

Artículo 34. El tercero que de buena fe adquiera a título oneroso algún derecho de persona que en Registro aparezca con facultades para transmitirlo, será mantenido en su adquisición, una vez que haya inscrito su derecho, aunque después se anule o resuelva el del otorgante por virtud de causas que no consten en el mismo Registro.

Artículo 38. A todos los efectos legales se presumirá que los derechos reales inscritos en el Registro existen y pertenecen a su titular en la forma determinada por el asiento respectivo. De igual modo se presumirá que quien tenga inscrito el dominio de los inmuebles o derechos reales tiene la posesión de los mismos.

DERECHOS DE PROPIEDAD QUE PUEDEN ALEGARSE

A) -Se aporta **simplemente certificación registral** o se alega **titularidad**.

En este caso sólo existe una apariencia de legitimidad. No es suficiente y prevalece el dominio público, procediendo la rectificación de la situación registral.

B) –Se alega una adquisición plena y firme del derecho de propiedad. Existen tres casos posibles:

B.1) –**Se aporta título de enajenación** emitido por la Administración competente en vías pecuarias (IRYDA, ICONA, etc). Prevalece el título otorgado, por lo que procederá rectificar el deslinde adaptándolo a los planos y títulos emitidos. En los archivos de Agricultura se pueden encontrar las planimetrías necesarias.

B.2) –Por haber consumado la tenencia quieta pública pacífica y continuada durante un periodo mínimo de treinta años (**usucapión**) antes de la fecha de aprobación de la clasificación de la vía pecuaria en cuestión. Se acreditará de forma notoria e incontrovertida la existencia de un derecho de propiedad por ese tiempo. Si se demuestra, prevalece la usucapión y los terrenos son irreivindicables. En este sentido es importante la identificación física de los terrenos ocupados y el tiempo así como la documentación histórica que pudiera interrumpir el plazo treintenar, como denuncias de ganaderos, informes, expedientes sancionadores, etc.

B.3) –Por compra a título oneroso al que aún, sin ser dueño, consta como tal en el Registro de la Propiedad, y ello antes de la fecha de la aprobación de la clasificación. (art. 34 de la Ley Hipotecaria). Si se demuestra, prevalece el título y los terrenos son **irreivindicables**. En este sentido habrá que concretar físicamente si los terrenos concretos discutidos son los que fueron adquiridos y constan en el Registro de la Propiedad, cobrando especial importancia aquí la falta de una base física que permita al Registrador certificar que una franja de terreno concreta georeferenciada se corresponde con la finca que consta en sus asientos.

¿hay suficiente superficie registrada?

La Jurisprudencia del **Tribunal Supremo** respecto a la identificación física de las fincas registrales es clara, con afirmaciones como las siguientes:

-“No basta con identificar la cosa, además que se acredite de modo que no deje lugar a dudas que la finca reclamada es precisamente la misma a la que se refieren los documentos, títulos y demás pruebas en que el actor funde su pretensión”.

-“La fe pública registral no alcanza los datos de mero hecho o cualidades físicas de la finca inmatriculada, tales como extensión y linderos”.

-“La identificación de las fincas no se logra con la descripción registral sino que se requiere que la finca se determine sobre el terreno por sus cuatro puntos cardinales, debiendo éstos concretarse con toda precisión y siendo este requisito identificativo especial para que pueda prosperar la acción ejercitada, la identificación no consiste sólo en describir la finca, es necesario **que se demuestre** sin lugar a dudas que el predio topográficamente es el mismo a que se refieren los documentos y demás medios de prueba, ya que los asientos registrales, consecuentes a las correspondientes escrituras públicas, refieren la exactitud de la realidad jurídica, pero no los datos de mero hecho, como son los relativos a la existencia material de la finca y circunstancias físicas, exigiendo la acción ejercitada la justificación como cuestión de hecho de los linderos y cabida de las fincas litigiosas”.

-“El deslinde administrativo no pueda desconocer sino que ha de respetar la presunción de legalidad que se deriva del concreto texto del art. 34 de la Ley Hipotecaria a favor de la propiedad inscrita en el Registro, estableciendo de esta forma una limitación a la facultad de deslinde de la Administración; pero también lo es que para que entre en juego esta limitación habrá de estar suficientemente probado, por lo menos – **prima facie** – que la porción de terreno discutido se encuentra inscrito en el Registro de la Propiedad. Por tanto, habrá que demostrar que los terrenos incluidos en la zona deslindada se corresponden o no físicamente con los terrenos inscritos en el Registro de la Propiedad, mientras no se demuestre no es posible aplicar la presunción registral”.

Por otra parte, los Registradores de la Propiedad se basan en la carencia de una base física que permitiera localizar perfectamente sobre el terreno las fincas inscritas. Esto hace que no puedan, en la mayoría de los casos, pronunciarse sobre si una franja concreta de terreno discutida como de

dominio público de vía pecuaria y perfectamente georeferenciada se encuentra o no inscrita en los libros que custodian.

LAS VÍAS PECUARIAS Y CATASTRO

Para recuperar las vías pecuarias es imprescindible su **deslinde** y posterior **inscripción en el Catastro**, como medio idóneo y asequible para que todos los agentes que trabajan en el territorio conozcan su existencia y trazado.

CONCLUSIONES

1.- En el trámite de deslinde, es básico el estudio de la documentación histórica de la vía pecuaria, no solamente de la que pudiera constar en los archivos históricos, (Mesta, etc.) sino de la que exista en las Delegaciones Provinciales de los organismos competentes, como informes o denuncias sobre ocupaciones, plantaciones, etc. que pudieran contribuir a demostrar que no ha sido "quieta y pacífica" la ocupación del dominio público que pudiera dar lugar a la prescripción adquisitiva.

Es este sentido es importante que en las vías pecuarias no deslindadas a día de hoy, una vez detectadas ocupaciones, se lleven a cabo apercibimientos o incluso apertura de expedientes sancionadores a los posibles autores, a fin de interrumpir en lo posible el plazo treintenal.

2.- En el caso concreto de parcelaciones de IRYDA o Concentraciones Parcelarias, se deben obtener los planos originales de la parcelaciones y adjudicaciones, a fin de establecer los límites de los terrenos realmente adjudicados y definir la vía pecuaria resultante, si es que la hubo.

3.- Estudio de los títulos de propiedad de las fincas colindantes, a fin de establecer la correspondencia entre el terreno realmente inscrito y la realidad física, en cuanto a superficie, linderos etc. a fin de demostrar que esa "franja de terreno" que se presume como dominio público de la vía pecuaria, se encuentra o no inscrito en el Registro de la Propiedad, teniendo en cuenta la carencia de una base física que georeferencie los terrenos inscritos.

Es importante también el estudio de los títulos de los que trae causa y de las fincas matrices en caso de segregaciones.

4.- En los casos en que los títulos de propiedad relacionen las fincas registrales con parcelas catastrales, y haya una exactitud entre unas superficies y otras, sí habrá que considerar como inscrita en el registro de la propiedad la superficie catastral que prácticamente coincidirá con la superficie real, identificada sobre el terreno. Será importante la fecha en que estos datos catastrales se han incorporado al Registro de la Propiedad.

5.- No dejar de consultar los planos antiguos, como los del IGN de los años treinta del Siglo XX, porque en muchos de ellos constan las vías pecuarias; y el vuelo fotogramétrico de 1956-57, donde aparece la realidad física del terreno en ese momento.

6.- Para recuperar las vías pecuarias es imprescindible su **deslinde** y posterior **inscripción en el Catastro**, como medio idóneo y asequible (Oficina Virtual del Catastro) para que todos los agentes que trabajan en el territorio, (Ingenieros, Arquitectos, Agricultores, Propietarios, Ganaderos, Urbanistas, Notarios, Registradores de la Propiedad, Administraciones Estatales, Autonómicas, Provinciales y Locales, público en general, etc.) conozcan su existencia y trazado, que junto a la legislación actual contribuya a su preservación para el futuro.

Todo ello, para que las vías pecuarias sean IMPRESCRIPTIBLES, en la medida de lo posible.
Muchas Gracias por su atención.

COLOQUIO I

MESA REDONDA I: ASPECTOS JURÍDICOS Y SOCIALES DE LAS VÍAS PECUARIAS

Modera:

- Francisco Miguel Sánchez Calzado. Dirección General de Servicios Jurídicos de la Junta de Extremadura

(Suspendido por falta de tiempo)

MESA REDONDA II: ADMINISTRACIÓN Y GESTIÓN DE LAS VÍAS PECUARIAS

Modera:

- Ana María Rico Hernández. Técnico de Apoyo del Área de Vías Pecuarias. Comunidad de Madrid

Intervienen:

- Tomás Herrero Tejedor. Profesor de Topografía. Escuela de Ingeniería Técnica Agrícola. Universidad Politécnica de Madrid
- Antonio Torres Mordillo. Dirección General de Política Agraria Comunitaria. Junta de Extremadura
- Carolina Franco Castellanos. Doctora de Derecho Administrativo. Abogada y Consultora Ambiental. EcoUrban Consultores
- Milagros Lacasa Benavente. Servicio de Bienes y Patrimonio Forestal. Dirección General del Medio Natural y Política Forestal. Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino

Moderadora: Ana María Rico Hernández

Buenos días señoras y señores, en primer lugar agradecer a la Junta de Extremadura, a la consejería de Agricultura y Desarrollo Rural y a todas aquellas personas que han participado en la organización del congreso, agradecerles que hayan hecho posible este punto de encuentro en los que los profesionales podamos intercambiar experiencias y conocimientos. Me han pedido que sea rigurosísima con los tiempos.

En primer lugar quiero presentaros a **Tomás Herrero Tejedor**, que es Ingeniero Técnico Agrícola y Geógrafo, ya realizó su tesis doctoral sobre el estudio de Vías Pecuarias, lo que nos demuestra su sensibilidad e interés y dedicación por este tema. Actualmente es profesor de topografía en la Universidad Politécnica de Madrid, Escuela de Ingenieros Técnicos Agrarios, actividad que compagina con la subdirección de extensión universitaria y orientación profesional. Además dirige cursos de formación relacionados con el desarrollo rural, coordina grupos de investigación, entre otras actividades académicas y de investigación que desarrolla en la misma escuela.

Un paso previo imprescindible para la gestión y defensa de las Vías Pecuarias es sin lugar a dudas su delimitación, como ha quedado claro en la mesa anterior, su delimitación y la determinación de sus límites. El profesor Tomás Herrero nos expondrá a continuación los aspectos técnicos para la delimitación de este territorio. Tiene la palabra.

Seguidamente hablará **Antonio Torres Mordillo**, Ingeniero Técnico Agrícola y Master en recursos ambientales, cuenta con una dilatada experiencia en la gestión pública, y actualmente es el director de programas del sistema de información geográfico más conocido, el SIGPAC, de la Junta de Extremadura. Una vez que tenemos deslindado el dominio público, representado cartográficamente y asociando unas bases de datos numéricas y alfanuméricas, estamos en condiciones de utilizar un sistema de información geográfica. Nuestro compañero Antonio, gran conocedor del SIGPAC, nos expondrá las aplicaciones que un SIG tiene en la gestión administrativa. Te cedo la palabra.

A continuación intervendrá **Carolina Franco Castellanos**, Doctora en Derecho Administrativo, Master en Política Territorial y urbanística, Abogada y Consultora Ambiental. También ella realizó su tesis doctoral sobre la evolución del régimen jurídico en las Vías Pecuarias. Ha impartido clases en la Escuela Universitaria de Derecho Administrativo de la Universidad de León. El planeamiento urbanístico municipal es el instrumento de ordenación territorial fundamental y es necesario y determinante que las Vías Pecuarias, como una capa más, como un elemento más del territorio, estén presentes en este instrumento de ordenación territorial.

Carolina nos va a exponer la regulación de las Vías Pecuarias en el planeamiento urbanístico. Cuando quieras Carolina.

Por último intervendrá **Milagros Lacasa Benavente**, Ingeniero de Montes y Jefe de Sección del Servicio de Bienes y Patrimonio Forestal, en sustitución de José Manuel Mangas Navas, que por causa familiares no ha podido acudir. Milagros nos va a exponer las actuaciones que el Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino realiza en la Red Nacional. Te cedo la palabra Milagros.

Título: Aspectos Técnicos para la Delimitación de Vías Pecuarias

Ponente: Tomás Herrero Tejedor

Institución: Profesor de Topografía. Escuela de Ingeniería Técnica Agrícola. Universidad Politécnica de Madrid

Primeramente agradecer a las personas que han participado en la organización de este congreso, a pesar de las circunstancias que todos conocemos en la actualidad, cinco años después atreverse después de aquel congreso, juntarnos aquí todas estas personas.

En mi equipo de trabajo de la Politécnica no nos preguntamos que pueden hacer las Vías Pecuarias por nosotros sino nosotros por las Vías Pecuarias. No se si mucho o poco pero algo llevamos tratando de hacer desde nuestra posición en la Universidad Politécnica.

En mi intervención me voy a centrar en concreto en las conclusiones de la sesión temática del I congreso Nacional de Vías Pecuarias, relativo a "aspectos técnicos para la determinación de Vías Pecuarias" en la que coordiné a ocho expertos de nuestra universidad en distintas cuestiones referentes a técnicas para la determinación de Vías Pecuarias, agrupadas en los siguientes apartados:

- Historiografía gráfica de las Vías Pecuarias.
- Topografía, levantamientos y replanteo para trazados en terrenos con cobertura arbórea.
- DAO/CAD: 2D y 3D.
- Topografía: GPS, instrumentos y métodos apropiados.
- Fotogrametría: proceso fotogramétrico adaptado.
- SIG: preparación y normalización de la información.

Las principales conclusiones fueron:

- Unificación de criterios en las actuaciones de amojonamiento y señalización de las Vías Pecuarias en el ámbito nacional.
- Incorporación de la documentación gráfica y descriptiva de las Vías Pecuarias para adecuarse a las nuevas realidades.
- Creación de los foros adecuados que sirvan de soporte a la investigación y recuperación patrimonial.

El segundo congreso debe representar una nueva oportunidad para dar respuesta a los retos planteados.

Objetivos.

Los objetivos nuestros siempre han sido delimitar las Vías Pecuarias, hablando desde un punto de la ingeniería gráfica y cartográfica. Hablamos de preservar y de divulgar, estos son los objetivos nuestros queremos una visión integral de las Vías Pecuarias.

Cronología y presencia de las Vías Pecuarias en los planos españoles.

La cartografía histórica tiene que ver mucho con la legalidad que hoy podemos plasmar. Hablamos de:

- Manuscritos, códices, legajos y croquis (antes del XVII). Es una pena que no exista un archivo digitalizado
- La formación de la cartografía, con directrices marcadas por Ordenanzas, Comisiones y Reglamentos siempre bajo auspicio militar (XVII y XVIII)
- En siglo XIX, sistematización de la representación mediante la proyección acotada y al final primeros MTN
- Diferentes intentos de representar las Vías Pecuarias

1. Inventario de la Mesta.

Archivo Histórico Nacional:

Tomo-I: Legajos del 1 al 639

Tomo-II: Legajos del 640 al 1641

Archivos privados: resto de legajos

2. Catastro Marqués de la Ensenada

Archivo General de Simancas
Archivo Histórico Nacional
Biblioteca Nacional
Real Academia de la Historia

3. Interrogatorios de Tomás López

Biblioteca Nacional

El deslinde en las Vías Pecuarias: Métodos y Técnicas para una Actuación Integral. El deslinde en campo.

Nosotros lo que propugnábamos en campo, y por eso el modelo de base para mi tesis doctoral, fue utilizar dentro de la Comunidad Autónoma de Madrid, dos términos municipales que representaban dos paisajes distintos, uno de montaña y otro de lo que llamamos llanura. Evidentemente se ha hablado aquí, en la sala anexa del análisis de lo que supone la Vía Pecuaria, su valoración por tramos, esto es muy buen criterio. Todos sabemos la falta de uniformidad en el territorio español y entonces a la hora de materializar técnicamente eso, también hay que tener en cuenta esto. No puedo extenderme mucho pero mirad, la realidad de Madrid, que seguramente muchos conocéis, estamos hablando de poco más de 8.000 km² con casi 7.000 millones de personas, que cada vez las manchas urbanas ocupan más.

El experimento que nosotros hicimos fue sobre este cordel "el boquerón" y sobre la famosa Cañada Real Galiana en su prolongación, donde está el conflicto. Hace poco ha sido noticia ya que un juez ha prohibido el derrumbe de las viviendas, donde viven unas 40.000 personas. Esto supone para Madrid un problema no de fácil solución.

El ejemplo es en esos dos municipios es señalar que hoy esta actualización de procedimientos tenemos tecnologías como el LIDAR, porque hace cinco años existía el láser terrestre, el escáner terrestre, aunque era tele transportado, hoy está más generalizado, hoy con unos costes más asequibles se puede cartografiar, se puede desarrollar, estudiar. Podemos obtener 4 o 5 puntos con una precisión de 10 cm 5 cm, que es más que suficiente por metro cuadrado. Podemos hacer modelos, podemos hacer todo tipo de estudios que me llevan a que, si estamos utilizando el LIDAR en la modelización hidráulica en cuestiones forestales y de ribera, en modelos de ciudades 3D, haciendo todas las ciudades realmente tridimensionales, si lo estamos aplicando en aeropuertos, costas, porque no hacemos un plan de actuación con tecnología LIDAR para las Vías Pecuarias. Supongo que la Junta de Extremadura dirá que es una cuestión de dinero, lo digo porque hoy estamos aquí, porque en Madrid dicen exactamente lo mismo.

Luego va a hablar un compañero de los SIG desde un punto de vista más concreto, pero el planteamiento que nosotros hacemos es porque igual que las parcelas agrícolas han tenido, por mandato de la unión europea la posibilidad de entramarse en el famoso SIGPAC, por qué no se puede crear, vertebrar un SIG exclusivo y pensado para las Vías Pecuarias. De forma yuxtapuesta, de forma individual, pero un sistema que recoja todas las incidencias.

Hay una serie de propuestas que se han hecho que me han llamado la atención, con lo que quiero terminar a modo de conclusión. Bueno algunos de los que empezaron, como sabéis siendo motores de búsqueda en Internet, ahora han ampliado su radio de acción en el campo de la visualización y la geolocalización, hoy disponemos de portales y sitios avanzados, visores globales como googleEarth, googleMaps, etc, pero tenemos otros que podemos denominar locales o regionales, las réplicas de las infraestructuras espaciales de cada una de las comunidades autónomas, incluso ayuntamientos como Madrid tienen su propio sistema personalizado

En definitiva, mi mensaje para concluir es que los mapas y los planos de las Vías Pecuarias hoy, pueden y deben ser tridimensionales, dinámicos, interactivos, de precisión variable, según tipo de escala y semánticos en consonancia con los protocolos como se conocen ahora como la Web 2.0, en la que algunos están aterrizando pero que ya estamos en la Web 3.0 que es esa Web semántica, inteligente, en la que estamos todos condenados a trabajar.

Desde hace años elaboro un Blog, adosado a la Web de la Comunidad de Madrid y ahí voy tratando de reflejar, cuando puedo distintas reflexiones.

Gracias

Título: El SIGPAC: Ayuda a la Gestión de las Vías Pecuarias

Ponente: Antonio Torres Mordillo

Institución: Dirección General de Política Agraria Comunitaria. Junta de Extremadura

Buenas tardes a todos. Voy a hablar de cómo podemos mejorar la gestión de las Vías Pecuarias a través del SIGPAC .

Definición y Creación:

- El SIGPAC es el acrónimo de Sistema de Información Geográfica de Parcelas Agrícolas de la Política Agraria Común
- Fue creado por el Reglamento (CE) del Consejo 1593/2000, cuyo fin fue el de mejorar la gestión del pago de las ayudas. Se creó en el año 2000 y se comienza a trabajar en el 2001. Es un proyecto muy ambicioso, ya que es el primer sistema que cubre toda la superficie nacional. Hasta ahora había SIG parciales, de muchas cosas.

Realización:

Es un Sistema de Información Geográfica de Parcelas Agrarias establecido a partir de planos catastrales y ortoimágenes aéreas o espaciales, con arreglo a una norma homogénea que garantiza una precisión equivalente, como mínimo a la de la cartografía a escala 1/10.000.

NOTA: La precisión del SIGPAC español es equivalente a 1/5000.

Normativa SIGPAC:

La base normativa en la que se basa el Sigpac está fundamentada en las siguientes normas:

- Reglamento (CE) N° 1593/2000 del Consejo, de 17 de julio de 2000
- Reglamento (CE) N° 1782/2003 del Consejo, de 29 de Septiembre de 2003
- Real Decreto 2128/2004 de 29 de Octubre por el que se regula el Sistema de Información Geográfica de Parcelas

Características de construcción en 2005:

EL SIGPAC COMO AYUDA A LA GESTION DE LAS VIAS PECUARIAS: Características de construcción en 2005.

El Sigpac español, se construyó, siguiendo el art. 20 del reglamento 1782/2003 con la cartografía base de catastro 1: 5000, acopiada hasta diciembre de 2002 . Se realizó una primera ortofoto, que para Extremadura tuvo como fechas de vuelo el verano de 2002.

La realización material del Sistema en Extremadura fue encargada a Tragsatec que realizó los ajustes y proporcionó el software, propio, fotointerpretó los usos del suelo y ajustó, en la medida de lo posible, la malla catastral con la ortofoto.

Mantenimiento del sistema:

- Mesa de Coordinación de SIGPAC: Participan FEAGA, CCAA, IGN, Catastro, Medio Ambiente, TRAGSATEC
- Planes de renovación de ortofoto: Plan PNOT y plan PNOA
- Plan de Convergencia de mallas con Catastro
- Trabajo específico de mantenimiento en unidades SIGPAC de las CCAA

Ideas básicas:

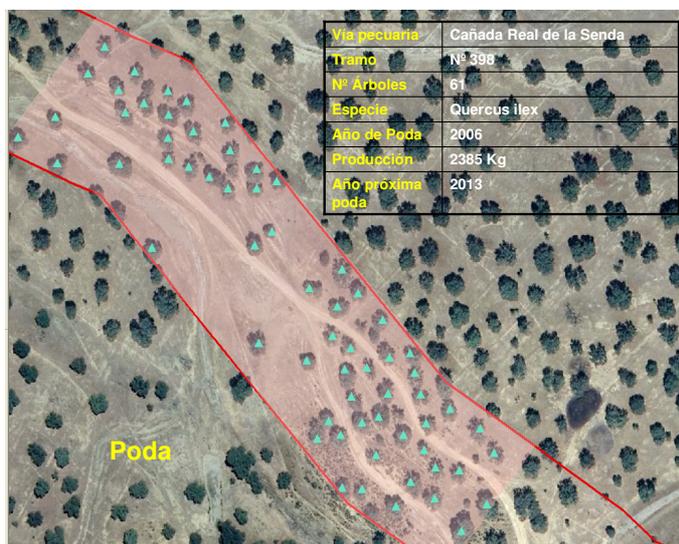
- SIGPAC es un sistema espacial y temporal fiable
- Está constituido a una escala significativamente alta que permite buena visualización.
- Se pueden visualizar SIGPAC y trabajar en bases externas de datos
- Se pueden crear nuevas capas de gestión
- Es posible gestionar elementos individuales como puentes, árboles, nidos, elementos arqueológicos o patrimoniales.
- Podemos elaborar índices de vegetación para la gestión silvícola, de plagas etc....
- Se pueden realizar análisis multitemporales en base a distintas imágenes.
- También se pueden realizar análisis espaciales.

Gestión de elementos individuales: El descorche.



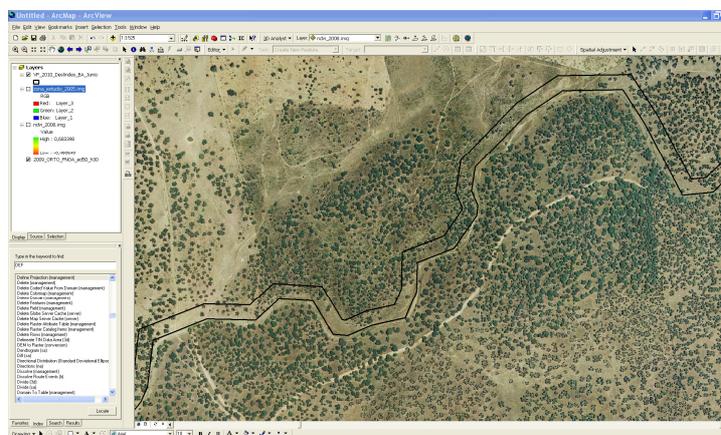
En la imagen vemos como hemos creado un recinto y hemos individualizado cada uno de los árboles de ese recinto. Están georeferenciados geográficamente. En esos árboles podemos ver las sacas de los últimos años, podemos ver el número de árboles total y podemos en una inspección de campo hacer un aforo, y decimos el aforo de corcho pueden ser 300 quintales castellanos, anotamos y podemos sacar a subasta ese tramo, por esa cantidad o por la cantidad que sea y en el tiempo que sea, y sabemos que no podemos podar hasta dentro de seis años y sabemos que no podemos descortchar hasta dentro de ocho. Es una aplicación de la gestión directa.

Gestión de elementos individuales: La poda.



En la poda prácticamente igual, se individualizan los elementos de encina del recinto y podemos ver la producción ha tenido y la que tendrá el año que viene.

Gestión de la vegetación:



Tenemos una Vía Pecuaria insertada en una ortofoto, se ve que tiene bastante masa forestal, hemos hecho un índice de vegetación y vemos que las zonas más verdes es donde hay más materia verde, donde podríamos empezar a realizar consultas o bien si tenemos un remanente de dinero y queremos evitar incendios, pues contratamos un aclareo de esta parte del monte. Todo este trabajo lo podemos planificar puesto que tenemos toda la información.

Gestión de ocupaciones:

Vemos en la imagen una Vía Pecuaria que circula por un regadío y han hecho un hermoso bancal de arroz. Vemos la imagen en el 2002, la del 2006 y la del 2008, de tal manera que podemos hacer un análisis multitemporal de la ocupación. Se discrimina de igual manera el estado de las diferentes plantaciones, en uno la viña prácticamente ha desaparecido y en el siguiente es viña nueva. Otro ejemplo, vemos una ocupación parcial de olivos y vemos como a lo largo del tiempo.

Análisis espaciales:

También podemos establecer itinerarios, podemos trazarlos a lo largo de la Vía y podemos ver los tiempos que se pueden tardar, las pendientes y demás, podemos incluso trazar el perfil real de cada medición y así calcular las dificultades de los tramos

Todo esto lo podemos hacer de dos maneras, bien como decía Tomás, haciendo un SIG, específico para Vías Pecuarias, o bien, y no se contradice, con mantenerlo vinculado al SIGPAC, porque la información básica, que es la más cara está, la renovación de ortofotos es bianual, y si la comisión nos aprieta tendremos que hacerla anual, porque cada una de estas actuaciones suponen mucho dinero.

Actualmente las Diputaciones nos piden las imágenes para ver si ha habido construcciones ilegales, los juzgados nos dicen si aparece una casa en el tiempo, de hecho se ha convertido en un sistema de referencia y lo suyo sería que los registradores de la propiedad empezaran a ver la posibilidad de coger este sistema como base territorial inequívoca.

Gracias a todos.

Título: Urbanismo y Vías Pecuarias

Ponente: Carolina Franco Castellanos

Institución: Doctora de Derecho Administrativo. Abogada y Consultora Ambiental. EcoUrban Consultores.

Buenas tardes, quiero agradecer a los organizadores del congreso que me hayan invitado a venir, he realizado mi tesis doctoral a las Vías Pecuarias y le tengo un especial cariño. Por otro lado me brinda la posibilidad de conocer la tierra extremeña, tan vinculada a las Vías Pecuarias.

Objetivos de la Charla:

- Las vías pecuarias en el planeamiento urbanístico municipal
 - Sistema General
 - Clasificación Urbanística
- La Modificación del trazado de las vías pecuarias
 - Requisitos físicos y procedimentales
 - Causas
 - Interés particular
 - Como consecuencia de una nueva ordenación territorial o urbanística
 - Como consecuencia de obras públicas

Las Vías Pecuarias en el Planeamiento urbanístico

Sistema General de Comunicaciones

- La mayoría de los Planes y Normas Urbanísticas consideran las vvpp SG de comunicaciones.
- Vía de comunicación para el tránsito ganadero, normalmente de carácter interregional o al menos supramunicipal (art. 16 LVP)
- No tiene un interés sectorial o de barrio, sino que está al servicio de toda la población municipal
 - Siendo compatible usar las vías pecuarias como comunicación rural mediante vehículos y maquinaria agrícola (art. 16 LVP), solo excepcionalmente se podrán utilizar vehículos que no sean de carácter agrícola con ello se evita la doble afectación pecuaria y automovilística que se producía con la normativa anterior.

Jurisprudencia sobre vial de comunicación

- STS 22 de abril de 2003, aún aplicando la normativa anterior, anula un PERI por destinar una vp a vial de comunicación, dado que ello no es compatible con la naturaleza y destino propio de la vía pecuaria.
- STSJ Valencia de 25 junio 2009 anula un PP por destinar una vía pecuaria a vial de comunicación, dado el art. 16 solo permite el uso excepcional de vehículos que no sean de carácter agrícola, no respetándose los usos compatibles y complementarios, ni su función de corredor ecológico.

Sistema General de Espacios Libres

- Aplicable a Vías pecuarias cuyo uso no sea el tránsito ganadero principalmente, para suelos más cercanos al suelo urbano o urbanizable.
- Con esta opción se crea un conjunto articulado con los parques y jardines públicos y espacios protegidos periurbanos que sirvan de acceso de la ciudad al campo y viceversa.
- Usos complementarios (art. 17 LVP)
 - Paseo, senderismo, cabalgada, zonas de acampada, aulas de naturaleza

El SGVP y áreas de reparto, sectores y unidades de actuación

- Al tratarse de un sistema general preexistente no se incluyen en áreas de reparto, sectores o unidades de actuación porque no es necesaria su obtención y carecen de aprovechamiento lucrativo.

- STS 19/02/09 anula un PP por calificar como zona verde una vía pecuaria ya existente, exigiendo que se aumente la superficie de zona verde en una cantidad igual a la superficie de la vía.
- Si se pretende crear algún tramo de vía pecuaria para completar su trazado, este nuevo SG se obtendrá
 - Incluyéndolo en áreas de reparto, sectores y unidades de actuación, esté último en el sentido de que los propietarios de los terrenos sobre los que se asienta el SG deben ser tenidos como propietarios de la unidad de actuación.
 - Incluyéndolos en actuaciones aisladas de expropiación u ocupación directa
 - STSJ Andalucía 9/12/05 (JUR 2006 56802): considera correcto que el PGOU ante la imposibilidad real de mantener el trazado originario por las construcciones existentes sobre el mismo aporte una alternativa mediante el cambio de trazado y el mismo se obtenga mediante expropiación excluyendo dicho suelo del proceso urbanizador de equidistribución.

Clasificación Urbanística

- La mayoría de las LLVVPP y urbanísticas clasifican como Suelo No Urbanizable con algún tipo de protección
 - (Protegido, art. 25.1 LVPM, de especial protección art. 39.1 RVPA, art. 18.5 LCLM; Itinerario de Interés, artículo 23 de la Ley 10/1994 de Urbanismo Navarra ; artículo 27.3 SNU especial LVPAR, suelo rústico con protección natural (art. 37.c) RUCyL)
 - SSTS de 16/2/09 y 24/11/2009. La existencia del acto clasificación de las vías pecuarias es suficiente para que el redactor del plan la incluya no siendo necesario el acto de deslinde de la vía pecuaria
- Si bien algunas normas prevén disposiciones especiales para el supuesto que discurran por suelo Urbano y urbanizable, así la LNVP Y RUCyL; mientras que la LCLM y LVPAR prevén un régimen especial para las que discurran por suelo urbano posibilitando que los ayuntamientos pueden solicitar la modificación de trazado aportando trazado alternativo por terrenos clasificados como no urbanizables.
 - En suelo urbanizable no es necesario un régimen especial, dado que conserva sus características naturales hasta que se desarrolle y en él la vp puede clasificarse como SNUP.

Modificación del trazado de las vías pecuarias (artículo 11 LVP)

- Causas: interés público y particular excepcionalmente y de forma motivada
- Requisitos físicos:
 - Mantenimiento integridad superficial
 - Idoneidad de itinerarios
 - Continuidad del tránsito ganadero y demás usos

Requisitos procedimentales de la modificación

- Consulta previa: CCLL, C. Agrarias, Organizaciones Agrarias afectadas, AAEE
- Información Pública 1 mes que puede coincidir con la información pública para la aprobación del instrumento urbanístico
- Informe MMMA si se incluyen RNVP.
- Desafectación previa o simultánea a la modificación de los terrenos por donde discurren originariamente la vía.
- Mediante convenio puede garantizarse la aportación de los terrenos alternativos que se pueden obtener mediante permuta, compraventa, mutación demanial o afectación, expropiación.
- Resolución de Modificación: sustituye al acto de clasificación y en alguna normativa al de deslinde.

Modificación del trazado por razones de interés público (art. 12 LVP)

- Como consecuencia de una nueva ordenación territorial
 - Proyectos o Planes de Ordenación Territorial (carreteras, ferrocarril, concentración parcelaria...) y planeamiento urbanístico: PPGG, NNU, PPPP)
 - Procedimiento específico:
 - Se recabe informe a la CA para ver si existen vías pecuarias en la zona a ordenar
 - Informe vinculante de la consejerías u órganos competentes antes de aprobarse el plan que afectase a la vía pecuaria

- Si hubiere que ocupar terrenos de una vía pecuaria el Plan debe prever el trazado actual y alternativas y forma de ejecución (tasación de los terrenos)
- Una vez probado definitivamente el plan, aportados los terrenos y previa desafectación se dicta resolución aprobatoria de la modificación

Jurisprudencia sobre modificación

- STSJ de Valencia de 26/3/2010 que señala que PP que modifica trazado de una VP tiene los mismos efectos que los del deslinde de las vías pecuarias, puesto que en el mismo define los límites de las vías pecuarias.
- STS 11/12/2002 (RJ 2003 182) las audiencias a CCLL, CCAA etc., contempladas en el artículo 11 no son exigibles en este supuesto, porque "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".

Modificación del trazado por razones de interés público

- Como consecuencia de obras públicas: embalses, aeropuertos, travesía...
 - Cumplimiento de requisitos físicos y procedimentales generales
 - Cuando una vía pecuaria se cruza con una obra pública hay que habilitar pasos a distinto o mismo nivel.
 - Singularidades de cada CA si bien destacaría el supuesto de que Extremadura y C-M y Aragón: se pueden otorgar autorizaciones provisionales o de inicio de las obra si queda justificado la necesidad urgente de ocupación de los terrenos. En este caso deben asegurarse la aportación de terrenos alternativos y no olvidar que es necesaria la modificación posterior.

Conclusiones

- El urbanismo es esencial para el mantenimiento y recuperación de las vías pecuarias
- Hay que aplicar los instrumentos urbanísticos con sensibilidad, pero firmeza

Muchas Gracias.

Título: Actuaciones en la Red Nacional

Ponente: Milagros Lacasa Benavente

Institución: Servicio de Bienes y Patrimonio Forestal. Dirección General del Medio Natural y Política Forestal. Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino

Ponencia realizada por: José Manuel Mangas Navas

Presentada por: Milagros Lacasa Benavente

Programa de la Administración General del Estado, en colaboración con las Comunidades Autónomas, para la recuperación de vías pecuarias: actuaciones en la Red Nacional

I. Génesis y definición del Programa

La Ley 3/1995, de 23 de marzo, de Vías Pecuarias, establece que "las vías pecuarias son bienes de dominio público de las Comunidades Autónomas y, en consecuencia, inalienables, imprescriptibles e inembargables" (art. 2), para cuya recuperación arbitra un deslinde marcadamente restitutivo (art. 8).

Abundando en ello, dicha Ley faculta a la Administración General del Estado para colaborar con las Comunidades Autónomas, técnica y económicamente, en pro de la defensa y preservación de los caminos ganaderos, disponiendo al efecto: "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 (actualmente, Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino) podrá instrumentar ayudas económicas y prestar asistencia técnica para la realización de cuantas acciones redunden en la consecución de dicha finalidad" (art. 3.2).

Además, y con carácter novedoso, la misma Ley crea la denominada 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" (art. 18.1), a la que podrán incorporarse, "a petición de las Comunidades Autónomas, otras vías pecuarias que, discuriendo por sus territorios respectivos, estén comunicadas con dicha Red" (art. 18.2). Los actos dispositivos que afecten a estas vías pecuarias son informados por la Administración General del Estado (art. 18.3).

Parecía evidente, pues, que el maridaje de los citados artículos resultaba más que suficiente para la articulación de un Programa de colaboración interadministrativa para la recuperación de las vías pecuarias, pero su efectiva puesta en marcha hubo de requerir del impulso institucional, como así fue.

En efecto, la Comisión de Medio Ambiente, del Congreso de los Diputados, aprobó en 11-11-1.998 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 3/1.995, y en cumplimiento de la Proposición no de Ley de 1998, la Administración General del Estado emprendió un Programa, en colaboración con las Comunidades Autónomas, para la determinación y recuperación de vías pecuarias -particularmente de las integradas en la Red Nacional-, Programa que posteriormente ha sido impulsado conforme a la Moción aprobada por el Senado en 25-2-2.003, y que dice así: "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".

Este Programa fue expuesto en el I Congreso Nacional de Vías Pecuarias, celebrado en Madrid en mayo de 2.005. A este respecto, la 1ª de las Conclusiones Generales del citado Congreso supone un apoyo implícito al reiterado Programa, al decir: "Las vías pecuarias constituyen un valioso patrimonio natural, cultural y paisajístico 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".

II. Concreción y desarrollo del Programa

El Programa se concreta en la ejecución de proyectos de clasificación, deslinde, amojonamiento y señalización de vías pecuarias, que, cofinanciados y ejecutados por las partes, son objeto de cooperación entre la Administración General del Estado y las Comunidades Autónomas, a cuyos efectos, y hasta el momento presente, se ha procedido a la suscripción de doce convenios de colaboración que afectan a más de 3.000 kms. de la red viaria en diecisiete provincias del territorio peninsular. Son estos:

- **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): 90,2 km.
- **Convenio específico de colaboración**, suscrito en 14-12-2.000 (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.
- **Convenio específico de colaboración**, suscrito en 27-11-2.001 (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": 155,0 km.
- **Convenio específico de colaboración**, suscrito en 23-12-2.002 (B.O.E., 22-1-03), entre el Ministerio de Medio Ambiente, de la Administración General del Estado, y la 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 Meridional): 190,3 km.
- **Convenio específico de colaboración** suscrito en 7-11-2.003 (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 24-10-2.003 (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 kms.
- **Convenio específico de colaboración**, suscrito en 28-12-2.004 (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.
- **Convenio de colaboración**, suscrito en 23-11-2.006 (B.O.E., 3-1-07), 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 las provincias de Soria y de Ávila: 207,4 km.

- **Convenio de colaboración**, suscrito en 6-8-2.007 (B.O.E., 17-9-07), entre el Ministerio de Medio Ambiente, de la Administración General del Estado, y la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Rural, de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, para la ejecución del proyecto de clasificación, deslinde, amojonamiento y señalización de la Cañada Real Soriana Oriental y sus enlaces con la Cañada Real Conquense: 603,7 km.
- **Convenio de colaboración**, suscrito en 3-11-2.008 (B.O.E., 25-2-09), entre el Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, de la Administración General del Estado, y el Departamento de Medio Ambiente, del Gobierno de Aragón, para la ejecución de proyectos de clasificación, deslinde, amojonamiento y señalización de vías pecuarias en el entorno de Parque Natural del Moncayo: 350 km.
- **Convenio de colaboración**, suscrito en 2010 (B.O.E., 25-10-10), entre el Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, de la Administración General del Estado, y la Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural, de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, para la ejecución de Proyectos de clasificación, deslinde, amojonamiento y señalización de la Cañada Real de la Plata, en su trayecto por la provincia de Ciudad Real, y de la Cañada Real de Zaragoza a Andalucía, en su trayecto por la provincia de Guadalajara: 169,41 km.
- **Convenio de colaboración**, suscrito en 2010 (B.O.E., 25-10-10), entre el Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, de la Administración General del Estado, y la Consejería de Medio Ambiente, de la Junta de Castilla y León, para la ejecución de los Proyectos de clasificación, deslinde, amojonamiento y señalización de la Cañada Real Burgalesa en su trayecto por las provincias de Burgos, Palencia y Valladolid: 359,18 km.

III. Resultados y avance de conclusiones del Programa

Después de más de una década de experiencia, el Programa para la recuperación de vías pecuarias, en colaboración con las Comunidades Autónomas, está plenamente consolidado, se desarrolla con total normalidad y los resultados del mismo pueden calificarse de ampliamente satisfactorios, tanto por el alto grado de ejecución de los proyectos objeto de los respectivos convenios – que, como cabría esperar, no escapan a alguna defección-, cuanto por la consecución de los fines que subyacen a todos ellos e informan el referido Programa, que, desde la perspectiva de la Administración General del Estado, tienen que ver con el aseguramiento de una red viaria peninsular, la vertebración y la conexión interterritoriales, el establecimiento de criterios comunes, el efecto demostración y otros.

Por lo demás, la delimitación de las vías pecuarias conlleva problemas similares a los que se presentan en la delimitación de otros terrenos de dominio público (forestal, costero, fluvial) - problemas de carácter legal, de carácter administrativo y de carácter técnico-, bien que agravados por tratarse de bienes cuya materialidad no viene dada por la geografía física sino por el uso y desuso que de sus itinerarios ha venido haciendo la ganadería extensiva (trashumante / trasterminante) en su acontecer histórico.

Delimitado y, en su caso, recuperado por las Comunidades Autónomas el dominio público de las vías pecuarias, se puede proceder a su definitiva puesta en valor para los múltiples usos y destinos de que son susceptibles, decisiones todas ellas que, en última instancia, son asunto de mera oportunidad y voluntad políticas que se despliegan en beneficio del interés general.

COLOQUIO II

MESA REDONDA II: ADMINISTRACIÓN Y GESTIÓN DE LAS VÍAS PECUARIAS

Modera:

- Ana María Rico Hernández. Técnico de Apoyo del Área de Vías Pecuarias. Comunidad de Madrid

(P) Pregunta, (R) Respuesta, (C) Comentario

Vamos a abrir un turno de preguntas

(P) Julio Grande Ibarra, de La Rioja, del Grupo Trashumancia Viva, quería hacer dos comentarios muy breves una sobre la mesa esta y otro sobre la mesa anterior

(R) Ana M^a Rico, gracias Julio por tus comentarios.

(P) Anónimo1, buenos días quería hacer dos comentarios, el primero es una reflexión sobre lo que ha comentado Tomás en cuanto es digno de mención que se va intentando unificar las cartografías, en este caso de catastro y SIGPAC, con todas las limitaciones que los usuarios tenemos para ello, y desde aquí abogar que desde las distintas administraciones e instituciones se busque por fin una cartografía única que nos permita a todos los que trabajamos en campo llegar a no tener que hacer interpretaciones individuales de cada uno de lo que nos ocurre en campo, porque yo con toda mi buena fe puedo hacer una interpretación puntual de cualquier tema cartográfico y estar cometiendo cualquier equivocación grande que luego voy a dejar transmitir o la voy a plasmar en una cartografía que se va a publicar y es un error que va a estar ahí. El otro tema está relacionado con lo que ha dicho Carolina en relación con las Vías Pecuarias y la concentración parcelaria, vamos a ver, la Ley de Reforma y Desarrollo Agrario, vigente en las Comunidades que no tienen Ley propia, pero las que tienen Ley propia también lo tienen contemplado, hasta donde yo se, incluso la de Extremadura, tienen contemplado que las Vías Pecuarias, mediante la concentración parcelaria quedan clasificadas, deslindadas y amojonadas, de un tirón estamos hablando que los problemas que se están planteando en las diferentes mesas de debate de este congreso se suavizarían mucho. Bien es verdad que las Vías Pecuarias al ser de dominio público no impide que la Ley de Concentración Parcelaria, no impide que se concentren, sólo hay que coordinar a los diferentes servicios o áreas de Vías Pecuarias con el trabajo del Área de Desarrollo Rural, bueno, de Concentración Parcelaria para unificar. Porque en muchos casos, yo soy técnico de ambas actuaciones, de Vías Pecuarias y Concentración Parcelaria, y me he encontrado con que pides la clasificación de un pueblo porque no está deslindado y una Vía Pecuaria de 10 km, por ejemplo, que cruza un término municipal, te la ha descrito en siete líneas y te dice esta Vía Pecuaria procedente del término municipal tal va por el camino tal y pasa al lado de tal y tal, o sea en siete líneas te la ha hecho. Con la Concentración Parcelaria si esos bienes de dominio público se incluyen y hay una coordinación entre los distintos servicios, tenemos que recuperamos ese dominio público, el perito, y además se queda, como hemos dicho antes clasificado como prevé la Ley, deslindado, amojonado y posteriormente a esas vías, como se está intentando ahora por ejemplo con la Comunidad de Madrid, se les da número de finca registrada. O sea si no se queda que luego catastro los incorpora como nueve miles, se les da número de finca y al final quedan registradas, por eso digo que más de ser un problema de Concentración Parcelaria con las Vías Pecuarias sería un problema de adecuación, de coordinación entre ambos servicios para llegar a un fin común. Sí que la ley de Reforma y Desarrollo Agrario, tanto la general como las autonómicas prevén la modificación de esas Vías Pecuarias, respetando, por supuesto, su anchura o los metros, la entrada y la salida...

(R) Carolina Franco. Lo que pasa que al final quedan como caminos de Concentración Parcelaria y luego dándoles parcelas de reemplazo, porque muchas veces se está desnaturalizando la Vía Pecuaria con las Concentraciones porque o acaban en caminos de concentración parcelaria o en parcelas de reemplazo.

(P) Anónimo1, No, mira, desde el inicio de la Concentración Parcelaria hasta la Ley de Vías Pecuarias, en los primeros acuerdos de Concentración Parcelaria existía un único apartado que era exclusivo para Vías Pecuarias, y en él había un expediente que se llamaba Expediente del Proyecto de Vías Pecuarias, donde se contemplaba lo que había y cómo se quería quedar. El que la Ley tenga eso y a efectos prácticos se hayan llegado a quedar en caminos y parcelas de reemplazo, ha sido por las actuaciones de los propios técnicos que trabajamos ahí, que en un momento determinado, las Vías

Pecuarias, estoy hablando de un periodo determinado de los años setenta, que se hizo muchísima concentración en España, en donde no se creyó importante y las dejaron prácticamente con la anchura de caminos, aunque el resto de superficie se daba en parcelas de reemplazo. Sin embargo actualmente que no es así, no se debe de desestimar esa oportunidad.

(R) Carolina Franco. Te quería comentar que en el borrador, porque yo soy de León, en el borrador que se está haciendo de la Ley de Vías Pecuarias de Castilla y León se excluyen en las Concentraciones Parcelarias las Vías Pecuarias, y es sólo de forma excepcional y motivada, de hecho van a dejar meter Vías Pecuarias en Concentraciones. No se ha aprobado todavía, pero desde luego va en ese sentido.

(P) Anónimo1 Estas consideraciones de cara a esas posibles modificaciones en la Ley que estas hablando yo creo que serían muy oportunas no sólo para León, si no para todo el ámbito nacional. Te lo digo porque, fijaos que todo lo que estamos hablando en este II Congreso Nacional de Vías Pecuarias, prácticamente todas las mesas de debate lo que he comentado antes, el problema de identificar la Vía Pecuaria, el problema de cómo se deslinda, el problema de las ocupaciones que existen y demás, todo esto en ese ámbito rústico, no estamos hablando de la zona urbana, es que con la Ley, si coordina todas las actuaciones te lo deja chapó.

(R) Ana M^a Rico Gracias Ángel, yo estoy de acuerdo contigo, que es fundamental tener unas Vías Pecuarias deslindadas y amojonadas con concentración parcelaria lo conseguimos, lo que también hemos conseguido todos, cuando vemos cómo han quedado las Vías Pecuarias después de una Concentración Parcelaria es que se quedan transformadas en caminos agrícolas. Efectivamente por falta de sensibilidad o por falta de coordinación entre los técnicos y como decía Olga esta mañana uno de los agresores de las Vías Pecuarias ha sido la propia administración... con sus actuaciones Gracias por tu puntualización. También estoy de acuerdo con lo que dices, respecto a lo que ha presentado nuestro compañero Tomás, de tener un SIG homogéneo, ya que el SIGPAC está rodado, si todo la capa de Vías Pecuarias e información de Vías Pecuarias se volcase sobre el SIGPAC, posiblemente ahorraríamos muchos esfuerzos y podríamos conseguir un SIG de gestión del territorio y de todos los elementos que integren el territorio

(P) Antonio Santos. Quiero hacer una reflexión de carácter general respecto a la intervención de Julio grande puesto que él ha dicho de garantizar el uso del tránsito ganadero, yo vuelvo a citaros eso mismo, eso es la base, todos sabemos que en España y sobre todo los que procedemos del extracto rural somos hijos de agricultores y de ganaderos, incluso hemos sido agricultores, sabemos donde están los límites, donde está la permisibilidad, donde está la flexibilidad o no. La realidad es que si hay un mojón hay respeto, por lo menos hay respeto a veces, si no hay mojón imagínate. Por lo que ¡Amojonemos!, porque cuando vemos todos estos datos que nos dan las distintas administraciones, la de Madrid, la de Extremadura, Andalucía, y vemos el nivel de amojonamiento siempre al final nos quedamos en que hay un 15% un 20% un 25 % del total del entramado amojonado. Entonces bueno, han pasado cinco años y estamos prácticamente con los mismos datos, dependiendo qué administración, pero hay que hacer un esfuerzo en ese sentido, hay que hacer un esfuerzo en el amojonamiento. No es garantía de continuidad, no es garantía, pero es para empezar a hablar, para empezar a ponernos de acuerdo.

Esto mismo es en el origen de la unificación que tú propones en el tema de la cartografía que has dicho, no hay una barita que se utilice y esté todo hecho de momento, pero debería de trabajarse con un criterio a nivel estatal. El tema de la unificación de los archivos que hemos dicho y que todos los investigadores, la gente implicada en estos temas, todo el mundo tenga acceso. Por qué si nosotros hacemos unos deslindes en la Comunidad de Castilla La Mancha, los documentamos escala 1:1.000, urbanos 1:2.000, damos las coordenadas, la precisión, los dibujos las intrusiones, todo y esos planos no están a disposición del ciudadano. Se me podrá decir y se abriría un tema sobre los protocolos informáticos... vamos estamos en el 2010, lo he dicho al principio de mi intervención creo que ha habido tiempo, hay tiempo todavía, lo que no ha habido es una voluntad clara de intervenir en este tema, porque las Vías Pecuarias no dejan de ser los hermanos pobre de las infraestructuras lineales en España, eso sí, muy originales, pero los hermanos pobres. Entonces vamos a ver, que ya siendo este el II congreso, no esperemos al tercero, a ver si damos entre todos un paso.

(R) Anónimo2. La parte representante de la administración, que creo que podéis hacer más en eso para que cada uno pongamos nuestro puñadito de arena y todo eso que estas comentando finalmente se haga, pero no sólo para Vías Pecuarias, si no para carreteras, los de obras lo pasan realmente criminal, cuando van las representaciones gráficas están de aquella manera.

(P) Alberto Maqueda, de Vías Pecuarias de la Junta de Extremadura. Quería hacer una pregunta a Carolina. Cuando has hablado de que las Vías Pecuarias no intervienen en aprovechamiento lucrativo, es posible por tanto, que se incorporen a una agrupación de interés urbanístico, si es posible ¿de qué manera sería posible?, ¿habría que desafectar? y ¿qué contraprestaciones y exigencias se le podría hacer a esa agrupación?

(R) Carolina Franco. No te he entendido bien, me podías formular de nuevo la pregunta

Las Vías Pecuarias es un sistema general persistente, que no lo tenemos que obtener

(P) Alberto Maqueda. Cuando se crea una agrupación de interés urbanístico en una zona que es atravesada por una Vía Pecuaria, ¿se puede incorporar la Vía Pecuaria como tal a esa agrupación?

(R) Carolina Franco. ¿A ese ámbito urbanístico?

(P) Alberto Maqueda. Sí.

(R) Carolina Franco. Dejarla si es compatible con ese ámbito urbanístico sí y si no modificarla, modificar el trazado.

(P) Alberto Maqueda. ¿Y si quedara dentro de esa zona?

(R) Carolina Franco. No tiene aprovechamiento lucrativo la Vía Pecuaria

(R) Ana M^a Rico. Para tener aprovechamiento lucrativo primero hay que desafectarla, un dominio público no tiene aprovechamiento lucrativo, por definición de dominio público. Si realmente hay una Vía pecuaria dentro de un ámbito o un programa de actuación, un Plan Parcial y, por las características de esa Vía Pecuaria, las características del ámbito parece interesante o es aconsejable el aprovechamiento lucrativo, lo primero que hay que hacer es desafecta ese tramo, o modificar el trazado. Siempre y cuando se reúnan las condiciones de desafectación o de modificación del trazado. En cualquier caso desafectas ese tramo y afectas otro o lo materializas.

(P) Sergio Martínez, de la Junta de Comunidades de Castilla La Mancha. Quiero hacer una aclaración que ha dicho Antonio Santos respecto a la facilidad o no que tiene el administrado o cualquier ente para adquirir documentos públicos. Quiero recordar que todos los documentos de Vías Pecuarias son una fuente documental de carácter público y que es fácil llegar a él y que la administración estamos obligadas, y así lo hacemos, a proporcionar los datos o documentos que a nosotros se nos requiere. Otra cosa muy distinta es la capacidad de acceso que tenga el administrado, las administraciones públicas en los tiempos actuales no somos ocultistas, los datos que nos piden los proporcionamos, a jueces, particulares, entidades urbanísticas, etc. Otro problema es la facilidad que tiene el administrado para adquirirlo y con esto volvemos otra vez a lo que esta mañana ha sido uno de los grandes cuellos de botella respecto a la defensa del patrimonio de dominio público de Vías Pecuarias. Nosotros las administraciones que tenemos a nuestro cargo las Vías Pecuarias las defendemos, las intentamos defender lo mejor posible dentro de nuestras posibilidades y creo que somos bastante efectivas o eficientes. El problema es cuando sale de nuestro ámbito el problema de la defensa de la Vía Pecuaria. Nosotros, y esta mañana lo hemos visto en la ponencia que ha dado un compañero mío sobre Inspección Registral, estamos tardando tres años en actualizar un catastro con las Vías Pecuarias, tres años en los tiempos actuales es mucho tiempo. Ya se nos escapa de nuestra administración. Si encima encontramos registros, que cada registro es una empresa individual, aunque sea una concesión administrativa del Estado, están representando al Estado, sin embargo cada registro es un ente individual, es incomprensible en los tiempos actuales que cada registro tenga criterios propios y que ni si quiera un decanato sea capaz de imponer un criterio común, porque llega el registrador de un pueblo determinado y dice eso no me vale, yo quiero esto y lo otro, ¿Por qué? Porque mi oficial de registro no entiende eso. Esa es la realidad del día a día y la defensa de las Vías Pecuarias está naufragando no por la administración gestora de las Vías Pecuarias, está naufragando por cuando salen de las Vías Pecuarias y caemos a lo que decía nuestra amiga Ana, porque quizá a esta gente o no les importe o no les interese la defensa de la Vía Pecuaria, porque hay otros intereses por encima que nosotros desconocemos, que impiden esa defensa. Quiero dejar claro que cualquier registro de Vías Pecuarias o cualquier documento de Vía Pecuaria está a disposición del administrado como no puede ser de otra manera. Gracias

(C) Antonio Santos.

Simplemente quiero decir que he dicho Castilla La Mancha como podría haber dicho Castilla y León, yo soy de Castilla y León y si he hecho esa no crítica, es constatar la realidad de que no tenemos en el área de Internet una rapidez, una inmediatez a la accesibilidad.

(C) Sergio Martínez. (Fuera de micrófono)

(C) Me gustaría apuntillar que desde el Ministerio se está trabajando en hacer un Web Service del SIGPAC, en el que cada usuario pueda bajarse lo que necesite. Se han hecho pruebas y hay unas dificultades tremendas porque las redes, lo primero en Extremadura, y es una crítica directa son una auténtica chapuza, por parte de telefónica o por parte de quien sea y ese es un problema que estamos sufriendo nosotros como usuarios propios de la red. Bajarte unas capas que pesan un montón, pues es inviable, podemos tener el mejor Web Service del mundo pero no seremos capaces de bajarnos nada porque no entra dentro de cuellos de botella de la red. Hay muchas más implicaciones del oscurantismo de la administración que no existe, cuando a nosotros nos piden cualquier cosa, nosotros lo damos, porque además queremos que sea transparente. Esto era lo que quería decir.

(P) Rodolfo García de Vías Pecuarias. Dos preguntas, una dirigida a Carolina sobre modificación de trazado, se nos plantea que cuando una modificación de trazado en la situación futura es más larga que la situación actual, pues se mantiene la integridad superficial pero también se mantendría con un estrechamiento de esa Vía Pecuaria. ¿En algún sitio se dice que haya que mantener la anchura original de la Vía Pecuaria?

(R) Carolina Franco, si el trazado es más largo se estrechará en la cuantía correspondiente.

(P) Rodolfo García, la segunda pregunta va en relación con los amojonamientos. Desde ayer con la magnífica intervención del Director General Antonio Guiberteau, me sorprendió la cantidad de dinero que se está gastando en amojonamiento. ¿Se tienen datos de la eficacia y sobre el nivel de permanencia de esos mojones sobre el terreno? Porque nosotros defendemos que llevar las Vías Pecuarias al catastro es bastante barato, los efectos jurídicos que pueden tener pueden ser grandes, no son vulnerables al vandalismo, sin embargo un mojón que vale mucho dinero es vulnerable y no tiene los efectos jurídicos de la correspondencia con el catastro, y la gente los arranca.

(R) Anónimo3. Bien sí, pero eso es un delito. Me pongo como portavoz de la administración en este caso, aunque no tengo nada que ver con Vías Pecuarias pero sigo muy de cerca los trabajos que hacen y la verdad es que los mojones están en los sitios. Que los mojones se arrancan, sí, hace poco en Valverde de Mérida una Vía recién amojonada y han quitado uno, pero el resto está puesto. Si no fuera por el impulso que el SIGPAC le ha metido a catastro es como el que tiene tos y se arrasca la cabeza, porque catastro cuando se inicia el proceso del SIGPAC en el 2002 no existía cartografía digitalizada, bien ahora que sí existe quizá ese asentamiento en el registro catastral tenga cierta validez jurídica. Ahora se tiene una cartografía que te dice que antes en el terreno el mojón estaba aquí, y eso no lo teníamos antes. Muchas veces cuando en el SIGPAC cambiamos de fotografías nos encontramos con que las lindes se han movido y no se han movido, la restitución nos lleva a que un metro, medio metro, dependiendo de la precisión, pues nos lleva a mover la linde un poco más acá un poco más allá. Si se mueve un mojón es un delito.

(R) Antonio Guiberteau, por alusiones Rodolfo, yo creo que no son cuestiones antagónicas, a mí me parece una magnífica idea y yo comparto tu opinión de visualizar a través del catastro las Vías Pecuarias me parece la mejor manera, también identificándolas sobre el territorio. Amojonar nos cuesta alrededor de mil dos mil euros el kilómetro, es un dinerito efectivamente, estos dos años, dije ayer que eran seis cientos mil euros, si no recuerdo mal, ¿es mucho dinero?, no se unas veces nos dicen que vamos muy lentos y otras nos dicen que nos gastamos mucho dinero. Yo creo que lo fundamental es mantener un ritmo y un programa a largo plazo y somos conscientes que todavía estamos rozando los dos mil kilómetros, estamos alrededor del veinte y pocos por ciento pero tenemos un plan de trabajo y desde luego no me parecen que sean cuestiones antagónicas, tenemos que hacer un esfuerzo y en todo caso hay expedientes sancionadores por mover, por tocar, por arrancar un mojón que está protegido por la Ley. Del mismo modo que tenemos que resolver las cuestiones de las intrusiones y demás, también tenemos que resolver este tipo de agresiones. Los que están más cerca de cruces de caminos son los más vulnerables, algunas veces con y otras sin intención, pero hay toda una colaboración interadministrativa, está la guardería medio ambiental, la guardería rural, nos ponen en alerta, no podemos poner un guarda detrás de cada mojón.

Como en el conjunto de esta sociedad quedan impunes muchos de los delitos que se cometen, por mucho que se persiga se siguen haciendo pintadas, rompiendo bancos, quemando contenedores y nos falta una cultura y una responsabilidad como sociedad y una formación. La verdad no entiendo bien tu crítica.

(C) Javier Gordo, de la Junta de Castilla y León. Quería hacer dos comentarios. En cuanto al tema de la integridad superficial por las modificaciones de trazado de orden público, a nosotros nos gustaría saber cuál fue realmente la voluntad del legislador cuando redactó esto, si realmente estaba hablando de una integridad de las características o de una integridad superficial metro a metro. El sentido común nos dice que reponer una plataforma de 75 metros sobre una Cañada Real, por el cruce de una infraestructura, AVE o autopista, sería algo desproporcionado y con un coste irracional, iría fuera de la lógica. Nosotros llevamos un tiempo interpretando el primar sobre todo el sentido de la continuidad. El principal enemigo, entre comillas, de la continuidad de las Vías Pecuarias, ha sido el propio estado, a través de sus actos del Ministerio de Fomento, del propio Ministerio de Agricultura, muchas veces de la administración con competencias a través de cortar las infraestructuras lineales de las carreteras. Entonces bastante es, en la época actual y con lo que está cayendo, y lo complejo que son los procesos administrativos de modificación de trazado, y el que lo haya sufrido en sus carnes sabrá de lo que estoy hablando, si logramos la continuidad por parte del Ministerio promotor de la obra de esa continuidad, e ir metro a metro es un lujo absoluto.

En segundo lugar, respecto a la figura del catastro como elemento de publicación, yo si tuviera que apostar a caballo ganador, apostaría a catastro frente al amojonamiento. Porque aunque el amojonamiento sea deseable, volvemos a entrar en un farragoso proceso administrativo de igual naturaleza que el deslinde, con las garantías jurídicas que nos obligan todos los procedimientos. Pues entonces bienvenido sea un amojonamiento, pero seamos conscientes de lo que eso supone administrativamente, tanto en coste de recursos humanos como en coste de personal, mientras que si por la vía de la publicación en catastro conseguimos ese efecto añadido, pero al final del proceso, quiero insistir que la publicación en catastro tiene que ser al final del proceso del deslinde, no utilizar catastro como base del deslinde.

(C) Salomé Hernando, Gobierno de Navarra. Yo también estoy un poco con el tema de los amojonamientos, ojalá tuviéramos dinero y medios, tanto personales como técnicos para llevarlos a la práctica. A mí me preocupa más que estén deslindadas las Vías Pecuarias, porque hay sistemas en los que se ve muy bien cuando el particular se está intrusando en una Vía Pecuaria cuando la está roturando, con lo que al personal de inspección le resulta más dinámico, más actualizable, más barato, para comprobar si hay una intrusión o no. Vía condicionalidad hemos incluido un requisito, que es que no se puede destruir un hábitat natural, por lo que consideramos que todas las roturaciones son una destrucción de un hábitat natural y lo que estamos haciendo es llevarlo a condicionalidad a quien ha declarado la parcela, independientemente de que sea el que haya hecho o no la roturación.

(C) Ana M^a Rico. Me ha gustado mucho la idea de Castilla La Mancha de tener un registro de infractores.

(C) Manuel Trujillo, de la Plataforma Desalambrazar, quisiera ahondar en lo que ha dicho Tomás Herrero. Todas las Comunidades Autónomas tienen su propio registro geográfico de Vías Pecuarias, sobre todo de las que están deslindadas y algunas lo tendrán también de las que estén clasificadas con una cierta certeza. Salvo en el caso de Extremadura, que yo no lo he encontrado, en ninguna página Web está fácilmente descargable ese archivo de deslinde. Hoy por hoy todo el mundo tiene GPS y la gente que va al campo lo utilizará. Es muy caro amojonar pero en cambio es muy barato subir el proyecto de deslinde, con sus coordenadas a un SIG, que todas las comunidades autónomas lo tienen, y muy buenos, y que te puedes bajar muchas cosas y eso es gratis prácticamente.

(C) José Gallardo, de la Delegación de Sevilla. Con mi mayor respeto a todas las opiniones que se han vertido hasta ahora, estoy totalmente contrario a crear una Red de Vías Pecuarias Virtual, por dos razones. Una porque como dice el proverbio chino una imagen vale más que mil palabras y si en el campo está puesto el mojón, no necesita nadie interpretación alguna de donde está la cañada. Dos, porque con un sentido de economía en la inversión, el mojón es caro, pero es muy duradero, es como un piso de adoquín, cuesta mucho ponerlo pero dura muchos años, como la calzada romana. Y tercero porque la Vía Pecuaria, no podemos olvidar que es un patrimonio y un patrimonio se mantiene por actos posesorios. Si nosotros tenemos perfectamente identificadas, supuestamente en el catastro la Vía Pecuaria, pero en la realidad no existe ningún acto de posesión, ¿qué patrimonio es

ese?. Ponga usted todas las fotos y coordenadas que quiera, que cuando llegue el propio con su GPS perfectamente pertrechado e instruido, porque dígame al primer cabrero de turno "instrúyase con el GPS para llevar las cabras" y cuando llegue allí se encuentre una alambrada, arado, sin vestigio alguno, etc. Mientras que el procedimiento de amojonamiento deja claro cuál es su sentido. Señores no tenemos que inventarnos nada, para eso está la Ley, si no para que dedicamos tantos congresos para elaborar tantas disposiciones. Cumplámosla primero que no hay que discutirla si no servirla.

(C) Tomás Herrero Tejedor, Si me permites, yo creo que todos estamos diciendo lo mismo. He tomado nota de lo que has dicho, "no red virtual", "sí amojonamientos", en lo que discrepo es en la Red Virtual, porque, por lo menos en la ponencia que yo he tratado de desarrollar, lamentablemente no con la extensión que me hubiese gustado, pero sí he tratado de marcar tres objetivos, que creo que deben de tener visto el tema de las Vías Pecuarias como patrimonio del estado español y un patrimonio que como decía Julio en el anterior comité, "si lo agarran los americanos, con la epopeya que han hecho con lo del Oeste, lo que ha dado Holywood de sí", que detrás de las Vías Pecuarias hay toda una epopeya de la historia de España, entonces para mí, el tema de la red virtual es hablar de hoy, del año 2010 y creo que todos hablamos de lo mismo de delimitar, preservar y divulgar. Yo creo que delimitar la máxima sobre mojones y creo que a la hora de divulgar y también reforzando el aspecto de preservar hay que utilizar las herramientas que la sociedad tiene hoy, que la ciencia pone a nuestra disposición, ese es el mensaje que yo he tratado, no es contradictorio. Quizá las leyes habrá que simplificarlas, porque si todos compartimos el objetivo de que hay que delimitar, que hay que preservar y que hay que divulgar la Ley debe de someterse a esa máxima, y los legisladores allí en cada ámbito deben de perseguir esos objetivos.

Esto es una reflexión para que veas que todos tratamos de decir lo mismo, porque la apuesta en común de este tipo de foros va en esa línea, el que todos aportemos, en el sentido de que se defienda el patrimonio, el dominio público de todos.

(C) Anónimo 4. Yo creo que no es incompatible con un servidor de datos que es lo que pedía el compañero. No hay ningún problema en mantener un servidor Web de datos, sólo el presupuesto, porque los datos están y es más fácil bajar las coordenadas que no antes que te tenías que bajar la ortofoto que era prácticamente imposible

(P) Anónimo 5 Una propuesta que haría y dejo en voz alta a modo de reflexión, sería la conveniencia de crear, yo hablo por el ámbito de la administración que me toca, crear un comité a nivel nacional de naturaleza técnica, que regulara precisamente todas estas cuestiones. Yo hablo por conozco cómo es el comité de mejora y conservación de los recursos genéticos, que funciona precisamente, con ese carácter supra autonómico para marcar un poco las directrices de coordinación de todas estas líneas que se están planteando.

(R) Milagros Lacasa, Efectivamente la Administración General del Estado, a través de todos los convenios de colaboración que está llevando a cabo, está intentando hacer proyectos demostrativos a fin de efectivamente unificar y establecer una serie de criterios que sirvan de inspiración en el ámbito de la legislación, de las competencias que nos deja la legislación básica que nos sirve de inspiración, a lo que es la ejecución de las comunidades autónomas, porque son estas las que tienen realmente las competencias de gestión y elaboración de su propia legislación. Además teniendo en cuenta los mínimos que establece la Ley nacional

(P) Anónimo 5. (Fuera de Micrófono)

(R) Milagros Lacasa Efectivamente le puedo adelantar que existen grupos de trabajo que van planificando sus reuniones de acuerdo a la programación lógica del trabajo administrativo, es decir, no a lo mejor con toda la periodicidad que sería necesaria pero sí que existen avances en cuanto a tratar de establecer criterios. No le puedo dar desgraciadamente más información al respecto. Es una pena que no haya podido venir José Manuel Mangas, que hubiera comentado los trabajos que ha llevado a cabo, pero yo no conozco concretamente qué es exactamente lo que hace. Pero lo que usted comenta si está en la mente de los que trabajamos en las diferentes administraciones.

(P) Sergio Martínez, Quisiera hacer algunos comentarios y preguntar a Carolina respecto a las modificaciones de trazado. La propiedad la da un documento escrito que será el documento de transferencias o el acto clasificatorio y el deslinde. La propiedad nunca la da el catastro, el catastro es un acto de posesión, única y exclusivamente, basado en un impuesto territorial, no tiene más valor. Por qué tanta importancia al catastro, porque el organismo de hacienda, organismo recaudador le ha dado una trascendencia importante para que reflejen en todas las escrituras de compra-venta,

documentos notariales e inscripciones registrales un polígono y parcela. Simplemente, ese hecho tan tonto, que lo ha provocado sin estar los organismos de catastro, preparados para ello, ha provocado un *mare mágnum* de propiedad tremendo en el campo. Pero no solamente en Vías Pecuarias, en muchísimas cosas, porque hay catastros a nombres de tatarabuelos que hace cien años murieron. El catastro es un acto de posesión, jurídicamente no tiene más valor, le estamos dando un valor excesivo quizá porque lo estamos aplicando a los sistemas gráficos. Creo que es una reflexión importante.

Segundo punto, porque no están metidos los deslindes y amojonamientos en los sistemas páginas Web. A mí los informáticos me dicen que pesan tanto que los sistemas se les cae, estamos hablando de una red de 15.000 km. Actualmente con las revisiones de las clasificaciones de aquellos términos, decían que no había Vías Pecuarias, mentira, había Vías Pecuarias en todos los términos municipales.

Respecto a la modificación de trazado, quiero recordar que la Ley básica y las Leyes autonómicas dicen que los trazados que tienen que aportar el organismo promotor de la modificación de trazado deben tener características similares o equivalentes, lo que hay que averiguar es qué significado tienen estas palabras, porque mis servicios jurídicos dicen que si no me dan la anchura y la longitud que tienen es fraude de Ley. El legislador de la Ley dejó esto muy en el aire. Yo entiendo que es que cumpla su función aunque no tenga la anchura pertinente. A pesar de que hacemos lo posible aplicando la Ley Supletoria de Patrimonio, que admite una diferencia del 50% para poder hacer la permuta y la modificación de trazado, pero está tan indefinida la Ley básica, que yo no sé qué criterio aplicar.

(R) Carolina Franco (Fuera de micrófono)

(C) Sergio Martínez Uno de los hándicap que no se ha tomado en cuenta por el Ministerio de luchar para dar una normalización de los pasos. Pero entonces lo único que pasa es que se constriñe a un punto. El resto se debe de recuperar con el mismo ancho. Esto lo han comentado sobre todo en el tráfico ganadero, meter por una manga de ocho metros una ganadería de bravos, es algo inaudito, es inviable. La única forma es que se debería de facilitar con mangas o con otras construcciones, pero todo lo demás se debe conservar con sus características.

(C) Ana M^a Rico. En la Ley de la Comunidad de Madrid se contemplan las modificaciones de trazado por una obra de interés general, a la hora de conseguir gálibos para cotas de distinto nivel no se hace en el mismo punto, si no que hay un desplazamiento, buscando cota para que el distinto nivel sea posible, entonces ahí ya tenemos la integridad superficial, y la Comunidad de Madrid determina que en esos casos de un cruce de una Vía Pecuaria con una gran infraestructura, el paso mínimo es de 12 metros, como anchura mínima. En cuanto a las modificaciones de trazado por una nueva ordenación territorial la Comunidad de Madrid determina integridad superficial, por que lo dice la Ley básica, idoneidad del trazado de igual valor cosa que está resultando de difícil ejecución. Otra es determinar la integridad superficial por el mismo ámbito con igualdad de valor.

Rodolfo García (C). Hago una pregunta a la mesa, el procedimiento articulado para la modificación de trazado por obra pública a mi juicio es un procedimiento excepcional y especial, lo distingue la Ley ante un procedimiento de modificación ordinario que también se recoge en la Ley, con lo cual la cuestión del valor es a mi juicio discutible, porque nosotros estamos modificando un bien que tiene una catalogación específica por otro bien de especial protección. Practicada esa modificación, el terreno que quede pasa a ser patrimonial, para poder hacer algún acto de disposición sobre él, entonces es cuando tendría que entrar la valoración en el terreno del ámbito patrimonial, pero no en el propio expediente de modificación de trazado, porque es un procedimiento especial que recoge la norma para la obra pública. Si no la Ley no se hubiera molestado en regular muy especialmente ese procedimiento. Merece la pena reflexionar en el *iter procedimental*, es decir, si partimos de esa excepcionalidad y especialidad del procedimiento estamos cambiando un bien de dominio público de protección especial por otro bien de dominio público de protección especial, con lo cual, la identidad del valor estaría en consonancia. El problema residual queda en el ámbito de lo patrimonial, porque la parte desafectada adquiere un valor especial nuevo por su ubicación dentro de la clasificación urbanística

(C) Ana M^a Rico Sobre el tema de valor monetario, se materializa el valor sólo en los supuestos de una nueva ordenación territorial, es decir, en un planeamiento urbanístico local, pero no en un obra pública como puede ser una infraestructura, en este caso lo único que se pide es la integridad superficial, la misma superficie.

Salvo que la obra pública implique una modificación en la calificación del bien originario...

(C) Ana M^a Rico. Si va implícita una modificación en cuanto al uso del suelo...no es tan sencillo, no todo es A o B

Comentarios fuera de micrófono

(C) Ana M^a Rico. Muchas Gracias por vuestra atención, por vuestra dedicación. Muchas Gracias.

MESA REDONDA III: MULTIFUNCIONALIDAD DE LAS VÍAS PECUARIAS

Modera:

- Ángel Rodríguez Martín. Director del Parque Nacional de Monfragüe

Intervienen:

- Álvaro Casanova García. Coordinador de la Candidatura Plasencia-Monfragüe- Trujillo: Paisaje Mediterráneo para su Declaración como Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO
- Ignacio Torres Ruiz-Huerta. Director del Departamento de Estudios y Proyectos de la Fundación Biodiversidad
- Jesús Garzón Heydt. Presidente de la Asociación Concejo de la Mesta
- José Luís Mosquera Müller. Jefe de Sección de archivo y biblioteca. Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural. Junta de Extremadura

Moderador: Ángel Rodríguez Martín

Buenos días a todos y a todas por estar aquí, vamos a dar inicio a esta mesa referida precisamente a la multifuncionalidad de las Vías Pecuarias. Ayer ya me quedé un poquito con la copla cuando el consejero nos anunciaba una nueva Ley en Extremadura sobre este tema, y me agradó que se acordara, precisamente de esto, de la multifuncionalidad de las Vías Pecuarias.

Tengo que empezar agradeciendo a la organización de este evento que me invitaran porque primero, me es tremendamente agradable estar con todos vosotros y estar con este grupo de amigos, que por cierto son algunos amigos desde la infancia y porque sobre todo conozco su preocupación y sensibilización en el mundo de la conservación de la naturaleza y de los recursos naturales y culturales en general. A parte de esto he recordado cuando yo también era trashumante. Por azares del destino, cuando he oído a Jesús Casas decir que es hijo de trashumante, me he sorprendido, lo conozco hace muchos años y no conocía ese matiz de él en concreto. Yo hasta los catorce años viví en un chozo y cuando digo en un chozo digo en un chozo, que se mudaba cada año, por lo tanto os podéis imaginar la infraestructura, porque mi padre era pastor, ha sido pastor hasta que se ha jubilado, de ovejas que no eran suyas, dicho sea de paso, por lo que era pastor muy de verdad. Me tocó vivir esto y sinceramente lo tengo como un orgullo. Viví una escuela en mi infancia que no se aprende en las Universidades. Recuerdo que cuando Venancio Barrena me comentó la posibilidad de estar aquí, quieras que no vuelves un poco atrás y piensas en la trashumancia, instalada no se si en el subconsciente o más bien en el consciente, porque la verdad es que me acuerdo perfectamente. Me acuerdo cuando intentábamos conciliar el sueño en los chozos, que por cierto era bastante fácil y empezaba a oír un sonsonete, se barruntaba un campanilleo a lo lejos y yo le preguntaba a mi padre qué era aquello y era la cabrá del tío fulano que pasaba por la carrera, la carrera era un cordel que no cruzaba lejos de donde nosotros vivíamos. Son esos recuerdos los que ahora me han venido y que los recuerdas gratamente. Después la vida nos va llevando hacia otros derroteros.

Tenía yo catorce, quince años y la verdad que yo trashumancia trashumancia no llegué a realizar, pero sí que en alguna ocasión recuerdo sí la trasterminancia esta de un punto a otro, de cuarenta, cincuenta kilómetros, de acompañar a mi padre y yo, no más. El camino de las Vías Pecuarias no era un camino de rosas precisamente porque entre otras cosas ibas con unas sandalias medio rotas y picaban los cardos que no os podéis imaginar y él y yo y yo y él, con un perro y una burra.

Los tiempos cambian, los humanos, lo comentaba el consejero y lo comentaba Jesús Casas, los tiempos cambian e igual que los animalitos del campo debemos de adaptarnos a las circunstancias y hoy la realidad es que lo más fácil para transportar un rebajo de ovejas del sur de Badajoz a las montañas de Zamora pues es meterlas en un camión por la tarde y a la mañana siguiente amanecen allí. Pero eso no quiere decir que tengamos que perder ni mucho menos un patrimonio natural, en fin algo nos ha asustado Jesús Casas con esas cosas que le he oído, no lo debemos de perder evidentemente, como lo vamos a perder. En eso muchas de las personas que están aquí conmigo están haciendo mucho en ese sentido

José Luís Mosquera Müller es Jefe de Sección de Archivos y Bibliotecas de la consejería de Agricultura y Desarrollo Rural de la Junta de Extremadura, nos va a hablar del patrimonio histórico cultural de las Vías Pecuarias y de los Programas de Educación Ambiental. Con él compartí desde mi infancia esta preocupación que antes decía, porque iniciamos los primeros movimientos, la primera andadura de ADENEX, una Asociación de conservación que más menos todos conocemos, pero en aquellos

entonces era el germen del inicio del movimiento de conservación de la naturaleza. Tenemos ambos de los primeros números de la Asociación, del dos al cinco creo recordar, o sea que nos une una amistad y una sensibilidad de la que uno está orgulloso evidentemente.

Álvaro Casanova García, conocido también desde hace mucho tiempo, llevamos muchos años en ello. En estos momentos es el coordinador de la candidatura Plasencia-Monfragüe-Trujillo: Paisaje Mediterráneo para su declaración como Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO, el título es sobre el papel de las Vías Pecuarias en la candidatura Plasencia-Monfragüe-Trujillo. Esto yo lo comparto con él, aunque él trabaja más que yo, yo tengo que estar inevitablemente, me toca la gerencia de ese consorcio y él es realmente el coordinador, el que tiene que sacar el látigo y ponernos de acuerdo a los expertos para ir de alguna manera recopilando todo lo que hay al. Lo que se pretende es que la UNESCO nos declare Patrimonio de la Humanidad, los conjuntos históricos de Plasencia y Trujillo con todo el entorno del Parque Nacional de Monfragüe, en definitiva con todo lo que es la reserva de la biosfera y él lo va a contar con más detalle, pero no sabíamos de alguna manera como culturalmente uníamos físicamente eso y encontramos en las Vías Pecuarias el camino perfecto que mejor camino que este para unir las dos ciudades con ese centro que lo constituye el Parque Nacional de Monfragüe.

Ignacio Torres Ruiz-Huerta, de la Fundación Biodiversidad y él nos hablará de la biodiversidad en las Vías Pecuarias. Nos conocemos no mucho pero sí que nos hemos encontrado ya en alguna que otra ocasión pero lo que sí es cierto es que nosotros, el Parque Nacional de Monfragüe, con la Fundación Biodiversidad pues tiene un vínculo, tan cercano, tan cercano, que como yo digo y para que se entienda mejor nos han comprado 333 hectáreas, que vamos, incluir eso en ese patrimonio público que tanto necesitamos, precisamente en un Parque Nacional, pues ya ves, le queremos hasta no sabéis qué punto.

Jesús Garzón Heydt, le conocéis más o menos todos, precisamente porque él es sin duda mi padre en esto de la naturaleza, yo viví con él los primeros momentos de Monfragüe, yo estaba con él cuando le partían la cara, porque él era siempre quien la daba y yo más joven por aquel entonces viví muy de cerca toda la declaración de Parque Natural en el año 1979.

Él ha tenido siempre una preocupación especial por todos estos temas y por lo último que se le conoce es sobre todo por su labor en las Vías Pecuarias. Las Vías Pecuarias, por aquello de que no se utilizaban quedan allí semi abandonadas y cuando las cosas no se utilizan pues casi no nos acordamos de ellas y un buen día este señor se le ocurrió, entre otras cosas, pasar con un rebaño de más de mil ovejas, nada más y nada menos que por la Castellana de Madrid. Claro si eso no llamaba la atención, qué la iba a llamar. Este hecho empezó a remover la conciencia y los corazones de muchos y las propias administraciones empezaron a tomar cartas en el asunto y por eso creo que tenemos una Ley de Vías Pecuarias como la que tenemos y que se ha empezado a contemplar, como decimos y es además centro de este encuentro esas otras funciones también de las Vías Pecuarias. Claro hoy la utilización salvo trasterminancia y cosas cerquita no se hace mucho más allá, por lo que antes decía que existen los camiones que hacen 100 o 200 años no existían, pero sí que pueden tener un valor extraordinario para otras muchas cosas que es sobre todo lo que ellos nos van a contar.

Gracias

Título: El Papel de las Vías Pecuarias en la Candidatura Plasencia-Monfragüe -Trujillo

Ponente: Álvaro Casanova García

Institución: Coordinador de la Candidatura Plasencia-Monfragüe- Trujillo: Paisaje Mediterráneo para su Declaración como Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO

Índice de Contenidos

- 1.- Introducción.
2. Las Vías Pecuarias incluidas en el Bien Plasencia-Monfragüe-Trujillo: Paisaje Mediterráneo.
- 3.- Medios para la aplicación de medidas de protección de las Vías Pecuarias del Bien.
- 4.- Estado conservación de las vías pecuarias del Bien.
- 5.- Factores que afectan a las Vías pecuarias del Bien.

1.- Introducción.

"El patrimonio es el legado que recibimos del pasado, lo que vivimos en el presente y lo que transmitimos a las futuras generaciones. Nuestro patrimonio cultural y natural es una fuente insustituible de vida e inspiración, nuestra piedra de toque, nuestro punto de referencia, nuestra identidad."

Bajo estas premisas, la UNESCO promueve la identificación, la protección y la preservación del patrimonio cultural y natural de todo el mundo considerado especialmente valioso para la humanidad. Este objetivo está incorporado en un tratado internacional denominado *Convención sobre la Protección del Patrimonio Mundial Cultural y Natural*, aprobada por la UNESCO en 1972. (<http://whc.unesco.org>).

Desde entonces, numerosos elementos del patrimonio cultural (*monumentos, grupos de edificios y sitios que tienen valor histórico, estético, arqueológico, científico, etnológico o antropológico*) y natural (*formaciones físicas, biológicas y geológicas excepcionales, hábitats de especies animales y vegetales amenazadas, y zonas que tengan valor científico, de conservación o estético*), han sido inscritos en la llamada Lista del Patrimonio Mundial.

En Extremadura, contamos con tres bienes culturales que han sido declarados Patrimonio Mundial (también llamado Patrimonio de la Humanidad): la Ciudad Vieja de Cáceres (en 1986), el Conjunto Arqueológico de Mérida (en 1992), y el Real Monasterio de Santa María de Guadalupe (en 1993).

Desde el año 1992, los ejemplos representativos de interacciones entre el ser humano y su entorno natural han son inscritos por la UNESCO en la Lista del Patrimonio Mundial como **paisajes culturales**: *"los paisajes culturales ilustran la evolución de la sociedad y de los asentamientos humanos a lo largo de los años, bajo la influencia de las limitaciones y/o de las ventajas que presenta el entorno natural y de fuerzas sociales, económicas y culturales sucesivas, internas y externas"*.

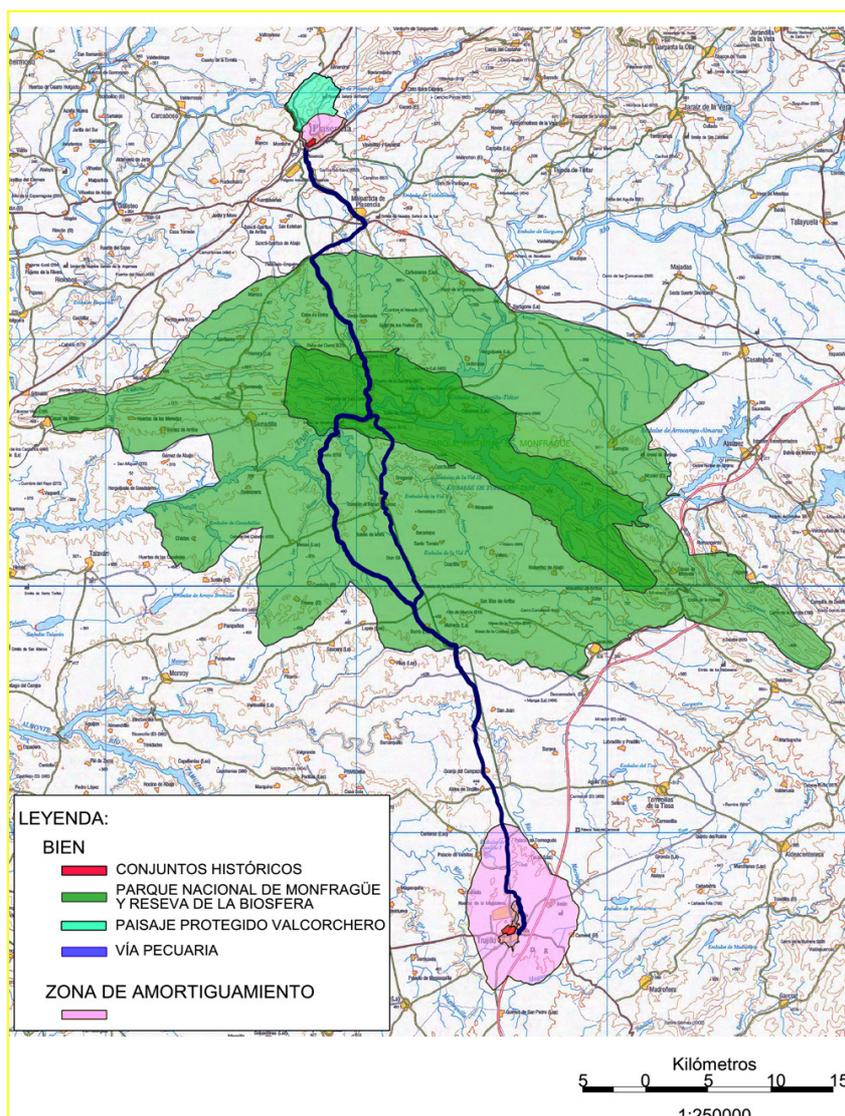
De esta forma, la Candidatura *Plasencia-Monfragüe-Trujillo: Paisaje Mediterráneo* puesta en marcha por el *Consorcio Plasencia, Trujillo, Parque Nacional de Monfragüe y Biodiversidad Territorial*, se entiende como un conjunto representativo del paisaje cultural del Oeste peninsular, ensamblado durante ocho siglos por vinculaciones geográficas, territoriales, históricas, sociales, económicas y ambientales, y enriquecido por los intercambios culturales procedentes de los movimientos pendulares de la trashumancia pastoril.

Este paisaje cultural mediterráneo está formado por la Reserva de Biosfera y el Parque Nacional de Monfragüe, los Conjuntos Históricos de Plasencia y Trujillo, los catorce municipios rurales de Monfragüe (Casas de Millán, Casas de Miravete, Casatejada, Deleitosa, Higuera, Jaraicejo, Malpartida de Plasencia, Mirabel, Romangordo, Saucedilla, Serradilla, Serrejón, Toril y Torrejón el Rubio), el Paisaje Protegido "Monte Valcorchero", decenas de kilómetros de Vías Pecuarias, varias ZEPAs y LICs, numerosos yacimientos arqueológicos, uno de los conjuntos de pintura rupestre esquemática más importantes de la Península Ibérica y un significativo muestrario de arquitectura vernácula.

Estos elementos se insertan en un entramado de miles de hectáreas de dehesa, un sistema agropecuario de Alto Valor Natural ejemplo de equilibrio entre explotación y conservación gracias la

integración del arbolado de quercinias con labores ganaderas y agrícolas, que se sustenta en el saber local y etnográfico de las comunidades rurales que forjan, cuidan y explotan racionalmente este paisaje.

En este espacio, la conexión a través de Monfragüe de los nodos poblacionales y patrimoniales de Trujillo y Plasencia, histórica, geográfica y económicamente relacionados entre sí, sólo puede entenderse hilvanada por el corredor histórico de la Cañada Real Trujillana y sus vías pecuarias asociadas, ruta de trashumancia de Castilla a Extremadura en uso hasta el presente; por el sistema de explotación de la dehesa, como respuesta excepcional a los valores patrimoniales de los Conjuntos Históricos, y por la biodiversidad territorial del paisaje mediterráneo, revelando una riqueza cultural universal.



Mapa: Elementos que conforman el territorio propuesto para su declaración como Patrimonio Mundial.

Fuente: Consorcio Plasencia, Trujillo, Parque Nacional de Monfragüe y Biodiversidad Territorial

Se trata en definitiva de una Candidatura española inédita por su carácter integrador en un paisaje cultural de elementos patrimoniales, naturales y culturales articulados entre sí, con una superficie próxima a las 118.000 hectáreas y una población implicada de 64.120 habitantes: 50.970 residentes en los núcleos urbanos de Trujillo y Plasencia, y 13.150 en municipios rurales.

2. Las Vías Pecuarias incluidas en el Bien Plasencia-Monfragüe-Trujillo: Paisaje Mediterráneo.



En la vertebración del paisaje cultural de La Candidatura Plasencia-Monfragüe-Trujillo: Paisaje Mediterráneo, tiene una importancia fundamental la red de Vías Pecuarias existentes, vinculadas todas ellas a la Cañada Real de la Vizana o de la Plata, una de las nueve Cañadas Reales que atraviesan España de norte a sur y una de las seis que lo hacen en Extremadura. Esta Vía, integrada a su vez por otras cañadas reales menores, cordeles, veredas y coladas, tiene su inicio en la localidad de Trujillo y comunica las dehesas extremeñas con los puertos occidentales de la provincia de León.

Si bien la función original y tradicional de estas Vías Pecuarias ha sido servir de soporte territorial para la práctica de la trashumancia de largo recorrido, en la actualidad, prevalece principalmente la llamada trasterminancia o trashumancia local entre términos municipales próximos a Trujillo – donde se ubican los pastos invernales–, y aquellos del extremo occidental de la Sierra de Gredos, en la cabecera del río Jerte, ya en la provincia de Ávila, donde el ganado puede disfrutar de pastos frescos durante los meses estivales.

Las vías pecuarias incluidas en el Bien, conservan la continuidad de sus trazados, siendo frecuente su uso por ganaderías bovinas de raza avileña, y ovina de raza merina, que transitan durante dos épocas al año a través del territorio con rebaños

de vacas de entre 200 y 400 cabezas y de 1.000 ó 1.500 ovejas, algo que no es ya habitual en gran parte de las vías pecuarias extremeñas y mucho menos en otras regiones de España.

Además de su función original como caminos de tránsito para el ganado, las Vías Pecuarias que discurren entre los conjuntos históricos de Trujillo y Plasencia, tienen una función vital como reservorio de biodiversidad –ya que presenta las condiciones necesarias para albergar a un amplio número de especies de fauna amenazadas– y también como red de conexión entre los hábitats presentes en el territorio. Sin lugar a duda, esta red de caminos constituye un corredor biológico ya que muchos animales, pero especialmente plantas, pueden ser transportadas en la lana, pezuñas y excrementos de las ovejas y vacas que las transitan, siendo por tanto esenciales para la migración, la distribución geográfica y el intercambio de las especies silvestres a lo largo y ancho del territorio.

Estas vías pecuarias son también refugios para organismos expulsados de campos de cultivos y terrenos agrarios explotados y, los abrevaderos y descansaderos del ganado que se encuentran en ellas constituyen elementos singulares de interés conectivo, sobre todo para la fauna.

Este corredor biológico permite además poner en contacto los espacios naturales presentes en el territorio del Bien, como son las Zonas de Especial Protección para las Aves “Llanos de Trujillo”, “Monfragüe y las Dehesas del Entorno”, “Riberos del Almonte”; el Lugar de Interés Comunitario “Arroyos Barbaón y Calzones”; y el Paisaje Protegido “Monte Valcorchero”. Una red de caminos que favorece la conectividad ambiental y la biodiversidad y estabilidad de las comunidades animales y vegetales por las que discurre.

Pero por estas cañadas y cordeles no sólo viajan animales o personas, sino que les acompaña todo un sistema de cultura propia, en movimiento permanente. Tradicionalmente estas vías han sido como arterias por donde ha fluido un patrimonio inmaterial o intangible como tradiciones, costumbres, formas de habla, canciones, bailes y otras manifestaciones folclóricas teniendo como portadores a los ganaderos trashumantes.

Estos pastores trashumantes son poseedores de unos conocimientos muy amplios de este medio físico sobre el que desarrollan su actividad, sobre la fauna, la flora, orografía y climatología, todo ello en función de los beneficios o daños que pueden causar en su ganado.

En definitiva, un patrimonio etnográfico al que se suma la riqueza de yacimientos paleontológicos y arqueológicos asociados a estas vías pecuarias, que permiten rastrear el pasado remoto de la trashumancia en el territorio, así como un innumerable listado de ejemplos de arquitectura popular relacionados con el ir y venir ganadero que enlazan con el pasado histórico de una actividad que constituyen una parte fundamental del acervo cultural del territorio del Bien.

El conjunto de las Vías Pecuarias que discurren entre los Conjuntos Históricos de Trujillo y Plasencia, la Reserva de Biosfera y Parque Nacional de Monfragüe, y que forman parte del Bien propuesto en la Candidatura, está formado por las Cañadas y Cordeles que se describen a continuación y que en conjunto suman un total de 126 kilómetros y 602 hectáreas de superficie.

Ref.	Nombre de la Vía Pecuaria	Términos Municipales	Nº kilómetros por término municipal	Total de kilómetros	Superficie (ha)
1	Cañada Real del Puerto de Miravete	Trujillo	3,00	3,00	22,5
2	Cordel de Aldea del Obispo.	Trujillo	9,80	14,30	53,6
		Aldea del Obispo	4,50		
3	Cordel del Puente de la Lavadera	Aldea del Obispo	1,30	1,30	0,13
4	Cañada de la Puente Mocha	Trujillo	3,20	3,20	24
5	Cañada Real del Puente de la Barquilla	Trujillo	3,50	3,70	27,75
		Jaraicejo	0,20		
6	Cañada Real Trujillana	Torrejón el Rubio	20,82	37,02	277,65
		Serradilla	10,00		
		Malpartida de Plasencia	5,20		
		Divisoria de los términos municipales de Serradilla y Malpartida de Plasencia	1,00		
7	Cordel Suplente de la Cañada Real Trujillana	Torrejón el Rubio	18,90	18,90	70,85
8	Cordel del Valle	Malpartida de Plasencia	15,50	15,50	58,125
9	Cañada Real de San Polo	Malpartida de Plasencia	5,50	9	67,5
		Plasencia	3,50		
	TOTAL			126,74	602,105

Tabla de Vías Pecuarias del Bien.

Fuente. Consorcio Plasencia, Trujillo, Parque Nacional de Monfragüe y Biodiversidad Territorial

Todas las vías pecuarias descritas, a excepción de aquellas que se encuentran en el entorno de los núcleos urbanos de Plasencia y Trujillo, discurren por un paisaje de dehesas, cultivos cerealistas, explotaciones de cerdo ibérico en extensivo y algunas extensiones subestépicas de gramíneas. Son numerosos también los cauces de ríos y arroyos que atraviesan (Tozo, Almonte, Tajo, Tiétar y Jerte), a través de varios puentes de diferentes épocas y tipologías constructivas, así como algunos enclaves

como charcas ganaderas y descansaderos, perfectos para ofrecer agua y descanso a numerosas aves.

El importante valor paisajístico, cultural y medioambiental de estas vías pecuarias hace que en los últimos años se estén desarrollando en ellas una serie de usos compatibles y complementarios como son la práctica del senderismo, la realización de rutas a caballo y otras formas de desplazamiento deportivo sobre vehículos no motorizados, respetando siempre la prioridad del paso de los rebaños ganaderos. Estos usos complementarios, son cada vez más importantes ya que existe una fuerte demanda por parte de turistas y visitantes deseosos de conocer este rico patrimonio y entrar en contacto con la naturaleza.

A continuación se describen las vías pecuarias que forman parte del Bien así como la longitud de los tramos incluidos en el mismo:

- **1.- Cañada Real del Puerto de Miravete**

Esta vía pecuaria, de 53 kilómetros de longitud parte de Santa Cruz de la Sierra (Cáceres) y finaliza en el Puerto de Miravete, en el término municipal de Casas de Miravete.

En el territorio del Bien, se ha incluido un total de 3 kilómetros, que parten de la localidad de Trujillo y finalizan en el punto de encuentro con el Cordel de Aldea del Obispo, todos ellos en el término municipal de Trujillo. El punto de inicio se encuentra junto a la Plaza de Toros de Trujillo, y continúa por la periferia del núcleo urbano bordeando la zona residencial de Trujillo conocida como "Huerta de Ánimas).

Prácticamente todo el recorrido discurre entre parcelas dedicadas principalmente al pastoreo de ganado vacuno y ovino. Estas parcelas están separadas unas de otras a través de numerosos muros de piedra granítica en relativo buen estado de conservación.

- **2.- Cordel de Aldea del Obispo.**

Esta vía pecuaria se encuentra íntegramente en el territorio del Bien propuesto. Su trazado discurre entre los términos municipales de Trujillo (partiendo de su núcleo urbano) y Aldea del Obispo, recorriendo un tramo de 9,80 km y 4,5 km de longitud respectivamente. Aproximadamente 7,3 kilómetros de longitud, transcurren a lo largo del batolito granítico, de los cuales, 4 kilómetros lo hacen paralelamente a la carretera EX 208 que une Trujillo con Plasencia.

Este cordel discurre paralelo a la Zona de Especial Protección para las Aves "Magasca" donde el paisaje está formado por grandes extensiones subestépicas de gramíneas rodeadas por dehesas de Quercus y de algunas etapas seriales como retamares.

- **3.- Cordel del Puente de la Lavadera.**

Este cordel, se inicia en las Dehesas "Las Alberguerías" a la altura de la Carretera N-521 que une Trujillo con Cáceres, y finaliza en el Puente de la Lavadera que cruza el río Tozo, punto donde enlaza con la Cañada Real de la Puente Mocha. Tiene una longitud total de 23,5 kilómetros.

El tramo de este Cordel que se ha incluido dentro de la delimitación del Candidatura Plasencia-Monfragüe-Trujillo: Paisaje Mediterráneo tiene una longitud de 1,3 km y permite la continuidad del trazado de vías pecuarias que comunica los Conjuntos Históricos de Plasencia y Trujillo.

Al finalizar el recorrido de este Cordel, se encuentra el **Puente de La Lavadera** construido en mampostería y de aspecto medieval, que ha sido utilizado durante siglos en las largas rutas de la trashumancia castellana. Está construido exclusivamente con pizarra y mortero, elementos del entorno, ningún otro material turba el perfecto encaje de la construcción en el medio natural, lo que le da su singularidad. La calzada del puente está formada por un empedrado de rollos de cuarcitas que salvo en los extremos se encuentra bien conservada.

- **4.- Cañada Real del Puente Mocha.**

Esta vía pecuaria cruza transversalmente el corredor que conforman las vías pecuarias del Bien aportando al mismo un tramo 3,20 km de longitud ubicado íntegramente en el término municipal de Trujillo.

La vía pecuaria parte del límite del término municipal de Trujillo con Cáceres en junto río Tamuja, a la altura de la dehesa de Valdecantos, y finaliza en su intersección con la Cañada Real del Puerto de Miravete, a la altura de la Dehesa "Palazuelo del Marqués". Tiene una longitud total de 40 kilómetros,

aunque únicamente se propone como Bien el tramo de 3,20 kilómetros que discurre entre el Cordel del Puente de la Lavadera y la Cañada Real del Puente de la Barquilla.

- **5.- Cañada Real del Puente de la Barquilla.**

Se incluyen en el Bien la totalidad de los 3,7 kilómetros de longitud que integran esta Cañada Real que discurre entre dehesas de los términos municipales de Trujillo y Jaraicejo. Antes de unirse a la Cañada Real Trujillana, esta cañada cruza el río Almonte, a través del Puente que le da nombre cuya construcción data de entre 1766 y 1803. El puente fue ensanchado para adaptarse al trazado de la carretera y recientemente ha sido retocado, ofreciendo una imagen que contrasta con el entorno.

El río Almonte, ha sido declarado Lugar de Interés Comunitario por los altos valores naturales que atesora. Marca el límite entre los municipios de Jaraicejo y Torrejón el Rubio, y define una buena parte del extremo sur de la Reserva de Biosfera de Monfragüe.

- **6-7.- Cañada Real Trujillana y Cordel suplente**

Sin duda estas dos vías pecuarias son las más de mayor significado histórico y pretérita importancia tienen de todas las que caracterizan el paisaje mediterráneo de Plasencia-Monfragüe-Trujillo. Los 36 kilómetros de la Cañada Real y los 19 kilómetros de su Cordel Suplente se encuentran en su totalidad incluidos en la Reserva de Biosfera de Monfragüe, atravesando una gran parte de los mismos la sierras del Parque Nacional y los términos municipales de Torrejón el Rubio, Serradilla y Malpartida de Plasencia.

La Cañada Real Trujillana inicia su recorrido en el Río Almonte, que marca el límite sur de la Reserva de Biosfera. Después de ascender los riberos del río y recorrer sus primeros 5 kilómetros entre dehesas, la Cañada Real se desdobra en su Cordel Suplente, que es el itinerario más utilizado por los rebaños ganaderos dada la imposibilidad de cruzar el Arroyo de la Vid a través de la Cañada Real, ya en el interior del Parque Nacional, como consecuencia de la construcción del embalse de Alcántara. Lo abrupto de la orografía del territorio por el que la Cañada Real Trujillana discurre a lo largo del Parque Nacional de Monfragüe, es otro de los condicionantes que obliga a la utilización del Cordel Suplente.

El Cordel Suplente discurre paralelo a la Carretera EX-208 hasta su llegada al núcleo urbano de Torrejón el Rubio, a partir del cual comienza un recorrido de gran atractivo paisajístico, pues atraviesa algunas dehesas de toro bravo, cruza los riberos del Arroyo de la Vid a través del Puente Viejo y continúa su camino hasta alcanzar la Sierra de las Corchuelas, a 492 metros de altitud. Desde este punto se pueden apreciar las impresionantes vistas que ofrece la cadena de sierras que conforman Monfragüe así como las extensas dehesas del entorno generadas a través del aclarado del bosque mediterráneo original que todavía se conserva en las laderas de estas sierras.

El Cordel continúa su descenso por un bosque más denso y con diferentes especies arbóreas y arbustivas de umbría hasta llegar al río Tajo, punto en el cual se une nuevamente a la Cañada Real Trujillana para cruzar el río a través del Puente del Cardenal, junto a la llamada "casa de los peones camineros". Se trata de una vivienda de finales del siglo XIX o principios del XX, construida para dar alojamiento a los peones camineros, encargados del mantenimiento de un tramo de aproximadamente cinco kilómetros y que eran designados por los directores de caminos vecinales de cada distrito, pertenecientes a la Gobernación Provincial. Se trata de una vivienda doble, para dos peones, en la que compartían espacios comunes, el vestíbulo y el huerto. En la construcción, que prescinde de cualquier tipo de decoración también se encontraban espacios destinados al almacenaje de herramientas y materiales.

El **puente del Cardenal** fue construido por el Obispo de Plasencia Juan de Carvajal en el año 1450 aunque el aspecto que hoy presenta parece responder principalmente a las importantes reformas que sufrió durante el último cuarto del siglo XVIII. Hoy en día este puente constituye una obra de indiscutible calidad, que impresiona por la depuración neoclásica de sus líneas, carentes de superfluos elementos decorativos, y por su solidez. Con unos 140 metros de longitud, y casi 7 metros de anchura, presenta cinco grandes arcos semicirculares.

Este puente tiene la particularidad de estar sujeto a las necesidades de agua del embalse de Alcántara (aguas abajo del río Tajo) por lo que durante algunos meses al año se encuentra sepultado bajo las aguas ya que el nivel del río lo sobrepasa. De darse esta circunstancia, los rebaños ganaderos toman una ruta alternativa para cruzar el río Tajo por el puente sobre el que discurre la carretera comarcal EX-208.

El puente se ensancha visiblemente en el extremo occidental, aprovechando parte de este espacio una interesante construcción, que también puede fecharse a caballo entre los siglos XVIII y XIX, y aunque, conocida popularmente como "Casa de los Ingenieros", quizás funcionara como venta o sirviera para albergar algún destacamento militar de vigilancia de este paso por el río Tajo.

En su ascenso hacia la localidad serradillana de Villarreal de San Carlos, la cañada atraviesa algunas construcciones pastoriles de planta circular y rectangular que se encuentran en buen estado de conservación. En este tramo de 1,5 kilómetros el trazado de la cañada coincide con una calzada considerada una de las vías secundarias de la Ruta de la Plata. Se trata de un tramo de unos cinco metros de anchura media y 300 metros de longitud en el que se aprecia un aprovechamiento del suelo natural de pizarra. Si bien este fragmento de calzada no parece responder a las características constructivas romanas, sí puede considerarse una reconstrucción medieval o moderna de la vía de aquella época, realizada quizás por los propios ganaderos trashumantes.

La pequeña aldea de Villarreal de San Carlos, vinculada administrativamente al término municipal de Serradilla, fue fundada por Carlos III en 1781. Seis años después de su fundación, Villarreal de San Carlos contaba con 6 vecinos población que fue aumentando paulatinamente hasta 1960 fecha a partir de la cual fue despoblándose. En 1979, fecha de la declaración del Parque Natural de Monfragüe Villarreal era un pueblo en ruinas a punto de desaparecer. Gracias a la existencia del Parque Natural, hoy Nacional, este pequeño pueblo ha ido reconstruyéndose y hoy alberga gran parte de las instalaciones de uso público para el turismo que visita el Parque.

Calles enrolladas con poyos de losas de piedra en las puertas, fuentes, hornos, tapias, chozos..., son parte de su arquitectura tradicional. No se trata de un patrimonio arquitectónico "mayor", evocador del poder y esplendor de nobles, obispos o gestas militares. Es la arquitectura del pueblo llano la que cuenta la historia real de la gente que ha vivido y trabajado en estas tierras desde tiempos remotos.

Villarreal ofrece un paseo interesante para descubrir su arquitectura tradicional. La vivienda tradicional se levanta con medios muy modestos, a base de materiales de la tierra, principalmente pizarra o cuarcita, barro y madera. En la calle principal aún quedan casas procedentes de la fundación del pueblo. Otras son reconstrucciones, respetándose las formas externas y adaptándolas en el interior a sus necesidades actuales.

La historia de Villarreal está ligada al paso de la ganadería trashumante por la Cañada Real Trujillana. De hecho, el pueblo mismo se asienta sobre un descansadero de ganado, el Descansadero del Lugar Nuevo, de 9,4 hectáreas de superficie y que se encuentra clasificado y protegido legalmente

Los siguientes 3,3 kilómetros de la Cañada Real Trujillana discurren por la finca "Lugar Nuevo" propiedad del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino hasta llegar al Puerto de la Serrana. Las formaciones vegetales en torno a este tramo de la cañada se encuentran notablemente deterioradas fruto de la errónea política forestal de los años 70 que supuso la eliminación de la vegetación autóctona y su sustitución por especies de interés maderero de rápido crecimiento eucaliptos (*Eucalyptus camaldulensis* y *E. Globulus*).

Afortunadamente desde 1990 se desarrollan costosos proyectos de erradicación de estas especies alóctonas y de recuperación del terreno mediante plantaciones de especies autóctonas, habiéndose recuperado hasta la fecha un total de 1.100 hectáreas de las 3000 inicialmente afectadas.

Desde el Puerto de la Serrana, a 525 metros de altitud la Cañada Real Trujillana recorre su tramo final de 9,5 kilómetros, entrando ya en el término municipal de Malpartida de Plasencia hasta llegar al poblado ferroviario de Monfragüe donde conecta con el Cordel del Valle. En este tramo, cuyos últimos kilómetros discurren nuevamente en paralelo a la carretera comarcal EX-208 recupera el paisaje típico de dehesa que acompaña gran parte del recorrido.

- **8.- Cordel del Valle**

Este cordel se inicia en la estación ferroviaria de Monfragüe y discurre a largo de 58 kilómetros hasta la localidad de Puerto Castilla, provincia de Ávila, atravesando el Valle del Jerte. Los 15,5 kilómetros del cordel incluidos en el Bien, discurren íntegramente por el término municipal de Malpartida de Plasencia iniciándose en la estación de ferrocarril de Monfragüe, y finalizando a las puertas del núcleo urbano de Malpartida de Plasencia, en el punto de conexión con la Cañada Real de San Polo.

Si bien el inicio de su recorrido se produce en un enclave muy artificial debido a la existencia de edificaciones e infraestructuras ferroviarias, se encuentra aquí el poblado ferroviario de Monfragüe

que con un estado de conservación bueno, posee un legado histórico patrimonial que constituye un magnífico ejemplo de asentamiento humano ligado a uno de los procesos económicos más relevantes de la Revolución Industrial: el Ferrocarril. La construcción de sus 26 edificios se inició poco después de la inauguración, en abril de 1896, de la línea entre Malpartida de Plasencia y Astorga. Este poblado, por el conjunto de edificios que se conservan en él, constituye un ejemplo de la evolución de la vivienda y el alojamiento ferroviario desde finales del siglo XIX hasta la década de los setenta del siglo XX.

Las tipologías arquitectónicas, tanto de las viviendas como de los edificios colectivos existentes, constituyen un conjunto de gran valor patrimonial, integrado en el contexto geográfico, cultural, social y económico, donde es posible implantar nuevos usos en relación con los recursos culturales y naturales de la zona. En tal perspectiva, el poblado puede contribuir a la concepción del patrimonio industrial como factor de desarrollo, haciendo efectivo su papel como dinamizador económico, especialmente con el turismo cultural.

En base a ello, la Dirección General de Bellas Artes y Bienes Culturales del Ministerio de Cultura promovió la incoación del expediente de declaración del poblado ferroviario como Bien de Interés Cultural mediante la Resolución de 7 de julio de 2004 (2004), y en la actualidad se encuentra elaborado un Plan Director por parte de la Fundación de los Ferrocarriles que incluye un proyecto de explotación Turística, al cual está dando seguimiento la Consejería del Cultura y Turismo de la Junta de Extremadura.

Volviendo a la vía pecuaria, ésta recorre diferentes fincas privadas de dehesas más o menos densas y en buen estado de conservación hasta que atraviesa la autovía EX-A1, punto a partir del cual discurre entre parcelas desarboladas de reducida superficie y dedicadas principalmente al pastoreo. El último tramo de 1km discurre paralelamente a la carretera comarcal EX-108 hasta el cruce con las vías pecuarias de San Polo y Navalmoral.

- **9.- Cañada Real de San Polo**

Esta vía pecuaria, de 20 kilómetros de longitud inicia su recorrido junto al núcleo urbano de Malpartida de Plasencia, en el entronque con el cordel del Valle y finaliza en el término municipal de Cabezaabellosa.

En el territorio del Bien, se ha incluido un total de 9 kilómetros de esta cañada, que parten del núcleo urbano de Malpartida de Plasencia y finalizan en el Puente de San Lázaro, en el extremo oeste de la Muralla del Casco Histórico de Plasencia y que cruza el río Jerte.

De estos 9 kilómetros, 5,5 kilómetros se encuentran en el término municipal de Malpartida de Plasencia, atravesando 2 de ellos su núcleo urbano. Los siguientes 2,7 kilómetros discurren paralelos a la carretera que une Malpartida de Plasencia con Plasencia sin que esta ocupe toda su anchura, de forma que deja a ambos lados terrenos pertenecientes a la vía pecuaria. A ambos lados de la vía se encuentran fincas de dehesa repobladas con alcornoques (*Quercus suber*) y abundante matorral de retamas (*Retama sphaerocarpa*), dedicadas al pastoreo del ganado y la saca de corcho.

A partir de este punto la vía pecuaria entra en el término municipal de Plasencia, en el que sufre algunas interrupciones en su trazado y se encuentra asfaltada en los 1,7 kilómetros por los que atraviesa el polígono industrial hasta llegar al río Jerte.

Las vías pecuarias incluidas como parte del Bien Plasencia-Monfragüe-Trujillo: Paisaje Mediterráneo son de especial importancia como elemento articulador del paisaje del territorio y facilitadoras del mantenimiento de la trama rural entre los elementos del Bien. Se trata de un conjunto de cañadas y cordeles que ya desde el siglo XIII se mantiene física y funcionalmente vivo como vehículo de migraciones ganaderas entre las dehesas cacereñas y los puertos de montaña de la Sierra de Gredos. Su conservación y rehabilitación en los tramos que presenten dificultades, es una necesidad imperiosa y constituyen en sí misma un objetivo del plan de gestión del Bien.

3.- Medios para la aplicación de medidas de protección de las Vías Pecuarias del Bien.

La Ley 3/1995, de 23 de marzo, de Vías Pecuarias Ley establece el régimen jurídico de las vías pecuarias y les otorga un papel innovador al considerarlas como auténticos "corredores ecológicos" esenciales para la migración, la distribución geográfica y el intercambio genético de las especies de flora y fauna. Y por constituir un instrumento favorecedor del contacto del hombre con la naturaleza y de ordenación del entorno medioambiental.

De acuerdo con esta Ley, las vías pecuarias son bienes de dominio público de las Comunidades Autónomas (Artículo 2) en consecuencia inalienables, imprescriptibles e inembargables; y su gestión y administración corresponde a éstas en sus respectivos territorios (Artículo 5) estando encargadas las autonomías de su investigación, clasificación, deslinde, amojonamiento, desafectación o modificaciones del trazado.

En este sentido, el Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, en colaboración con las Comunidades Autónomas, ha implementado un Programa de actuaciones para la ejecución de proyectos de clasificación, deslinde, amojonamiento y señalización de vías pecuarias de la Red Nacional, mediante la suscripción de los oportunos convenios específicos de colaboración.

Para el caso de la Comunidad Autónoma de Extremadura es la Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural la encargada de la correcta gestión, administración y protección de las vías pecuarias, concretamente a través del **Decreto 49/2000, de 8 de marzo, por el que se establece el Reglamento de Vías Pecuarias de la Comunidad Autónoma de Extremadura**, que regula los mecanismos de Investigación de los terrenos que puedan formar parte del dominio público de las vías pecuarias, así como la clasificación, deslinde, amojonamiento y recuperación

A continuación se incluye una tabla que recoge las vías pecuarias incluidas en el Bien, así como los instrumentos legales existentes para la aplicación de su protección a través de la Ley 3/1995 y el Reglamento de Vías Pecuarias de la Comunidad Autónoma de Extremadura.

Nombre de la Vía Pecuaria	Instrumento legal de Clasificación	Instrumento legal de Deslinde	Instrumento legal de Amojonamiento
Cañada Real del Puerto de Miravete	Orden Ministerial de 26 de marzo de 1928 publicado en el B.O.P. de fecha 11 de octubre de 1928.	ORDEN de 20/11/ 2002, por la que se aprueba el deslinde de la Cañada Real del Puerto de Miravete. Término Municipal de Trujillo.(DOE nº 140 de 3/12/2002)	RESOLUCIÓN de 7/11/2005 por la que se aprueba el amojonamiento de la vía pecuaria denominada "Cañada Real del Puerto de Miravete y el descansadero de San Lázaro", tramo: todo su recorrido por el término municipal de Trujillo. (DOE nº 137. 26/11/2005)
Cordel de Aldea del Obispo.	Orden Ministerial de 26 de marzo de 1928.	ORDEN de 25 /11/ 2003, por la que se aprueba el deslinde del Cordel de Aldea del Obispo en todo su recorrido. Término municipal de Trujillo. (DOE nº 151. 30/12/2003)	RESOLUCIÓN de 6/11/2006, por la que se aprueba el amojonamiento de la vía pecuaria denominada "Cordel de Aldea del Obispo", tramo: todo su recorrido por el término municipal de Trujillo. (DOE nº 136. 21/11/2006) RESOLUCIÓN de 22/11/2006 por la que se aprueba el amojonamiento de la vía pecuaria denominada "Cordel de Aldea del Obispo", tramo: todo su recorrido por el término municipal de Aldea del Obispo. (DOE nº 14. 12/12/2006)
Cordel del Puente de la Lavadera	Orden Ministerial de 26 de marzo de 1928.	ORDEN de 18 /10/ 2000, por la que se aprueba el deslinde del Cordel del Puente de la Lavadera, tramo: Río Magasca al Puente de la Lavadera. Término municipal de Trujillo. (DOE nº 122. 21/10/2000)	RESOLUCIÓN de 6/11/2006 por la que se aprueba el amojonamiento de la vía pecuaria denominada "Cordel del Puente de la Lavadera", tramo: todo su recorrido por el término municipal de Aldea del Obispo.(DOE nº 136. 21/11/2006)
Cañada de la Puente Mocha.	Orden Ministerial de 26 de marzo de 1928.	ORDEN de 18 /10/ 2000, por la que se aprueba el deslinde de la Cañada de la Puente Mocha, tramo comprendido entre el río Magasca a la Cañada Real de Puerto el Pico, término municipal de Trujillo. (DOE nº 122. 21/10/2000)	RESOLUCIÓN de 7/11/2005, por la que se aprueba el amojonamiento de la vía pecuaria denominada "Cañada Real de Puente Mocha", tramo: todo su recorrido por el término municipal de Trujillo. (DOE nº137. 26/11/2005)

Tabla: Medios para la protección de las vías pecuarias del Bien en base a la normativa estatal y regional.

Fuente Consorcio Plasencia, Trujillo, Parque Nacional de Monfragüe y Biodiversidad Territorial

Nombre de la Vía Pecuaría	Instrumento legal de Clasificación	Instrumento legal de Deslinde	Instrumento legal de Amojonamiento
Cañada Real del Puente de la Barquilla.	<p>Orden Ministerial de 26 de marzo de 1928.</p> <p>Orden Ministerial de 27 de noviembre de 1965 (B.O.E., de 17 de diciembre de 1965).</p>	<p>ORDEN de 25 /11/ 2003, por la que se aprueba el deslinde de la Cañada Real del Puente de la Barquilla. Término municipal de Trujillo. (DOE nº 151 30 Diciembre 2003)</p> <p>ORDEN de 27 /11/ 2003, por la que se aprueba el deslinde de la Cañada Real del Puente de la Barquilla. Tramo: En todo su recorrido. Término municipal de Jaraicejo. (DOE nº 149. 23/12/2003)</p>	<p>RESOLUCIÓN de 6 /11/2006 por la que se aprueba el amojonamiento de la vía pecuaría denominada "Cañada Real del Puente de la Barquilla", tramo: todo su recorrido por el término municipal de Trujillo. (DOE nº 136. 21/11/2006)</p> <p>RESOLUCIÓN de 6/11/2006 por la que se aprueba el amojonamiento de la vía pecuaría denominada "Cañada Real del Puente de la Barquilla", tramo: todo su recorrido por el término municipal de Jaraicejo. (DOE nº 136. 21/11/2006)</p>
Cañada Real Trujillana	<p>Orden Ministerial de 28 de febrero de 1952 (B.O.E., de 12 de marzo de 1952).</p> <p>Orden Ministerial de 26 de marzo de 1952, B.O.E. de 30 de marzo de 1952.</p> <p>Orden Ministerial de 24 de mayo de 1960 (B.O.E., de 9 de junio de 1960).</p>	<p>ORDEN de 1 /12/ 2003, por la que se aprueba el deslinde de la Cañada Real Trujillana. Tramo: En todo su recorrido. Término municipal de Torrejón el Rubio. (DOE nº 149. 23/12/2000)</p> <p>ORDEN de 28 /11/ 2003, por la que se aprueba el deslinde de la Cañada Trujillana. Tramo: En todo su recorrido. Término municipal de Serradilla. (DOE nº 151. 30/12/2003)</p> <p>ORDEN de 27 /11/ 2003, por la que se aprueba el deslinde de la Cañada Real Trujillana. Términos municipales de Malpartida de Plasencia y Serradilla. Tramo: Divisoria de ambos términos. (DOE nº 149 de 23/12/2003)</p> <p>ORDEN de 27 /11/ 2003, por la que se aprueba el deslinde de la Cañada Real Trujillana. Tramo: En todo su recorrido. Término municipal de Malpartida de Plasencia. (DOE nº 149 de 23/12/2003)</p>	<p>RESOLUCIÓN de 22 /11/2006 por la que se aprueba el amojonamiento de la vía pecuaría denominada "Cañada Real Trujillana", tramo: desde el límite del término municipal de Jaraicejo hasta el entronque con el "Cordel Suplente" y desde el final del "Cordel Suplente" hasta el puente del Francés en el término municipal de Torrejón el Rubio. (DOE nº 141. 2/12/2006)</p> <p>RESOLUCIÓN de 6 /11/2006 por la que se aprueba el amojonamiento de la vía pecuaría denominada "Cañada Real Trujillana y Descansadero del Lugar Nuevo", tramo: todo su recorrido por el término municipal de Serradilla. (DOE nº 136. 21/11/2006)</p> <p>RESOLUCIÓN de 6 /11/2006, por la que se aprueba el amojonamiento de la vía pecuaría denominada "Cañada Real Trujillana", tramo: divisoria de los términos municipales de Malpartida de Plasencia y Serradilla. (DOE nº 136. 21/11/2006)</p> <p>RESOLUCIÓN de 22 /11/2006 por la que se aprueba el amojonamiento de la vía pecuaría denominada "Cañada Real Trujillana", tramo: todo su recorrido por el término municipal de Malpartida de Plasencia. (DOE nº 141. 2/12/2006)</p>

Tabla: Medios para la protección de las vías pecuarias del Bien en base a la normativa estatal y regional

Fuente Consorcio Plasencia, Trujillo, Parque Nacional de Monfragüe y Biodiversidad Territorial

Nombre de la Vía Pecuaria	Instrumento legal de Clasificación	Instrumento legal de Deslinde	Instrumento legal de Amojonamiento
Cordel Suplente de la Cañada Real Trujillana	Orden Ministerial de 28 de febrero de 1952, quedando reflejada en el B.O.E. de 12 de marzo de 1952.	ORDEN de 28 /11/ 2003, por la que se aprueba el deslinde del Cordel Suplente. Tramo: En todo su recorrido. Término municipal de Torrejón el Rubio. (DOE nº 151. 30 /12/2003)	RESOLUCIÓN de 6 /11/2006 por la que se aprueba el amojonamiento de la vía pecuaria denominada "Cordel Suplente", tramo: todo su recorrido por el término municipal de Torrejón el Rubio. (DOE nº 136. 21/11/2006)
Cordel del Valle	Orden Ministerial de 24 de mayo de 1960 (B.O.E., de 9 de junio de 1960).	ORDEN de 27 /11/ 2003, por la que se aprueba el deslinde del Cordel del Valle. Tramo: En todo su recorrido. Término municipal de Malpartida de Plasencia. (DOE nº 149. 23/12/2003)	
Cañada Real de San Polo	Orden Ministerial de 24 de mayo de 1960 (B.O.E., de 9 de junio de 1960).	ORDEN de 27 /11/ 2003, por la que se aprueba el deslinde de la Cañada Real de San Polo. Tramo: En todo su recorrido. Término municipal de Malpartida de Plasencia. (DOE nº 149. 23/12/2003)	
Descansadero de Lugar Nuevo (Villarreal de San Carlos – Serradilla)	Orden Ministerial de fecha 20 de marzo de 1952	ORDEN de 12 /12/ 2001, por la que se aprueba el deslinde del Descansadero del Lugar Nuevo. Tramo: Completa. Término municipal de Serradilla. (DOE nº 149. 20/12/2001)	

*Tabla: Medios para la protección de las vías pecuarias del Bien en base a la normativa estatal y regional.
 Fuente Consorcio Plasencia, Trujillo, Parque Nacional de Monfragüe y Biodiversidad Territorial*

4.- Estado conservación de las vías pecuarias del Bien.

Uno de los elementos más singulares del Bien propuesto en esta Candidatura, son las Vías Pecuarias que, atravesando la Reserva de Biosfera y el Parque Nacional de Monfragüe, comunican los Conjuntos Históricos de Trujillo y Plasencia. Con sus 126 kilómetros de longitud y su ancho de 70 metros (en el caso de las cañadas reales) ó 37,5 metros (en el caso de los cordeles), aportan 602 hectáreas a la superficie del Bien.

Todas las cañadas y cordeles del Bien, están **clasificadas** (*acto administrativo por el cual se declara la existencia de las vías pecuarias de un término municipal y se establecen su anchuras*) a través de diferentes Órdenes Ministeriales promulgadas por el Estado español entre los años 1928 y 1960.

La práctica totalidad se encuentran además **deslindadas** (*procedimiento administrativo por el cual se disponen los límites de la vía pecuaria dando como resultado la consideración de la vía pecuaria deslindada como un bien de titularidad pública*). El deslinde se realizó a través de Órdenes del gobierno regional de la Junta de Extremadura entre los años 2000 y 2003 y va acompañado de la elaboración de una cartografía digital que define los límites de cada vía pecuaria sobre el terreno. Esta cartografía forma parte del Sistema de Información Geográfica de las Vías Pecuarias de Extremadura, del cual se han extraído los mapas incluidos en el Capítulo 1 de este Formulario de Propuesta de Inscripción. Estos archivos cartográficos, permiten por ejemplo que la Gerencia del Catastro considere en su base de datos estos deslindes de forma que las líneas de base de las Vías Pecuarias queden reflejadas en las certificaciones para la compra-venta de terrenos.

Finalmente, casi todas las Vías Pecuarias (salvo el Cordel del Valle y la Cañada Real de San Polo) han sido **amojonadas**, es decir, que sus límites se han marcado físicamente sobre el terreno a través de "mojones" o hitos de piedra y cartelería.

Estos trabajos han permitido que en la actualidad, las Vías Pecuarias del Bien gocen de un importante estatus de protección que ha facilitado la puesta en marcha de numerosas acciones para su recuperación y puesta en valor, es decir para la eliminación de intrusiones y el desarrollo de acciones de mejora en tramos de interés tales como la construcción de refugios ganaderos, corrales y embarcaderos, trabajos de limpieza de matorral y de acondicionamiento del tránsito ganadero, conservación de infraestructuras, etc.

5.- Factores que afectan a las Vías pecuarias del Bien.

Tal y como se ha comentado en la sección anterior, el conjunto de vías pecuarias del Bien goza de un importante corpus jurídico que le confiere una protección legal, lo que hace que su estado de conservación sea muy bueno, con un grado de intrusión mínimo y continuidad en casi todo su trazado. Sin embargo, esto no quiere decir que estos caminos ganaderos estén exentos de amenazas. La mayor de todas ellas, sin lugar a dudas, es la disminución progresiva del tránsito ganadero o trashumancia. Sin embargo, hoy por hoy, la práctica de la trashumancia no es entendida como se entendía siglos atrás. Más bien en el territorio del Bien se da otro fenómeno cercano a la trashumancia llamado trasterminancia. Se trata de pastoreo discontinuo, para el aprovechamiento de pastos, basado en diferencias orográficas y climáticas entre comarcas cercanas de diferente microclima. Esto es, entre las dehesas de la perillanura cacereña en el entorno de Trujillo y los pastos de verano de extremo occidental de la Sierra de Gredos, en la cabecera del río Jerte, ya en la provincia de Ávila, donde el ganado puede disfrutar de pastos frescos durante los meses estivales.

Aunque las vías pecuarias del Bien son utilizadas por rebaños de ganado de vacas y ovejas, no es menos cierto que los rebaños de ovino han ido disminuyendo en número con el paso de los años. Este hecho, es debido, entre otras, a la escasa rentabilidad de las explotaciones de corderos, que ha provocado que numerosas explotaciones de ovino se hayan reconvertido al vacuno de carne, que exige menos mano de obra y no requiere la presencia constante del pastor. Resulta obvio que la realización de trashumancia con rebaños de vacas conlleva una mayor dificultad que en el caso de los rebaños de ovejas.

Los ganaderos trashumantes de ovino y vacuno, encuentran además otros factores de amenaza, como son:

- **El envejecimiento de la población.** La mayor parte de los ganaderos que hace años realizaban trashumancia tiene una edad superior a los 40-50 años, lo que supone un freno de la actividad. Por otro lado, no existe un relevo generacional de jóvenes pastores, lo cual es especialmente grave teniendo en cuenta que el pastoreo es una de las actividades profesionales que tradicionalmente se ha caracterizado por ser transmitida de generación en generación ya que se trata de un trabajo que tiene mucho de aprendido por medio de la práctica y a través de la transmisión oral de conocimientos. Existe un sentimiento generalizado de los pastores en cuanto a no motivar ni promover que sus hijos e hijas continúen con su profesión, como consecuencia de la dureza de las condiciones laborales, la falta de tiempo libre y, en definitiva, de las dificultades de esta tarea.
- **El problema sanitario.** Además de la aparición de brotes puntuales de ciertas enfermedades, que impide la realización de la trashumancia, las exigencias de la Administración pública en materia de sanidad animal hace que el ganado sea sometido mensualmente a controles sanitarios para la detección de enfermedades como la tuberculosis, la brucelosis o la lengua azul. Si bien el coste de estos controles sanitarios corre a cuenta de la Administración regional, si se detectan reses infectadas, estas deben ser enviadas a matadero. El movimiento del ganado implica un mayor riesgo de contagio, por lo que los ganaderos trashumantes se ven obligados con mayor asiduidad al envío de reses al matadero, donde obtienen menor rendimiento económico por sus reses.
- **Los costes económicos.** El movimiento del ganado exige la obtención de una "guía ganadera": un documento sanitario que, con carácter obligatorio, debe acompañar a los animales en sus traslados. La obtención de esta guía supone el pago de aproximadamente un euro por cada cabeza de ganado. En rebaños de 150-200 cabezas supone un desembolso importante para el pastor cada vez que desplaza su rebaño que se suma a otros costes económicos (sanitarios, de alojamiento y manutención, etc.). Sería necesario eliminar estas tasas como un aliciente para la práctica de la trasterminancia, reconociendo así el

valioso patrimonio natural y cultural de enorme magnitud y singularidad, que supone la actividad trashumante.

- **Otra problemática variada.** Aunque las intrusiones o apropiaciones indebidas (que complican los recorridos), el esquilmo de hierbas (los abusos de los ganaderos estantes que pastan todo el año en las vías pecuarias), los obstáculos del tránsito viario de las carreteras (A-58, EX-208; EX-A1, etc que pueden generar barreras infranqueables para los rebaños.) están controladas en las vías pecuarias del Bien, su supervisión y seguimiento debe ser una constante.
- **Degradación de infraestructuras complementarias.** Aunque en los últimos años la Junta de Extremadura ha realizado una notable labor para el desarrollo de acciones de tales como la conservación y restauración de infraestructuras ganaderas: como la construcción de refugios ganaderos, descansaderos, embarcaderos, etcétera, todavía son numerosos los elementos del patrimonio asociado a las vías pecuarias (abrevaderos, descansaderos, puentes, majadas y chozos) que necesitan ser restaurados y acondicionados para potenciar y promover la práctica trashumante.
- **Etología del ganado.** Comentábamos anteriormente que la actividad pastoril trashumante se transmite de generación en generación y tiene mucho de aprendido por medio de la práctica. Esto mismo pasa con el ganado. La gestión ganadera conlleva que año tras año, se vayan retirando de los rebaños aquellos ejemplares más viejos. Por ello, si el recorrido trashumante no se realiza con periodicidad como consecuencia de todos los factores antes mencionados, estaremos disminuyendo el número de reses adultas que retienen la experiencia de la trashumancia, para que de esta forma puedan transmitirla a los jóvenes terneros que siguen a sus madres durante sus desplazamientos.

Título: Biodiversidad y Vías Pecuarias

Ponente: Ignacio Torres Ruíz-Huerta

Institución: Director del Departamento de Estudios y Proyectos de la Fundación Biodiversidad

1. La Fundación Biodiversidad ¿Quiénes somos?

La Fundación Biodiversidad es una fundación pública del Gobierno de España, dependiente del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino. Trabaja para preservar el Patrimonio Natural y la Biodiversidad, dirigiendo su empeño a la generación de empleo, riqueza y bienestar en el conjunto de la sociedad, con especial atención al medio rural.

Para ello, la Fundación colabora con entidades e instituciones que conforman una amplia red en la que participa el sector público, la sociedad civil y el tejido empresarial. En el desempeño de su misión, desarrolla o colabora en más de 250 proyectos anuales que contribuyen a los objetivos institucionales establecidos en sus cinco líneas estratégicas de actuación:

1. Conservación y uso sostenible del patrimonio natural y de la biodiversidad.
2. Desarrollo sostenible del medio rural.
3. Lucha contra el cambio climático.
4. Conservación del medio marino.
5. Cooperación internacional al desarrollo sostenible.

Estos proyectos han contribuido a mejorar el estado de conservación de más de 100 espacios naturales y de 60 especies de flora y fauna, así como a reducir el impacto ambiental del sector productivo, proporcionando formación ambiental a 220.000 profesionales e implicando a cerca de un millón y medio personas.

2. Biodiversidad y Vías Pecuarias

Las vías pecuarias son un instrumento de especial importancia para la conservación de la biodiversidad. Así lo entiende la Fundación Biodiversidad y así lo refleja con total claridad el Dr. José Luis Tellería, catedrático de Zoología de la Universidad Complutense de Madrid, que textualmente escribe "*las vías pecuarias, son un preciado instrumento para la conservación de un entorno más funcional y diverso*".

La relación entre la biodiversidad y las vías pecuarias se puede explicar en base a diferentes aspectos. En primer lugar, es de lógica mencionar que la trashumancia es el fenómeno de la migración de especies de ganado doméstico impulsado por la especie humana. En España, este movimiento de ganado se realiza mediante un sistema de caminos que reciben el nombre de vías pecuarias. Son muchas las especies que realizan una migración, más o menos larga, para alcanzar las áreas más óptimas para reproducirse o invernarse, como es el caso de muchas especies de aves, peces o de ciertas mariposas. En este sentido, el ser humano no es ajeno a esta respuesta viajera de las especies a la estacionalidad del medio, y ha sido capaz de trasladar al ganado sirviéndose de las vías pecuarias en busca de mejores condiciones. Es por tanto relevante señalar que las vías pecuarias son un elemento de conectividad, es decir, son itinerarios naturales que facilitan la conexión territorial y que sirven para vincular poblaciones de animales, tanto domésticas como silvestres, que han sido aisladas, habitualmente por elementos antrópicos, que han ocasionado la fragmentación de sus hábitats.

En este ámbito y para trabajar en la conectividad ecológica, la ley 42/2007 de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, en su artículo 20 sobre Corredores ecológicos y Áreas de montaña establece que: "*Las Administraciones Públicas preverán, en su planificación ambiental o en los Planes de Ordenación de los Recursos Naturales, mecanismos para lograr la conectividad ecológica del territorio, estableciendo o restableciendo corredores, en particular entre los espacios protegidos Red Natura 2000 y entre aquellos espacios naturales de singular relevancia para la biodiversidad. Para ello se otorgará un papel prioritario a los cursos fluviales, las vías pecuarias, las áreas de montaña y otros elementos del territorio, lineales y continuos, o que actúan como puntos de enlace, con independencia de que tengan la condición de espacios naturales protegidos.*"

En tercer lugar, las vías pecuarias constituyen un valioso foco de diversidad. Se debe tener en cuenta que el ganado trashumante es un vector que favorece la dispersión de muchas otras especies asociadas, tanto de flora, a través de las semillas transportadas por el ganado como de fauna,

disminuyendo la endogamia y favoreciendo la variabilidad genética. Las cañadas configuran un hábitat relativamente heterogéneo como consecuencia de su tradicional uso ganadero. Así, la conservación de estas vías fomenta la disponibilidad de hábitats en entornos habitualmente uniformes de cultivos extensivos o de bosques montanos. Por ejemplo, los pastos mantenidos por la trashumancia en zonas de alta montaña han favorecido la conservación de algunas especies amenazadas. No se puede olvidar, además, que mediante estas interacciones se generan diferentes nichos ecológicos, por ejemplo, los pastos se alternan con setos, árboles o muros de piedra, que pueden ser hábitat ideal de refugio o nidificación de diferentes especies.

Además de las mencionadas funcionalidades como corredores o como focos de biodiversidad, las cañadas, las veredas, los cordeles, suponen una gran superficie de terreno donde la acción modificadora de la agricultura no ha actuado. Ni el arado, ni los plaguicidas, ni los pesticidas u otros elementos han sido utilizados y por tanto son áreas de reserva menos intervenidas que su entorno. Se puede afirmar, que la trashumancia es una actividad respetuosa con la naturaleza, aprovecha sus ciclos, los recursos pastables de distintos territorios y además, contribuye muy positivamente a la prevención de incendios, con todo lo que implica a efectos de conservación de la biodiversidad.

Es importante asimismo mencionar que, aunque no están en principio diseñadas ni su objetivo prioritario es la divulgación ambiental, las vías pecuarias pueden servir como puente de acceso a la naturaleza, y en definitiva a mejorar el conocimiento que tenemos de nuestro entorno no urbano. Y este conocimiento, en cualquier caso, tiene un evidente reflejo en el comportamiento de la sociedad en aras a la valoración y por ende conservación del patrimonio natural.

En este marco, las vías pecuarias además de puestos de trabajos directamente relacionados con la trashumancia, como los de pastores o ganaderos, pueden albergar actividades económicas alternativas. Las más famosas vías están siendo foco de atracción turística y sirven como rutas de senderismo, de cicloturismo, de hípica, como áreas recreativas cercanas y accesibles a las ciudades, y en general como motores de turismo y por tanto de desarrollo sostenible del medio rural, que en definitiva está intrínsecamente ligado a la biodiversidad, incluyendo la biodiversidad social y cultural española.

3. Algunos proyectos sobre vías pecuarias que impulsa la Fundación Biodiversidad

Desde hace años, la Fundación Biodiversidad ha dedicado importantes esfuerzos y apoyo económico a numerosas entidades para la realización de proyectos relacionados con las vías pecuarias. A continuación se señalan algunos de ellos:

Centro de documentación e información de vías pecuarias



Entidades: Junta de Extremadura y Ayuntamiento de Malpartida de Cáceres.

Lugar de actuación: Malpartida de Cáceres.

Objetivo: Divulgar los valores patrimoniales y naturales de las vías pecuarias.

Actuaciones: Rehabilitación de la Casa-Palacio de los Mayorazgo para su uso como centro de documentación. En él se ha reunido toda la información histórica, cartográfica y bibliográfica de interés sobre vías pecuarias.

Restauración ecológica participativa de la vía pecuaria "Cordel de Toros"



Entidad: Ayuntamiento de Manzanares El Real.

Lugar de actuación: Manzanares El Real (Madrid).

Objetivo: Restaurar una vía pecuaria para mejorar el paisaje urbano y restablecer su funcionalidad ecológica.

Actuaciones: Recuperación del "Cordel de Toros" a través de la implicación de los ciudadanos en el proceso de diseño y conservación de la vía. Instalación de equipamiento interpretativo y de uso público.

Centro de actividades de la trashumancia



Entidad: Ayuntamiento de Brieva de Cameros.

Lugar de actuación: Brieva de Cameros (La Rioja).

Objetivos: Dar a conocer la trashumancia en la sierra riojana y promover el desarrollo social y turístico de la comarca alto Najerilla.

Actuaciones: Rehabilitación de un antiguo rancho de esquileo para su uso como centro cultural de acogida a visitantes y de exposición permanente.

Más información:

www.ranchoesquileo.org



Somos dehesa



Entidad: Junta de Extremadura.

Lugar de actuación: Cáceres y Badajoz.

Objetivos: Potenciar al ganado bravo como factor generador de riqueza en el medio rural.

Actuaciones: Entre otras, rehabilitación de elementos tradicionales de las vías pecuarias: descansadero de la Cañada Real Mesteña en Barcarrota, fuente-abrevadero de la Cañada Real de Merinas en Navas del Madroño y descansadero-abrevadero de la Vereda de Belén en Puebla de Sancho Pérez.

Más información: www.rurex.es/somosdehesa

Huellas trashumantes, trashumancia en España



Entidad: Domingo Moreno Producciones Cinematográficas.

Lugar de actuación: Nacional.

Objetivos: Mostrar el presente de uno de los fenómenos naturales, económicos y culturales más importantes de la historia de España, la trashumancia.

Actuaciones: Rodar una serie documental que contribuya a la conservación de las vías pecuarias y a la declaración de la Red Nacional de Vías Pecuarias como itinerario Patrimonio Cultural Europeo por el Consejo de Europa.

Título: Trashumancia y Conservación de Ecosistemas

Ponente: Jesús Garzón Heydt

Institución: Presidente de la Asociación Concejo de la Mesta

“La protección de la diversidad biológica en España es una prioridad no solo europea sino mundial”

Margot Wallström (2002)

Comisaria Europea de Medio Ambiente

Las Naciones Unidas han declarado **2010 Año Mundial de la Biodiversidad**, considerando que es **“esencial para nuestro planeta, para la Humanidad y para la supervivencia e integridad cultural de las personas”**. La Unión Europea, en su **IV Programa de Medio Ambiente**, estableció también como objetivo prioritario **“detener la pérdida de la biodiversidad en Europa para 2010”**, aunque ha tenido que reconocer su incapacidad para lograr este objetivo **“si no se mantienen los procesos evolutivos de los ecosistemas, garantizando la conectividad entre ellos, especialmente los que constituyen la Red Europea Natura 2000.”**

España tiene una importancia extraordinaria para la conservación de la biodiversidad, tanto a nivel europeo como mundial. Aún sin considerar la gran riqueza biológica de los mares y océanos litorales, todavía insuficientemente valorada, en nuestro territorio están representadas cuatro de las siete regiones biogeográficas existentes en la Unión Europea, **alpina, atlántica, macaronésica y mediterránea**, esta última con la mayor superficie continua de todo el planeta. Se conservan aquí más del 50% de los hábitat cuya protección es prioritaria en Europa, con **más de 80.000 taxones distintos, que son en muchos casos endemismos únicos en el mundo o poblaciones relictas de especies amenazadas, fundamentales para garantizar su supervivencia a nivel global.**

El 80% de todas las plantas vasculares europeas están presentes en nuestro territorio, con unas 9.000 especies de las que más de 1.500 son endémicas. Se han descrito además unas 20.000 especies de hongos, 2.000 de líquenes y 1.000 de musgos, 70.000 de animales invertebrados y unas 800 de vertebrados terrestres. A ello hay que añadir la importancia de España, desde octubre hasta marzo, como **refugio invernal para unos 500 millones de aves procedentes de otros países europeos. En otoño y primavera es también un área de paso fundamental para otros 1.000 millones de aves durante sus migraciones intercontinentales.** Todo ello representa un gran privilegio y un sinfín de oportunidades para nuestro país, pero también una enorme responsabilidad, pues estamos obligados a garantizar su adecuada conservación.

La existencia de tan excepcional diversidad biológica en un espacio geográfico tan reducido como nuestra península ha requerido de procesos dinámicos a lo largo de un período muy dilatado de tiempo, para que las distintas especies fuesen seleccionadas y distribuidas por los parajes idóneos de nuestro territorio. Y el principal factor que, junto con el clima y la orografía, ha caracterizado nuestros ecosistemas durante al menos los últimos veinte millones de años, ha sido la **acción intensa y continuada de los grandes herbívoros gregarios**. Ramoneando los árboles y arbustos, pastando las hierbas, hollando la tierra hasta incorporar al suelo la materia orgánica, las semillas y el estiércol, sus manadas contribuyeron a crear, día tras día y milenio tras milenio, los paisajes y biotopos que ahora conocemos. Esta actividad de los herbívoros fue generalizada en amplísimas extensiones de Eurasia pero la gran singularidad de nuestro país, **además de haber sido un refugio climático fundamental para numerosas especies durante las glaciaciones, es haber sabido luego conservar hasta nuestros días las grandes migraciones estacionales de los herbívoros gracias a la trashumancia.**

La trascendencia ecológica que ha tenido y tiene la trashumancia tradicional de nuestras razas autóctonas de ganado, caminando dos veces cada año entre los valles y las montañas por cañadas, cordeles y veredas, nunca ha sido valorada suficientemente, a pesar de su extraordinaria importancia histórica, cultural y social. Entre finales de abril y mediados de mayo suele generalizarse en la mitad sur de España la prolongada sequía estival, típica de nuestro clima mediterráneo. Granan entonces las semillas del pastizal y se produce la resiembra de las plantas anuales, mientras crecen también en esta época, protegidas por la hierba, las encinas y alcornoques de las bellotas que germinaron en noviembre y diciembre, pero cuya parte aérea no comienza a desarrollarse hasta mediada la primavera.

Para la mayoría de las especies faunísticas, los meses de mayo y de junio constituyen una época crucial para culminar sus procesos reproductivos, tanto para los invertebrados, caracoles, arañas, hormigas, mariposas, escarabajos, saltamontes... como para los pequeños y grandes vertebrados. Se

afanan por completar su metamorfosis las larvas de sapos y ranas, tritones y salamandras, en una dramática carrera contra el tiempo para terminar su desarrollo antes de que el ganado se beba o el calor evapore en pocos días el agua de charcas y arroyos. Lagartijas, lagartos y culebras cazan entre la vegetación, progresivamente más seca, donde también buscan cobertura las crías de conejos y liebres. Las aves están en plena reproducción, con muchas especies anidando entre la hierba, como totovías, cogujadas y calandrias, codornices, perdices, sisones, avutardas y aguiluchos cenizos.

Hay que considerar que las diferencias climáticas entre la mayoría de nuestros grandes valles y los principales macizos montañosos suelen ser de cuatro a seis semanas. Es el tiempo que tarda en deshacerse la nieve y en florecer la vegetación de las cumbres, a mediados de junio, tras haberse secado los campos y las fuentes en el sur a principios o mediados de mayo. Lo mismo ocurre en otoño, pues las primeras nevadas en las montañas a mediados de octubre, suelen coincidir con las primeras lluvias en las dehesas, que no dispondrán de pastos hasta cinco o seis semanas más tarde. Por tanto, estos dos períodos de primavera y de otoño son los que aprovecha la trashumancia tradicional para sus desplazamientos por las cañadas y son fundamentales para la conservación de la biodiversidad y la regeneración de la hierba y del arbolado tanto en los valles como en las montañas.

Es fácil deducir la inmensa importancia que para la gran mayoría de estas especies representa la trashumancia. **Hasta principios del siglo XIX, unos cinco millones de cabezas de ganado, principalmente ovejas pero también numerosas cabras, vacas y caballerías, abandonaban las dehesas del sur a finales de abril o principios de mayo, para recorrer durante cuatro o cinco semanas las vías pecuarias hasta las montañas, donde permanecían hasta principios o mediados de octubre.** Por tanto, durante cinco o seis meses al año las dehesas, y durante unos ocho meses las montañas, muchos millones de hectáreas del norte y del sur, del este y oeste de nuestro país, quedaban prácticamente desiertas, permitiendo a la fauna y a la flora silvestres reproducirse y prosperar sin la presión de ganados, perros y pastores. Comarcas y regiones distantes entre sí cientos de kilómetros, pero con recursos pastables complementarios en las diferentes épocas del año, estaban relacionadas para ello por una extensa red de vías pecuarias que, a pesar de más de medio siglo de abandono, aún conserva 124.336 kilómetros de longitud y 421.018 hectáreas de superficie, bienes de dominio público que constituyen un patrimonio histórico, cultural y natural único en el mundo.

Sin embargo, a partir de finales del siglo XIX el transporte en tren hizo innecesarios los prolongados desplazamientos andando. Como los pastizales de montaña no se desarrollan hasta mediados o finales de junio, tras el desnieve de las cumbres, los rebaños debieron prolongar su estancia en el sur durante cuatro o cinco semanas más, hasta finales de la primavera. Esto ha supuesto una excesiva presión sobre los ecosistemas del sur, donde no han vuelto a crecer prácticamente nuevas encinas y alcornoques durante los últimos cien años, afectando a otras muchas especies y a la biodiversidad en general. Posteriormente, el bajo precio de piensos, forrajes y combustibles propició la permanencia del ganado durante todo el año en sus fincas de origen, lo que está provocando ya procesos erosivos muy graves. **En palabras de Gómez Sal: "Tanto en algunas dehesas de Extremadura como en determinados puertos se están manteniendo y apoyando por la política de subvenciones, cargas ganaderas imposibles, que deterioran de forma acusada la calidad de los pastos y destruyen y erosionan el suelo. El alimentar en las dehesas durante todo el año una elevada carga de ovejas suplementadas con pienso, es una práctica que puede destruir en un plazo breve los pastizales equilibrados y ricos en especies que acreditaban la fama de estos sistemas silvopastorales, y propiciar su degradación progresiva hacia herbazales nitrófilos de escaso interés".**

El pastoreo trashumante es imprescindible por tanto para conservar y mantener la funcionalidad de nuestros ecosistemas, conectando entre sí los principales espacios protegidos, incluidos actualmente en la **Red Natura 2000**, evitando el abandono de los valiosos pastizales de montaña y el sobrepastoreo de las dehesas, permitiendo la regeneración de su arbolado. **Ignorar estos condicionantes ambientales, como ha ocurrido durante el último siglo, implica una pérdida irreversible de la biodiversidad debido a la degradación de nuestros valiosos pastizales y arboledas, fomentados durante milenios de correcta gestión ganadera.** Ello está provocando también una creciente erosión de los suelos, con contaminación y falta de retención del agua en las laderas, la propagación de incendios forestales y la desaparición de puestos de trabajo tradicionales, cercenando las expectativas de desarrollo para amplísimas comarcas rurales de nuestro país, que van quedando progresivamente abandonadas, con desaparición de conocimientos tradicionales fundamentales para la adecuada gestión del territorio, que constituyen también un componente intangible, pero imprescindible, para la conservación de la biodiversidad.

Los minuciosos estudios llevados a cabo por investigadores de la Universidad Autónoma de Madrid han demostrado científicamente la extraordinaria importancia ecológica de la trashumancia tradicional para la conectividad de los ecosistemas españoles. Cada oveja consume diariamente unas 5.000 semillas, que serán dispersadas luego a decenas o cientos de kilómetros a lo largo de las vías pecuarias. **Durante un mes de trashumancia, recorrido habitual de unos 500 ó 600 kilómetros, un rebaño de mil ovejas ó una manada de cien vacas trasladan así más de 150 millones de semillas, de las que germinarán más del 30% al estar predigeridas, abonadas por su estiércol y enterradas por sus pezuñas.** Por tanto, el pastoreo trashumante ha contribuido así a la conservación de unos pastizales naturales que atesoran la mayor biodiversidad de hierbas conocidas en el mundo, con **más de 40 especies por cada metro cuadrado de terreno.**

En el contexto actual de cambio climático, los desplazamientos ganaderos a larga distancia por las vías pecuarias cobran especial interés para la conservación de nuestra biodiversidad, al incrementar enormemente las posibilidades de adaptación de las especies más amenazadas a las nuevas condiciones ambientales, lo que es imprescindible para evitar extinciones masivas a corto y medio plazo. Se estima que el 25% de las especies de la flora y de la fauna terrestre se extinguirán por este motivo durante las próximas décadas, y los principales factores de riesgo son precisamente la alteración y la fragmentación de sus ecosistemas, agravados por el actual proceso de desertificación debido al cambio climático, que afecta ya al 30% de nuestro territorio. **El aporte de fertilidad que proporcionan al terreno los ganados trashumantes es de gran importancia en este sentido pues permite evitar la erosión, incrementando la capacidad de los suelos para almacenar carbono y facilitar la infiltración y retención de agua en profundidad.** Cada 1.000 ovejas o 100 vacas distribuyen diariamente por el terreno de 3 a 5 toneladas de estiércol repleto de semillas, realizando también una importante función al incorporar al suelo con sus pezuñas la materia orgánica, desmenuzando los restos vegetales, hojas, frutos y ramas finas.

El pastoreo trashumante también es muy positivo para incrementar el carbono en el suelo, que puede alcanzar valores de 8 a 10 t/ha, superiores incluso al de los bosques y matorrales, manteniendo la valiosa diversidad vegetal y animal de estos ecosistemas. La clave de la alta capacidad del pastizal para almacenar carbono está en su sistema radical: maximizando su productividad mediante el pastoreo estacional se alcanzan niveles de sumidero superiores a los 0,5 t/ha/año, que se almacenan en la biomasa subterránea, fuera del alcance del ganado y en forma difícilmente degradable y retornable a la atmósfera. **Las nuevas demandas de servicios ambientales y las prioridades para enfrentarse a los grandes retos de las próximas décadas y cumplir los Objetivos del Milenio, tienen en el fomento de la ganadería extensiva y trashumante las soluciones más eficaces a corto y medio plazo.**

La situación actual es muy preocupante debido a la intensa alteración y fragmentación que sufren nuestros ecosistemas, al abandono de las zonas rurales y también a la creciente incidencia del cambio climático. **Un 5% de nuestro territorio sufre ya procesos de erosión extrema, con más del 10% afectado por niveles elevados de pérdida de suelo, con cientos de miles de hectáreas arrasadas por los incendios forestales durante los últimos años.** Un 30% de las especies o subespecies de la fauna ibérica están consideradas por la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza (UICN) como vulnerables o en peligro de extinción, y también se encuentran amenazadas el 10% de las especies de flora, el 42% de las variedades vegetales cultivadas y el 66% de las razas ganaderas autóctonas.

España es uno de los países europeos que resultará más perjudicado por el cambio climático que sufre nuestro planeta, lo que hace imprescindible facilitar con urgencia la adaptación de nuestro territorio a las previsibles condiciones ambientales de las próximas décadas. Las temperaturas medias serán varios grados superiores a las actuales, con calores y sequías extremas, menor disponibilidad de recursos hídricos por evaporación y por falta de innivación en las cordilleras, lluvias más irregulares y torrenciales que agravarán los procesos erosivos colmatando ríos, embalses y estuarios, mientras la subida progresiva del nivel del mar afectará a playas, dunas, deltas y marismas, pero también a muchas de las tierras más fértiles y pobladas de nuestro litoral. **Es necesario potenciar urgentemente para ello un aprovechamiento sostenible de nuestros recursos naturales, que nos permita adaptarnos cuanto antes a los problemas y necesidades acuciantes de las próximas décadas, tanto a nivel nacional como global.**

Entre los **ocho Objetivos del Milenio**, aprobados en septiembre de 2.000 por todos los jefes de estado y de gobierno miembros de las Naciones Unidas, el primero y máxima prioridad es reducir antes de 2.015 el hambre en el mundo, que ya afecta a más de 1.000 millones de personas. Para lograrlo, la ONU ha hecho recientemente un llamamiento dramático a todos los países para que adapten su

producción ganadera al consumo de pastizales naturales, sin consumir cereales y leguminosas que son imprescindibles para alimentar a una población mundial que rebasará los 9.000 millones de personas hacia mediados del siglo. En un futuro inmediato, la agricultura y la ganadería deberán proporcionar a la Humanidad suficientes alimentos y materias primas, conservando la biodiversidad, garantizando los servicios esenciales de los ecosistemas como el abastecimiento de agua limpia y los sumideros de carbono. Simultáneamente deberán reducirse las emisiones a la atmósfera de gases de efecto invernadero por laboreo, residuos ganaderos, utilización de combustibles fósiles y fertilizantes inorgánicos.

Estas demandas de las agencias internacionales para la alimentación y el desarrollo, de tan difícil aplicación en la mayoría de los países desarrollados, forman parte sin embargo en España de nuestras principales tradiciones agroganaderas. **El pastoreo itinerante con razas autóctonas, perfectamente adaptadas a las condiciones ambientales de cada comarca, cumple en este sentido una función insustituible, que en buena medida ha generado y permitido conservar hasta nuestros días la extraordinaria biodiversidad de los hábitat españoles.** La erosión genética por la pérdida de especies de plantas cultivadas y de razas ganaderas asociadas al abandono y a la uniformidad rural es también muy preocupante. Según datos oficiales, en España se conocen 750 variedades de cultivos y más de 200 razas ganaderas, pero actualmente se encuentran en peligro de extinción el 42% de las plantas cultivadas y el 66% de las razas autóctonas. Este proceso se verá agravado por el progresivo abandono de explotaciones agrarias y el envejecimiento de la población rural, mientras crece el paro juvenil.

Todo ello hace que sea urgente desarrollar proyectos innovadores en este sentido, implicando a la población rural, especialmente a las mujeres y jóvenes, en la conservación del territorio y la gestión adecuada de los recursos naturales, para lograr su puesta en valor y su contribución a generar empleo cualificado, principalmente en aquellas comarcas más amenazadas por el despoblamiento. **Y en España, el extraordinario patrimonio que supone la milenaria red de vías pecuarias, que enlazan entre sí desde hace siglos la mayoría de las comarcas y municipios de las diferentes Comunidades Autónomas, debe constituir un eje fundamental para el desarrollo sostenible de nuestro territorio, contribuyendo decisivamente al aprovechamiento racional de los recursos naturales y a la conservación de la excepcional biodiversidad de nuestro país.**

El marco legal para el fomento de la trashumancia tradicional en España se ha ampliado extraordinariamente durante estas dos últimas décadas. En junio de 1992, las Naciones Unidas celebraron en Río de Janeiro la **Cumbre de la Tierra para el Medio Ambiente y el Desarrollo**, aprobando entre otros importantes convenios internacionales el de la Diversidad Biológica. En su Art.8j) establece que los Estados Miembros, **"respetarán, preservarán y mantendrán los conocimientos, las innovaciones y las prácticas de las comunidades indígenas y locales que entrañen estilos tradicionales de vida, pertinentes para la conservación y la utilización sostenible de la diversidad biológica..."**

El 23 de marzo de 1995 las Cortes Generales aprobaron por unanimidad la **Ley 3/95 de Vías Pecuarias, considerando su importancia para la cabaña ganadera nacional que se explota en régimen extensivo, con favorables repercusiones para el aprovechamiento de recursos pastables infrautilizados y para la preservación de las razas autóctonas. También han de ser consideradas las vías pecuarias como auténticos "corredores ecológicos" esenciales para la migración, la distribución geográfica y el intercambio de las especies silvestres.** La **Ley 43/2003, de Montes**, dispone en su Art. 34.5: **"En los instrumentos de gestión se incluirán, en su caso, medidas concretas a fin de establecer corredores biológicos entre estos montes y otros de similar catalogación, o entre estos montes y otros espacios naturales protegidos o de interés, a través de ríos, cañadas y otras vías de comunicación natural, con el fin de evitar el aislamiento entre poblaciones, y de fomentar el trasiego de especies y la diversidad genética"**.

Más recientemente, la **Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y la Biodiversidad** destaca también en su Art. 20 el papel de **las vías pecuarias como corredores ecológicos a fomentar y proteger**, instando a las Administraciones Públicas para que las consideren elementos prioritarios en sus instrumentos de ordenación y planificación ambiental y territorial. Su Art. 46 resalta su importancia para dar coherencia y conectividad a la Red Natura 2000, de la que España participa con un 25% de su territorio. La **Ley 45/2007, de 13 de diciembre, para el desarrollo sostenible del medio rural**, considera por su parte en el Art. 24.b el papel de la ganadería **en la regeneración y limpieza de montes, así como la actividad del pastoreo en aquellas zonas con mayor grado de abandono o riesgo de incendios, y en su Art.24.f la importancia de la adaptación de las actividades y los usos de los habitantes del medio rural a las nuevas condiciones ambientales derivadas del cambio climático.**

España tiene que apostar decididamente por una agricultura y una ganadería de calidad que cumpla una función productiva, pero que sea también protectora de la naturaleza y fomenta el desarrollo social y económico de las poblaciones rurales. Sostenible, por estar basada en nuestros propios recursos naturales, conservando y promocionando las razas y las variedades autóctonas, respetando el medio ambiente, los ecosistemas, los paisajes y las culturas tradicionales, contribuyendo a fomentar los sumideros de carbono para luchar contra el cambio climático. Los escándalos derivados de una política agraria intensiva en agua, energía y fertilizantes químicos que están contaminando los suelos, la atmósfera y los recursos hídricos, destruyendo valiosos ecosistemas en todo el planeta, y fomentada y controlada por unas pocas industrias multinacionales, ha generado durante los últimos años problemas como los de las vacas locas, la fiebre aftosa, la gripe aviar y los piensos contaminados con dioxinas, antibióticos, hormonas o productos transgénicos, lo que está provocando una crisis humanitaria sin precedentes a nivel mundial.

Título: El Patrimonio Histórico – Cultural de las Vías Pecuarias

Ponente: José Luís Mosquera Müller

Institución: Jefe de Sección de archivo y biblioteca. Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural. Junta de Extremadura

Hacia finales del XVIII hasta bien entrado el XIX, en naciones con su Revolución Industrial en auge, como es el caso de Inglaterra, Holanda o algunos estados alemanes, viajar era un escalón necesario que debían cubrir todos los hijos de las familias nobles, primero y, posteriormente, de las burguesías urbanas, para completar su programa formativo. Un programa ambicioso que debía concluir con el alumno ocupando carteras diplomáticas, importantes puestos en las finanzas o en la política. A este viaje hacia países con culturas más añejas, como es el caso de los mediterráneos, le denominaban los editores de estampas y grabados el Gran Tour (de aquí deriva la palabra turista).

Viajar para aquellos pioneros del turismo actual era sinónimo de vivir, de mantener una búsqueda febril de aquellas culturas donde se enraizaba el alma de Occidente. Culturas, eso sí, imbuidas de todo ese halo idílico que aportaba el romanticismo. Esos periplos eran un lujo que sólo unos pocos podían permitirse. Además, aquellos viajes aparejaban también innumerables riesgos, los mismos que hoy entraña viajar al interior de Egipto o Marruecos. Países como España, Grecia o el Sur de Italia resultaban tan exóticos como peligrosos, ya que a las pésimas infraestructuras viarias se unían el bandolerismo, que menudeaba en caminos y veredas, o las malas condiciones higiénicas de ventas y posadas, entre otras carencias y obstáculos.

Pero es esa corriente inicial de curiosidad hacia lo exótico la que orienta el ocio de los grandes de Europa y el que, en definitiva, va a dar a conocer las verdades y los mitos de los caminos de España (Alejandro Dumas, Prosper Merimée, Richard Ford, Théophile Gautier o Alejandro de Laborde son algunos de estos viajeros).

Aquí, por entonces, los grandes de España, con la Corona a la cabeza, no vacacionan pero, van abandonando sus viejos palacios de verano y adquieren la costumbre de los nobles europeos de ir a tomar las aguas, ya sean éstas dulces o saladas. Sólo en los albores del siglo XX, y por mimesis de lo que viene aconteciendo al la alta sociedad francesa, la Familia Real Española decide acudir a pasar unos días de estío a San Sebastián. Es entonces cuando, de manera paulatina, el pueblo descubre las bondades que atesoraban de las playas. Paulatinamente en toda Europa las playas se convierten en centros de atracción turística, proceso que en España se retrasa hasta la década de los años sesenta.

La nueva sociedad burguesa convierte las vacaciones en un derecho económicamente asumible y a las costas en el destino principal para disfrutarlas. Durante casi medio siglo todas las redes de caminos terrestres de España han pivotado en torno a las zonas costeras, y no sólo porque en ellas el españolito medio y alto o el europeo adinerado encontrara aquí su reposo del guerrero, también porque buena parte del negocio industrial e inmobiliario se fue concentrado en las zonas costeras. Y es aquí donde debemos detenernos.

Durante décadas hemos apostado por un turismo de masas descontrolado y voraz, capaz de modificar los paisajes costeros hasta el punto de agotarlos y convertirlos en un trasunto, en ocasiones caricaturesco, de los paisajes urbanos capitalinos. Al duplicar el modelo de origen en las zonas vacacionales hemos atraído, a la par, los mismos males que nos atenazan el resto del año: agobios de tráfico y aparcamiento, masificación en espacios lúdicos, ruido, aumento de la presión fiscal para mantener unos onerosos servicios municipales. En definitiva, hemos sido capaces de acometer, con la ayuda de una legislación propicia, la paulatina destrucción de nuestros lugares de ocio veraniego y el colapso de los caminos que llevan a ellos.

Y es ahora cuando caemos en la cuenta de que, además de lo que cuesta llenar el depósito de gasolina, contamos con dos piernas, con bicicletas o caballos, mulos y burros que pueden llevarnos a disfrutar de parajes, ambientes, formas de vida y cultura que el turismo convencional marginó en su día.

Surgen una materia prima turística en forma de caminos olvidados: las vías pecuarias, los caminos reales y los fragmentos que restan de las antiquísimas vías romanas, las líneas de ferrocarril abandonadas y las sendas de peregrinación y el patrimonio cultural que, en torno a ellos, se vertebraba. Descubrimos el Paisaje Cultural o, lo que es lo mismo, el Patrimonio Total, el encuentro con la historia, la etnografía y el arte en su más amplio sentido; y lo hacemos utilizando para ello la misma medida del tiempo que usaron nuestros ancestros. Un tiempo marcado no sólo por el punto de salida

y destino, a la usanza de los viajes en avión o automóvil, sino también por todos y cada uno de los ricos detalles que nos proporciona el trayecto. Un verdadero filón de cultura y medio ambiente encuentra, por fin, su utilidad social.

Es ahora cuando caemos en la cuenta de que los paisajes culturales y los caminos que nos llevan a ellos, que los atraviesan, deben estar lo suficientemente protegidos y convenientemente gestionados, no sea que una avalancha de caminantes (entre los que se cuelan usuarios de quads, motos de trial y una larga lista de turistas motorizados), junto a empresarios turísticos y algunos políticos de flaca moral, puedan estar dispuestos a duplicar, en los márgenes de los caminos históricos, algunos de los aspectos nocivos del turismo de costa.

Tanto la legislación vigente en vías pecuarias, en ordenación de territorio y patrimonio histórico como la gestión pública de las vías verdes aseguran la pervivencia y regulan el uso de estos caminos. Caminos por los que apenas transitan ya ganados, raíles por los que, desde hace décadas e, incluso, puede que nunca, pasara una locomotora. Pero no nos olvidemos de un matiz, a mi juicio importante, estos bienes tuvieron un interés, un valor inicial que los justificó: el paso por ellos de ganados trashumantes, ferrocarriles, caballerías, carretas, galeras y diligencias. El hecho incontestable es que en torno a la realidad, tanto física como inmaterial, de estos caminos, ha ido emergiendo un nuevo valor, el cultural, que complementa al uso original cuando no lo suple en su totalidad. Esta cohabitación de funcionalidades, cultural, pecuaria o de transporte, obliga a abordar la gestión de estos bienes lineales, ya sean públicos como privados, a través de unos **planes de gestión multidisciplinarios**. Algo que, como veremos posteriormente, dista mucho de ser una realidad en nuestra Comunidad Autónoma.

Pero, antes, conviene ver someramente algunos ejemplos. El primero de ellos lo hallamos en Estados Unidos donde se dispuso, en 1983, que los viales abandonados pasasen a formar parte de un banco ferroviario (rail banking). Estas vías en desuso, en tanto no recuperasen su función primigenia, pasaron a ser utilizadas como vías verdes, de las que en esta nación hay más de ochenta. Ocho años después, a través de la Intermodal Surface Transportation Act, se han realizado fortísimas inversiones en programas que propician la creación, mejora y conservación de vías de comunicación alternativas a las autopistas, entre ellas senderos y caminos.

Otro ejemplo, en este caso español, es el del uso que del territorio viene haciendo la Comunidad Foral Navarra. En ésta los distintos paisajes que se presentan, con sus recursos agrarios, ambientales, históricos, etnográficos o antropológicos, pueden ser susceptibles de tener un aprovechamiento turístico o recreativo. En todo caso, siempre que se pretenda esa explotación habrá de ser planificada con antelación y gestionada durante su implantación a través de consorcios turísticos. Estos organismos mixtos engloban asociaciones sectoriales privadas y ayuntamientos. Su finalidad no es otra que la de integrar a todos los agentes implicados en el turismo de la zona para formarlos. Además, los proyectos son asesorados por una oficina técnica que, a su vez, y según cada caso, recurre al departamento de la administración competente en medio ambiente, ordenación del territorio o cultura.

En el caso extremeño contamos con dos ejemplos de gestión de caminos históricos distintos y con resultados dispares. De una parte la recuperación de la Vía de la Plata a su paso por Extremadura. De otro el programa regional de Vías Pecuarias.

El primero de ellos ha sido impulsado y gestionado en su totalidad por el órgano competente en materia de cultura dentro de la Comunidad Autónoma.

La entonces Consejería de Cultura y Patrimonio confeccionó un somero inventario en el que se incluía una gran cantidad y variedad de bienes patrimoniales y culturales existentes a lo largo del recorrido de esta calzada romana. En dicho inventario, se señalaban aquellos bienes sobre los que se podría intervenir para lograr implementar el interés por recuperar el uso de este camino protohistórico y romano, principalmente la función que tuvo en la Baja Edad Media como vía de peregrinaje desde el sur a Santiago de Compostela. Conseguida la financiación (BEI-JUNTA DE EXTREMADURA) se creó una oficina de gestión denominada "Alba Plata", que actuó con cierta autonomía, pero siempre bajo la supervisión directa de la Dirección General de Patrimonio Cultural. Fue, y continúa siendo, un órgano licitador e inspector de obras que, además, mantiene en plantilla a algún agente con conocimientos en turismo. La misión de éste técnico consiste en dimensionar y adjudicar a distintos empresarios del ramo la explotación de los albergues de peregrinos que se han ido abriendo en inmuebles históricos restaurados.

Para lograr un cierto grado de protección sobre los 290,4 kilómetros del trayecto extremeño de la Vía de la Plata, conservada tan sólo a tramos y en manos de una compleja variedad de titularidades, se publicó una Orden por la que incoaba expediente para su declaración como Bien de Interés Cultural con categoría de Sitio Histórico y se concretaba su delimitación.

Desde 1998 hasta la fecha la vía ha sido señalizada, incluidos los tramos alternativos, se han realizado intervenciones de desbroce, excavación y adecuación de firmes en ciertos tramos, se ha procedido a la consolidación de algunos castillos, ermitas, conventos y almazaras, yacimientos arqueológicos, cercas medievales urbanas, inmuebles de arquitectura popular e, incluso, se han erigido algunos edificios de nueva planta. En la selección de los bienes a intervenir se conjugaron aspectos técnicos junto a decisiones que, si no podemos calificar de arbitrarias, sí al menos fueron fruto de la presión mediática de ciertas alcaldías. Éstas últimas, sin llegar a desvirtuar la esencia del proyecto, dieron lugar a intervenciones descontextualizadas, con escasa o nula relación con el que es el entorno real del Camino de la Plata.

Sin embargo, la incoación no dio lugar a declaración definitiva alguna y, sobrevenida su caducidad, la Vía de la Plata se encuentra hoy desprotegida, salvo el 40 o 50 % del trazado de este camino histórico que coincide con algunas vías pecuarias ya deslindadas (la Cañada Real Soriana Occidental, Cañada Real de la Plata y el Cordel de Mérida, entre otras).

Si bien en la incoación de aquel expediente los técnicos de administración de cultura, entre los que me encontraba, consultaron la cartografía referente a las vías pecuarias, en el texto de la Orden que citamos sólo aparecen éstas en aquellos puntos en los que se cruzan transversalmente con la vieja calzada romana y, puntualmente, en algunos tramos donde la vía romana se convierte en camino ganadero, como es el caso del tramo Alcuéscar-Aldea del Cano; Valdesalor- Puerto de las Camellas o del Trasquilón; o en tramos intermitentes en los términos cacereños de Valdeobispo, Ahigal y Oliva de Plasencia hasta las ruinas de Caparra y, algo más al norte, en Aldeanueva de la Vera. Pero, en momento alguno, se hace referencia a la figura legal que, por entonces, ya protegía esos tramos de vías pecuarias, la conocida ley 3/1995.

Tras todo lo expuesto, se llega a la conclusión de que no existió una coordinación interdepartamental efectiva de catalogación y gestión, lo que dio lugar a una bienintencionada pero defectuosa declaración legal de la calzada romana de la Plata, una calzada que, en buena medida, continuaba siendo vía pecuaria y que, por lo tanto, ya estaba siendo gestionada por la Consejería de Agricultura. Llegados a este punto, conviene decir que los usos marcan el sentido de la gestión de estos bienes. En el caso de las vías pecuarias o las vías verdes, en la medida que disminuye el uso primario de éstas con el paso del tiempo aumenta, por el contrario, su valor cultural. Consecuentemente la implicación de las administraciones competentes en esta materia debería de ser mayor.

Ello no implica una cesión de competencias, pero sí nos hallamos ante una realidad incontestable: las vías pecuarias pertenecen a un grado superior del patrimonio; engloban tanto legados naturales como culturales en una amalgama indisoluble que se refleja en el paisaje.

Consciente de ello, la Comunidad Extremeña articula en la actualidad un nuevo corredor paisajístico y cultural que une Plasencia y Trujillo con el Parque Nacional de Monfragüe como nexo y las vías pecuarias como ejes viarios principales. Su aspiración no es otra que lograr para este corredor su declaración como Patrimonio de la Humanidad.

Para evitar los errores del pasado, urge pues que exista una transversalidad en la gestión de estos bienes, para lo que proponemos la creación de una entidad autonómica que gestione no sólo las vías pecuarias, sino los paisajes extremeños, cuantiosos y de indudable singularidad. Quizá una entidad mixta que aúne, con ocasión de estos proyectos ambiciosos, a administraciones diversas pero que, inevitablemente, confluyen en la gestión de los caminos culturales (agricultura, cultura, ordenación del territorio y medio ambiente). Quizá una Consejería dedicada plenamente a la gestión y enriquecimiento de lo que Extremadura, en mayor cuantía y calidad, puede ofrecer al resto de Europa: su patrimonio natural y cultural. Sólo de esta manera puede surgir una verdadera marca de calidad que aúne ambos potenciales, los intrínsecos a unos caminos ciertamente exclusivos dirigidos a una clientela europea, a la manera que ya se hace en Alemania por medio del turismo de bajo impacto ambiental, o aquí, en España, con ejemplos riojanos como los Caminos de la Lengua o de la Sierra de Cameros, cuna de trashumantes y, por supuesto, como el Camino Francés a Santiago de Compostela, heraldo del magnífico futuro que le auguramos a caminos históricos tan singulares como nuestras vías pecuarias.

COLOQUIO III

MESA REDONDA III: MULTIFUNCIONALIDAD DE LAS VÍAS PECUARIAS

Modera:

- Ángel Rodríguez Martín. Director del Parque Nacional de Monfragüe
- (P) Pregunta, (R) Respuesta, (C) Comentario

(C) Ángel Rodríguez, vamos a dar comienzo al coloquio.

(C) Juan Antonio Repiso (Natura). Buenos días, mi nombre es Natura, soy voluntario ambiental, fijaros que nunca digo voluntario de medio ambiente, desde el punto de la ecología recientemente tuve el honor de conocer a Jesús Garzón y sabe que siempre decimos lo mismo, no queremos defender el medio ambiente, queremos que se defienda por él mismo. En estas jornadas se nos está explicando maravillosamente bien, y quiero hacer un inciso, lo dice un contestatario social, que no haya nadie, nadie, ninguna funcionaria ni funcionario que se justifique o que pida perdón, sois muy necesarios. Me gustaría pedirlos que fueseis inconformistas que no enterráis ni silenciéis al pastor, al Adenex, al furtivo (al conservacionista), que seáis inconformistas porque desde las anteriores jornadas todavía nadie ha hecho referencia a quitar articulado, e n este país la corrupción administrativa viene en urbanismo porque casi todos los planes generales de ordenación urbana son loables y con la puerta falsa, las reformas parciales ha entrado la corrupción, que no ocurra esto en medio ambiente. Os pediría que desde la fortuna de los puestos que tenéis sabéis que vais detrás y nosotros también, de los políticos. Ser inconformistas y poneros por delante. Podemos avanzar más y tenéis capacidad para ello. Un abrazo.

(P) Ricardo Roquero, Presidente de la Sociedad Caminera Del Real De Manzanares. Las jornadas me están pareciendo tremendamente interesantes, pero quisiera constatar un par de hechos que personalmente me sorprenden. El primero es que si estamos hablando de la trashumancia hay que dar el protagonismo a los que viven la trashumancia diariamente. Hoy estos ganaderos están representados por Jesús Garzón, pero creo que deberían estar más representados, porque necesitamos oír sus problemas, como viven sus problemas. El segundo aspecto que me ha llamado la atención es que para hablar de futuro y para hablar de multifuncionalidad de Vías Pecuarias, estamos todos de acuerdo en la viabilidad económica, pero para eso el primer aspecto es hacer un estudio económico, riguroso, respecto a la actividad económica principal de los trashumantes, costes/beneficios, e incorporar los beneficios indirectos que no se incorporan nunca a la cuenta de resultados de la trashumancia. Y habría que ver cómo la sociedad revierte a los trashumantes los beneficios indirectos que para ellos están suponiendo unos costes que no les benefician indirectamente para nada y que pueden ser un elemento fundamental a la hora de equilibrar su partida de ingresos y gastos para viabilizar ese proyecto económico.

Hablando de futuro y multifuncionalidad de las Vías Pecuarias, entiendo que se necesita establecer un programa de actuación integral, donde cada pieza cumpla el papel que le corresponde. Yo sí que pienso que hablar de futuro de la trashumancia sin hablar de la formación de los protagonistas principales de la trashumancia, creo que es equivocarnos. No se trata de hacer un tenderete para llevar turistas, no, el planteamiento es equivocado, se trata de potenciar la actividad la actividad principal, de reconocer, porque yo veo aquí planteamientos bastante pesimistas, la actividad principal está perdida, es más fácil llevar el ganado en camión, etc., eso es cierto.

Insisto en el Plan de Actuación Integral y en tener más en cuenta a los principales protagonistas. Hace falta insistir en la recuperación de los hitos culturales, históricos que rodean a las Vías Pecuarias. La Vía no es sólo la Vía es todo el entorno de la Vía. Hay que incorporar los hitos culturales e históricos como valor a ese segmento de ciudadanos que viven hoy en la ciudad pero que están interesados en el conocer y volver a interesarse por su pasado. Estoy convencido de que los hijos de las personas que están sentadas en la mesa redonda, el día de mañana van a estar interesados en las Vías Pecuarias, por lo que hacemos hoy bien en recuperar esos valores históricos de la trashumancia.

(C) Pablo Manzano. Los datos científicos lo que corroboran es que las Vías Pecuarias para ser Vías Pecuarias necesitan de actividad ganadera trashumante, si no lo son, son otra cosa, pierden funcionalidad etc. Con el tema de los servicios indirectos, mi compañera Raquel Casas y yo presentamos ayer una ponencia, en términos de cambio climático, de emisiones de CO₂, de uso de agua, de energía, etc., en explotaciones trashumantes a pie, trashumantes en camión, y hemos sacado que con la comercialización en bancos de carbono del CO₂ que se ahorra con la

trashumancia a pie podríamos cubrir la subvención económica necesaria, que por cierto no se ha aprobado todavía, para hacer la trashumancia a pie en España. Yo creo que aquí debemos plantearnos primero que para que las Vías Pecuarias sean hace falta actividad ganadera trashumante a pie y no tirar la toalla, como pasa con algunos representantes políticos que directamente dicen que hay que ir a por los usos complementarios, esto lo hemos oído en este congreso y lo oímos también hace cinco años en el congreso de Madrid. Tenemos que escuchar lo que ha dicho Jesús antes que una bicicleta no cumple la misma funcionalidad ecológica que un rebaño de dos mil ovejas pasando por la cañada, entonces hay que conseguir que haya actividad ganadera y no debemos renunciar porque es posible.

Planteemos no que la trashumancia a pie va a desaparecer si no qué necesitamos para que la gente joven recoja el testigo, porque puede ser una actividad económicamente más interesante que la ganadería extensiva que hay ahora más productiva y en resumen una actividad de futuro.

(P) Guillermo Calonge, profesor titular de la Universidad de Valladolid. Buenos días, dos preguntas, una a Ignacio Torres, cuando dice que las Vías Pecuarias favorecen la creación de nichos, no me ha quedado claro, me gustaría que ampliara un poquito más esto, creo que se refiere a nichos ecológico. Por otro lado preguntarle a Jesús Garzón, aunque me gustaría preguntarle de muchas cosas, porque es una fuente de conocimientos, pero seleccionando, decirle que me ha llamado mucho la atención algo que no pasa por allí por Valladolid, de donde yo vengo, usted observó que Extremadura llevaba cien años sin hacer una encina, yo soy profesor de biogeografía, y no es que sean los árboles más fecundos pero siempre han brotado por allí por la cuenca del Duero y encontramos renuevos, incluso de alcornoques. Mi pregunta es que si esto que ha pasado en Extremadura, por qué no brotaban, y si esto también afectaba a los alcornoques, ya que conviven.

(C) Juan Antonio Repiso (Natura). Estamos hablando de las arterias, hay dinero para defender hasta las venas. El Plan de Infraestructuras Públicas, si en vez de no ser inconformistas, fuéramos conformistas, siempre pacifistas, nunca enfrentados entre nosotros, exigiéramos por delante de los políticos, que el cinco o sólo el tres por ciento del monto total del Plan de Infraestructuras fuera para las medidas compensatorias y no ese menudeo que nos dan y luego se vende demasiado bien, tendríamos quinientos millones de euros con el Plan de Infraestructuras reducido en crisis a partir del 2007, dieciséis mil millones de euros de gasto al año. El 3% son prácticamente quinientos millones de euros, sobra dinero para Caminos de Santiago, Federación de Montañismo, para cañadas y para el resto de esas venas que después nadie se acuerda salvo los que están en el monte sufriendolo. De todo corazón, seguir con estas cosas. Muchas Gracias.

El problema es que no hablamos de los ganaderos, no hablamos de los corderos, el otro día atacaron los lobos en Ávila y de eso aquí no se habla. El problema es que la normativa no se ajusta a la realidad, un positivo provisional veterinario bloquea a un rebaño. De estos temas hay que hablar para ayudar a la trashumancia.

(C) Ángel Rodríguez, Gracias a todos por vuestra participación.

MESA REDONDA IV: VÍAS PECUARIAS Y DESARROLLO SOSTENIBLE

Modera:

- Julio Grande Ibarra. Director de Sepinum.

Intervienen:

- Fernando Mejías Guisado. Jefe de Sección de Desarrollo Rural. Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural. Junta de Extremadura
- Inmaculada Ortiz Borrego. Jefa de la Oficina para el Plan de Vías Pecuarias. Consejería de Medio Ambiente. Junta de Andalucía
- M^a Ángeles Soria Sánchez. Directora Técnica. Subdirección General de Desarrollo Territorial. Dirección General de Desarrollo Sostenible del Medio Rural. Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino

Moderador: Julio Grande Ibarra

Muchas gracias a todos por seguir aguantando en la que será la IV mesa redonda del congreso, una última mesa en la que vamos a abordar algunos aspectos que puedan aportarnos ideas y contribuir a que entre todos veamos nuevas valoraciones, nuevos criterios y nuevos planteamientos para que las Vías Pecuarias se conviertan verdaderamente en activos de nuestro maltrecho medio rural, un medio rural que como recordaba hoy nuestro Director General Jesús Casas, está verdaderamente en muchas zonas en una situación agónica y que dentro de ocho o diez años, a no ser que podamos tomar algún tipo de medidas pues estaremos probablemente peor, con menos de 2 habitantes por kilómetro cuadrado, con la situación de la ganadería y de la agricultura muy delicadas y que necesita desde luego que podamos plantear soluciones y alternativas tanto a la realidad del sector primario que quizá, como hemos planteado antes no se ha hablado antes en este congreso, aunque sería un tema de alto interés, como desde otros usos alternativos y complementarios que a pesar de las opiniones quizá, un poco abiertas que se han planteado esta mañana, sin duda tienen que jugar un papel importante a corto y medio plazo bien como elementos complementarios, bien como elementos alternativos, pero siempre como un sistema de generación de sinergias en un esfuerzo colectivo que no puede ser otro que la mejora de la calidad de vida de nuestras poblaciones rurales, la conservación de todos estos entornos y en definitiva la defensa de nuestro medio rural.

Fernando Mejías Guisado es licenciado en Ciencias Políticas y Sociología e Ingeniero Técnico Agrícola con una larguísima experiencia de trabajo desde sus primeros tiempos en extensión agraria hasta sus responsabilidades actuales como responsable de la Sección de Información y Estudios de Desarrollo Rural, con una gran experiencia también en temas de publicaciones, algunas que crearon en su momento un hito histórico y algunas muy recientes como la del "Desarrollo Rural en el Medio Rural: 101 Proyectos Singulares" que apareció recientemente.

Posteriormente tomará la palabra **Inmaculada Ortiz Borrego**, que es Licenciada en Ciencias Ambientales, Master en Ordenación del Paisaje, Ingeniería Técnica Agrícola, y desde casi hace diez años responsable de la oficina del Plan de Vías Pecuarias de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía. Además ha sido directora de algunos programas tan interesantes como el de Puertas Verdes que abrió quizá un nuevo criterio, un nuevo planteamiento de trabajo sobre la relación entre Vías Pecuarias y Urbanismo y Ordenación con los Medios Urbanos. En su intervención nos va a hacer referencia a las Vías Pecuarias y su inclusión en la Red Natura.

Por último intervendrá **M^a Ángeles Soria Sánchez**, Ingeniero de Montes, Funcionaria del Cuerpo Superior de Ingenieros de Montes del Estado, muy vinculada con Extremadura por responsabilidades del Ministerio, del MAPA en su momento, y en la actualidad desarrolla su labor en la Dirección General de Desarrollo Sostenible del Medio Rural y concretamente en el Programa de Caminos Naturales, que es precisamente el tema que hoy nos va a exponer, una iniciativa que se lleva trabajando ya hace tiempo y que pensamos también puede ser una buena oportunidad para nuestros territorios rurales.

Título: Ley 45/2007 para el desarrollo sostenible del medio rural

Ponente: Fernando Mejías Guisado

Institución: Jefe de Sección de Desarrollo Rural. Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural. Junta de Extremadura

Uno de los objetivos últimos de la ordenación y recuperación del patrimonio público que representan las vías pecuarias en España, persigue su puesta en valor para revitalizar los usos tradicionales hasta donde sea posible y, sobre todo, para nuevos usos alternativos que permitan añadir recursos económicos y de empleo a las zonas rurales, tan necesitadas de una diversificación económica y social que impida su perfinaz declive.

En este contexto, los organizadores de este II Congreso Nacional de Vías Pecuarias, han estimado conveniente dar a conocer la existencia y situación actual de la primera Ley de ámbito estatal, que pretende mejorar la situación general del medio rural de España, con un enfoque verdaderamente novedoso y de sumo interés, que va mucho más allá de las normas convencionales al uso.

Otra razón de peso que justifica la conveniencia de dar a conocer esta Ley en estos momentos, se debe al hecho de que precisamente ahora están en marcha los procesos de participación de las instituciones, entidades y agentes implicados. Lograr los ambiciosos objetivos que la Ley persigue en la mejora de las áreas rurales, dependerá, en buena medida, de la eficiencia se seamos capaces de aportar a estos primeros procesos, pero también del ánimo y la predisposición con que nos enfrentemos a los mismos.

Muchos de los agentes que tendrán, o deberían tener, un papel esencial en la aplicación de la Ley pasarán estos días por los eventos de este Congreso.

La ley 45/2007 Antecedentes

El medio rural en un gran número de países y regiones se encuentra en una situación de incertidumbre de cara a su futuro. Su desarrollo socioeconómico muestra en demasiadas zonas rurales síntomas de declive económico, envejecimiento y despoblación.

Extremadura, a pesar de las notables mejoras de las últimas décadas, presenta aún muchas de estas deficiencias. Nuestros pueblos siguen perdiendo población en general y población joven en particular. Su economía es, en general, frágil y escasamente diversificada, demasiado pegada a las ayudas públicas, en franco retroceso por diversas causas.

La Unión Europea, casi desde su constitución, puso en marcha una poderosa política agrícola común (PAC) que continúa, con notables y polémicas reformas. Sin embargo ha carecido de una "política rural común". Los recursos aportados por los Fondos Estructurales Comunitarios para esta finalidad han sido aplicados en multitud de medidas dispersas y aisladas, o en programas experimentales como la Iniciativa LEADER, muy lejos de una verdadera política rural europea estructurada.

Nuestros pueblos han visto en estos años mejorar extraordinariamente sus infraestructuras y servicios básicos, con la inteligente aplicación de estos recursos estructurales, pero su economía y desarrollo sigue mostrando una inquietante debilidad, aún demasiado unida a los avatares de la PAC y de la actividad agraria.

Conscientes de esta deficiencia, los países más desarrollados han puesto en escena una importante normativa nacional para hacer frente a este declive de las zonas rurales. En la Unión Europea, buena parte de sus países miembros han iniciado este camino, como Francia, Reino Unido, Finlandia, Irlanda o los Países Bajos.

Por otra parte, instituciones tan relevantes como la OCDE han prestado en los últimos años una atención especial a este problema y están avanzando líneas estratégicas basadas en una nueva perspectiva territorial del desarrollo rural.

La ley 45/2007 Alcance y rasgos básicos

España decide también engancharse a este carro, y aprueba la Ley 45/2007, de 13 de diciembre, para el desarrollo sostenible del medio rural, que se publica en el BOE nº 299, de 14 de diciembre y entra en vigor el 3 de enero de 2008. Es la primera norma legal de ámbito estatal en materia de desarrollo rural, con unas características de gran novedad e interés, que pueden resumirse en los siguientes rasgos.

- Visión integradora del desarrollo rural

La Ley 45/2007 ahonda extraordinariamente en la visión multisectorial y multifuncional del desarrollo, anunciando como indispensable un apoyo unísono de todos los sectores sociales y económicos implicados, alejada de la convencional y estrecha relación entre desarrollo rural y agricultura. No sólo la imprescindible diversificación económica, sino también el impulso a las mejoras de las infraestructuras y los servicios básicos, desde la educación a la sanidad, pasan a formar parte esencial del desarrollo.

Una visión tan global y ambiciosa dificulta su puesta en escena, pero, al mismo tiempo incrementa notablemente su interés y trascendencia.

- Clara apuesta por un desarrollo sostenible

Establece un modelo sostenible de desarrollo rural como un elemento clave y esencial, hasta llegar a formar parte del título de la propia Ley. Recoge así otro elemento que ha ido adquiriendo un protagonismo creciente, la necesidad de contemplar en el proceso de desarrollo la defensa y conservación del medio ambiente, en armonía con una evolución favorable de los aspectos económicos y sociales de los territorios.

- La perspectiva territorial

Es otro de los aspectos de gran interés. La necesidad de delimitar el territorio como escenario y paso previo a la aplicación práctica de la Ley es un elemento novedoso e importante. Las zonas rurales como territorio intermedio entre las CCAA y los municipios, ofrecen la posibilidad de acercarse a un modelo de desarrollo lo suficientemente cercano y, a la vez, con suficiente entidad poblacional y de recursos.

- Nuevos recursos para el desarrollo rural

La Ley ofrece la posibilidad de implementar con nuevos recursos nacionales la dotación presupuestaria de las CCAA para el desarrollo de las zonas rurales, complementarios a los recibidos desde la UE. La reducción en las ayudas comunitarias de la PAC actuales y futuras, que golpeará negativamente al medio rural, sitúa este aspecto de la Ley como de especial relevancia para el desarrollo de las áreas rurales en los próximos años.

- Estrecha colaboración de las administraciones públicas

Como consecuencia directa del enfoque integral de la Ley, quince Departamentos Ministeriales y todas las Consejerías de la Junta de Extremadura tienen competencias en el desarrollo del articulado de la Ley y estarán implicados en su puesta en marcha.

Durante el año 2009 y los primeros meses de 2010, la AGE y las CCAA han realizado una compleja labor de coordinación que se ha plasmado en una oferta concreta de acciones a financiar por las administraciones públicas y un proceso metodológico y administrativo para aplicar la Ley en el periodo 2010-14, recogido en el Real Decreto 752/2010.

La Ley ofrece una clara posibilidad de aglutinar las acciones de las administraciones públicas en el marco de una política rural propia, dentro de las orientaciones generales de la UE.

- Implicación efectiva de la población rural

La Ley 45/2007 y el R.D. 752/2010 establecen con claridad la necesidad y obligatoriedad de la participación real y efectiva, y no meramente consultiva, de las entidades locales y de los agentes económicos, sociales y ambientales con actividad sobre el territorio. De manera particular señala esta exigencia en relación con la elaboración, seguimiento y evaluación de los Planes de Zona Rural que hayan de ejecutarse.

Ofrece así la Ley una interesante oportunidad de remodelar y mejorar los territorios de actuación de los GAL y las Mancomunidades Integrales en Extremadura, que han gestionado en estos años los programas europeos LEADER y PRODER, que, en buena medida, han sido los impulsores y dinamizadores de esta metodología en los últimos 15 años.

En definitiva, la Ley 45/2007 supone, pues, el establecimiento de las bases de una política rural de Estado propia, que en nuestro caso viene a reforzar un modelo de desarrollo territorial equilibrado por el que el Gobierno regional viene apostando desde hace ya casi dos décadas. Es la apuesta política nacional de mayor envergadura por un modelo de desarrollo basado en el equilibrio territorial, en la colaboración institucional y financiera entre las administraciones nacionales, y en la implicación efectiva de los actores, instituciones y agentes del medio rural.

Los instrumentos básicos de aplicación de la Ley 45/2007

La Ley 45/2007, establece dos instrumentos básicos para su aplicación:

a) Un Programa de Desarrollo Rural Sostenible (PDRS) interanual, común para España, que marca las directrices básicas del proceso de aplicación y ofrece los recursos presupuestarios disponibles para el periodo.

El pasado 11 de junio se ha publicado en el BOE el Real Decreto 752/2010, de 4 de junio, por el que se aprueba el Primer Programa de Desarrollo Rural Sostenible (PDRS) para el periodo 2010 – 2014. Este primer PDRS abarca el periodo de programación, 2010 – 2014, incluye un análisis de situación del medio rural español, define la estrategia y objetivos para el período de aplicación, las zonas rurales donde se aplicará, las medidas que se pondrán en marcha (tanto las de competencia estatal como las de competencia autonómica), así como el marco de actuación de cada Administración Pública y el sistema para evaluar el cumplimiento de los objetivos planteados. El programa ofrece 64 actuaciones de la AGE, así como 52 actuaciones autonómicas susceptibles de ser incluidas en los Planes de Zona y financiadas con fondos del mismo, estructuradas en 4 ejes estratégicos:

1. Actividad económica y empleo
2. Infraestructuras y equipamientos básicos
3. Servicios y bienestar social
4. Medio ambiente.

El Programa podrá ser aplicado sobre 182 zonas rurales españolas en la totalidad de las Comunidades Autónomas que participan en su elaboración, de las que 90 se han calificado como zonas rurales "a revitalizar". En su conjunto, el programa operará sobre el 68% del territorio nacional, y afectará en torno al 16% de la población española.

b) Los Planes de Zonas Rurales, que concretan las acciones a ejecutar en el territorio durante el periodo, así como su financiación, seguimiento y evaluación, siguiendo las directrices marcadas en el PDRS 2010-14.

Previamente las CCAA han debido delimitar el ámbito de aplicación de la Ley y delimitar las zonas rurales en su territorio, así como clasificar éstas en función de su nivel de desarrollo, siguiendo los criterios comunes adoptados en el Consejo de Desarrollo Rural.

La Junta de Extremadura ha establecido estas exigencias en el Decreto 115/2010 de 14 de mayo (DOE de 20 de mayo), normativa que, además establece los órganos de gobernanza en Extremadura para la aplicación de la Ley 45/2007.

La ley pues, ha creado el marco, y los programas nacionales y planes de zonas rurales, definirán las estrategias de trabajo, identificarán las actuaciones a llevar a cabo, y determinarán las dotaciones financieras disponibles y las cofinanciaciones necesarias.

Las zonas rurales en Extremadura

El Decreto 115/2010 indicado, establece oficialmente el ámbito del medio rural y las zonas rurales, para la aplicación de la Ley en Extremadura. Se ha configurado un medio rural compuesto por todos los municipios de la Comunidad Autónoma excepto Badajoz, Mérida, Almendralejo, Don Benito, Villanueva de la Serena, Cáceres y Plasencia, aunque las entidades locales menores, poblados y pedanías dependientes de estos municipios formarán parte del mismo.

Este espacio geográfico rural se ha agrupado en doce zonas rurales (seis en la provincia de Badajoz y seis en la de Cáceres), de las cuales, y de acuerdo con, ocho son zonas prioritarias de primer nivel y el resto son zonas intermedias de segundo y tercer nivel.

El cuadro siguiente relaciona estas 12 Zonas Rurales, indicando su denominación provisional, las Mancomunidades que la integran, así como la clasificación de su nivel de desarrollo, de acuerdo con los criterios de la Ley 45/2007 y los acuerdos oficiales adoptados reglamentariamente.

Denominación provisional, Mancomunidades Integrales y clasificación

Zona	Denominación abreviada provisional	Mancomunidades que la integran	Clasificación y prioridad
1	Comarcas del Noroeste de Cáceres	Las Hurdes, S ^a de Gata, Trasierra-Tierras de Granadilla y Valle del Ambroz	A revitalizar Primer nivel
2	Valles del Alagón y Ribera Fresnedosa	Municipios del Valle del Alagón, Rivera de Fresnedosa y Riberos del Tajo.	A revitalizar Primer nivel
3	La Vera y Valle del Jerte	La Vera y Valle del Jerte	Intermedia Segundo nivel
4	Tajo Salor y Sierra de San Pedro	Tajo Salor y Sierra de San Pedro	A revitalizar Primer nivel
5	Campo Arañuelo, Ibores y Villuercas	Villuercas-Ibores-Jara y Municipios del Campo Arañuelo	A revitalizar Primer nivel
6	Tierras de Montánchez y Trujillo	Sierra de Montánchez, Municipios Zona Centro y Municipios Comarca de Trujillo	A revitalizar Primer nivel
7	Vegas Bajas del Guadiana	Aguas de Montijo y Municipios Centro	Intermedia Segundo nivel
8	Vegas Altas del Guadiana	Servicios Serena-Vegas Altas Integral Municipios Guadiana	Intermedia Tercer nivel
9	La Serena y La Siberia	Municipios de la Serena, Municipios de la Siberia y Servicios de Cíjara	A revitalizar Primer nivel
10	Tierra de Barros, Zafra y Río-Bodión	Integral Tierra de Barros, Municipios Río Bodión y Tierra de Barros-Río Matachel	Intermedia Tercer nivel
11	Comarcas de la Raya Pacense	Lácara Norte, Sierra de Jerez y Comarca de Olivenza	A revitalizar Primer nivel
12	Campaña Sur y Tentudía	Aguas y servicios Comarca de Llerena y Mancomunidad Turística de Tentudía	A revitalizar Primer nivel

Nota: La denominación se consideraría provisional. Los Comités Territoriales de Zona Rural podrán ratificar o proponer una denominación alternativa, que serviría de base para la denominación definitiva a introducir en los Planes de Zona.

El 70% del territorio extremeño pertenece a zonas rurales prioritarias para la aplicación de la Ley, agrupando a 275 municipios, repartidos en algo más de 30.000 km² y 436.000 habitantes.

Los órganos de gobernanza en Extremadura

El Decreto 115/2010 también establece dos órganos de gobernanza en Extremadura para la aplicación de la Ley 45/2007, fijando las funciones y competencias de los órganos ejecutivos y consultivos de los mismos.

- **El Comité Autonómico de Desarrollo Rural** para la ejecución, coordinación y seguimiento del Programa de Desarrollo Sostenible de Extremadura, donde estarán representadas todas las Consejerías de la Junta de Extremadura.

Es el órgano ejecutivo, de carácter colegiado, y que tiene la función de coordinar entre las distintas Consejerías, las actuaciones en materia de desarrollo rural. Entre sus funciones cabe destacar la de proponer la aprobación de los planes de zona de Extremadura, así como el análisis y seguimiento de la actuaciones incluidas en los mismos.

Lo preside el Consejero de Agricultura y Desarrollo Rural, y actúan como vicepresidente el Secretario General de Desarrollo Rural y Administración Local, y como secretario el Director General de Desarrollo Rural. Como vocales figuran un total de 11, uno por cada una de las Consejerías, que deben ser designados por el titular de cada una de ella y ostentar el rango de Secretario General o Director General.

- **El Consejo Extremeño de Desarrollo Rural**, como órgano de información, consulta y participación, integrado por las diferentes administraciones, organizaciones sindicales y empresariales, Opas, así como los principales colectivos sociales y económicos implicados en el territorio.

Entre sus funciones cabe destacar, la de informar sobre el contenido de las medidas incluidas en el Programa de Desarrollo Rural, así como cualquier modificación posterior, y la de valorar la aplicación y cumplimiento del mismo, así como cualquier otra que pueda contribuir al fomento de los valores del mundo rural y su desarrollo.

Lo preside el Presidente de la Junta de Extremadura, actúa como vicepresidente el Consejero de Agricultura y Desarrollo Rural y como secretario el Director General de Desarrollo Rural, y lo componen un total de 25 vocales, 6 de los cuales son altos cargos de la Junta de Extremadura.

La elaboración de los planes de zonas rurales

La competencia para la aprobación de los Planes de Zona corresponde a las Comunidades Autónomas, de manera concertada con la AGE, y con la participación de los interlocutores territoriales.

El primer PDRS 2010-14 establece una serie de requisitos básicos para la elaboración de estos Planes de Zona, que pueden resumirse en los siguientes puntos:

a) El Real Decreto 752/2010 señala en su capítulo 5, destinado a fijar las características que deben reunir los Planes de Zona, el siguiente **contenido mínimo que deben reunir para que puedan ser concertados y financiados** por la AGE.

Contenidos mínimos del Plan de Zona Rural necesarios para el concierto y financiación de sus actuaciones por la Administración General del Estado

CONTENIDO MÍNIMO REQUERIDO PARA EL PLAN DE ZONA
1. Caracterización de la zona rural: 1.0. Delimitación y calificación 1.1. Actividades económicas y empleo 1.2. Infraestructuras y servicios básicos 1.3. Población humana y estado de bienestar 1.4. Aspectos ambientales
2. Diagnóstico de sostenibilidad
3. Formulación de la estrategia de desarrollo sostenible para la zona. Determinación de los objetivos operativos.
4. Directrices Estratégicas Territoriales de Ordenación Rural de la Comunidad Autónoma aplicables (y en su caso directrices derivadas de la evaluación ambiental del Plan)
5. Actuaciones necesarias 5.1. A ejecutar y financiar en el marco del Programa 5.2. A ejecutar con otros instrumentos y financiación
6. Presupuesto y financiación
7. Seguimiento y evaluación
8. Anexos 8.1. Cartografía de la zona 8.2. Antecedentes de desarrollo rural 8.3. Indicadores de estado inicial de la sostenibilidad en la zona rural

b) El capítulo 2 del PDRS 2010-14 está dedicado a establecer las claves para diseñar una estrategia de desarrollo rural eficiente en las Zonas Rurales de España. Entre ellas es destacable, la decisión de **fixar unos objetivos comunes que deben lograrse en todas las Zonas Rurales al final del periodo de aplicación, por lo que deben aparecer obligatoriamente como objetivos allí donde no se cumplan, con independencia de que su financiación corresponda al PDRS o a otras fuentes alternativas.**

c) El tercer punto abordado está relacionado con el proceso de elaboración y su posterior evaluación y seguimiento. La Ley, el PDRS 2010-14 y el R.D. 752/2010 establecen con claridad que **la elaboración y seguimiento de los Planes de Zona debe realizarse con la participación reglada de las principales entidades y asociaciones implicadas en el desarrollo rural de cada Zona**, hasta tal punto que es preciso elaborar un Programa de Participación que asegure estas exigencias y que debe formar parte del propio Plan. La participación es el elemento clave para la elaboración y puesta en práctica de los planes, que debe estar impregnado del enfoque ascendente implícito en la Ley.

La Junta de Extremadura, como consecuencia de acuerdos adoptados en contactos mantenidos con FEMPEX, REDEX y las Diputaciones Provinciales, ha decidido dividir la elaboración de los Planes de Zona Rurales en dos fases:

- 1ª fase: caracterización y diagnóstico

Se ha elaborado con un equipo técnico de la Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural, con el apoyo de FEMPEX, REDEX y Diputaciones. Se entregará como documento de trabajo previo a los Órganos Territoriales designados para la elaboración de los Planes de Zona.

- 2ª fase: estrategia, objetivos, actuaciones, presupuesto, financiación, seguimiento y evaluación

Se realizará en el seno de los Órganos Territoriales designados, teniendo en cuenta las directrices y recursos establecidos en el PDRS 2010-14, ya aprobado oficialmente.

Los Planes de Zona parten de una caracterización del territorio, así como un diagnóstico de sus debilidades y potencialidades, para incluir seguidamente los objetivos de desarrollo y las estrategias para su consecución. Deben recoger, además, el conjunto de actuaciones que se van a llevar a cabo en cada zona, así como su financiación y los organismos responsables de su ejecución, evaluación y seguimiento. El plan de zona es, por tanto, una relación de actuaciones que se insertan en un análisis del territorio, y en un diseño a largo plazo de los escenarios de desarrollo para cada zona.

Los comités territoriales de zonas rurales

Para plasmar esta participación activa y reglada de la población rural en el proceso, ha sido necesario **identificar en cada uno de los territorios un órgano colegiado de interlocución con la administración autónoma**, que asuma, con la supervisión y asesoramiento de ésta, la conclusión de la redacción del plan de zona y su posterior seguimiento y evaluación.

La Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural, como entidad coordinadora de estas actividades, elaboró una propuesta de composición de estos órganos territoriales, siguiendo las pautas marcadas en el primer PDRS 2010-14 al efecto. La propuesta fue sometida a la consideración del Comité Autonómico de Desarrollo Rural, que la ratificó.

Este órgano, con la denominación expresa de "**Comité Territorial de Zona Rural**", participará activamente en la elaboración, seguimiento y evaluación de los Planes de Zonas Rurales que se establezcan para la aplicación de la Ley 45/2007, y estará compuesto por los siguientes miembros:

- El presidente y el Gerente de cada uno de los Grupos de Acción Local presentes en el ámbito territorial de la zona.
- El presidente y el Gerente de cada una de las mancomunidades integrales que formen parte de la zona.
- 1 representante de los ayuntamientos de la zona, designado por Fempex.
- 1 representante de la Diputación Provincial, designado por esta.
- 1 representante de las organizaciones empresariales con presencia en el territorio.
- Un máximo de 2 representantes, uno por cada una de las organizaciones sindicales más representativas y con presencia en el territorio.
- 1 representante de Cooperativas Agroalimentarias de Extremadura
- Un máximo de 3 representantes, uno por cada una de las OPAs con presencia en el territorio

A su vez, el Consejo o Comité territorial designará un Órgano Técnico, que ostentará la interlocución directa con los servicios técnicos la Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural, para el tratamiento de los aspectos técnicos y administrativos que afectan a la redacción de los Planes de Zona, facilitando y agilizando la consecución los objetivos previstos.

Actividades y calendario previsto

El Real Decreto 752/2010 fija unas fechas límite para la presentación de los Planes de Zonas Rurales comunes a todas las CCAA, que es imprescindible respetar para tratar de conseguir la aprobación de los mismos y su cofinanciación correspondiente, a través de los Convenios específicos posteriores.

Estos plazos normativos, unidos al complejo desarrollo de la elaboración del PDRS 2010-14 (aprobado en junio de 2010) y del establecimiento de los Órganos de Gobernanza de Extremadura (mayo de 2010), elementos indispensables para abordar la elaboración de los Planes Rurales, ha motivado que el plazo disponible para elaborar los Planes de Zonas Rurales sea verdaderamente estrecho, pero improrrogable, al menos en sus aspectos esenciales.

La confección previa de la caracterización y diagnóstico de las 12 Zonas Rurales por la Dirección General de Desarrollo Rural, que será entregado a los Comités Territoriales como elemento de trabajo, hace algo más abordable el trabajo pendiente, aunque el periodo disponible sigue siendo escaso.

El cuadro siguiente muestra la hoja de ruta prevista, en función de los plazos indicados en el Real Decreto 752/2010.

Hoja de ruta prevista para finalizar la elaboración Planes de Zonas

Actividad	Plazo ejecución
Constitución Órgano Técnico del Comité Territorial de Zona Rural, elección sede de reuniones y calendario de actividades	25 al 30 octubre
Elaboración Planes de Zonas Rurales (estrategia, objetivos, acciones, ...)	12 diciembre MARM 30 noviembre Junta Extremadura
Periodo de revisión conjunta del Plan Zona Rural por MARM y Junta Extremadura	12-12-2010 a mayo 2011
Fecha límite para el final del proceso, que debe concluir con la firma de un Convenio Específico AGE y Junta de Extremadura, que recoja los 12 Planes de Zonas Rurales.	1 de junio de 2011

La Vías Pecuarias y la aplicación de la Ley 45/2007 en Extremadura

Para que el patrimonio de las vías pecuarias pueda utilizarse como un recurso más en la mejora del desarrollo rural que la Ley 45/2007 pretende, es imprescindible finalizar con éxito el extraordinario trabajo que la Junta de Extremadura viene desarrollando, con el apoyo de los Fondos Estructurales de la UE, sobre la recuperación y ordenación de las vías pecuarias.

Y para ello es necesario tener en cuenta, a mi modesto entender, un aspecto esencial del proceso, que por su dificultad y por los evidentes problemas sociales que origina, tiende a ser postergado.

Me refiero a la necesidad de resolver las intrusiones que el dilatado proceso de calificación primero y el deslinde después, va poniendo sobre la mesa con toda claridad. Después del deslinde la administración competente pasa de tener una presunta intrusión a una intrusión real y concreta.

Es evidente que si deseamos finalmente poner en valor de nuevo las vías pecuarias, las intrusiones deben ser resueltas administrativamente, para tener un espacio realmente disponible, en el que ordenar y reestructurar los usos.

El asunto no es fácil, pero es inevitable e imprescindible si deseamos culminar el camino iniciado. La intensa y continua actuación de la administración extremeña en los últimos años sobre el deslinde de las vías pecuarias, permite realizar con cierta facilidad una tipología de intrusiones y tratar de darles una solución razonable y ajustada a derecho. Las permutas, las autorizaciones temporales controladas y hasta las descatalogaciones, cuando sean imprescindibles, permiten un juego difícil, pero posible.

La promulgación de una Ley extremeña propia, como se ha anunciado en este Congreso, brinda una oportunidad única para tratar de llevarlo a cabo.

Desde aquí me permito animar a los responsables de llevar a cabo estas actividades a iniciar con verdadero interés y valentía este aspecto menos tratado habitualmente, para así culminar, como digo, con éxito el loable trabajo realizado ya durante dos décadas en la recuperación de nuestras vías pecuarias.

Título: Las Vías Pecuarias y su Inclusión en La Red Natura y el Patrimonio de la Humanidad

Ponente: Inmaculada Ortiz Borrego

Institución: Jefa de la Oficina para el Plan de Vías Pecuarias. Consejería de Medio Ambiente. Junta de Andalucía

Buenas tardes, felicitar a la Junta de Extremadura por esta oportuna iniciativa de acoger este congreso, que nos viene muy bien a todos los gestores que trabajamos en esta materia por ser una plataforma estupenda de intercambio del trabajo que realizamos día a día. Agradecer la invitación a la Junta de Andalucía de poder presentar lo que se viene trabajando desde nuestra comunidad autónoma.

Las Vías Pecuarias en Andalucía

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 km, que supone el 25% del total nacional.

Plan de Ordenación de Vías Pecuarias

El Plan de Ordenación considera a las vías pecuarias, como un elemento importante en la ordenación del territorio, favorecen la diversificación del paisaje, especialmente en los entornos urbanos, pueden favorecer la conservación de la biodiversidad al posibilitar el intercambio genético de las especies vegetales y animales y permiten el desarrollo de actividades de tiempo libre compatibles con el respeto a la conservación del medio natural.

- **Programa Corredores y Puertas Verdes:** El Programa **Puertas Verdes**, desarrollado en la última legislatura, tiene como finalidad conectar núcleos urbanos andaluces de más de 50.000 habitantes con su entorno natural más inmediato.
- **Especial mención al uso ecológico.** La metodología desarrollada para la valoración 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. Se han diseñado una serie de recorridos a través de la red de vías pecuarias que, a fin de conectar territorialmente, la red de parques naturales de Andalucía así como áreas de distribución discontinua del lince, para ello se han establecido las siguientes restricciones:
 - Intrusiones de la totalidad del ancho por edificaciones en más de 500 m.
 - Cruce de pueblos y ciudades.
 - Totalidad del recorrido a través de zonas naturales bien conservadas.
 - Longitud máxima 100 Km.

Rutas Ecológicas

Red Ecológica: Lugares de Interés Natural.

PROVINCIA	Km. Prioridad 1
ALMERIA	59
CADIZ	501
CORDOBA	600
GRANADA	63
HUELVA	282
JAEN	297
MALAGA	296
SEVILLA	854
TOTAL	2.953

Red Ecológica: Hábitat del Lince.

PROVINCIA	Km. Prioridad 1
ALMERIA	-
CADIZ	261
CORDOBA	106
GRANADA	24
HUELVA	52
JAEN	60
MALAGA	87
SEVILLA	235
TOTAL	826

Hay una superposición de 602 km entre cada tipo de red .(Lugares de Interés Natural y Hábitat del Lince)

▪ Red Natura. Corredores Ecológicos

La Red Natura es un conjunto de espacios de alto valor ecológico a nivel de la Unión Europea, que tiene por objeto garantizar la supervivencia a largo plazo de los hábitats y especies de la Unión Europea de más valor y con más amenazas.

Se define como Corredor ecológico: territorio, de extensión y configuración variables, que, debido a su disposición y a su estado de conservación, conecta funcionalmente espacios naturales de singular relevancia para la flora o la fauna silvestres, separados entre sí, permitiendo, entre otros procesos ecológicos, el intercambio genético entre poblaciones de especies silvestres o la migración de especímenes de esas especies (Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad).

▪ Plan de Actuaciones

- Rutas de dispersión del lince. Las actuaciones consisten básicamente en la creación de una cubierta vegetal lo más densa y compleja posible, que a semejanza de la vegetación natural se asegure un desarrollo aceptable sin desencadenar estadios de competencia por los nutrientes, agua o luz entre los individuos que mermen la diversidad florística de la vegetación potencial de la zona.
 La elección de especies idóneas para la revegetación se basa en la utilización de especies autóctonas, considerando las series de vegetación potencial en las distintas zonas de actuación.
- Propuesta de Acondicionamiento para la Conexión de Espacios Naturales. En este caso el objetivo de la restauración es obtener un ecosistema lo más naturalizado posible y lo más próximo al estado óptimo de la serie de vegetación potencial correspondiente.
 A diferencia del caso anterior, el arbolado toma más relevancia y en el matorral, la densidad de especies subarbutivas es más alta que la de los arbustos de mayor porte. Para la elección de especies se siguen los mismos criterios que para los corredores de dispersión del lince.

Ejemplos Prácticos

- **Ruta de Conexión "Pata del Caballo -Pinares de Aznalcázar".** Con esta ruta quedan interconectados dos espacios de interés ambiental como son las estribaciones de la sierra del Parque Natural Sierra de Aracena y Picos de Aroche en el entorno del monte "Pata del Caballo", provincia de Huelva, y el Espacio Natural de Doñana.
 El principal objetivo de esta actuación ha sido la creación de un corredor propicio para la dispersión del lince.

- **Ruta Ecológica: "Cañada Real de los Isleños".** Esta vía pecuaria, forma parte del corredor verde Doñana- Parque Natural Sierra Norte y desde tiempo inmemorial fue la principal vía terrestre entre las minas de la Sierra Norte y el puerto de Taura. La Cañada Real de los Isleños constituye el nexo de unión entre la zona conocida como Pinares de Aznalcázar, zona potencial de lince, con el Corredor Verde del Guadimar, Otro ejemplo de pasillo ecológico para la dispersión del lince. La actuación más exigente ha sido la restauración de la vegetación. Esta obra ya finalizada, permitirá que este tramo de vía pecuaria se constituya en un espacio conformado por un paisaje predominantemente de matorral, con una altura promedio de 1-2 metros. La vegetación implantada cubre el 50% de la superficie que ocupa la vía pecuaria.

Esquemáticamente, las actuaciones llevadas a cabo se sintetizan en las siguientes:

- Plantación.
- Cerramiento de protección.
- Señalización.
- Vivaces: con el objeto de fomentar el aumento de la población de conejos, cuyo efecto ha resultado extraordinario.

El Legado Histórico

Las calzadas, cañadas, vías y otros caminos son tan antiguos como la propia condición humana. Los primeros humanos encontraron ya trazadas sobre el terreno las rutas que han condicionado nuestra historia a lo largo de milenios.

De la época de los tartesios existen cuentos y leyendas que hacen referencia a las ovejas. En el año 625 a.C. vinieron las tribus celtas con su ganadería a la Península Ibérica, primeros orígenes de la Trashumancia.

El legado más importante que nos dejó la civilización romana fue el Derecho y las obras públicas. Construyeron puertos, acueductos, baños, teatros, circos y muy especialmente las largas calzadas que facilitaron el desplazamiento de militares, civiles y mercancías a lo largo del imperio. Muchas de estas calzadas en la actualidad están dentro de la red de vías pecuarias.

Las Vías Pecuarias: Itinerario Cultural Europeo

Aprovechando el acervo cultural de las vías pecuarias, la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía está trabajando en la declaración como Itinerario Cultural Europeo las rutas utilizadas fundamentalmente por la Romería de El Rocío.

Todo ello, por entender que se cumple con los requisitos exigidos en la Resolución (98) 4 adoptada por el Comité de Ministros del 17 de marzo de 1998, en la 623ª reunión de los Ministros del Consejo de Europa:

- Representativo de los valores europeos y comunes a varios países de Europa.
- Parte de la memoria europea, de su historia y patrimonio.
- Desarrollo de iniciativas y proyectos innovadores.
- Intercambios culturales y educativos.
- Permite la aplicación a largo plazo de proyectos multilaterales, de cooperación en diversos campos de acción.
- Puede ser investigado y desarrollado por distintos grupos de expertos multidisciplinares de diferentes regiones de Europa.

Ruta Propuesta. Caminos de Peregrinación hacia la Aldea de El Rocío en Almonte (Huelva)

La peregrinación a El Rocío, declarada como Fiesta de Interés Turístico Internacional, tiene su origen durante el Señorío de Medina Sidonia (XV-XVIII). Las crónicas históricas cuentan que fue precisamente el rey Alfonso X el Sabio, allá por el año 1270 quién mandó erigir una ermita consagrada a la Virgen en el lugar llamado de Las Rocinas, actual Ermita de la Virgen de El Rocío (catalogada como Bien de Interés Cultural según publicación en BOJA nº 193 del 04 de octubre de 2006 Página 73). Los monteros de Mures (Villamanrique), los pastores de Almonte y los carboneros de Sanlúcar de Barrameda ya visitaban la Ermita en el siglo XIII para ver la imagen de las Rocinas. Pero el origen de la actual Romería de El Rocío tiene su base en el hallazgo de la Virgen en el siglo XV. Durante el dominio Señorial de Medina Sidonia (XV-XVIII), existía de una vía de comunicación interna, el Camino Condal de Sanlúcar

a Niebla, y el Camino Real que unía Moguer con Sevilla a través de Almonte y El Rocío, que permitía el intercambio de mercancías de los productos producidos. Este cruce de caminos a pocos metros de la Ermita hace que se extendiera la devoción hacia la Virgen, en un principio a las poblaciones colindantes, pero que con el paso del tiempo se ha ido extendiendo a nivel Internacional.

Por tanto se puede considerar coetáneo y simbiótico el hecho de la peregrinación hacia la Aldea de El Rocío y las vías pecuarias como vía de comunicación de la época, y aunque los itinerarios de peregrinación han podido sufrir algunas modificaciones con el paso del tiempo, **gran parte de ellos continúan discurriendo por vías pecuarias.**

En la peregrinación a El Rocío, las primeras Hermandades se originaron durante los siglos XVII, XVIII y XIX: Almonte, Villamanrique de la Condesa, Pilas, La Palma del Condado, Moguer, Sanlúcar de Barrameda, Triana, Umbrete, Coria y Huelva. En el siglo XX se incrementa considerablemente: 107 Hermandades. Son numerosos los lugares de Interés Patrimonial y Cultural que atraviesan:

- Catedral de Sevilla y numerosas Iglesias.
- Reales Alcázares.
- Puente sobre el Río Pudio.
- Hacienda de Torrequemada.
- Ermita de la Virgen de Cuatrovititas (mezquita almohade del S. XII)
- Hacienda de Lopaz
- Cruce del Río Guadamar por el Vado del Quema.
- Espacio Natural de Doñana.
- La Raya Real.
- Palacio del Rey.
- Puente del Ajolí.
- Al paso por las distintas localidades las Iglesias abren sus puertas para recibir a las Hermandades que se dirigen a El Rocío. Se destaca la localidad de Villamanrique de la Condesa, que ha convertido este evento en Fiesta de Interés Turístico Nacional de Andalucía.
- Plaza de La Virgen del Rocío en Almonte

Conclusiones

La recuperación y puesta en uso del patrimonio cultural, natural y social que constituye la red de vías pecuarias en Andalucía es uno de los objetivos prioritarios de la Consejería de Medio Ambiente.

Estas rutas por las que tradicionalmente ha transitado el ganado, pueden suponer una herramienta eficaz en la conservación de la biodiversidad, y un motor para el desarrollo económico y social en el ámbito rural.

Muchas Gracias por su atención.

Título: Políticas de Futuro. Una Alternativa de Futuro para las Vías Pecuarias. La Red de Itinerarios Naturales. Recorridos para el Fomento del Desarrollo Sostenible del Medio Rural.

Ponente: M^a Ángeles Soria Sánchez

Institución: Directora Técnica. Subdirección General de Desarrollo Territorial. Dirección General de Desarrollo Sostenible del Medio Rural. Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino

Buenos días, voy a ser muy breve. Decir que soy la responsable del Proyecto de Caminos Naturales dentro del Ministerio de Medio Ambiente que lleva la Dirección General de Desarrollo sostenible en el Medio Rural, cuyo responsable máximo es Jesús Casas, que ha estado aquí esta mañana. Sí quería decir dos cuestiones una es que el programa de Caminos Naturales estamos hoy aquí como una de las alternativas de puesta en valor de las Vías Pecuarias, decir que no queremos sustituir el uso principal, el uso ganadero que deben tener, pero sí creemos que podemos contribuir a es puesta en valor, a ese conocimiento que la gente tiene que tener ellas para después con sus impuestos quieran hacer cualquier actuación de recuperación.

1. Antecedentes de la Red

- **1993 – Programa “Tejido Verde”** – Recuperación de itinerarios ferroviarios obsoletos para un uso seguro en el marco del antiguo MOPTMA
- **1996 – Programa de Caminos Naturales** en el marco del recién creado MMA Se introducen nuevos caminos apoyados en Caminos Reales, Vías pecuarias, Caminos de sirga, Senderos de montaña, Senderos de ribera y Caminos de servicio de antiguos canales
- **PROGRAMA de la RED DE ITINERARIOS NATURALES.** Se pretende implementar a la Red de Caminos Naturales con otra de itinerarios de gran longitud mediante la recuperación de infraestructuras existentes (vías pecuarias, senderos de ribera, caminos de sirga y en general vías de comunicación históricas...)
- **ACUERDO del Consejo de Ministros, 24 de Julio de 2009**
 - Se encomiendan al MARM y al MITYC medidas para el fomento del desarrollo turístico sostenible del medio rural:
 - Consolidar la Red Nacional de itinerarios no motorizados (caminos naturales y vías verdes), en el marco de un uso turístico responsable de nuestro patrimonio natural y cultural
 - Crear una marca que reúna aquellos productos turísticos/alojamientos de turismo rural vinculados a la Red Nacional

2. Programa de Caminos Naturales

2.1. Objetivos

- Mantener el uso público de las infraestructuras de comunicación
- Dar respuesta a la demanda social de servicios turísticos alternativos
- Facilitar a la población el acceso a una experiencia deportiva, cultural, educativa y de contacto con la naturaleza
- Favorecer el desarrollo sostenible de la zona de actuación mediante la potenciación de los recursos económicos, el fomento del empleo y el asentamiento de la población en su lugar de origen

2.2. Inclusión de nuevas obras al Programa de Caminos Naturales.

- Debe existir un Promotor Institucional distinto del MARM que se ocupe de:
 - La disponibilidad de los terrenos
 - La redacción del proyecto del camino, acorde con los parámetros del Programa

- Asumir el mantenimiento, la promoción del camino y la suscripción de un seguro de responsabilidad civil de daños a terceros
- Compromiso del MARM
 - Dirigir el Programa de Caminos Naturales
 - Controlar la idoneidad y calidad de los proyectos presentados
 - Poner en marcha el encargo o el concurso para la ejecución
 - Ejecutar la obra
 - Entregar la obra al promotor tras su recepción

2.3. Obras puestas en servicio por el Programa de Caminos Naturales desde el 1993 al 2010

- 70 caminos
- 3.603 km
- 81,44 millones de euros (22.606 €/km)
- Longitud media de 51 km/camino, (incluido el camino del Ebro)
- Culminación del Camino del Ebro con una longitud de 1.150 km que abre el nuevo concepto de itinerarios naturales
 - Acondicionamiento de otros dos grandes recorridos, el GR-109 (Cordillera Cantábrica) y el GR 131 (ENP forestales en la isla de Tenerife)

3. Hacia la Red de Itinerarios Naturales

3.1. Finalidad

- Dotar al Estado de una red de itinerarios de gran longitud mediante la recuperación de infraestructuras existentes, en desuso o no
 - Completar los objetivos del Programa de Caminos Naturales preexistente
- Se apoyará en vías pecuarias, senderos de ribera, caminos de sirga y vías de comunicación históricas, con la característica común de tener un desarrollo **mayor de 100 kilómetros**

NIVELES

- Nacionales (>300 km)
- Regionales (150-300 km)
- Complementarios (<150 km)

3.2. Objetivos

- Promover la calidad de vida y la salud de la población, así como colaborar en la educación ambiental
- Desarrollar el turismo ambiental y cultural
- Poner en valor de los recursos patrimoniales naturales y culturales disponibles
- Promover la movilidad sostenible
- Defender los Dominios Públicos Hidráulico y Marítimo – Terrestre

3.3. Costes

- De Acondicionamiento de las Infraestructuras (Estudios de viabilidad, Proyectos, Ejecución)
 - Financiados en una parte significativa por el MARM
 - Convenios y Protocolos de colaboración con las CCAA para determinar el reparto de tareas entre ambas administraciones
- De Mantenimiento y Promoción
 - Mantenimiento a cargo del MARM en su fase inicial
 - Promoción de programas recreativos o culturales de los Itinerarios de largo recorrido serán asumidos por las Administraciones Regionales o Autonómicas
 - En los Protocolos o Convenios podrán contemplarse otras alternativas para el mantenimiento

3.4. Características

- Diseño que asegure una marca de calidad
- Señalización homogénea, con mínimo impacto visual.
- Conservación idónea
- Programas de información, seguimiento y gestión eficaces y homogéneos

3.5. Tipología

- Anchura diversa (desde 1 a 4 m de ancho)
- Pendiente, firme y accesibilidad variable
- VALOR CLAVE: Su continuidad y su capacidad de mallar el territorio

3.6. Ejecuciones de obras

4. Las Vías Pecuarias como parte del desarrollo de la Red de Itinerarios

- Uso eco-recreativo compatible (senderista, ciclista y ecuestre) con el fin de las vías pecuarias
- Señalización de las mismas con reflejo de su identidad como tales
- Defensa del patrimonio público histórico al ser utilizado por el público
- Posibilidad de compatibilizar gracias al ancho de la plataforma diferentes tipologías de secciones
- Únicas vías de tránsito público en el territorio en muchos casos, que contribuyen eficazmente a mallar el territorio
- Dificultad: el estado jurídico de las mismas. Clasificación y deslinde.
- Plan Director de la Red de Itinerarios Naturales
- Presentación de la Web de la Red

5. Ejemplos de Vías Pecuarias en la Red de Itinerarios y el Programa de Caminos Naturales

- Corredor Cáceres –Badajoz.
- Camino Natural de las Villuercas
- Camino Natural de la Vertiente Segoviana de la Sierra de Guadarrama
- Caminos naturales del Tajo, Duero, Guadiana usan en tramos las plataformas
- Convenio con la Comunidad de Madrid para el desarrollo de un CN por la Cañada Real Soriana Oriental
-

6. Plan Director de la Red de Itinerarios Naturales

7. Presentación de la Web de la Red

COLOQUIO IV

MESA REDONDA IV: VÍAS PECUARIAS Y DESARROLLO SOSTENIBLE

Modera:

- Julio Grande Ibarra. Director de Sepinum
- (P) Pregunta, (R) Respuesta, (C) Comentario

(C) Julio Grande, tenemos unos minutos para el coloquio. Damos paso a las preguntas.

(P) Cosme Morillo, presidente de Typhis, S.L.. A lo largo de este congreso se ha hablado de los usos complementarios, me voy a centrar en este uso y no en el principal ganadero. Hemos oído hablar de itinerarios naturales de Vías Verdes, Puertas Verdes y de Vías Pecuarias para el senderismo. La impresión que a mí me produce es que son iniciativas muy valiosas, felicito a los que las estáis llevando a cabo, pero me siento desconcertado por su falta de integración en la Red Europea de Caminos. Me llama la atención la falta de homogeneización de la señalización y me parece bien que en el cartel siempre aparezca el símbolo de la administración que lo ha hecho, porque tiene que llevar su reconocimiento, como es lógico, pero muchas veces me siento perdido, por qué esto no es un sendero GR con señalización GR más toda la información complementaria que se quiera dar, por qué no es un PR con los colores establecidos a nivel europeo de los PR, más la información complementaria que se quiera dar. Habría que hacer un esfuerzo por esta integración en la red europea a los distintos niveles que corresponden y también una con lo que esto implica de homogeneidad de la señalización.

(R) M^a Ángeles Soria. Me encargo de responder a la pregunta, por ser la responsable de caminos naturales del Ministerio de Medio Ambiente. La red europea que mencionas, que son la transposición de los GR aquí en España, son grandes recorridos y están en la órbita de la Federación Española de Deportes de Montaña y Escalada. Es una iniciativa de una federación que no es pública, que inicia la señalización como continuación de las experiencias, que había en Francia y demás, de itinerarios de largo recorrido, importantísima y fundamental. Pero cuando tú quieres utilizar una señalética GR en un camino tuyo, tienes que ir a una homologación con la federación. Ellos tienen la marca y tienen la patente de esa señalética. Nosotros hemos homologado y los de largo recorrido los estamos homologando todos, es decir el camino del Ebro es un GR nuestro, nuevo, que se ha homologado como GR, si entráis en nuestra Web del Ministerio, en caminos naturales dentro del Mar, veréis que está homologado como GR. Nosotros ya no vamos a entrar a homologar pequeños recorridos, no vamos a pagar a la federación para poder utilizar el símbolo de GR.

En cuanto a la integración hay una total dispersión de señalética, incluso de desconocimiento del senderista. Hubo unas jornadas de caminos naturales hace unos meses en la cual se dijo la intención de crear un observatorio de caminos e itinerarios naturales en el que estemos todos y lo primero que haya ahí sea un SIG, en el que cada una de las administraciones vuelque sus datos de tal forma que al final estén puestos en conjunto. Y en una segunda fase intentar llegar a un acuerdo y homogeneizar entre todas las administraciones la señalética. Pero te insisto la señalética GR pertenece a la Federación Española de Montaña y las administraciones tenemos nuestras dificultades. La homologación la hacemos para darle esa imagen internacional, pero entiendo que haya administraciones que no quieran. En nuestra señalética sí integramos todas las características, entendemos que si se integra toda la información en una misma señal pues mejor. Ahí integramos si es GR si es PR, si es Vía Pecuaria, si pasamos por un espacio natural y demás, etc.

(P) Cosme Morillo, presidente de Typhis, S.L. Comprendo las dificultades, pero como usuario sigo sin entender muy bien por qué la administración no puede ponerse de acuerdo con una organización sin ánimo de lucro como la federación española de montañismo, creo que no se dedica a hacer negocio. Pero voy a citar un caso en que no está la Federación Española de Montaña, decías que vais a crear un camino natural de la vertiente segoviana de la Sierra de Guadarrama, donde hay una magnífica Vía Pecuaria en magnífico estado de conservación y se van a superponer las actuaciones y me imagino que la señalizaciones.

(R) M^a Ángeles Soria. S está en común acuerdo con la Junta de Castilla y León para integrar las mismas señalizaciones y se va a dotar de elementos de drenaje que no tiene la magnífica Vía Pecuaria ahora para el tránsito ciclista, se van a construir pasarelas para salvar las autovías. Se van a hacer una serie de mejoras para darle una continuidad, de común acuerdo con la Junta de Castilla y León.

(P) Cosme Morillo, en cualquier caso les felicito la iniciativa y os animo a que continuéis con ella. Muchas Gracias.

(R) M^a Ángeles Soría. Quiero que se entienda que no es una crítica a la Federación Española de Montaña, en absoluto, que trabajamos con ellos de la mano, que colaboramos estupendamente, pero que entiendo que haya administraciones que no quieran pagar esos sobrecostes.

(C) Juan Antonio Repiso (Natura). Buenas tardes, yo si voy a criticar a la Federación Española de Montañismo. Sí que son ánimo de lucro, sí que tienen para ser una ONG que va altruista cuando se inventó hace ochenta años por un catalán, después han cantado alegremente durante décadas el cara al sol, ahora van de demócratas, pero si haces buceo tienes al menos siete instituciones o siete organismos internacionales a los que les puedes pagar un seguro, si haces montañismo, sólo a ellos, eso es monopolio y como tal es antidemocrático.

Quería deciros y perdonar mi insistencia, este congreso es importante, independientemente de todo tipo de opiniones, a favor o en contra y hace falta divulgación, no ya sólo para los que estamos aquí, estoy pidiendo los pdf, Power Point, se que se van a colgar. Pero que se le de publicidad *urbi et orbi* para todo cristo viviente, hace falta divulgar el congreso, darle un fin expositivo. Sin prisas, incluso con pausas pero que seáis responsables de que se os pide la información del congreso.

(C) Julio Grande, desde luego creo que es voluntad de todos los que hemos participado en este congreso y todas las instituciones el convencimiento de que la participación, la difusión y el conocimiento del patrimonio natural y cultural es el principal elemento para su protección y es una tarea en la que estamos embarcados todos.

(P) Juan Carlos Giraldo, de Ecologistas en Acción. Una pregunta a los representantes de la Junta de Extremadura, mejor dicho una crítica, respecto al hecho de que no veo la participación en estas jornadas de la Consejería de Medio Ambiente, me parece increíble porque desde el año 1998 tenemos una Ley, la 8/98 de Espacios Protegidos y en los cuales se hacía una posible valoración de las Vías Pecuarias, de su puesta en valor, a través de los corredores ecoculturales, que a día de hoy en Extremadura, no se han declarado ni uno. Cosa que ni yo ni nadie que esté comprometido con el medio ambiente y el desarrollo sostenible entiende.

Por otro lado veo que el tema de la trashumancia se ha dejado muy de lado, sobre todo el apoyo a los ganaderos. La Junta de Extremadura y en definitiva todas las comunidades autónomas tienen una serie de capacidades para poder ayudar a estos ganaderos, como son las fincas, los montes públicos, uno de los impedimentos de estos ganaderos es la posibilidad de arrendar pastos para poder hacer esa trashumancia y creo que se debería priorizar este arrendamiento de estas fincas a la gente que haga trashumancia. A parte de que en la política agraria comunitaria ya se establecía las posibilidades de ayudar o de poner subvencionar una parte a estos ganaderos, creo que es algo tan anecdótico en las Comunidades Autónomas como para que dentro de los presupuestos se hiciera un pequeño esfuerzo. Dentro de esas capacidades creo que tenemos en Extremadura y en otras comunidades, personal que pueden hacer algo en conservación, como es el personal del Plan Infoex o de extinción de incendios e otras comunidades, que en muchas épocas del año no pueden entrar en los montes por tema de parada biológica, etc.

Y a la Representante del Ministerio de Medio Ambiente le quería preguntar por cómo va a afectar la autovía Cáceres-Badajoz a este camino natural que ellos están realizando puesto que va paralelo a ese trazado. Y cómo se contabiliza el paso ganadero con la conservación del firme puesto que una vez tuve la oportunidad de compartir con un compañero tuyo del Ministerio sobre la posibilidad de hacer un camino natural cultural y veía como una imposibilidad si tenía mucho tránsito de ganado. Muchas Gracias.

(R) M^a Ángeles Soría. En las Vías Pecuarias hay anchura suficiente para hacer un firme que sea exclusivo para ciclistas y otro firme para que vaya el ganado. En lo que dices de la afección de la autovía Cáceres-Badajoz, ahora mismo lo desconozco, el proyecto no lo llevo yo, pero si estás interesado me das tu correo y te lo digo. Ahora no se como afecta la planificación de la autovía.

(R) Fernando Mejías, siento no poder contestarte porque yo no represento a la Junta de Extremadura, yo he sido invitado por los organizadores del congreso para hablar de un tema en concreto que es la aplicación de la Ley, podría contestarte pero creo que no es mi papel y que no debo. La participación de las personas de Medio Ambiente lo habrán tenido en cuenta los organizadores del

congreso, pero como digo yo no represento hoy y aquí a la Junta de Extremadura, no es mi competencia sobre la pregunta que has hecho.

(R) Julio Grande Respecto a la problemática de la ganadería trashumante necesitaría un congreso específico, porque son muchos y variados los problemas de la ganadería. Probablemente el problema de la disponibilidad del sistema de reparto del pastizal no sea el problema más grave., existen otros factores que complican de forma importante lo que es el movimiento pecuario, por una serie de razones muy complejas, en las que todo el mundo tiene una parte importante de razón, por lo que es muy difícil llegar a unos puntos medios de equilibrio. Desde mi punto de vista es algo prioritario. Hay que empezar a abordar el tema de la problemática del movimiento pecuario sea por Vía Pecuaria o no. La mesa de Desarrollo Rural Nacional tiene un grupo de trabajo específico sobre trashumancia que sí está tratando de abordar este tipo de problemática. Quizá la mesa no vaya todo lo rápido que nos gustaría, pero se está trabajando en ello. Quizá tengamos que acelerar para que las actuaciones que se apliquen lleguen con el suficiente tiempo. Una de las cosas que nos empieza a faltar en el medio rural es tiempo y lo que nos empieza a urgir es llegar y las intervenciones puedan ser eficaces.

(C) M^a Teresa Toro, jefa de Servicio de Desarrollo Rural, me siento de alguna manera aludida a lo que ha comentado Juan Carlos Giraldo, no es verdad que no haya habido representación de la Consejería de Medio Ambiente, ha habido una nutrida representación de Agentes de Medio Natural que han asistido a las ponencias y a la programación del congreso que han considerado interesantes. Desde la organización se les invitó, no sólo a ellos, si no al resto de la consejería a sus órganos directivos y he podido comprobar que han venido tanto numerosos Agentes del Medio Natural, como sus responsables directivos, jefes de sección jefes de servicio. En esa medida si quiere decir que no han estado representados en la mesa, no cabíamos todos, podríamos estar hablando días y días. Han intervenido en los debates de forma notoria.

(R) Fernando Mejías, De todas maneras aunque no sea de un modo formal y yo no sea el representante de la Junta, la competencia formal sobre las Vías Pecuarias radica actualmente en la Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural. Además las Vías Pecuarias no tienen incidencia sólo en aspecto Medio Ambientales, aquí se ha puesto de manifiesto que hay otros muchos aspectos a considerar.

(P) Julio Grande. A mí me gustaría preguntar respecto a la intervención de Fernando, sobre la Ley de Desarrollo Rural, me gustaría saber cuál es la opinión de las distintas administraciones y si vamos a ser capaces de vertebrar un desarrollo corporativo legal de intervención que afecte a todas las comunidades autónomas y a dieciocho ministerios, yo cuando trabajé en la administración se decía si quieres que algo no funciones crea una comisión mixta, este era el eslogan. A mí me parece que necesitamos este tipo de herramientas, es imprescindible que podamos contar con un ordenamiento legal que haga que todos trabajemos en la misma orientación, pero desde el punto de vista práctico, ¿cómo veis vosotros que se va a poder desarrollar la Ley?

(R) Fernando Mejías, mi visión desde la participación de la Ley, la Ley es nueva, la Ley aunque es del 2007, que se puso en funcionamiento en 2008 y empezó a trabajarse realmente sobre ella prácticamente en el 2009. Lo que se ha hecho hasta ahora es disponer de los medios, el reto está en la participación, en la verdadera implicación de los ministerios que no están habitualmente metidos en estas cosas de las consejerías y las instituciones y los agentes que están en el territorio, que muchas veces están, como dicen en mi pueblo, quemados, con demasiadas oportunidades. Yo personalmente creo que es una oportunidad verdaderamente única, pero lo que salga de la Ley va a ser consecuencia de la verdadera implicación entre las comunidades autonómicas, de las distintas consejerías y del territorio. Yo a la gente la veo demasiado apagada, con demasiados pocos ánimos, me gustaría que existiesen más ánimos por parte de las instituciones. Pero también es verdad que yo estuve presente cuando se inició la iniciativa LEADER y la verdad que la situación de partida no era mucho mejor y después se desarrolló, ojalá y ocurra así. Es un reto y necesitamos por todos los medios convencer a las administraciones públicas implicadas y a la población que está en el medio rural en que se implique verdaderamente en unos trabajos que están por hacer.

(C) Isabel García, Gerente del grupo Leadercal, en Ávila. Creo que este desánimo que apuntas yo lo suscribo. Lo suscribo como gerente del programa y porque además no veo que entre la Ley y mi comunidad autónoma en concreto se vaya a resolver mucho, no veo ni fondos ni veo estructuras y como tú decías, empezamos en 2008 y ahora no tenemos los planes hechos y vamos a hacer cortas y pegas. Yo no tengo muy claro de donde van a salir los fondos, ese es mi mayor problema, porque si vamos a llevar fondos de cada unos de esos quince ministerios y los vamos a meter en el crisol de la

Ley de Desarrollo Rural y no va a haber aportaciones a mayores y ni mi comunidad autónoma ni las otras van a poner aportaciones a mayores, sí que hay un descreimiento, por lo menos por mi parte y por parte de mis compañeros. Nos han llamado para estar en las mesas de participación la semana pasada. Esto crea un estado de desánimo cuando las cosas ya están complicadas en el medio rural.

(R) Fernando Mejías, Estoy de acuerdo pero sin embargo yo creo que una Ley como esta, si se hubiese elegido un momento menos oportuno para ponerla en práctica, quizá nos lo hubiésemos encontrado, quiero decir que el recorte presupuestario no llega a todo. También quiero decir una cosa, la Ley desde mi punto de vista, yo soy incorregible a la hora de ver las cosas positivas a las cosas, la Ley tiene un valor en los propios recursos, un valor estratégico increíble. La gente que está trabajando en el medio rural desde hace mucho tiempo, está continuamente habiendo una desorganización entre la gente que lleva el desarrollo. La iniciativa LEADER puso un poco de orden, pero no ha logrado ponerlo del todo, yo creo que el valor estratégico de la Ley supera, desde mi punto de vista a los propios recursos que hay. Pero no depende sólo de que los instrumentos se pongan en marcha, si no de la actitud frente a la Ley y ahí hay un problema, es el poco tiempo que hay para animar otra vez a la gente para entrar en estos temas, Nosotros estamos en una situación parecida a la de tu comunidad, le vamos a pedir al ministerio algo más de tiempo, aunque sea poco, para hacer las cosas lo mejor que podamos.

En un año se ha hecho un Programa de Desarrollo Rural Sostenible, se han tenido un montón de reuniones, el problemas está en que podía empezar a aplicarse un poco más tarde, nosotros vamos a pedir algo más de tiempo.

(P) Julio Grande. Insistiendo en esto decir que los que ya llevamos algunos años en esto decir que estamos hartos de fracasos, probablemente por nuestra culpa también, es decir somos agentes participantes, por tanto si las cosas salen bien o salen mal es por nuestra culpa. Ves que al final el problema es tan complejo que no hay solución, que es algo que hay que empezar a plantearse, quizá nos puede pasar como con el tema de la trashumancia, que es un tema muy complicado y no es fácil aterrizar y tener una receta para poder resolverlo. Esta sensación, en estos momentos en los que estamos, en los que las situaciones demográficas en muchos municipios de la montaña, donde yo trabajo y resido, en la Sierra de Cabrerros, en la Sierra de Ávila las cifras son verdaderamente agónicas en este momento, y donde la gente lo que necesita más que dinero, más que inversión, es ilusión. Creo que generar expectativa, dar sentido positivo a las gentes de los pueblos es una estrategia y creo que hay que ser muy prudente y en esto quizá deberíamos afinar un poco en qué transmitimos sobre qué expectativa. Porque una expectativa nueva de fracaso sería un golpe demoledor. Deberíamos comunicar más y mejor y comunicar el ritmo del avance para no crear esa falsa expectativa, que luego nos pudiera generar el efecto contrario.

(R) Fernando Mejías, Sí, este es el congreso de Vías Pecuarias, lo de la Ley es algo colateral. Estoy de acuerdo, todo lo que dices es cierto, pero sin embargo también lo es que los problemas del medio rural están ahí y yo creo que no todas las medidas son iguales. Yo creo que la Ley 45 tiene algunas posibilidades que no han tenido nunca ninguna otra medida que se ha hecho para mejorar el medio rural, ni comunitaria ni española, está ahí, pero esto es una potencialidad y hay momentos y momentos para aplicarlo, pero no podemos dejar de pasar las oportunidades, no se nos dan tantas. La Ley intrínsecamente tiene una potencialidad que no tienen otras medidas que están ahí, ahora hay que desarrollarlas, con un ambiente más favorable, pero es que las oportunidades llegan cuando llegan.

(P) Julio Grande. Muy bien aquí lo dejamos, muchísimas gracias por su asistencia. Gracias a los compañeros de mesa. Esperemos que en el próximo congreso de Vías Pecuarias tengamos más resuelto el problema de la trashumancia y tengamos en mejores condiciones nuestras Vías Pecuarias y que nuestro medio rural se haya podido desarrollar y estemos en unas condiciones más favorables . Sin más vamos a pasar a la clausura. Muchas Gracias.

II CONGRESO NACIONAL DE

VÍAS PECUARIAS

CÁCERES 27,28 y 29
de Octubre de 2010



JUNTA DE EXTREMADURA
Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural

LIBRO DE ACTAS

II CONGRESO NACIONAL DE

VÍAS CÁCERES 27,28 y 29
PECUARIAS de Octubre de 2010



JUNTA DE EXTREMADURA
Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural

LIBRO DE ACTAS

9. Comunicaciones Orales.

II CONGRESO NACIONAL DE

VÍAS CÁCERES 27,28 y 29
de Octubre de 2010
PECUARIAS

LIBRO DE ACTAS



JUNTA DE EXTREMADURA
Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural

1. Trabajos de inscripción de las Vías Pecuarias en los Registros de la Propiedad en Castilla-La Mancha, último escalón en la defensa de la propiedad

Autores/Ponentes: Emilio José Braojos Quintana y Silvia Fernández Martínez

Institución: Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha y GEACAM, S.A.

2. La multifuncionalidad de las vías pecuarias: modelos de valoración

Autores/Ponentes:

Ana María Rico Hernández,

José Alberto Millán González,

Julio Merino García,

Institución: Área de Vías Pecuarias. Dirección General de Medio Ambiente. Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Ordenación del Territorio. Comunidad de Madrid. Calle Ronda de Atocha nº 17, Planta 7ª. 28012 Madrid

3. Las vías pecuarias tradicionales ibéricas desde los estudios geográficos. Observaciones sobre su importante papel en el paisaje y la ordenación del territorio

Autores/Ponentes:

José María Ramos Santos,

Guillermo Calonge Cano,

Institución: Departamento de Geografía. Universidad de Valladolid

4. Cañada Real Conquense: Uso trashumante ininterrumpido a lo largo del tiempo. Problemática y propuesta de futuro

Autores:

José Antonio Gil Naharro Ingeniero Técnico Forestal, Sección de Vías Pecuarias, Delegación Provincial de la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente en Cuenca.

Miriam Bermejo Pinar. Ingeniera de Montes, responsable de la Asistencia Técnica de Proyectos de Vías Pecuarias en Cuenca, TRAGSATEC.

Ponente: José Antonio Gil Naharro

Institución: Delegación Provincial de la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente en Cuenca

5. Las vías pecuarias vistas por sus usuarios

Autor/Ponente: Manuel Trujillo Carmona.

Institución: Instituto de Estudios Sociales Avanzados (CSIC) y Plataforma Ibérica por los Caminos Públicos

6. Técnicas vinculadas al deslinde de vías pecuarias en zonas de la Red Natura 2000. La Cañada Real Merinera: un caso de estudio

Autores: Gordo Alonso, Del Río San José, González Pascual y Hernández Duque

Ponentes: Fº Javier Gordo Alonso

Institución: Delegación Territorial de Valladolid. Servicio Territorial de Medio Ambiente. Junta de Castilla y León

7. Hagamos bien las cuentas. Eficiencia y servicios de la trashumancia en la Cañada Real Conquense

Autores:

Raquel Casas Nogales. Asistencia técnica de la Dirección General de Desarrollo Sostenible del Medio Rural. MARM

Pablo Manzano Baena. Iniciativa Mundial por un Pastoralismo Sostenible, IUCN.

Ponente:

Raquel Casas Nogales

8. Las vías pecuarias: pieza clave en la ordenación, integración y articulación del territorio

Autor/Ponente: Felipe Herranz Martín. Doctor en Ciencias Económicas y Empresariales. Profesor Universidad Autónoma de Madrid.

9. La interrelación y convivencia entre las vías pecuarias y las obras lineales de carreteras

Autor/Ponente: José Ignacio Sellers Bermejo.

Institución: Demarcación de Carreteras del Estado en Extremadura. (Ministerio de Fomento).

10. La Iniciativa Mundial por un Pastoralismo Sostenible (IMPS) y la importancia económica, social y ambiental de los pastores a nivel global

Autores: Pablo Manzano, Norah Ng'eny y Jonathan Davies

Ponente: Pablo Manzano

Institución: WISP, IUCN-ESARO

11. Usos actuales de las vías pecuarias. Un ejemplo real, trashumancia de Guijo de Santa Bárbara

Autor/Ponente: Emilio Jiménez Díaz

Institución: Concejal de Guijo de Santa Bárbara

12. Serie documental de diez episodios “Huellas trashumantes, trashumancia en España”

Autor/Ponente: Domingo Moreno Cebolla.

Institución: Producciones Cinematográficas

www.domingomoreno.com

13. Análisis del estado de conservación de la Cañada Real Conquense: implicaciones para el mantenimiento de la trashumancia

Autores: Violeta Hevia-Martín, Elisa Oteros-Rozas, José A. González, Pedro Zorrilla y José L. Rubio.

Ponente: Violeta Hevia-Martín.

Institución: Departamento de Ecología (Universidad Autónoma de Madrid).

14. Vías Pecuarias amenazadas por Infraestructuras

Autor/Ponente: Juan Carlos Giraldo Garrón. Ingeniero Técnico Forestal. **Institución:** Cúriga-Ecologistas en Acción Monesterio.

15. Actuaciones para la recuperación de las vías pecuarias en la Comunidad Foral de Navarra

Autores/Ponentes:

Salomé Hernando Chicote,

Mikel Díaz Osés,

Ainhoa Istúriz Murillo,

Institución: Departamento de Desarrollo Rural y Medio Ambiente. Gobierno de Navarra. Gestión Ambiental, Viveros y Repoblaciones de Navarra.

16. Criterios prácticos de deslinde en vías pecuarias

Autores:

Venancio Barrena González,

Alberto Maqueda Anguita,

Agustín José Camiña Fuentes,

Ponente: Alberto Maqueda Anguita.

Institución: Junta de Extremadura. Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural. Dirección General de Desarrollo Rural. Sección de Vías Pecuarias.

17. Importancia de las Vías Pecuarias para la biodiversidad **Autor/Ponente:** Antonio Gutiérrez Sánchez. Agente del Medio Natural.

Institución: Junta de Extremadura. Consejería de Industria, Energía y Medio Ambiente. Dirección General del Medio Natural.

18. Un marco conceptual integrador e interdisciplinar para la valoración de los servicios generados por los ecosistemas vinculados a la trashumancia

Autores:

Elisa Oteros Rozas,
Berta Marín López, José A. González, Carlos Montes

Ponente: Elisa Oteros Rozas

Institución: Departamento de Ecología (Universidad Autónoma de Madrid).

19. La Vía de la Plata, relación con las vías pecuarias y la Red Natura 2000

Autores:

Ángel Mejías Rodríguez,
Cristina Montesinos Barrios,
Alberto Iglesias Hernández,

Ponentes: Cristina Montesinos Barrios y Alberto Iglesias Hernández.

Institución: Junta de Extremadura. Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural. Dirección General de Desarrollo Rural. Sección de Vías Pecuarias.

20. Agentes Forestales: policía y vigilancia en la protección de vías pecuarias

Autor/Ponente: Miguel Ángel Ferosell del Álamo. Agente Forestal e Ingeniero Técnico Agrícola. Ex ganadero

Institución: Comarca forestal XV del Cuerpo de Agentes Forestales.

21. Los señores de los caminos

Autor/Ponente: Roberto Hernández Yustos.

Institución: Ayuntamiento de Valladolid.

Día 2: J.28.10.10 (10:00 – 11:30)

SALA EUROPA

Presenta y Modera: Cristina Bazaga Gazapo. Dirección General de Desarrollo Rural. Junta de Extremadura.

(10:00 -10:15) Trabajos de inscripción de las Vías Pecuarias en los Registros de la Propiedad en Castilla-La Mancha, último escalón en la defensa de la propiedad

Autores/Ponentes: Emilio José Braojos Quintana y Silvia Fernández Martínez

Institución: Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha y GEACAM, S.A.

Resumen:

Este artículo pretende mostrar los trabajos que la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha (J.C.C.M.), con la colaboración de Gestión Ambiental de Castilla-La Mancha, S.A. (GEACAM), están realizando para inscribir las Vías Pecuarias en los Registros de la Propiedad. Se exponen las metodologías seguidas, las dificultades y soluciones encontradas, los resultados obtenidos y las previsiones de inmatriculación.

Antecedentes:

No es suficiente la clasificación, deslinde, amojonamiento y señalización de las Vías Pecuarias para defenderlas de las amenazas que menoscaban su integridad. Sin duda es la inscripción en los Registros de la Propiedad, la acción que más seguridad jurídica ofrece frente a las intrusiones de particulares; pero históricamente las Vías Pecuarias no han sido objeto de inscripción, dado que la legislación anterior no obligaba a las Administraciones Públicas a su inmatriculación.

Ello cambió con la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, del Patrimonio de las Administraciones Públicas, y más concretamente con su artículo 36, que establece que "*Las Administraciones Públicas deben inscribir en los correspondientes registros los bienes y derechos de su patrimonio, ya sean demaniales o patrimoniales,...*". Los artículos siguientes del mismo texto legal explicitan los métodos para su inscripción.

Por estos motivos la J.C.C.M., con la colaboración de GEACAM, S.A., han iniciado las tareas necesarias para consolidar jurídicamente la propiedad de los Montes de Utilidad Pública de titularidad autonómica en el año 2008 y de las Vías Pecuarias en el año 2009.

REQUISITOS PARA LA INMATRICULACIÓN

En un primer momento se estudiaron que requisitos generales existen para la inmatriculación de fincas. Según el Artículo 199 de la Ley General Hipotecaria, si no figuran inscritas a favor de persona alguna, la inmatriculación se podrá practicar mediante expediente de dominio, mediante el título público de su adquisición o mediante el certificado a que se refiere el artículo 206, sólo en los casos que en el mismo se indican.

En el caso general para las Vías Pecuarias, no se parte de un expediente de dominio ni existe título público de adquisición, pues se poseían en la mayoría de los casos desde tiempo inmemorial por el Estado y fueron transferidas posteriormente a las Comunidades Autónomas.

Es por ello que la vía más idónea para conseguir su inmatriculación lo sea a través del mencionado artículo 206 L.G.H., que expresa que:

- "*El Estado cuando carezca del título escrito de dominio, podrá inscribir los bienes inmuebles que le pertenezcan mediante certificación librada por el funcionario a cuyo cargo esté la administración de los mismos.*
- *En la certificación se expresará el título de adquisición o el modo en que fueron adquiridos.*"

En Castilla-La Mancha, la certificación administrativa es librada por la Secretaria General Técnica de la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente y en ella se indica que las Vías Pecuarias son propiedad de la Comunidad Autónoma en virtud del Real Decreto 1676/1984 de 8 de febrero sobre traspaso de funciones y servicios del Estado a la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha en materia de conservación de la naturaleza. (D.O.C.M. núm. 23 de 10 de Junio de 1986).

Otros requisitos legales son los recogidos en el Artículo 9 de la L.G.H. en el cual se indica, entre otros, que debe expresarse en toda inscripción la naturaleza, situación y linderos de los inmuebles objeto de la inscripción y su medida superficial.

METODOLOGÍA INICIAL UTILIZADA

Vistos los requisitos exigidos por el Artículo 9 de la L.G.H. relativos a la identificación de la finca para su inscripción, se procedió a dividir la Red Regional de Vías Pecuarias en función del grado de determinación de sus linderos, resultando los siguientes casos:

- Vías pecuarias cuyos linderos son perfectamente definidos. Estas son aquellas que están deslindadas y georreferenciadas mediante las coordenadas U.T.M. de sus vértices.
- Vías pecuarias con linderos a perfeccionar. Que se corresponden con las deslindadas hace tiempo y que por tanto carecen en su expediente de listado de coordenadas U.T.M.
- Vías pecuarias sin linderos definidos. Son aquellas que no están deslindadas y de las que sólo se conoce su recorrido y anchura a partir de su clasificación.

En la figura 1 se muestra un croquis de la Red Regional de Vías Pecuarias de Castilla-La Mancha según la clasificación anterior, y en la tabla 1 los kilómetros estimados que existen en cada una de las categorías.

Se decidió comenzar por la inmatriculación de las vías del primer grupo, siempre agrupándolas por término municipal.

Una vez inmatriculadas aquéllas vías que tienen sus linderos perfectamente definidos, se procedería a la inmatriculación de las Vías Pecuarias del segundo grupo, debiéndose georreferenciar previamente los vértices resultantes de sus deslindes.

También se planificó producir en paralelo cartografía digital de los linderos aproximados de todas las Vías Pecuarias del tercer grupo, a fin de solicitar su inscripción en un futuro.

DOCUMENTACIÓN ADMINISTRATIVA NECESARIA PARA SOLICITAR LA INMATRICULACIÓN

Se procedió a enviar a los registros correspondientes la documentación necesaria para la inmatriculación de las Vías Pecuarias del grupo primero.

Como ya se ha mencionado la certificación administrativa emitida por la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente, es título suficiente para proceder a la inmatriculación de los bienes de dominio público en los diferentes Registros de la Propiedad, de conformidad al artículo 206 L.G.H.

Dicha certificación deberá comprender los siguientes extremos:

- Nombre de la vía, anchura legal, longitud y superficie
- Aprobación del Proyecto de Clasificación, Resolución de Deslinde y Resolución de Amojonamiento.
- Cuándo se comunicó a la Dirección General del Catastro los datos a actualizar
- Relación de las fincas que integran la vía pecuaria (polígono, parcelas y superficie de éstas).
- Descripción del recorrido de la vía pecuaria a su paso por cada término municipal.

A la certificación se acompaña los siguientes documentos:

- Impuesto de transmisiones y actos jurídicos documentados, del que se está exento.
- Planos del recorrido de la vía pecuaria.
- Certificación Catastral descriptiva y gráfica de cada una de las parcelas que conforman la Vía Pecuaria en términos coincidentes con lo solicitado, es decir, que tanto titular como superficie deben coincidir con lo solicitado mediante certificación administrativa. Pues caso que no sea así, será causa de nota de defecto en el Registro y se retrasará su inmatriculación hasta que no se produzca su rectificación.

DIFICULTADES ENCONTRADAS EN LA INMATRICULACIÓN DE LAS VÍAS PECUARIAS

A las dificultades propias derivadas de la naturaleza de estos bienes ya comentadas como la ausencia de títulos de propiedad, las intrusiones o el desconocimiento de los límites de las Vías Pecuarias; han surgido otras nuevas derivadas de la novedad de la situación para las partes, como:

Los Registradores de la Propiedad operan como empresarios particulares

Ello implica que (siempre respetando los límites legales) cada Registrador reclama más o menos requisitos en las certificaciones administrativas que se les presentan.

Dependiendo del registro en ocasiones se exigían excesivos datos en la certificación como más detalles de la descripción de la finca a inscribir, la incorporación de coordenadas o la relación completa de linderos.

La ausencia de cartografía digital en varios Registros

Los Registros de la Propiedad paulatinamente están incorporando los Sistemas de Información Geográfica en su funcionamiento, en concreto la aplicación Geobase.

En aquellos registros que todavía no lo han implantado surgen dificultades para la averiguación por parte del Registrador de si las parcelas intrusas en la Vía Pecuaria, figuran inscritas o no.

También es útil esta herramienta por qué una vez inscrita una vía pecuaria, cualquier colindante que pretenda inmatricular su finca estará limitado al colindar con un bien de dominio público. En ese caso sólo podrá inmatricular la finca con la superficie y linderos acordes al deslinde de la vía pecuaria, al estar representados sus límites en el sistema de información geográfica.

Catastro no coincidente con el deslinde

Una vez firmes las resoluciones de deslinde y amojonamiento, se solicita a la Dirección General del Catastro que modifique la cartografía y demás datos catastrales de acuerdo a los límites establecidos en esos procedimientos

Se ha dado el caso que la cartografía catastral no ha sido actualizada en tiempo, lo que ha originado que los límites que resultaban del deslinde no vinieran reflejados en Catastro y por tanto no se hubiesen corregido superficies y titulares. Existen solicitudes de modificación de 2007 que todavía no han sido resueltas. Véase un ejemplo de esta casuística en la figura 2.

En un primer momento en las certificaciones administrativas se indicaban las intrusiones catastrales existentes, el titular y la superficie; y se adjuntaba certificación catastral descriptiva y gráfica de cada una de ellas. Pero como esos datos no habían sido actualizados en Catastro a favor de la J.C.C.M., la certificación catastral no era acorde a la realidad, y por tanto conllevó la negativa de inmatricular esas intrusiones.

SOLUCIONES APLICADAS A LAS DIFICULTADES

1. Se consiguieron aunar los requisitos para la solicitud de inmatriculación entre los diferentes Registros de la Propiedad gracias al Convenio de Colaboración establecido entre la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente y Desarrollo Rural de la J.C.C.M. y el Decanato Autonómico del Colegio de Registradores de la Propiedad, en materia de protección registral de montes, Vías Pecuarias, espacios naturales protegidos, red natura, suelos contaminados y terrenos incendiados. En las reuniones de seguimiento del Convenio se decidió la inclusión en la certificación administrativa de una descripción del trayecto de la vía a su paso por el municipio pertinente y que no fuesen necesarias ni la expresión detallada de todos los colindantes en las certificaciones administrativas, ni la presentación de las certificaciones catastrales de esos colindantes.

2. Aunque los Registros de la Propiedad no dispongan de Geobase, las capas digitales de deslinde y amojonamiento se remiten al Decanato Autonómico del Colegio de Registradores de la Propiedad, para su inclusión en las futuras implantaciones de Geobase en los registros que no dispongan de la aplicación.

3. Para implantar un procedimiento eficaz en la inmatriculación de Vías Pecuarias, aplicable posteriormente al resto de Registros de la Propiedad, se centraron los trabajos en el Registro de la Propiedad de Illescas, debido a que tiene Geobase implantado, discurren por su demarcación Vías Pecuarias del primer grupo y existe una colaboración fluida con la Consejería. El objetivo era, por tanto, conseguir la inmatriculación de la Cañada Real Segoviana a su paso por lo términos municipales de Ventas de Retamosa, Casarrubios del Monte y Valmojado, en Toledo, adscritos al Registro de Illescas. En la figura 3 se muestra el tramo seleccionado de esta vía pecuaria.

4. En los casos en los que Catastro no es coincidente con el deslinde, la solución ofrecida por el Registro de Illescas fue:

- Inscribir inicialmente la parte de Cañada Real catastrada a favor de la Junta de Comunidades, esto es la Cañada Real sin intrusiones catastrales.
- Una vez efectuadas las modificaciones pertinentes en Catastro según deslinde, es decir, adscripción de la superficie de las parcelas catastrales intrusas a la superficie de las parcelas de la Vía Pecuaria, se iría inmatriculando ese exceso de cabida de la Vía Pecuaria mediante notas marginales.

Al inmatricular primero las parcelas que constituyen la Vía Pecuaria sin intrusiones conseguimos una mayor seguridad jurídica, pues en las bases cartográficas registrales, quedan dibujadas ya las parcelas que conforman la Vía Pecuaria. Sin embargo no se inscribe la vía pecuaria completa, y por ello habría que incrementar su superficie según Catastro vaya procediendo a las modificaciones de las intrusiones.

5. Dada las dificultades que planteaba la inmatriculación de la vía pecuaria al completo por el retraso acumulado en Catastro en la actualización de la cartografía; se decidió que las solicitudes de inmatriculación debían centrarse en aquellas del primer grupo establecido y cuyos límites catastrales sean correctos.

RESULTADOS OBTENIDOS Y PREVISIONES

Se ha logrado la inmatriculación de la parte catastrada a favor de la J.C.C.M. de la Cañada Real Segoviana a su paso por los términos municipales de Ventas de Retamosa, Casarrubios del Monte y Valmojado de Toledo, lo que supone una longitud de 13,5 kilómetros. Este es el tramo fijado como objetivo en la solución número 3 y que se muestra en la figura 3.

También se está esperando respuesta a las solicitudes de inscripción ajustadas al deslinde de varios tramos de la Cañada Real Soriana en la provincia de Guadalajara y de la Cañada Real de los Chorros y de la Cañada Real de Rodrigo Ardas en la provincia de Cuenca. Estos tramos suponen una longitud total superior a los 65 kilómetros y se indican pormenorizadamente en la tabla 2.

Los trabajos de inmatriculación continuarán según se tenga constancia de nuevas actualizaciones de los datos catastrales.

CONCLUSIONES

La principal conclusión a la que se ha llegado hasta el momento, es que las Certificaciones Catastrales cuya presentación es obligada para la inmatriculación de cualquier bien, es que deben ser coincidentes en términos con lo solicitado en la Certificación Administrativa. Es decir, deben coincidir, titular, superficies y límites. Si alguno de estos requisitos no se cumple, los Registradores de la Propiedad emitirán nota de defecto cancelando la inmatriculación del bien.

Por tanto las notificaciones de los deslindes y amojonamientos a Catastro deben hacerse lo antes posible, ya que el periodo para que Catastro efectúe las modificaciones puede llegar a ser excesivo.

Respecto a las Vías Pecuarias del tercer grupo ¿Sería conveniente la inscripción de las parcelas catastrales que la integran, pese a que en un futuro puedan resultar modificadas ostensiblemente por el deslinde? Existe la obligación de su inscripción, pero es posible que no sea bien acogida por los Registradores la inscripción de una finca de la que no se tienen la certeza de su ubicación

Pese a estas dificultades la J.C.C.M. con la asistencia de GEACAM, S.A., está logrando la consolidación de los bienes de dominio público en los diferentes Registros de la Propiedad, siendo este el inicio de la inscripción de los más de 14.000 kilómetros de Vías Pecuarias clasificados en Castilla-La Mancha.

Tabla 1. Resumen de la división de la Red Regional de Vías Pecuarias en función de los grupos definidos en la metodología.

<i>Grupo</i>	<i>Descripción</i>	<i>Longitud total (km)</i>
1	Deslindadas y amojonadas recientemente	3.013
2	Deslindadas y amojonadas hace tiempo	1.027
3	Sólo clasificadas	10.321

Tabla 2. Solicitudes de inscripción ajustadas al deslinde presentadas en Registro.

<i>Provincia</i>	<i>Vía Pecuaria</i>	<i>Término Municipal</i>	<i>Longitud (km)</i>
Guadalajara	CÑ.R. Soriana Oriental	Masegoso de Tajuña	6,030
		Olmeda del Extremo	3,480
		Solanillos del Extremo	5,105
		San Andrés del Rey	7,130
		Mirabueno	1,870
		Torrecilla del Ducado	3,300
		Tobes	0,900
		Villacorza	0,030
		Sigüenza (Alboreca)	2,990
		Sigüenza (Pelegrina)	5,230
		Sigüenza (La Cabrera)	3,213
Cuenca	CÑ.R. de los Chorros	Las Mesas	7,154
		Villar de Olalla	4,552
	CÑ.R. de Rodrigo Ardaz	Beteta	2,666
		<i>Total</i>	<i>65,659</i>

Figura 1. Croquis de la división de la Red Regional de Vías Pecuarias en función de los grupos definidos en la metodología.

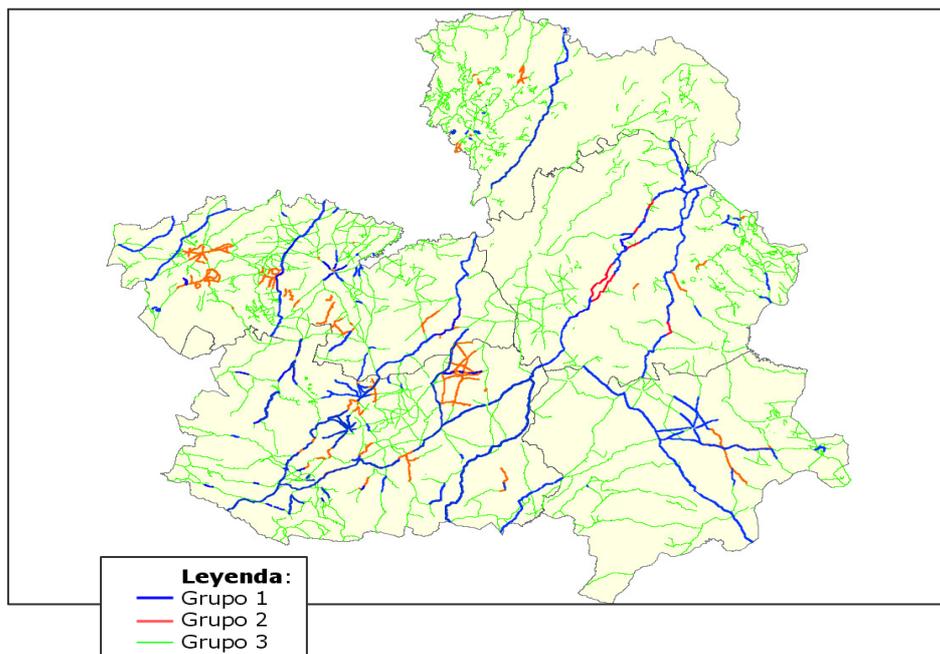
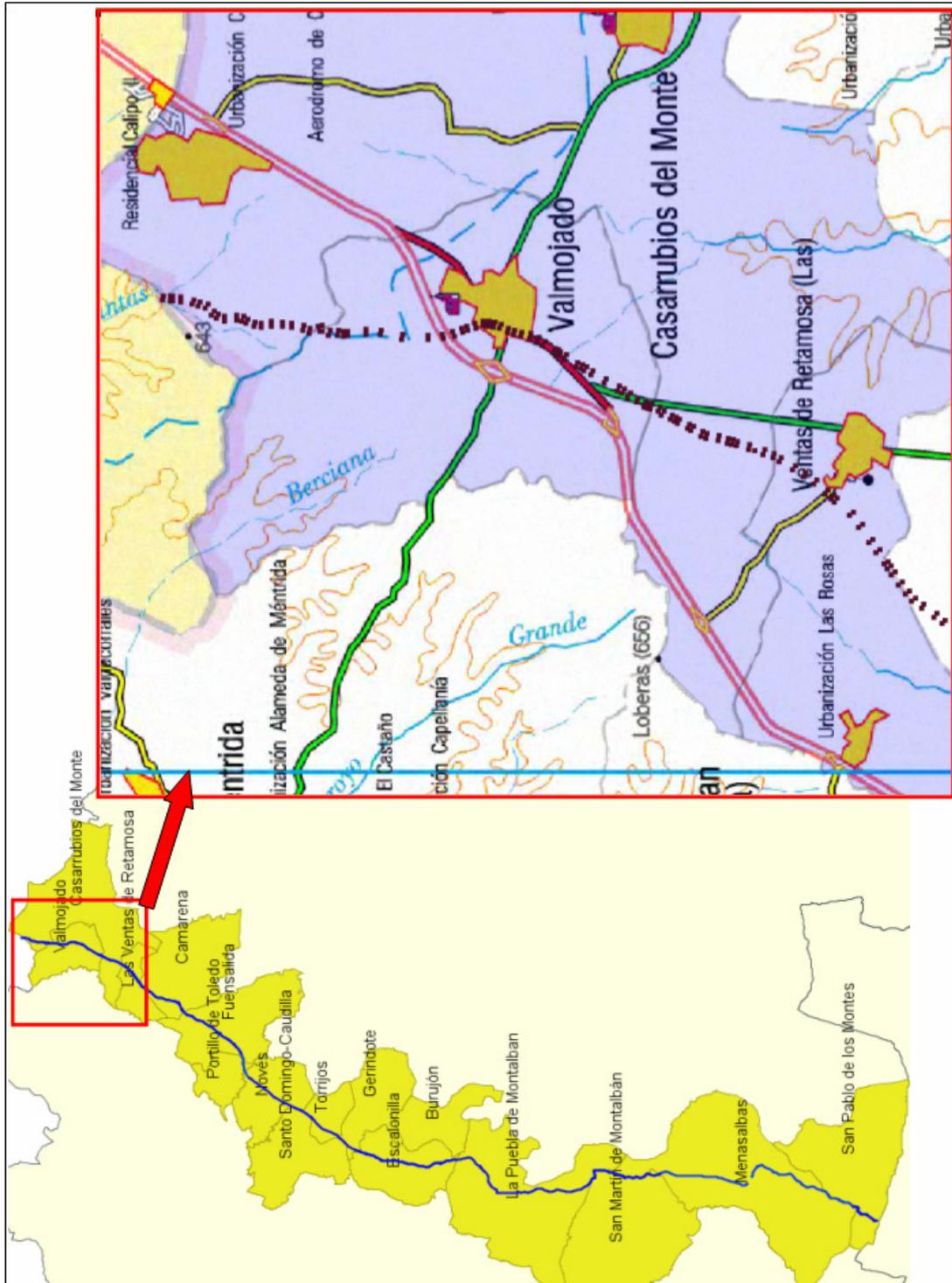


Figura 2. Ejemplo de zona con Catastro no actualizado con los límites del deslinde.



Figura 3. Cañada Real Segoviana a su paso por Ventas de Retamosa, Casarrubios del Monte y Valmojado, en la provincia de Toledo.



(10:15 – 10:30) **La multifuncionalidad de las vías pecuarias: modelos de valoración**

Autores/Ponentes:

Ana María Rico Hernández,
José Alberto Millán González,
Julio Merino García,

Institución: Área de Vías Pecuarias. Dirección General de Medio Ambiente. Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Ordenación del Territorio. Comunidad de Madrid. Calle Ronda de Atocha nº 17, Planta 7ª. 28012 Madrid

Resumen

En el actual contexto de multifuncionalidad que es característico de los espacios rurales, las vías pecuarias presentan un valor complejo en el que intervienen múltiples variables. La determinación de este valor y la clasificación y ordenación de redes de vías pecuarias adquiere un papel de gran importancia en su planificación y gestión. En el presente trabajo se presentan dos modelos de valoración y clasificación de vías pecuarias que quiere profundizar en el estudio sistemático del valor que tienen éstas. Entre otras aplicaciones, estos modelos pueden ser utilizados como herramientas de ayuda en la toma de decisiones en la gestión de redes de vías pecuarias.

Palabras Clave

Indicadores, valoración, redes de vías pecuarias, planificación de usos, multifuncionalidad, desarrollo rural, corredores, dominio público

1.- LA MULTIFUNCIONALIDAD Y LA VALORACIÓN DE REDES VÍAS PECUARIAS

Las vías pecuarias constituyen en la actualidad uno de los mejores ejemplos que podemos encontrar en el medio rural de espacios multifuncionales. En efecto las redes de vías pecuarias en España (y las de otros países fundamentalmente del área mediterránea) desempeñan un amplio conjunto de funciones económicas, ecológicas y sociales que caracterizan a este rico patrimonio tanto por su superficie como por su valor intrínseco (MERINO, J. y ALIER, J.L.; 2004).

Entre estas múltiples funciones se encuentran no sólo aquellas debidas a su importancia como elementos 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 que alcanzan elevadas extensiones superficiales, de hasta 75 metros de anchura y centenares de kilómetros de longitud (es el caso de las cañadas reales). Mantienen una relación muy directa con su entorno, pero al mismo tiempo se diferencian de él en que manifiestan claros contrastes por la variada tipología de las actividades que en ellas se han desarrollado.

Entre las funciones económicas se encuentran las prácticas ganaderas, las comunicaciones entre núcleos rurales, la diversificación de las actividades locales y el desarrollo rural o el aprovechamiento de frutos, maderas, hongos y setas, etc. Entre las funciones ecológicas se puede destacar su valor como elementos favorecedores de la conectividad biológica, la biodiversidad, la diversificación del paisaje, la conservación de hábitats naturales y el mantenimiento de ecosistemas pastorales y silvo-pastorales de alto valor ecológico y paisajístico. Finalmente entre las funciones socioculturales de las vías pecuarias se puede citar su relación con una abundante tradición cultural pastoril ligada a la actividad trashumante que se ha ido enriqueciendo a lo largo del tiempo y que forma parte de muy distintas costumbres y tradiciones de nuestros pueblos.

Asumiendo la multifuncionalidad como punto de partida en este enfoque actual para el estudio de redes de vías pecuarias, la planificación y gestión de este patrimonio natural, económico y social debe considerar necesariamente el valor múltiple que tienen éstas. No obstante, existen algunos factores que dificultan el proceso de análisis, valoración y clasificación sistemática de vías pecuarias y hacen que éste sea un procedimiento de cierta complejidad. Sin tratar de agotar la exposición de todos estos factores se pueden citar entre otros: la heterogeneidad, complejidad y diversidad de los espacios territoriales por los que atraviesan las vías pecuarias, la magnitud y complejidad de la red, la problemática de las amenazas y conflictos que afectan a estos dominios públicos, su relación con otras vías pecuarias, caminos y senderos, etc. La gran cantidad de variables existentes así como la dificultad para su valoración hacen aconsejable el diseño, aplicación, validación y puesta en marcha

de modelos de valoración de redes de vías pecuarias con la finalidad de obtener procedimientos que puedan ser utilizados como instrumentos de ayuda en la planificación y gestión de estas redes multifuncionales.

2.- DISEÑO DE MODELOS DE VALORACIÓN DE REDES DE VÍAS PECUARIAS: PRESENTACIÓN DE MODELOS UTILIZADOS

La utilización de modelos es una práctica habitual en la planificación física y en la ordenación del territorio con objeto de analizar y comprender la complejidad de la realidad territorial existente y de diseñar un conjunto de actuaciones o estrategias con la pretensión de alcanzar una imagen objetivo en el futuro. En definitiva se trata primero de estudiar y sistematizar la problemática de la situación actual de un determinado territorio, detectar los problemas, amenazas y conflictos que lo caracterizan y proponer un conjunto de medidas coherentes para la consecución de los objetivos previstos.

La singularidad de las vías pecuarias frente a otros espacios territoriales viene determinada por su doble condición: son por una parte espacios territoriales relacionados con su entorno más o menos próximo y por otro lado constituyen redes lineales de comunicación terrestre en las que cobran gran importancia aspectos como la conectividad de la red, su continuidad y el papel que cada vía pecuaria o partes de la misma tienen en el conjunto de la red con la finalidad de garantizar la conservación de las funciones que tiene ésta.

A la hora de diseñar un posible modelo utilizable en la valoración de redes de vías pecuarias se podrían definir una serie de fases metodológicas que constituyen una secuencia operativa en el proceso de obtención del valor de estas vías pecuarias como son:

- Definición de objetivos
- Análisis y revisión de la información y documentación existente
- Inventario de la red de vías pecuarias, que incluya un exhaustivo trabajo de campo y de obtención de datos directos de la situación actual de la red.
- Zonificación de la red mediante la determinación de tramos o unidades homogéneas de la red de vías pecuarias.
- Diagnóstico de la situación actual: detección de problemas, conflictos, amenazas, demandas, oportunidades, etc,
- Valoración de los tramos.
- Clasificación y ordenación de la red

Cada uno de los modelos que se puedan diseñar pueden diferir en la sistemática particular para llevar a cabo cada uno de estas fases operativas, pero finalmente tendrán que ser validados mediante su aplicación a territorios concretos (zonas piloto) mediante el contraste de los resultados obtenidos con la realidad conocida y ello puede hacer necesario la realización de una serie de ajustes para ir perfeccionando el modelo. En este trabajo resulta de gran utilidad la utilización de herramientas informáticas que ayudan enormemente en la gestión y en el tratamiento de toda la información gráfica y alfanumérica que se va generando como consecuencia de la aplicación del modelo. Nos referimos fundamentalmente a las bases de datos y a los sistemas de información geográfica.

Un aspecto esencial en todo este proceso sistemático de valoración de redes de vías pecuarias es la **obtención de tramos o unidades territoriales** en los que se centrará tanto el análisis como la síntesis de la información que se está obteniendo y que alimenta el modelo. En este sentido el tramo de vía pecuaria puede definirse como *la unidad territorial elemental para la clasificación y valoración de una red de vías pecuarias*. Existen diferentes posibilidades para la determinación de tramos en redes de vías pecuarias pero simplificando mucho se pueden elegir tramos regulares (en cuanto a su extensión, longitud o superficie) pero heterogéneos en su contenido o bien se pueden determinar tramos homogéneos (en su contenido y aspecto) e irregulares en su extensión. En este segundo caso se suelen denominar unidades ambientales y la homogeneidad puede ser global en cuanto a un conjunto de factores que se utilizan para determinar el tramo o puede ser parcial (estratégica) basada en la presencia de algún rasgo fundamental o aspecto clave que sirva para definir la unidad, por ejemplo un problema característico (GÓMEZ OREA, D.; 2004).

En esta comunicación se presentan dos modelos diferentes utilizados en la valoración y clasificación de redes de vías pecuarias. El primero ha desarrollado una metodología para la el análisis, la tipificación y zonificación de la Red de Vías Pecuarias de la Comunidad de Madrid se ha utilizado

como base para la elaboración del **Plan de Uso y Gestión de las Vías Pecuarias de la Comunidad de Madrid** (MILLAN, J.A.; 2008). El segundo modelo se ha diseñado en el ámbito de un Proyecto de Investigación desarrollado en la Universidad Politécnica de Madrid y en la Universidad Alfonso X el Sabio y que ha sido aplicado y validado en varias subcomarcas de la Comunidad de Madrid (MERINO, J.; 1999).

3.- PRIMER MODELO: METODOLOGÍA PARA EL ANÁLISIS, TIPIFICACIÓN Y ZONIFICACIÓN DE LA RED DE VÍAS PECUARIAS DE LA COMUNIDAD

Se expone a continuación la metodología diseñada por un equipo de trabajo coordinado por el profesor Domingo Gómez Orea (GÓMEZ OREA, D.; 2004). El diagrama de flujos de la metodología propuesta se refleja en la figura siguiente.

(FIGURA 1)

El paso previo a la valoración es la zonificación de la red, es decir, la identificación y cartografía de tramos homogéneos. La zonificación requiere una tarea previa: definir los criterios a utilizar. La validación de la metodología realizada en una zona piloto recomienda los siguientes:

- 1) Características intrínsecas
- 2) Problemática que le afecta
- 3) Contexto geográfico en que se ubica: usos y afecciones de los entornos
- 4) Conectividad o capacidad de conexión con otras partes de la red
- 5) Pertenencia a Vías Natura

Con el fin de orientar, en la medida de lo posible, la tarea de identificación de tramos, se han establecido una serie de elementos definitorios:

- Afección por infraestructura
- Afección urbana e industrial
- Afección por actividades extractivas
- Afección agrícola
- Afección forestal
- Afección recreativa
- Otras afecciones

A partir de estos elementos definitorios, los tramos se tipifican de manera que se señala a modo de ejemplo en la tabla siguiente:

(TABLA 1)

Un ejemplo de la identificación y tipificación de tramos homogéneos de un municipio de la Comunidad de Madrid se muestra en la figura siguiente:

(FIGURA 2)

Una vez identificados y caracterizados cada uno de los tramos de la red, se procede a obtener su valoración. El valor de un tramo se refiere a los méritos que reúne desde dos puntos de vista o dimensiones:

- Estado de conservación en cuanto vía pecuaria: uso tradicional, deslinde, amojonamiento.
- Interés para la funcionalidad de la vía a la que pertenece: uso tradicional, continuidad, longitud, contexto geográfico.

Y se complementa con una estimación de su calidad desde otros dos puntos de vista

- Calidad desde el punto de vista natural: vegetación, potencial conector entre LICs, paisaje
- Calidad desde el punto de vista cultural: presencia elementos culturales, yacimientos arqueológico.

El **estado de conservación** se refiere al estado en que se encuentra en relación con los aspectos siguientes que aparecen reflejados en la tabla siguiente:

(TABLA 2)

La **función** se refiere al papel del tramo en relación con los flujos circulatorios de ganado o de personas por la vía pecuaria a la que pertenece. De forma complementaria habría que tener en cuenta la aptitud del tramo para configurar una Red Básica de Vías Pecuarias. El método de valoración se apoyará en dos criterios:

- Existencia del uso tradicional a uno y otro lado de los extremos del tramo (continuidad local)
- Importancia y longitud de la vía pecuaria a la que pertenece (continuidad a gran escala).

La tabla siguiente representa los criterios de valoración a utilizar, bien entendido que se trata de criterios orientativos que deben ser interpretados por el técnico que realice el trabajo a la vista del conjunto del plan y de los objetivos que persigue.

(TABLA 3)

La **calidad natural** se valora sobre dos criterios fundamentales relacionados con la capacidad de conexión entre ecosistemas y características ecológicas del propio tramo; son los siguientes:

- Papel como corredor biológico y/o potencial conector entre espacios naturales protegidos, LICs y otras zonas de interés ecológico aunque no dispongan de ningún estatus de protección.
- Presencia de vegetación natural, preexistente (caso de arroyos que mantienen la biocenosis propia de su complejo fluvial), por colonización natural y evolución posterior, así como presencia de vegetación por reforestación o por plantaciones arbóreas

(TABLA 4)

La **calidad cultural** se refiere a los méritos del tramo derivados de tres criterios fundamentales:

- Papel testimonial desde el punto de vista histórico, particularmente asociado a la importancia de la vía.
- Presencia de elementos culturales: ermitas, fuentes, abrevaderos, refugios de pastores, apriscos, etc.
- Yacimientos arqueológicos

La valoración se hará según el criterio del técnico responsable del trabajo en función de la concentración y calidad de los elementos citados.

Posteriormente se formaliza la valoración sobre una tabla cuyas entradas por filas son los tramos identificados y cuyas entradas por columnas son las cuatro dimensiones de valor señaladas en el punto anterior.

(TABLA 5)

Finalmente se representará mediante colores o tramas sobre el soporte cartográfico que contiene los tramos identificados. Para los valores medios o bajos de función se hará una valoración de la reversibilidad del estado del tramo para ser incorporado a dicha Red, así como la posibilidad de encontrar alternativa para el flujo de ganado.

4.- SEGUNDO MODELO: MODELO DE VALORACIÓN Y CLASIFICACIÓN SISTEMÁTICA DE UNA RED DE VÍAS PECUARIAS

Esta metodología parte de la realización de un inventario sobre las vías pecuarias y sobre su entorno, como fuente de información primaria que alimenta el proceso. A partir de esta información primaria se elabora un conjunto de indicadores y valoraciones que supone la integración de esta información. Tanto la realización del inventario como la elaboración posterior de indicadores y valoraciones, se lleva a cabo a partir de la definición de tramos o unidades territoriales homogéneas que componen una vía pecuaria, y por ende, una red de vías pecuarias. La integración de todos estos factores permite llegar a realizar la clasificación del espacio territorial que representan las vías pecuarias, estableciendo de forma comparada las diferencias de tipo cualitativo y cuantitativo que caracterizan a los diferentes tramos y elementos de la red, lo que sirve de instrumento para la toma de decisiones.

La figura siguiente resume el proceso metodológico seguido para la planificación de usos de una red de vías pecuarias (ALIER, J.L.; CAZORLA, A.; DE LOS RÍOS, I. y MERINO, J.; 2004).

(FIGURA 3)

Como aspectos importantes de este modelo se pueden destacar los siguientes:

4.1 Definición de tramos en la red de vías pecuarias

Se definen tramos de vías pecuarias como unidades territoriales homogéneas definidas como unidades ambientales que se consideran homogéneas tanto en su contenido como en su respuesta frente a posibles actividades o usos que pueden tener las vías pecuarias. Esto permite clasificar los tramos de vías pecuarias en función de cada uso considerado. Los usos considerados son los contemplados por la legislación vigente (Ley 3/1995 de Vías Pecuarias): uso principal, usos compatibles y complementarios: desplazamiento pecuario, desplazamiento de vehículos y maquinaria, plantaciones lineales, paseo y senderismo, desplazamiento deportivo y cabalgada.

La delimitación de estos tramos se apoya en la utilización de cartografía específica (mapas topográficos, temáticos y de vías pecuarias) y en la realización del trabajo de campo que, en la siguiente fase, concluye con el inventario de cada uno de los tramos y vías (MERINO, J.; GUTIERREZ, F.; MARQUES, P. y CONTRERAS, J.; 2004). Los factores determinantes que se consideran para la delimitación de tramos de vías pecuarias coinciden con los elementos que producen algún cambio significativo en el entorno del tramo, en las características físicas del tramo o bien en los usos del tramo (MERINO, J.; 1999.)

(TABLA 6)

4.2 Diseño de indicadores para tramos de vías pecuarias en función del uso

A partir de la información obtenida en el inventario se realiza una agregación que conduce a la construcción de indicadores para tramos y vías pecuarias, así como a las valoraciones que se realizan a partir de ellos. "Un indicador clave integra varios elementos del sistema como forma de integrar la salud general de ese sistema" (RAMOS, A., 1995). Estos indicadores también deben tener en cuenta las variables sociales incorporando las opiniones y preferencias de la población, como posibles agentes usuarios y beneficiarios del uso que tengan las vías pecuarias. Para la obtención de estos indicadores se utilizan métodos escalares y funciones de valor. Los indicadores deben informar tanto de la situación actual de los tramos de vías pecuarias como de su potencialidad en los diferentes usos considerados. Se trata en definitiva, de analizar y valorar las relaciones que se establecen entre el tramo de vía pecuaria y los usos reales y potenciales de ese tramo. Se han considerado como indicadores para cada uso los siguientes: indicadores de capacidad de acogida del medio físico, indicadores de transitabilidad, indicadores de conectividad e indicadores de uso actual. Para cada indicador y para cada uso considerado se definen un conjunto de factores o criterios que permiten por agregación de esta información la obtención del valor de este indicador. Una vez completado el proceso de determinación de indicadores, cada unidad homogénea del territorio, cada tramo de vía pecuaria, queda definido por un conjunto de indicadores que reflejan la situación actual y las potencialidades de cada tramo de vía pecuaria (MERINO, J.; 2008).

4.3 Valoración de tramos en función del uso

La etapa siguiente en el modelo diseñado es la valoración y ordenación de los tramos de vías pecuarias en función del uso. Para ello se procede a una integración del conjunto de información territorial procedente del inventario y de los indicadores elaborados, en función de cuatro valoraciones para cada tramo: según preferencias sociales de uso, según la potencialidad de uso, según el uso actual y desde el punto de vista administrativo.

4.4 Integración de valores: valoraciones totales de tramos y de vías pecuarias

Las valoraciones establecidas para cada tramo permiten comparar y ordenar los resultados obtenidos desde las diferentes dimensiones de la valoración y para los diferentes usos (desplazamiento pecuario, desplazamiento de vehículos y maquinaria, plantaciones lineales, paseo y senderismo, desplazamiento deportivo, cabalgada). Es necesario por tanto proceder a la integración de las valoraciones llegando a un valor global de uso para cada uno de los tramos estudiados. Las integraciones de las valoraciones se realizan por tanto en diferentes niveles:

- a) Integración de las cuatro dimensiones de valor (preferencias sociales, potencialidad de uso, valor de uso actual y valor administrativo) para obtener el valor total para un determinado uso en un tramo de la vía pecuaria.
- b) Integración de todas las valoraciones obtenidas en cada tramo para los diferentes usos considerados (desplazamiento pecuario, desplazamiento de vehículos y maquinaria)

agrícola, plantaciones lineales, paseo y senderismo, desplazamiento deportivo en vehículos no motorizados y cabalgada) en una función de valor que represente el valor total de uso en cada tramo x.

c) Integración de los valores anteriores por tramos para determinar los valores totales para el uso k en una vía pecuaria y el valor final de la vía pecuaria, como integración de los valores de uso de cada uno de los tramos.

El análisis comparativo de valoraciones, indicadores e inventario, permite al planificador disponer de una información muy abundante y completa que debidamente sistematizada (mediante la utilización de un sistema de información geográfica y una base de datos) puede ayudarle en la toma de decisiones (CAZORLA, A; DE LOS RÍOS, I; MERINO, J. & ALIER, J.L; 2008).

El modelo se ha aplicado y validado en tres subcomarcas de la región de Madrid. Como producto final de aplicación del modelo se obtiene la ordenación de tramos de vías pecuarias y de vías pecuarias de cada subcomarca en cinco valores: muy alto, alto, medio, bajo y muy bajo. En la figura siguiente se recogen los resultados obtenidos en una de las subcomarcas estudiadas. (FIGURA 4)

5.- BIBLIOGRAFÍA

- ALIER, J.L; CAZORLA, A.; DE LOS RÍOS, I.y MERINO, J.; 2004. Modelo de clasificación y valoración multifuncional de una red de vías pecuarias: aplicación a dos subcomarcas madrileñas. Estudios Geográficos LXV, 255. Abril-Junio 2004. Instituto de Economía y Geografía (CSIC). Madrid, 255-296.
- CAZORLA, A; DE LOS RÍOS, I; MERINO, J. & ALIER, J.L; 2008. A multicriteria assessment model for evaluating droving route networks. Biosystems Engineering. Elsevier Ltd.
- GOMEZ OREA, D. (2004) et al. Metodología para la clasificación y tipificación de las vías pecuarias de la Comunidad de Madrid. Área de Vías Pecuarias. Comunidad de Madrid.
- MERINO, J. ; 1999. Modelo de valoración y clasificación sistemática de una red de vías pecuarias: aplicación a tres subcomarcas de la Comunidad de Madrid. Tesis doctoral presentada en la Universidad Politécnica de Madrid.
- MERINO, J y ALIER, J.L; 2004. La multifuncionalidad de las vías pecuarias españolas en el marco del desarrollo rural. Tecnol@ y Desarrollo. Universidad Alfonso X el Sabio.
- MERINO, J, GUTIERREZ, F, MARQUES, P, CONTRERAS, J.; 2004. Inventario de la red de vías pecuarias de San Sebastián de los Reyes. Tecnol@ y Desarrollo. Universidad Alfonso X el Sabio.
- MERINO, J.; 2008. Planificación y gestión ambiental de redes de vías pecuarias: el caso de la Comunidad de Madrid. Actas del Congreso IX Nacional de Medio Ambiente.
- MILLAN, J.A.; 2008. Plan de Uso y Gestión de las Vías Pecuarias de la Comunidad de Madrid. Actas del Congreso IX Nacional de Medio Ambiente.

FIGURAS Y TABLAS RECOGIDAS EN EL TEXTO ORDENADAS SEGÚN SU APARICIÓN

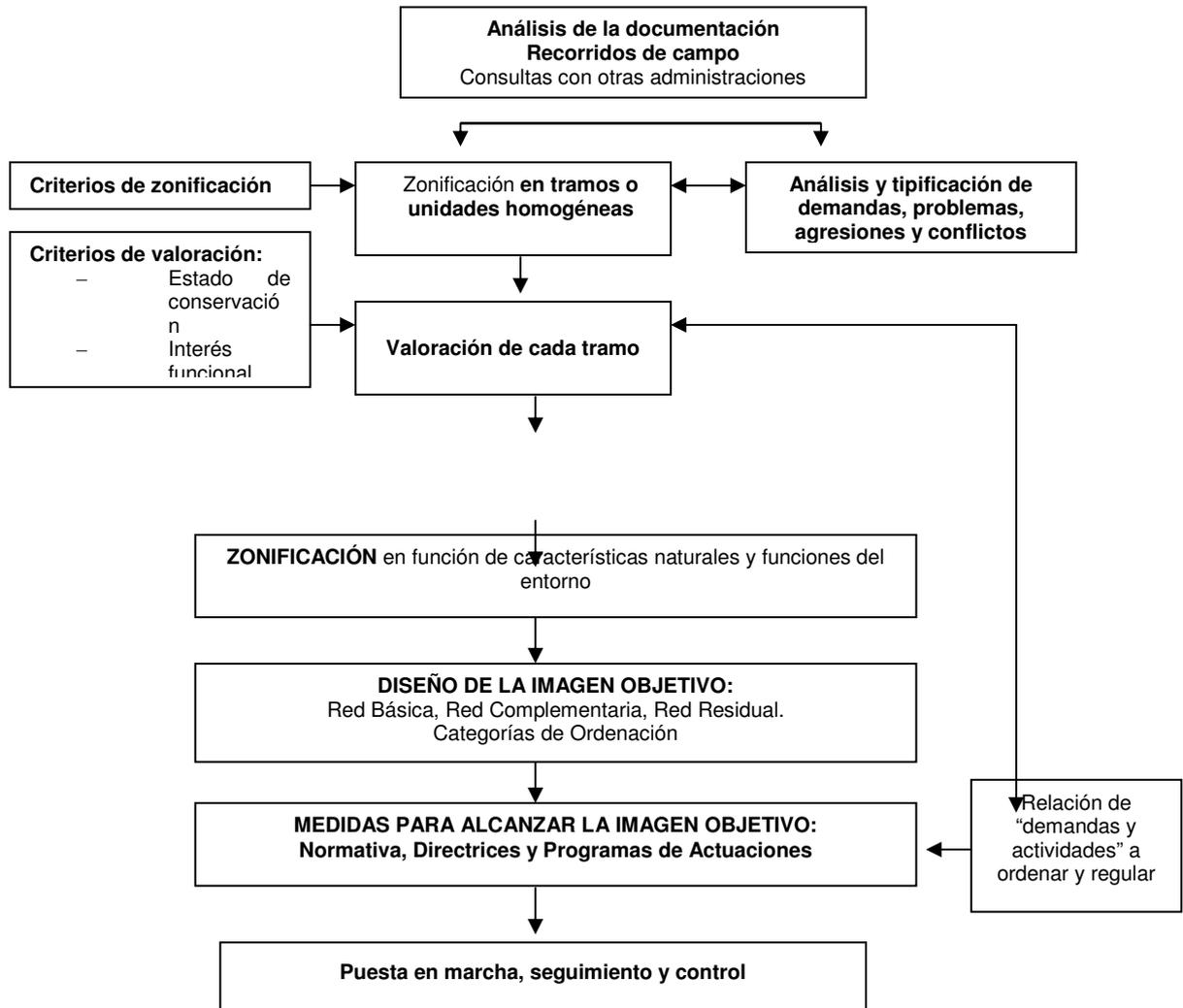


Figura 1.- Diagrama de flujos de la metodología

ELEMENTO DEFINITORIO	TIPO/NOMBRE	Código de identificación	Color en cartografía
Afección por infraestructuras	Tramo afectado por corte de gran infraestructura de transporte rodado (autovía) sin paso inferior ni superior.	1	
	Tramo adyacente a carretera de tráfico intenso.	2	
	Tramo interrumpido por embalse.	3	
	Tramo ocupado linealmente por carretera estrecha y bien integrada.	4	
	Tramo ocupado linealmente por acumulación de infraestructuras terrestres y aéreas: carreteras, líneas eléctricas o telefónicas, carriles bici u otras infraestructuras.	5	
	Tramo ocupado linealmente por carretera regional dejando suficiente espacio para el paso.	6	
	Tramo ocupado linealmente por carretera regional donde no queda espacio suficiente para el paso.	7	
	Tramo afectado por ocupación de carretera que atraviesa de forma intermitente la directriz de la traza.	8	
	Tramo afectado por obras de gran infraestructura de transporte: como AVE, autovías, etc.	9	

Tabla 1. Ejemplo de Tipos de tramos identificados

CRITERIOS DE VALORACIÓN: CONSERVACIÓN		VALOR				
		Muy alto	Alto	Medio	Bajo	Muy bajo
ASPECTOS PRESENTES	Uso tradicional	X	X	X		
	Deslinde	X	X		X	X
	Amojonamiento	X			X	

Tabla 2. Criterios para valorar el estado de conservación de los tramos

CRITERIOS DE VALORACIÓN: FUNCIÓN		TIPO DE VÍA			
		Cañada	Cordel	Vereda	Colada
USO TRADICIONAL	Habitual	Muy Alto	Muy Alto	Muy Alto	Alto
	Ocasional	Muy Alto	Alto	Alto	Medio
	Excepcional o no se da	Bajo	Muy Bajo	Muy Bajo	Muy Bajo

Tabla 3. Criterios para valorar la función de los tramos

CRITERIOS DE VALORACIÓN: VALOR NATURAL		TIPO DE VEGETACIÓN EN TRAMO				
		Arbórea climácica	Complejo fluvial en buen estado	Matorral de sustitución	Repoblación forestal o plantación arbórea	Herbácea
PAPEL CONECTOR	Entre espacios protegidos	Muy Alto	Muy Alto	Muy Alto	Alto	Alto
	Entre LICs	Muy Alto	Muy Alto	Alto	Alto	Alto
	Entre áreas de interés ecológico no protegidas	Muy Alto	Muy Alto	Medio	Medio	Medio
	Inexistente	Muy Alto	Muy Alto	Bajo	Bajo	Muy Bajo

Tabla 4. Criterios para atribuir el valor natural de los tramos

TABLA DE VALORACIÓN	VALOR			
	Estado de conservación general	Para la funcionalidad de la vía	Calidad natural	Calidad cultural
TRAMOS				

Tabla 5. Tabla de valoración sintética de los tramos

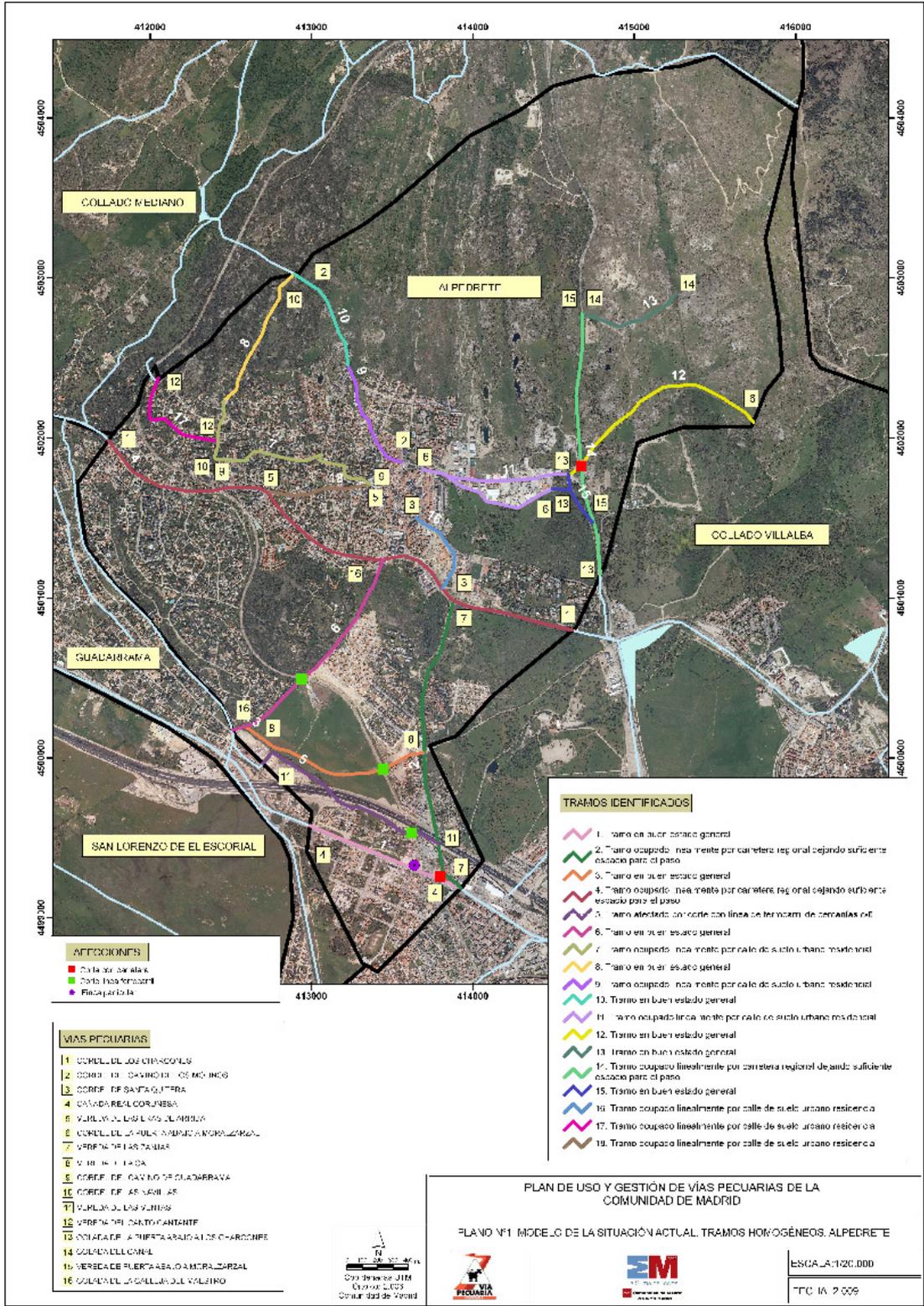


Figura 2. Ejemplo de identificación de tramos en un municipio de la Comunidad de Madrid

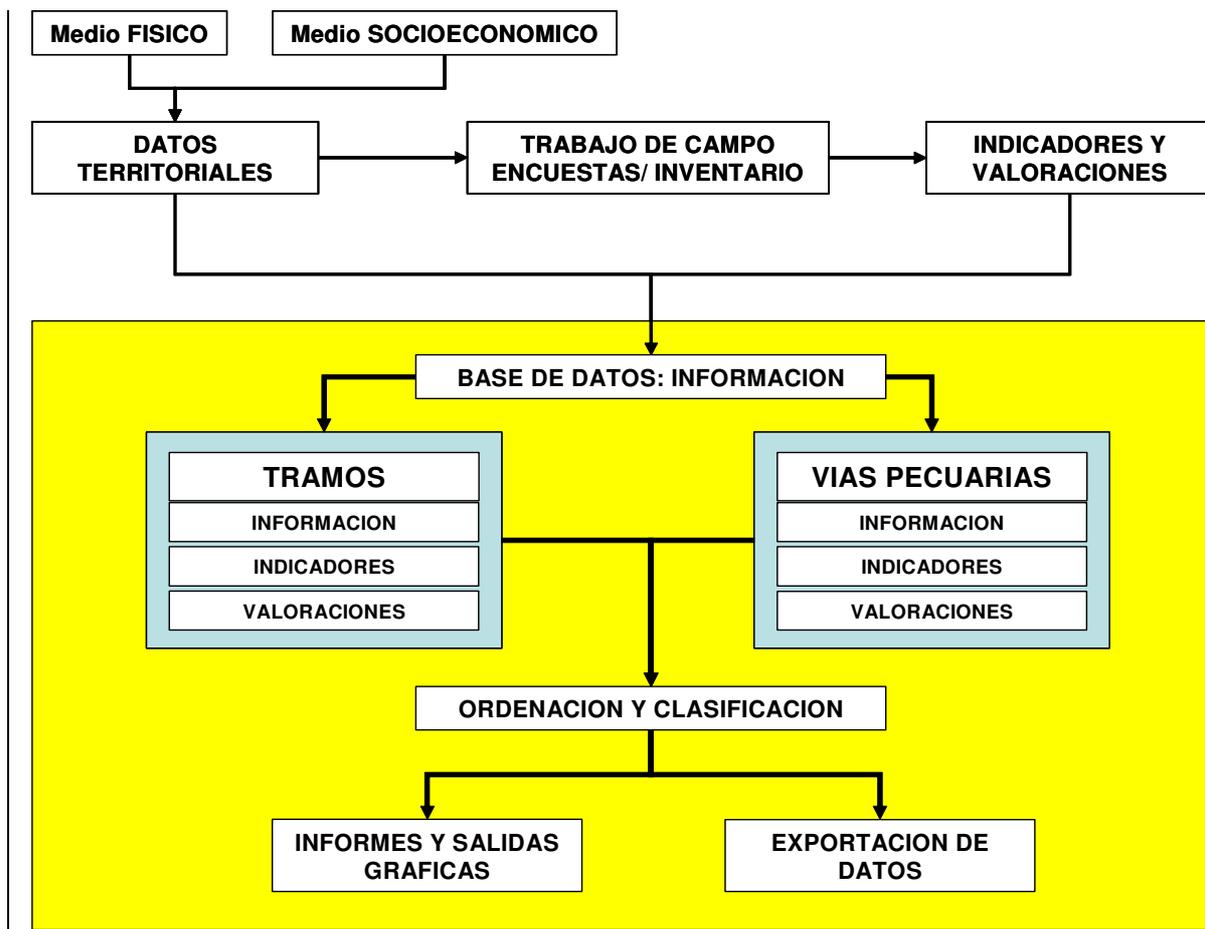


Figura 3. Metodología utilizada en la valoración y clasificación sistemática de una red de vías pecuarias

Factores relativos al entorno del tramo	Factores relativos a las características actuales del tramo	Factores relativos a los usos actuales del tramo
<ul style="list-style-type: none"> - Vegetación y usos del suelo - Presencia de Espacios Naturales Protegidos 	<ul style="list-style-type: none"> - Pendiente - Anchura efectiva - Tipo de firme y estado de conservación - Vegetación presente en el tramo 	<ul style="list-style-type: none"> - Intensidad de uso - Presencia de plantaciones lineales - Presencia y caracterización de ocupaciones

Tabla 6. Factores determinantes para la definición de tramos de vías pecuarias

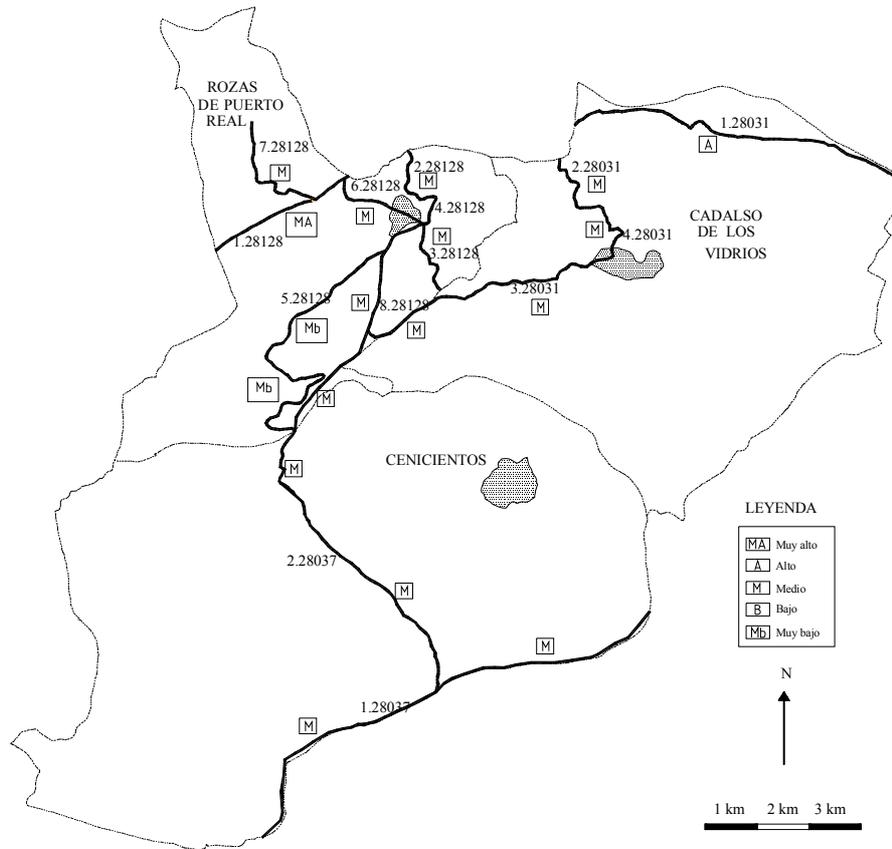


Figura 4. Valores totales de las vías pecuarias de los municipios de Rozas de Puerto Real, Cadalso de los Vidrios y Cenicientos situados en el suroeste de la Comunidad de Madrid.

(10:30 -10:45) **Las vías pecuarias tradicionales ibéricas desde los estudios geográficos. Observaciones sobre su importante papel en el paisaje y la ordenación del territorio**

Autores/Ponentes:

José María Ramos Santos,

Guillermo Calonge Cano,

Institución: Departamento de Geografía. Universidad de Valladolid

Resumen:

Las vías pecuarias tradicionales en la Península Ibérica no han recibido toda la atención que se merecen en los trabajos de investigación de los geógrafos ni desde el ámbito de la Universidad Española ni desde otras instancias de investigación. Hay estudios meritorios al respecto; pero insuficientes para contribuir con suficiente peso en el debate social en pro de su conservación y potenciación. Pretendemos argumentar la crucial importancia que desde la antigüedad han venido teniendo las vías pecuarias, que fueron organizadas, cuando ya contaban con una larga tradición, por la Mesta en la Edad Media. Estimamos que se ha infravalorado su repercusión en el medio físico pretérito y actual y, por tanto, en "el paisaje humanizado", que es el objetivo básico de estudio de la Geografía. A través de ejemplos de Geografía Histórica, referidos sobre todo al ámbito de la Comunidad Autónoma de Castilla y León, abogamos por la mejora en la conservación de las vías pecuarias tradicionales, lo que requiere su consideración como elementos fundamentales del paisaje en las directrices de ordenación del territorio para diversas escalas de planificación espacial.

Palabras clave: *Cañada, Mesta, desarrollo sostenible, turismo rural.*

1. EL ENFOQUE GEOGRÁFICO DEL ESTUDIO DE LAS VÍAS PECUARIAS TRADICIONALES COMO PARTE ESENCIAL DEL PAISAJE HUMANIZADO

Las vías pecuarias tradicionales (cañadas, cordeles, veredas, etc.) no han dejado de ser un hecho socio-económico de componente territorial y, por ende, geográfico. Ni dejaron de ser un aspecto relevante en la vida de la sociedad española con la desaparición oficial del Honrado Concejo de la Mesta en el año 1836; ni en la actualidad son una antigualla residual alentada nada más que por el recuerdo romántico. Al contrario, las vías pecuarias tradicionales en la primera década del siglo XXI han concitado la atención de influyentes círculos de opinión ecologistas y de otros amplios sectores sociales. Siempre han gozado de la atención de los historiadores, secundados por los geógrafos, a los que cada vez más se añaden otros investigadores de cariz naturalista.

Las aportaciones más afamadas de los geógrafos corresponden a las décadas centrales del pasado siglo XX (de 1940 a 1960), destacando los trabajos de cartografía de J. Dantín Cereceda por parte de los españoles y de Robert Aitken por parte de los extranjeros (ANTÓN, F. J. 1990). Estas aportaciones de los geógrafos por entonces eran un complemento secundario al lado del mayor volumen investigador de los historiadores. Por eso, despectiva e injustamente, por ejemplo, al citado R. Aitken se le achaca que "de nuevo nos encontramos con un geógrafo cuyo interés histórico no va más allá del siglo XX" (Cf. BISHKO, Ch. J, 1986: 39). Injusta crítica porque a los geógrafos nos ha venido interesando con frecuencia siglos anteriores al XX en numerosas investigaciones de Geografía Histórica, sobre todo en sus acepciones de Historia Ambiental y de Historia Agraria.

A los geógrafos nos ha venido interesando el pasado histórico de hace varios siglos e incluso milenios, principalmente en lo que se refiere a la influencia humana en el paisaje vegetal (masas forestales relictas, repoblaciones vegetales históricas, etc.). Por esta razón algunos geógrafos hemos terciado en el debate (todavía no cerrado) entre los historiadores sobre la antigüedad de las vías pecuarias tradicionales. Sabido es que sólo una parte de los historiadores, aunque en aumento, admite que muchas vías pecuarias en la Península Ibérica son anteriores a la constitución de la Mesta a mediados del siglo XIII. Creemos que al menos trashumancia o trashumancia corta entre comarcas naturales colindantes o próximas ha existido desde la protohistoria prerromana; y que continuó en época romana y posteriormente. La pervivencia de este tipo de trashumancia corta durante varios siglos es la interpretación más plausible, por ejemplo de la "Tessera Hospitalis" de Montealegre (Valladolid). Fechada en el siglo II de nuestra era, esa "Tessera" relata en latín la renovación de un pacto de colaboración y amistad que desde siglos anteriores (Segunda Edad del Hierro) existía entre los vacceos del Norte de la actual provincia de Valladolid y los habitantes de Coca (Segovia). Éstos aportarían piezas cerámicas y otros enseres a cambio de los pastos para sus ganados en los

agostaderos de los frescos páramos cercanos al citado municipio de Montealegre (CALONGE, G., 1995).

Incluso, aunque no hubieran tenido importancia las vías pecuarias tradicionales en la Península Ibérica hasta la constitución de la Mesta en el siglo XIII, es razonable admitir que durante varios siglos miles de personas transeúntes, con tantos miles de cabezas de ganado a lo largo de unos 125.000 Km. de cañadas y otras vías pecuarias menores, han tenido que representar una gran repercusión en el medio físico ibérico y singularmente en los espacialmente mayoritarios ámbitos rurales (ANTÓN, F. J. 2000). Esa dilatada vida pastoril ha tenido que tener gran trascendencia en la realidad de la organización del territorio en España (incluso en los archipiélagos balear y canario), que está infravalorada por las investigaciones, de modo que hay que convenir en que *“el fenómeno de las trashumancias mediterráneas es merecedor de una más amplia atención de la Geografía Histórica y la Historia Ambiental”* (MATEU, J., 2010).

Ciertamente, el estudio de las cañadas y otras vías pecuarias tradicionales debe ser interdisciplinar de manera tan amplia o más aún que la Historia Forestal, en cuyas reuniones científicas estamos convergiendo geógrafos, ingenieros de montes y agrónomos, botánicos e historiadores. Más concretamente, en el enfoque geográfico del estudio de las vías pecuarias abogamos por investigar todo aquello (sin importar los siglos de antigüedad) que ha influido en la configuración paisajística que hoy día percibimos y que hacemos objeto de ordenación del territorio. Para los geógrafos la historia de las vías pecuarias y otros hechos del pasado deben ser importantes como objeto de estudio en tanto que ayudan a encontrar argumentos convincentes para explicar la realidad actual de la organización del territorio, que es un aspecto de primera magnitud en el desarrollo socio-económico en el presente y con aplicaciones en décadas futuras. Por todo esto, en este trabajo de investigación hacemos una valoración histórica de la importancia de las vías pecuarias tradicionales en España y, en particular, durante el siglo XX; y, a continuación, nos adentramos en la revalorización que están teniendo dichas vías pecuarias durante el primer decenio del siglo XXI en tanto que hechos paisajísticos apreciados, ejemplos de desarrollo sostenible y jalones importantes en la ordenación legal del territorio con prometedoras plasmaciones en el futuro.

2. LAS CAÑADAS Y OTRAS VÍAS PECUARIAS A TRAVÉS DE LA HISTORIA, COMO EXPRESIÓN DE LA IMPRONTA HUMANA EN EL MEDIO FÍSICO

Ha sido habitual hacer referencia a las cañadas como ejes bien definidos a lo largo del tiempo, estables por tanto, y con un claro papel de elementos articuladores del territorio para el desplazamiento del ganado trashumante; pero pocas veces se ha insistido en el carácter variable de la ruta de las cañadas, que, con frecuencia, cambiaba de recorrido, unas veces para evitar los campos de cultivos, como se recoge en este expresivo texto de uno de los visitantes de la Cañada Real Leonesa Oriental (*“A poca distancia del pueblo [Villambroz] hay un valle, por donde comúnmente suben los ganados trashumantes, con especialidad en los años nones, en que están sembradas las heredades que ocupan la cañada, y a la media legua se vuelve a incorporar con ésta”*) (ESCANCIANO. 1856:7); aspecto que, además, incide en la perfecta simbiosis de ganadería y agricultura. Otras veces el motivo no es otro que las circunstancias del medio físico: caminos que quedaban encharcados e intransitables, vados naturales que se inundaban o exigencias de la práctica agraria en relación con la división del término en dos hojas, de forma que se debía transitar por la hoja que se dejaba en barbecho; así en el siguiente texto:

“Aquí [Becerril] se reúne con la cañada un cordel que se desprende anteriormente de dicha cañada en término de Villaldavín, al decir de unos documentos, y según otros, en la casa de campo llamada de Bedoya, término de Becerril: cuyo cordel sirve, según los primeros, para cuando está sembrada la hoja de la cañada” (ESCANCIANO. 1856: 9)

Las cañadas eran auténticos ámbitos de paso pero también espacios en los que podía alimentarse el ganado, algo imprescindible pues no siempre los territorios por los que transitaba el ganado admitían el pasto de ganados trashumante (RODRIGUEZ PASCUAL, M.; 2002).

Así, es frecuente encontrarse todavía a mediados del siglo XX con un modelo de vías pecuarias que se asemeja más a una red en la que los caminos se desdoblaron, se unen con otros, se separan y se entrecruzan para cumplir el papel que tenían asignado, que no sólo era trasladar el ganado sino también facilitar la alimentación de ese ganado, su refugio en los vecinos montes, o el acceso al agua, especialmente durante la subida a los pastos en la primavera. La presencia de agua en las proximidades de las cañadas será siempre un factor decisivo en la fijación de una ruta más o menos definitiva y estable: tanto pudo ser la presencia de cursos fluviales, lagunas, naturales o de origen

antrópico, o fuentes. En la imagen que presentamos, a continuación (Figura 1), una zona al Sur del Duero, entre Tordesillas y San Miguel del Pino, se muestra cómo en 1780 las cañadas comunicaban a través de un intrincado conjunto de caminos con las distintas poblaciones de la zona por la que transitan los ganados; el interés de esta imagen es todavía mayor, puesto que hace referencia a un pleito civil entre el Convento de Santa Clara y el concejo de La Seca sobre la propiedad de un terreno que se utilizaba tanto como paso para el ganado, esto es, cañada, como para plantación de pinos.

De esta manera, en el caso de la cañada real Leonesa Oriental, que tomamos como ejemplo, en el corto recorrido que va desde San Pedro de Cansoles a Villambroz, unos 40 kilómetros, se suceden la Laguna del Fresno, ya citada (la más importante de esta parte del recorrido, con aguas permanentes, pues tenía aguas surgentes, y ocupaba una extensión próxima a las 3 has., la Nava de Pedrones y la laguna del Cadillón, ambas en Villota del Páramo, las fuentes de Hontecida y Hontanares, en Santervás de la Vega, la laguna de Onzarza o laguna de El Zendo en Villota del Páramo, fuente de la Onzarza en Villapún; además, desde la salida de Villota esta cañada transcurre paralela al valle del arroyo La Cueva, a escasos 400 metros del cauce de este curso fluvial.

Más aún, como complemento del agua no podía faltar un espacio para que el ganado pasara la noche, por lo que en las cercanías de estos espacios de aguas permanentes (o casi permanentes) siempre había varios descansaderos dado el volumen de ganado trashumante que recorría estos parajes, con frecuencia alguna ermita, dedicada a San Roque, que servía también de refugio a los ganaderos; y, finalmente, resultaban indispensables los corrales, algunos de los cuales han llegado a la actualidad, pues el uso ganadero de estos páramos no se ha perdido sino en fechas recientes, en especial después de los años 60, cuando se realiza la repoblación con pinos (*Pinus nigra* y *Pinus sylvestris*).

Este constituye otro elemento de transformación del territorio, pues en estos páramos eran habituales desde fechas anteriores al siglo XVIII (en este momento están documentados en el Catastro de Ensenada estas formaciones vegetales) los matorrales de brezo y los montes de *Quercus pyrenaica* (roble rebollo); esto es así porque en todo este amplio territorio la práctica agraria no ofrecía unos rendimientos aceptables, mientras que el aprovechamiento de los pastos y la utilización de la leña de roble y de brezo para los hogares (o para la venta) era un recurso insustituible, no sólo en la zona, sino en Tierra de Campos, pues durante mucho tiempo se comerció con leña a cambio de la obtención de cereal de trigo.

"Sigue por el campo de Cansoles, donde se reúne con este camino pastoril otro que baja del puerto de Pineda por Guardo. Continúa: A la casa del Páramo, al campo de San Roque, a la laguna del Fresno, cerca de la ermita de San Roque del Páramo, que queda a la derecha; hasta cuyo sitio de la laguna del Fresno llegán los páramos y baldíos" (ESCANCIANO. 1856: 5-6).

En este espacio de páramos detríticos la imagen de la cañada se ha mantenido sin grandes alteraciones tanto en su recorrido como en algunos de sus elementos construidos (corrales, ermitas); sólo se ha alterado la anchura efectiva, pues el espacio transitado no supera los 10 metros de ancho en la mayor parte del trayecto. Bien distinta ha sido la suerte corrida por el medio natural, ampliamente transformado para conversión de los matorrales en tierras de cultivo o para la repoblación forestal. Esta dinámica se constata perfectamente a través de la comparación de las fotografías aéreas de la Cañada Real Leonesa Oriental en la zona de Fresno del Río, correspondientes a 2007 y 1956 (Figuras 2 y 3).

3. DECLIVE Y PROTECCIÓN LEGAL DE LAS VÍAS PECUARIAS EN EL SIGLO XX

El conflicto de intereses que subyace alrededor de las vías pecuarias no es nuevo, es más, se ha acrecentado con el cúmulo de intereses de todo tipo que confluyen en el medio rural, especialmente en aquellas zonas en las que coinciden intereses urbanísticos (actuales o futuros), turísticos y rurales (ampliación de tierras cultivadas). Bien es cierto que, el devenir histórico de las cañadas ha estado ligado a los frecuentes conflictos con los agricultores de los lugares por los que pasaban las cañadas, especialmente intensos en los siglos XVII y XVIII, momento de crisis de la Mesta; conflictos que no pocas veces debían resolver a través de largos pleitos civiles que llegaban hasta el Tribunal de la Chancillería.

Para empezar a ver una auténtica preocupación por las cañadas, desde el punto de vista legislativo, habrá que esperar a la publicación de la Ley 3/1995, de 23 de marzo, de Vías Pecuarias (BOE de 24 de marzo de 1995), que sienta las bases futuras para la protección de las cañadas y demás vías pecuarias, y favorece la práctica de otros usos compatibles con el uso ganadero preferente. El impacto de esta ley sobre las vías pecuarias ha sido ya bien analizado (MANTECA VALDELANDE; 1995).

Ahora bien, las competencias en la defensa de las cañadas corresponden a las Comunidades Autónomas, que son las que encargadas de la *“investigación, clasificación, deslinde, amojonamiento, desafectación, y cualesquiera otros actos relacionados con las mismas”*. Para esto es necesaria una cartografía detallada del recorrido de las distintas cañadas, y de los elementos a ellas ligados (abrevaderos, majadas), para el deslinde de todos los tramos; algo que 15 años después de aprobada esta Ley continúa sin completarse. Esto es así porque las Comunidades no han visto como objetivo prioritario la conservación de estas vías de comunicación sino hasta fechas recientes, cuando se ha observado su potencialidad turística, lo que ya de por sí entraña riesgos evidentes, pues el turismo habitualmente se entiende en un sentido economicista. De hecho la crisis del medio rural de los años 60 no hizo sino sumir en el olvido aquellos valores que constituían la esencia de la vida rural, olvido que tuvo que ver con la propia crisis del sector ganadero.

Esta realidad es bien visible en lo acontecido con el Anteproyecto de la Ley de Vías Pecuarias de Castilla y León. Cuando en 2006 salió el Borrado de este anteproyecto se articulaba en tres títulos, con un total de 66 artículos, tres disposiciones transitorias, una disposición adicional y cuatro disposiciones finales; cuando ese anteproyecto adquiere su versión definitiva el 28 de diciembre de 2009 se ha suprimido una disposición transitoria, la segunda (*“las vías pecuarias que estén incluidas dentro de suelo urbano o urbanizable, a la entrada en vigor de la presente Ley, conservarán su carácter de vía pecuaria y deberá garantizarse la continuidad de su trazado y uso”*), en tanto que se añade una nueva disposición adicional, la primera que da un giro radical a la protección de las cañadas (*“Los tramos de vías pecuarias que discurren por suelo clasificado como suelo urbano quedarán desafectados del dominio público pecuario a la entrada en vigor de esta Ley, de igual modo quedarán desafectados los tramos de vías pecuarias que en el futuro se clasifiquen como tal. Estos terrenos pasarán a ser de titularidad municipal y se destinarán, salvo imposibilidad física, a Sistemas Generales”*), de forma que no sólo da la posibilidad de que se eliminen amplios tramos de cañadas, rompiendo la continuidad de un sistema que le da sentido a todo el conjunto, sino que además posibilita que esos terrenos tengan un uso completamente distinto al que tenían en su concepción de cañada.

Esto choca con la declaración de principios del Preámbulo (*“Todo ello nos obliga a actuar a favor de la conservación de este rico patrimonio natural y cultural, y a optimizar el potencial que el mismo tiene para contribuir a impulsar un desarrollo rural sostenible de amplias zonas...”*) y deja de lado la esencia misma de las cañadas, para convertirlas en tramos aislados sin posible conexión entre sí (*“Se entiende por vías pecuarias las rutas o itinerarios por donde discurre o ha venido discuriendo tradicionalmente el tránsito ganadero”*).

4. LA RECIENTE REVALORIZACIÓN DE LAS VÍAS PECUARIAS TRADICIONALES COMO IMPORTANTES ELEMENTOS EN EL PAISAJE, LA ORDENACIÓN DEL TERRITORIO, EL TURISMO Y EL DESARROLLO SOSTENIBLE

El siglo XX terminó con buenas noticias para la pervivencia de las vías pecuarias tradicionales, gracias sobre todo a la promulgación de la Ley Estatal de Vías Pecuarias (de 23 de Marzo) del año 1995, que supuso poner orden y halagüeñas perspectivas. En efecto, durante la segunda mitad del siglo XX fueron numerosos los debates, inconvenientes y litigios que suscitaron las vías pecuarias tradicionales al chocar con intrusismos, intereses particulares y especialmente con las políticas agrarias oficiales del Instituto Nacional de Colonización y de la Concentración Parcelaria. Por eso, menudearon los deslindes de vías pecuarias de todo rango (desde cañadas reales hasta coladas) publicadas en el Boletín Oficial del Estado durante las décadas de 1959-60 y 1960-70. A partir de la promulgación de la Constitución vigente en 1978, los litigios siguieron en el nuevo marco del estado de derecho y, sobre todo, se buscó el uso público variado de las vías pecuarias tradicionales. Desde principios de la década de 1980-90 fue calando en la sociedad española y particularmente en los ámbitos ecologistas la importancia de esos vías pecuarias como valor de autenticidad ecológica, de modo que la citada Ley de 1995 resultó ser bastante respetuosa con su papel de espacios públicos de comunicación y de parte esencial del paisaje, entendiendo éste como funcional en el sentido de *“factor clave para la planificación de los usos del territorio”* (RUBIO, M. y SANTIAGO, J. 2009). Así lo han entendido las Comunidades Autónomas, que han procedido a legislar desde 1997 para aplicar la citada Ley de 1995, según esta les facultaba (ARGUDO, J.L. 2010). Incluso antes y al margen de esa legislación autonómica, en muchos municipios de España desde la entrada en vigor de la Ley de 1995 se desbloquearon litigios y planes urbanísticos, lo que desembocó en un cierto alivio para la ordenación del territorio y en una mejora ecológica, ya que menudearon los casos concretos de paso de las vías pecuarias tradicionales a caminos y espacios y vías *“verdes”* de carácter público en sus usos. Esos usos *“verdes”* o alternativos de las vías pecuarias han contribuido a la aceptación general en la sociedad española de que son espacios provenientes de la mejor tradición de desarrollo sostenible, dado que la ganadería extensiva trashumante se nutre de la renovación natural de los

pastizales; y los pastores en las actividades de su vida viajera por los campos se habrían venido adaptando al medio ambiente sin perjuicios notorios para el medio físico ni en los "extremos" ni en los trayectos intermedios (ANTÓN, F. J.; 2000). A este estado de aceptación general en España ha contribuido la Directiva del Convenio Europeo del Paisaje (publicado en Octubre de 2000 en la ciudad italiana de Florencia) y la protección de enclaves naturales españoles de la Red Natura 2000 aprobados por la Unión Europea. Con el aval de tal beneplácito europeo y español, las vías pecuarias tradicionales han venido sirviendo de fundamento para el turismo cultural, natural ("verde") y rural mediante hostelería, viajes, museos, etc. que van en aumento y presentan un futuro prometedor de expansión en casi toda España (ANTÓN, F. J. 2007). Una prueba local, pero expresiva a la vez, de esta plétora del turismo vinculado a las vías pecuarias es el ejemplo de la rehabilitación de un tramo de cañada al pie del sector centro-oriental de la Sierra de Guadarrama abierto a su uso público en la pasada primavera de 2010 por la Diputación Provincial de Segovia.

Podríamos decir que asistimos al nuevo hecho, gracias al turismo como benefactor económico, de que en el medio rural español se recibe bien la trashumancia histórica y actual. No ha sido así y sigue cierto resquemor entre los agricultores ante posibles daños causados por el paso de los rebaños trashumantes. Por eso, desafortunadamente no se contemplan más que indirectamente las vías pecuarias tradicionales en la Ley Orgánica 45/2007 (de 23 de Diciembre) de "Desarrollo Sostenible del Medio Rural". Afortunadamente, esta errónea omisión ha sido en parte contrarrestada por la promulgación el mismo año de la Ley 42/2007 (de 13 de Diciembre) del "Patrimonio Natural y la Biodiversidad". En esta última ley se entiende que las vías pecuarias tradicionales estarían incluidas en el previsto "Inventario Español del Patrimonio Natural". Incluso expresamente en el preámbulo de la Ley se indica que "se incorporan a la planificación ambiental... los corredores ecológicos, otorgando un papel prioritario a las vías pecuarias". De este modo, a estas vías se les considera "corredores ecológicos" que coadyuvan a la "coherencia ecológica, la funcionalidad y la conectividad de la Red Natura 2000". Con esta protección legal de índole ecológica, aunque todavía con carencias en el medio rural, las vías pecuarias tradicionales se han convertido aún más en elementos esenciales en las directrices de Ordenación del Territorio tanto en el ámbito competencial del Estado Español como en el de las Comunidades Autónomas. Y lógicamente, al finalizar la primera década del siglo XXI, las vías pecuarias tradicionales se respetan y se integran como espacios de uso público en la planificación urbanística de rango municipal.

5. CONSIDERACIONES FINALES

Estimamos que es pertinente hacer constar cinco observaciones sobre el papel de las vías pecuarias tradicionales en el conocimiento de la realidad territorial de España:

- Están pasando a recuperar su gran papel tradicional en el paisaje, porque no sólo se están respetando cada vez más como corredores de comunicación, sino que además está en aumento la recuperación de los ámbitos y construcciones anejas (descansaderos, abrevaderos, chozos, etc.).
- Han adquirido mejor protección legal desde finales del siglo XX (Ley Estatal de 1995), incrementada con legislación Europea, del Estado Español y de las Comunidades Autónomas, que trasciende a nivel municipal. De tal manera que han pasado a ser elementos condicionantes esenciales en la Ordenación del Territorio oficial.
- Han adquirido gran importancia en el desarrollo rural sostenible mediante el turismo "verde" y cultural. Es ésta una actividad económica relevante y en auge, a la que la queda el incremento que puede provenir de "indicadores de calidad" y otros signos expresivos de valía ecológica.
- Requieren mayor atención por parte de la investigación realizada por los geógrafos. Se trata de un tema de índole paisajística y de repercusiones territoriales de primer orden en España, de modo que los geógrafos debemos cesar en su infravaloración.
- Posiblemente tienen una repercusión en el medio físico actual mayor que la escasa que se ha venido admitiendo. Lógicamente los pastores trashumantes a lo largo de siglos han modificado el medio físico para cubrir sus necesidades de subsistencia, aunque presumiblemente no de forma irreversible; pero con repercusiones en los ecosistemas y ecotopos que desconocemos en gran medida.

BIBLIOGRAFIA

AITKEN, R.; [1945] 1996. Rutas de trashumancia en la Meseta castellana. En García Martín, P. y Sánchez Benito, J. M^o (eds.). Contribución a la historia de la trashumancia en España. 169-187. Edita MAPA. Madrid.

- ANTÓN BURGOS, Fr. J.; 1992. Aportaciones geográficas al estudio de la trashumancia en España. Anales de la Universidad Complutense. 12: 183-190. Edita Universidad Complutense.
- ANTÓN BURGOS, Fr. J.; 2000. Nomadismo ganadero y trashumancia: balance de una cultura basada en su compatibilidad con el medio ambiente. Anales de la Universidad Complutense. 20: 23-31.
- ANTÓN BURGOS, F. J. (2007): Trashumancia y turismo en España. Rev. Cuadernos de Turismo. 20: 27-54.
- ARGUDO PÉREZ, J. L. (2010): Situación actual, problemática jurídica y futuro de la trashumancia. Turismo y trashumancia. En Vidal González, P. y Castán Esteban, J. L. Trashumancia en el Mediterráneo: 299-321. Ed. Ceddar. Universidad Católica de Valencia.
- BENITO, J.M. (eds.) Contribución a la historia de la trashumancia en España. Ed. Ministerio de Agricultura. Madrid. 486 pp.
- BISHKO, Ch. J.; 1982. Sesenta años después: La Mesta de Julius Klein a la luz de la investigación subsiguiente. Historia, Instituciones, Documentos: 8. pp. 1/49.
- CABO ALONSO, Á.; 1998. Medio natural y trashumancia en la España peninsular. En Ruiz Martín, F. y García Sanz, Á. (eds.). Mesta, trashumancia y lana en la España moderna. Ed. Crítica. Barcelona; pp. 11-41.
- CALONGE CANO, G.; 1995. Interpretación de los resultados de las investigaciones medioambientales y arqueológicas y su relación con el espacio físico vacceo del Valle Medio del Duero. En Delibes de Castro, G y Romero Carnicero, F. y Morales Muñoz, A. (eds.). Arqueología y Medio Ambiente en el primer milenio A.C. en el Duero Medio: 529-539. Ed. Junta de Castilla y León. Valladolid.
- CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE; 2006. Borrador del Anteproyecto de la Ley de Vías Pecuarias de Castilla y León. Ed. Servicio de Protección de la Naturaleza; 31 pp.
- CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE; 2009. Anteproyecto de la Ley de Vías Pecuarias de Castilla y León; 33 pp.
- DANTÍN CERECEDA, J.; [1942] 1996. La cañada ganadera de la Vizana o Real Cañada coruñesa en el Reino de León. En García Martín, P. y Sánchez Benito, J. M^a (eds.). Contribución a la historia de la trashumancia en España. Edita MAPA. Madrid; pp.155/ 167.
- ESCANCIANO, J. M.; 1856. Descripción de la cañada leonesa, desde Valdeburón a Montemolín. Madrid; Imprenta de M. Minuesa.
- GARCÍA MARTÍN, P.; [1991] 1996. El patrimonio viario de la trashumancia española. En García Martín, P. y Sánchez Benito, J. M^a. (eds.). Contribución a la historia de la trashumancia en España. Edita MAPA. Madrid; pp. 135-154.
- GARCÍA SANZ, Á.; 1998. Los privilegios mesteños en el tiempo, 1273/1836: una revisión de la obra de Julius Klein. En Ruiz Martín, F. y García Sanz, Á. (eds.). Mesta, trashumancia y lana en la España moderna. Ed. Crítica. Barcelona; pp. 65-89.
- GÓMEZ SAL, A. y Rodríguez Pascual, M.; 1992. Cuadernos de trashumancia, número 3. Montaña de León. Edita Organismo Autónomo Parques Nacionales. Madrid; 82 pp.
- MANTECA VALDELANDE, V.; 1995. Las vías pecuarias: Evolución y normativa actual. Agricultura y Sociedad. 74: 153-186.
- MATEU BELLÉS, J. (2010): Huella de la trashumancia en los paisajes mediterráneos. En Vidal González, P. y Castán Esteban, J. L. Trashumancia en el Mediterráneo: 193-218. Ed. Ceddar. Univ. Católica de Valencia.
- RODRÍGUEZ-PICAVEA MATILLA, E.; 1998. La ganadería en la Castilla medieval. Una revisión historiográfica. Medievalismo. Bolefín de la Sociedad Española de Estudios Medievales. 8: 111-153.
- RODRÍGUEZ-PICAVEA MATILLA, E.; 2003. La Mesta y la trashumancia en la Castilla medieval. En Elías Pastor, L. V. y Novoa Portela, F. Un camino de ida y vuelta. La trashumancia en España. 37-51. Ed. Lunwerg. Barcelona.
- RODRÍGUEZ PASCUAL, M.; 2002. La trashumancia. Cultura, cañadas y viajes. Edita Edilesa, León. 431 pp.
- RUBIO TENOR, M. y SANTIAGO RAMOS, J.; 2009. El lenguaje geográfico como herramienta para el estudio del Medio Ambiente. En Territorio, sociedades y políticas. Actas del XX Congreso Nacional de Geógrafos Españoles: 77-88. Ed. Universidad Pablo Olavide de Sevilla y Asociación de Geógrafos Españoles.

Figura 1: Red de caminos y cañadas en el entorno del Valle medio del Duero en el siglo XVIII. Fuente: Ministerio de Cultura. Archivo de la Real Chancillería de Valladolid. Planos y Dibujos. Óleos, 10.



Figura 2. La cañada Real Leonesa Oriental en Fresno del Río según la fotografía aérea de 2007. Fuente: Fotografía aérea 2007. Sitcyl. Consejería de Fomento. Junta de Castilla y León.



Figura 3. La cañada Real Leonesa Oriental en la fotografía aérea de 1956 en Fresno del Río-Villota del Páramo (Palencia). Fuente: Fotografía aérea de 1956. Centro de Información Territorial. Junta de Castilla y León.



(10:45 – 11:00) **Cañada Real Conquense: Uso trashumante ininterrumpido a lo largo del tiempo. Problemática y propuesta de futuro**

Autores:

José Antonio Gil Naharro Ingeniero Técnico Forestal, Sección de Vías Pecuarias, Delegación Provincial de la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente en Cuenca.

Miriam Bermejo Pinar. Ingeniera de Montes, responsable de la Asistencia Técnica de Proyectos de Vías Pecuarias en Cuenca, TRAGSATEC.

Ponente: José Antonio Gil Naharro

Institución: Delegación Provincial de la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente en Cuenca

Resumen

En esta comunicación se plantea que la Cañada Real Conquense, como red que mantiene en la actualidad el uso trashumante de varias ganaderías precisa una gestión directa y autónoma que haga frente a la problemática concreta que se presenta en cada trayecto, simplifique la burocracia y asuma la responsabilidad de mantener en el futuro esta actividad histórica. Asimismo, se plantea un modelo de gestión y organización administrativa que simplifica al máximo esta última, basándose en el trabajo efectuado sobre el terreno y en la eficiencia, pudiendo ser aplicado a la gestión de las vías pecuarias.

Palabras clave: vías pecuarias, singularidad, unidad cañada real, junta rectora, gestión corresponsable

UNA VISTA HACIA EL PASADO

Por su situación geográfica, la provincia de Cuenca se encuentra a caballo entre el Sistema Ibérico, por un lado, y la gran llanura manchega por el otro. La Serranía de Cuenca, junto con la Sierra de Albaracín en Teruel, y el Señorío de Molina y Alto Tajo en Guadalajara, conforma una zona de clara vocación ganadera de carácter trashumante, que se mantiene en la actualidad.

Esta zona de agostaderos tiene la necesidad de conectarse con sus principales zonas de invernada en Sierra Morena y Valencia, lo que ha permitido el desarrollo de una tupida red de vías pecuarias que atraviesa la provincia de Cuenca, con la presencia de más de una decena de cañadas reales (Figura 1). Se pueden distinguir tres grandes bloques: la parte noroccidental de la provincia, la Serranía Baja y la diagonal central por donde discurre la Cañada Real Conquense.

La Serranía Baja, en la zona más oriental de la provincia de Cuenca, antiguamente dominada por el señorío de los Marqueses de Moya, cuya riqueza ganadera era notable, tiene orientadas sus principales cañadas hacia tierras valencianas, a las que también solían llevar sus ganados desde una parte de la provincia de Teruel.

Por otro lado, los ganaderos de la zona de los Montes Universales, Guadalavivar y Señorío de Molina tenían su principal destino en Sierra Morena y Valle de Alcudía, a través de una serie de vías pecuarias que conforman una retícula con múltiples ramificaciones y posibles trayectos, de la cual forma parte la conocida como "Cañada Real Conquense".

Cañada Real Conquense: ¿una sola cañada o una red de cañadas?

La Cañada Real Conquense aparece como una de las nueve grandes cañadas reales españolas, integrante de su Red Nacional. Llegados a este punto hay que preguntarse realmente cuál es su trazado, ya que en la provincia de Cuenca no existe ninguna cañada real clasificada a la que se haya otorgado la denominación de "Cañada Real Conquense".

La identificación de la Cañada Real Conquense se viene realizando habitualmente con la "Cañada Real de los Chorros", que atraviesa la provincia de Cuenca diagonalmente desde el puerto de El Cubillo en su límite con Teruel hasta llegar a la provincia de Ciudad Real, a partir de la cual se la conoce como "conquense".

En cuanto a esta identificación de la "Cañada Real de los Chorros" como "conquense", su única justificación es la de pasar por la capital de provincia, ya que respecto al flujo ganadero la

característica de continuidad que posee de unir dos provincias colindantes a la de Cuenca, se da al menos en opciones como las siguientes:

- 1ª.- Cañada Real de Rodrigo Ardaz - C. R. de Los Chorros.
- 2ª.- Cañada Real de Alcudía-Tragacete - C. R. de Rodrigo Ardaz - C. R. de los Chorros.
- 3ª.- Cañada Real de Los Chorros - C. R. de Andalucía.

Dar la denominación genérica de "conquense" a la Cañada Real de los Chorros supone otorgarle a ésta el protagonismo de otras como las de Rodrigo Ardaz y Alcudía-Tragacete, afluentes de ganado de Guadalajara y Teruel; así como el protagonismo de otras cañadas reales que, partiendo de la Cañada Real de los Chorros, repartían los ganados por diversos destinos, como la Cañada Real de Jábaga (hacia Ciudad Real), la Cañada Real de Andalucía (hacia Jaén vía Albacete), la Cañada Real de los Serranos (hacia Murcia-Alicante vía Albacete), etc. que también podrían tener este calificativo.

Todos estos hechos que se apuntan, unidos a que en Cuenca, como se ha comentado, no existe clasificada la "Cañada Real Conquense", deben conducir a una reconsideración de la terminología y abre un amplio campo de estudio para historiadores y analistas.

La Cañada Real Conquense a lo largo de la historia: actuaciones administrativas

A nivel provincial las actuaciones administrativas a lo largo de la historia vienen reflejadas en las Figuras 2 y 3. En cuanto a las clasificaciones de vías pecuarias (Figura 2), se puede apreciar: Una época entre los años 50 y 70 del siglo pasado, en la que se clasificaron una buena parte de los términos municipales, en muchos casos coincidiendo con los trabajos de concentración parcelaria que afectaron a la mayor parte de la provincia de Cuenca. Esta época se caracteriza por la fuerte emigración rural y el declive de la trashumancia al disminuir el número de rebaños, que provocaron que la Administración, al realizar las concentraciones, consintiera las reducciones de anchura de muchas cañadas reales, entre ellas la Conquense.

Después de una disminución progresiva de los trabajos de clasificación en tiempos del ICONA, viene un nuevo repunte a partir de las transferencias a la Comunidad Autónoma a mediados de los años 80, luego otro parón y por último un nuevo repunte a partir de la aprobación de la ley autonómica en el año 2003.

El último término municipal clasificado de la Cañada Real Conquense fue Fresneda de Altarejos, en el año 2006, completándose así todo el trazado. Como particularidad, este término municipal mantiene el uso de "año y vez", alternando el paso de los ganados anualmente por sus dos "hojas" o ramales.

En lo referente a los deslindes aprobados en el último siglo se reflejan en otro gráfico (Figura 3). Se puede apreciar cómo apenas se han realizado deslindes hasta fechas recientes, centrándose fundamentalmente los esfuerzos administrativos en las clasificaciones. La ausencia de deslindes y amojonamientos es un gran problema que ha dificultado mucho la defensa de las vías pecuarias, al no estar identificada su anchura legal sobre el terreno.

La Cañada Real Conquense, como el resto de vías pecuarias de la provincia, ha sufrido distintos avatares debidos a la diversa legislación que ha venido regulando estos bienes.

Así, estando en vigor el Real Decreto de 5 de junio de 1924 fue deslindado el conjunto de cañadas reales, cordeles y veredas del término municipal de Cuenca por el que transcurre una gran parte de dicha Cañada Real. El deslinde data de 1930, si bien no consta su aprobación, y ha servido de base para los posteriores trabajos.

Entrado en vigor el Decreto de 23 de diciembre de 1944 fueron clasificados la mayoría de los términos municipales que forman parte de la Cañada Real Conquense como red.

La Ley 22/1974 de 27 de junio y su Reglamento (Real Decreto 2876/1978 de 3 de noviembre) adscribieron al ICONA la gestión de las vías pecuarias, hasta entonces dependientes de la Dirección de Ganadería. Con posterioridad esas competencias fueron transferidas a la Comunidad Autónoma, realizándose la clasificación de algunos términos municipales.

La Ley 3/1995 de 23 de marzo, asignó la titularidad de las vías pecuarias a la Comunidad Autónoma, y a partir de ahí se realizan algunos deslindes de tramos concretos de la cañada.

Y, por último, tras la entrada en vigor de la Ley 9/2003 de 20 de marzo, de Vías Pecuarias de Castilla-La Mancha, se completaron las clasificaciones de los últimos tres términos municipales por los que discurre la Cañada Real Conquense (entre ellos el término municipal de Cuenca, incluyendo sus montes), y se ha realizado el deslinde y amojonamiento completos de la misma.

EL PRESENTE DE LA CAÑADA

Una de las características más notables de la Cañada Real Conquense es su propia supervivencia, debido a que ha mantenido y mantiene en la actualidad el uso ganadero trashumante de larga distancia. Hace una década las ganaderías trashumantes que la recorrían quedaron reducidas a dos vacadas de reses bravas, la de D. Benito Mora y la de D. César Chico; y un rebaño de Guadalaviar, pero en el último año, y debido a la tan nombrada "crisis", la dificultad para financiar los elevados portes por carretera ha hecho que se incremente el número de ganaderos que realiza la trashumancia a pie, por lo que en la actualidad usan la cañada alrededor de media docena de trashumantes, que totalizan unas 10.000 cabezas de ganado, en su mayoría lanar.

Por tanto estamos ante una cañada viva, a pesar de las dificultades por las que pasan los bienes de dominio público pecuario, debidas al abandono al que históricamente se han visto sometidos y tenemos la responsabilidad de mantener esta actividad histórica.

Problemática física

La tipología de los problemas es muy variada, Dentro de la problemática de general conocimiento que poseen las vías pecuarias, en la Cañada Real Conquense adquiere una especial relevancia aquella que dificulta o a veces impide el tránsito ganadero.

La transitabilidad se ve dificultada por distintos factores, entre los que podemos destacar:

- 1.- Existencia de cruces con vías de comunicación sin pasos adecuados, muy común en infraestructuras construidas hace unos años, problema en general resuelto en las nuevas construcciones (tren de alta velocidad, autovías) por la exigencia legal de pasos a distinto nivel.
 - 2.- Existencia de intrusiones que producen disminución de la anchura física de la vía pecuaria sobre el terreno, como son las roturaciones agrícolas, vallados de todo tipo, o las edificaciones y obras no autorizadas.
 - 3.- Disminución de la anchura en ciertos términos municipales afectados por antiguas concentraciones parcelarias, que lleva a la cañada a tener una anchura de únicamente 20 metros en muchos tramos. Esta reducción de anchura produce problemas de manejo de los grandes rebaños, que difícilmente pueden transitar sin afectar a los cultivos colindantes, realimentándose así el viejo conflicto ganadero-agricultor.
 - 4.- Dificultades de paso por zonas de monte denso, ya que el escaso tránsito ganadero ha permitido a la vegetación "cerrarse" con el paso de los años, viéndose la cañada invadida por matorral.
- Mención aparte merece la ausencia de abrevaderos en algunas partes del trazado, en general aquellas zonas de la provincia precisamente con menores disponibilidades hídricas. La sobreexplotación de los acuíferos, añadido al posible efecto del cambio climático global, ha irregularizado y disminuido el caudal de antiguas fuentes de donde se abastecía a los ganados de forma segura en cualquier época del año.

Problemática administrativa

En la actualidad, y desde la entrada en vigor de la Ley 3/1995 de Vías Pecuarias, las cañadas reales constituyen bienes de dominio público titularidad de las Comunidades Autónomas. En concreto, su gestión en Castilla-La Mancha corresponde a la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente.

La gestión de las vías pecuarias, y la Cañada Real Conquense no es una excepción, presenta distintas dificultades derivadas de la propia organización administrativa:

- 1.- La Consejería de Agricultura y Medio Ambiente es un órgano con muchas áreas relevantes, con problemática propia y elevada exigencia presupuestaria, de la que las vías pecuarias son sólo una pequeña parte, que en muchas actuaciones no requiere una respuesta inmediata.
- 2.- Las inversiones en mantenimiento suelen estar subordinadas presupuestariamente.
- 3.- El cuerpo de agentes medioambientales, garante de la integridad de las vías pecuarias, aún no se halla especializado, por lo que desarrollan labores con un amplio espectro de actuación, lo que dificulta una correcta custodia de estos bienes.

4.- El personal técnico que gestiona la provincia de Cuenca no tiene dedicación exclusiva a las vías pecuarias, compaginándolo con otras áreas.

Actuaciones realizadas en defensa de la Cañada Real Conquense

En los últimos años, especialmente desde la entrada en vigor de la Ley 9/2003 de Vías Pecuarias de Castilla-La Mancha, la Consejería está realizando un esfuerzo inversor importante con el fin de intentar la recuperación de las principales cañadas reales.

La Cañada Real Conquense fue la primera en la que se actuó, siendo objeto de un Convenio específico de colaboración entre el Ministerio de Medio Ambiente y la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente, en el año 2003, por el que se ejecutó la clasificación, deslinde, amojonamiento y señalización de todo su trazado a lo largo de las provincias de Cuenca y Ciudad Real. Los fondos fueron aportados a partes iguales por la Administración General del Estado y la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, encargándose de los trabajos de asistencia técnica la empresa TRAGSATEC.

Terminados dichos trabajos, se está redactando por parte de los técnicos de la Sección de Vías Pecuarias un Proyecto de Ordenación, Uso y Gestión que resulta ilustrativo de la problemática apuntada en otros apartados al tener la financiación subordinada a partidas de mayor urgencia en la Consejería:

- Carece de un presupuesto para su elaboración
- No esta garantizada la financiación para la ejecución
- No esta reglamentada la participación de los distintos sectores implicados, en especial agricultores y ayuntamientos.

En la actualidad la Consejería continúa con los trabajos de consolidación de la propiedad en otras cañadas reales de la provincia, como la Cañada Real de Andalucía, la Cañada Real de Alcuñía-Tragacete, financiados con fondos propios, y que completarían la red que da sentido a la denominación genérica de Cañada Real Conquense.

De igual forma se está trabajando en la consolidación de la propiedad del resto de las Cañadas Reales, habiéndose iniciado este año los trabajos de deslinde, amojonamiento y señalización de la Cañada Real del Reino y la Cañada Real de los Serranos. La financiación de estos trabajos se realiza con fondos FEADER, en su mayoría procedentes de la Unión Europea, con participación también del Estado y la Comunidad Autónoma. Las inversiones se incluyen en la Medida 323.1 denominada "Defensa del Dominio Público Rural", incluida en el Programa de Desarrollo Rural de Castilla-La Mancha.

El impulso que se ha realizado ha permitido que durante los siete últimos años se haya actuado en mayor número de kilómetros de vías pecuarias que en cualquier época precedente, intentando recuperar así el tiempo perdido.

EL FUTURO: EL RETO DE LA GESTIÓN

El planteamiento de gestión y organización que se presenta tiene como objetivos la gestión directa y corresponsable con los agentes implicados, la simplificación de la organización administrativa y la búsqueda de eficiencia.

Así, la propuesta de gestión que se presenta para la Cañada Real Conquense se basa en la "Unidad Cañada Real", estableciéndose desde la idiosincrasia y valor de la cañada, para posteriormente armonizar su integración en la red de vías pecuarias.

Objetivos

Sobre la base de lo expuesto se establecen los siguientes objetivos básicos:

- 1º.- Dotar a la cañada de identidad espacial y funcional que consolide y mantenga la actividad trashumante actual, y ponerla en valor ante la sociedad.
- 2º.- Llegar a que la unidad de gestión sea la Cañada Real.

Actuaciones a desarrollar

Para la consecución del primer objetivo:

- 1.- Para el mantenimiento del uso ganadero: mejorar infraestructuras ganaderas y transitabilidad; incentivación de la ganadería trashumante.
- 2.- Para la puesta en valor de la cañada: implicar a los distintos agentes (trashumantes, agricultores, ayuntamientos, asociaciones) para potenciar los usos comunes y complementarios.
- 3.- Para la consolidación de la cañada: dotarla de identidad tanto sobre el terreno como entre los usuarios; afrontar las soluciones a la problemática actual, muy especialmente en la recuperación de anchuras.

Para la consecución del segundo objetivo hay que implementar nuevos modelos de gestión. La gestión de la Cañada Real Conquense, al igual que el resto de las cañadas, presenta una complejidad derivada de: su extensa longitud; el discurrir por terrenos con considerables recursos naturales; con aprovechamientos agrícolas colindantes; paso por zonas urbanas; existencia de diferentes propiedades (pública, privada); cruces con infraestructuras; etc.

Esta amalgama de problemas e intereses se debe gestionar con la participación de los sectores directamente implicados: la propiedad (Comunidad Autónoma); los usuarios (ganaderos, en especial los trashumantes), afectados (agricultores) y Ayuntamientos.

Para este fin es necesaria la descentralización administrativa y la creación de una figura de gestión. Considerando la más adecuada una "Junta Rectora de Cañada".

Articulación de la Junta Rectora de Cañada

Se expone despersonalizándola de la Cañada Real Conquense, para dotarla de un carácter más exportable a otras cañadas.

Constitución:

- Se debe constituir una vez deslindada y amojonada la Cañada Real.
- Deben participar los cuatro sectores indicados anteriormente
- La Junta Rectora debe poseer personalidad jurídica propia para ejecutar sus propios presupuestos y gestionar la cañada.
- Pueden adherirse los cordeles, veredas incluso otras cañadas que una vez consolidadas (deslindadas) partan de la Cañada Real y se intercomuniquen con ella.

Composición y funcionamiento:

Cinco miembros. Uno por cada sector implicado (propiedad, usuarios, afectados y ayuntamientos) más un funcionario de la escala técnica.

Cada miembro será el representante de un sector, responsable de las propuestas que planteen y de su elaboración con la participación de los sectores sociales afectados por las mismas.

El trabajo técnico y administrativo correrá a cargo de personal adscrito a la Administración.

Entre sus funciones deben encontrarse:

- Redactar el Proyecto de Ordenación, Uso y Gestión de la Cañada Real
- Priorizar actuaciones que lo desarrollen
- Ejecutar mediante contrata las inversiones
- Ejercer la representación de la Cañada Real ante los diversos organismos

Adscripción y organización administrativa.

Ante la complejidad intrínseca de cada cañada la gestión no debe imponerse desde la generalidad, de arriba abajo, al contrario debe surgir del valor de cada vía pecuaria, del trabajo sobre el terreno.

La organización administrativa quedaría así estructurada en tres niveles:

- 1º.- A nivel de unidad de gestión Cañada Real: Junta Rectora de la Cañada Real.
- 2º.- A nivel autonómico: Organismo Autónomo que armonice y controle la Red Regional de vías pecuarias en la Comunidad Autónoma.
- 3º.- A nivel estatal: Comisión Interterritorial que armonice la Red Nacional.

Dentro de la gestión integral de las vías pecuarias, a nivel autonómico y central existiría un órgano de actuación genérica en cada nivel (Ministerio, Consejerías, Órganos Autónomos, Patronatos, Comisiones, Comités,...), que coordinaría todas las actuaciones en la materia.

Estos órganos, como parte de la estructura orgánica autonómica y estatal, se deben ocupar de:

- Defender el enorme patrimonio público pecuario constituido por el conjunto de las vías pecuarias.
- Buscar el reconocimiento institucional de unos terrenos públicos de enormes posibilidades (históricas, culturales, ecológicas,...).
- Obtener los fondos necesarios para su gestión, defensa y conservación.
- Controlar la ejecución correcta de las inversiones.
- Armonizar la Red de vías pecuarias partiendo de la singularidad de cada vía pecuaria.

Agradecimientos

A Ramón Buil Latas, por ser un verdadero torrente de ideas
 A Fernando Martínez Varea, por su colaboración desinteresada en la parte gráfica



Figura 1.- Principales cañadas reales de la provincia de Cuenca

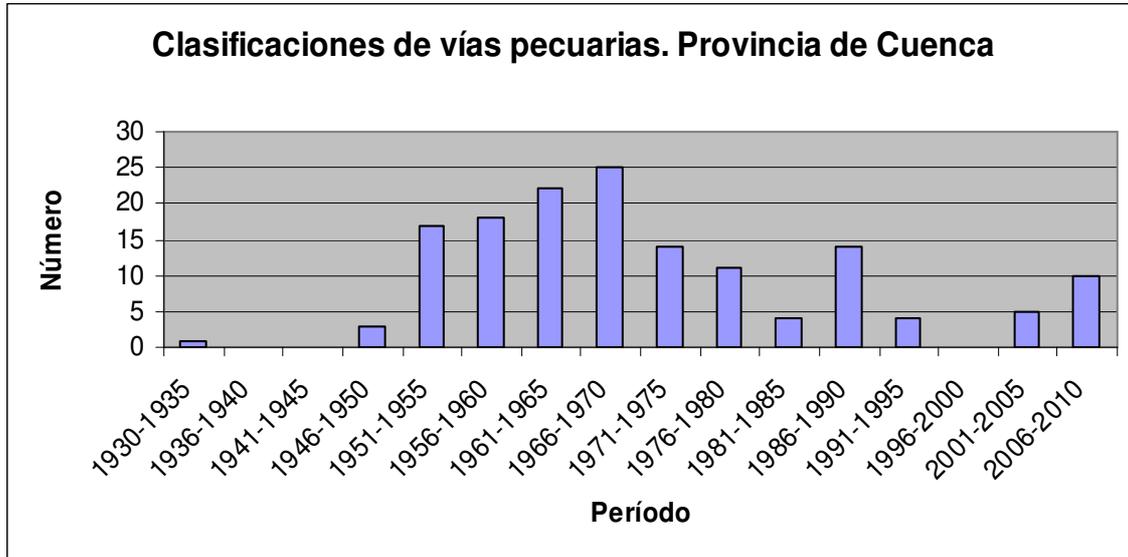


Figura 2. Gráfico que representa el número de proyectos de clasificación de vías pecuarias aprobados en la provincia de Cuenca según épocas.

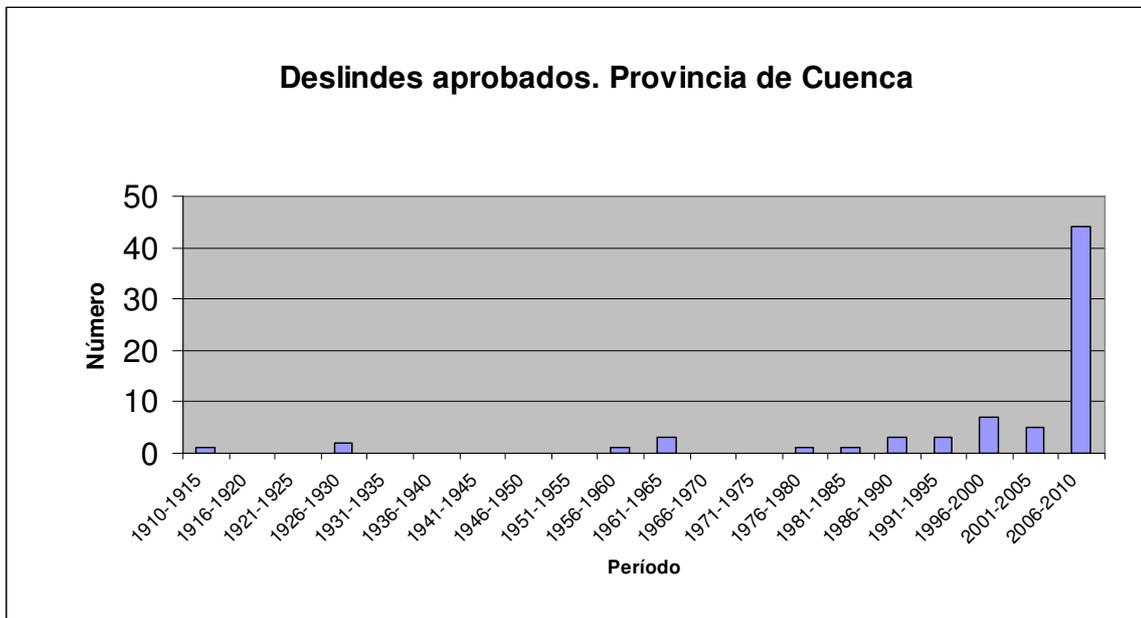


Figura 3. Gráfico que representa el número de proyectos de deslinde de vías pecuarias aprobados en la provincia de Cuenca según épocas.

(11:00 -11:15) **Las vías pecuarias vistas por sus usuarios**

Autor/Ponente: Manuel Trujillo Carmona.

Institución: Instituto de Estudios Sociales Avanzados (CSIC) y Plataforma Ibérica por los Caminos Públicos

Resumen

La aprobación de la Ley de Vías Pecuarias supuso un gran hito al rescatar este gran patrimonio público de terreno, que además está distribuido por casi todo el territorio nacional. Además esta ley consagra como uno de los fines principales a que debe tender la acción de las Comunidades Autónomas en su artículo 3 "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". Por ello la opinión de los usuarios más competentes es importante para saber hasta qué punto se ha conseguido este objetivo 16 años después de la promulgación de la ley, ya que en la práctica aparecen numerosas dificultades para ejercer ese uso público, y también para realizar el seguimiento de los procesos administrativos que determinan su existencia y trazado, también garantizado por la ley en su artículo 8. Para ello se ha realizado un envío de un cuestionario a diversos colectivos de senderistas, ciclistas, ganaderos, ecologistas y de amigos de las vías pecuarias, en donde se han planteado una serie de cuestiones para que las respondan, dejando abierto la posibilidad de expresar cualquier otra reflexión. En este cuestionario se pregunta sobre el estado oficial que actualmente tienen las vías pecuarias de su zona, su estado real, qué información existe sobre las vías pecuarias de su zona, y si está en Internet o es fácil de obtener.. Finalmente se pregunta también si existen programas de uso público de las vías pecuarias. Además se ha realizado una investigación sobre la información que aparece en las páginas webs de cada comunidad autónoma sobre las vías pecuarias.

Palabras clave: clasificación, deslinde, senderistas, pastores, ocupaciones

INTRODUCCIÓN

La Ley de Vías Pecuarias de 1985 declara el régimen jurídico de las vías pecuarias, y cuales son sus usos.

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

"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" (en particular, el tránsito motorizado)."

"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."

En esta comunicación queremos ofrecer una visión de qué opinan sobre la situación de las vías pecuarias algunos de sus usuarios, concretamente pastores y senderistas, y también un análisis de qué información se ofrece en Internet sobre las vías pecuarias.

Dado que la gestión está transferida a las comunidades autónomas, forzosamente el análisis tendrá que hacerse de forma independiente por cada una de ellas.

METODOLOGÍA

La investigación ha tenido tres partes:

1. Una investigación cualitativa sobre la opinión de usuarios cualificados de vías pecuarias. Hemos contactado con asociaciones senderistas, ecologistas y de pastores de Castilla y León, Cataluña, Aragón, Comunidad Valenciana, Castilla-La Mancha, Comunidad de Madrid y Andalucía, y nos han expresado cual es, a su juicio, la situación de las vías pecuarias de su zona.

2. Un análisis de las menciones sobre vías pecuarias aparecidas en prensa o Internet en los últimos tres años. Este análisis se ha hecho mediante el gestor de alertas de Google.
3. El estudio de la información que se ofrece en las webs específicas de cada comunidad autónoma sobre sus vías pecuarias.

SITUACIÓN DESDE EL PUNTO DE VISTA LEGAL DE LAS VÍAS PECUARIAS

Cuando se publica la ley de vías pecuarias de 1995 se parte de una situación en que sucesivas leyes desde 1924 habían otorgado una endeble protección a las vías pecuarias, facilitando en algunos casos incluso su desamortización. En 1995 se cambia totalmente la situación legal, y se le da una fuerte protección a las vías pecuarias. Además, se establece en su disposición adicional primera que las vías pecuarias no clasificadas debían clasificarse con urgencia. Parte de la pérdida probablemente ya era irreparable para entonces: se estima que de los 125.000 kilómetros que teóricamente había ya solo quedan unos 85.000 utilizables como vías pecuarias, habiendo quedado los demás sustituidos por pantanos, carreteras, urbanizaciones, etc... (Villalvilla, 2005).

Efectivamente, en 1982, según Mangas Navas (1992) había un buen porcentaje de términos municipales que tenían sus vías pecuarias sin clasificar, siendo muy distinta la situación por comunidades autónomas, ya que varía el porcentaje entre el 90% de Madrid y el 80% de Andalucía hasta un exiguo 6% en La Rioja o un 30% en Aragón (Tabla 1). Es importante esta diferencia de partida para contextualizar el estado actual.

Tabla 1: Vías pecuarias y clasificaciones en 1982

Pese a la declaración de urgencia de la ley, aún hoy día existe una cantidad importante de vías pecuarias sin clasificar. Pese a que los datos actuales no es fácil encontrarlos, un recorrido por webs de las comunidades autónomas y noticias de prensa nos permite en algunos casos obtener una aproximación bien en porcentaje de términos municipales clasificados o bien en porcentaje de kilómetros de vías pecuarias. Vemos que algunas comunidades, sobre todo las que partían de una mejor posición, han clasificado las vías pecuarias de todos o casi todos sus términos municipales. En cambio, hay algunas comunidades que aún tienen un porcentaje muy alto de vías pecuarias por clasificar.

Pero la clasificación no basta. Sin el deslinde no es posible asegurar cual es el recorrido exacto de la vía pecuaria, quedando con cierto grado de desprotección. Siendo también muy complicado obtener una panorámica general del porcentaje de kilómetros deslindados en cada comunidad autónoma, de los datos obtenidos vemos que la disparidad es mayor aún entre comunidades autónomas, oscilando entre el 57% que tenía Extremadura en 2.008 y porcentajes prácticamente ridículos como el 5% que aparece en el inventario de vías pecuarias de la Comunidad Valenciana. En varias comunidades autónomas no se ha conseguido este dato.

Tabla 2: Vías pecuarias deslindadas y clasificadas en la actualidad

LA SITUACIÓN DE LAS VÍAS PECUARIAS VISTA POR SUS USUARIOS

Dado que la ley de vías pecuarias establece un uso principal, que es el ganadero, y usos complementarios, entre los que destaca el senderismo, se ha establecido contacto con numerosos grupos senderistas y de pastores en varias comunidades autónomas. Dado el carácter que también se establece de corredores ecológicos, también se han incluido grupos ecologistas. Las comunidades en las que se han establecido contactos son Castilla y León, Cataluña, Aragón, Comunidad Valenciana, Castilla-La Mancha, Comunidad de Madrid y Andalucía. No se trata de un estudio sistemático de lo que opinan los senderistas, ecologistas o los pastores, sino que se han buscado las opiniones más cualificadas de aquellas asociaciones que tienen un mayor grado de conocimiento sobre las vías pecuarias de su zona.

La conclusión en general es que a pesar de haberse buscado grupos potencialmente conocedores de la realidad de las vías pecuarias, el grado de desconocimiento es muy grande, aunque la situación no es uniforme. También la participación pública prevista en las leyes y reglamentos se reduce normalmente a los propietarios de fincas colindantes.

Veamos la situación en cada comunidad.

- En la Comunidad de Madrid el principal problema de las vías pecuarias es el del crecimiento de las infraestructuras, que cambia los trazados tradicionales de las vías pecuarias, las convierte en vías urbanas, o simplemente hace que desaparezcan, dado que la realidad transformadora va por delante de los teóricos trazados alternativos que deberían haberse. Por otro lado, es una de las comunidades donde las vías pecuarias son más conocidas y aunque hay problemas de ocupaciones de vías pecuarias por particulares, no son demasiado habituales. El alto porcentaje de vías pecuarias clasificadas y deslindadas se correspondería con esta situación.

Existe el programa "Descubre tus cañadas" a través del cual se han señalado numerosas vías pecuarias, y también se ofrecen recorridos por ellas.

- En Castilla y León el grado de conocimiento de las vías pecuarias es muy bajo, según coinciden todos nuestros informantes en esta comunidad. La creencia generalizada es que las vías pecuarias ya no existen, y están sumidas en el olvido. Solo las Cañadas Reales aparecen aquí como vías pecuarias conocidas. El bajo porcentaje de vías pecuarias clasificadas y deslindadas en estas comunidades se correspondería con esta apreciación. La excepción serían las vías pecuarias en zonas de concentración parcelaria, que sí están clasificadas. Son también frecuentes las usurpaciones por particulares, sobre todo la reducción de su anchura, aunque también se dan casos en que impiden su continuidad.

No hay programas específicos de uso público.

- En Cataluña y la Comunidad Valenciana la situación se describe como de absoluto olvido de las vías pecuarias, tanto a nivel administrativo como de la población. Son frecuentes las ocupaciones, y también muy habitualmente las vías pecuarias están intransitables por falta de cuidado.

No hay programas de uso público desde las administraciones, aunque sí algunas iniciativas particulares de recorridos por las vías pecuarias.

- En Aragón se nos informa que también hay un problema de desconocimiento, aunque aquí las ocupaciones son poco frecuentes, y la situación de transitabilidad no es mala. No hay programas específicos de uso público.

- En Andalucía el grado de información sobre vías pecuarias es alto, pero aquí el principal problema se deriva de las ocupaciones por particulares. Del análisis de noticias elaborado partiendo de google, la mayor parte de noticias referidas a problemas por usurpaciones de vías pecuarias se refiere a Andalucía. El relativamente alto porcentaje de vías pecuarias deslindadas parece por tanto a la vez una consecuencia de esta fuerte presión contra la integridad de las vías pecuarias, pero que a la vez hace que estas estén en la actualidad y sean conocidas. También se destaca por parte de los informantes los problemas creados por el crecimiento urbanístico y las infraestructuras, que va por delante de los trazados alternativos que la ley prevé. También aparece aquí el problema derivado por las modificaciones de trazado que piden los propietarios y que crean recorridos menos apropiados que los originales para el senderismo.

El caso de Andalucía es también el único en el que nuestros informantes han detectado una cierta organización de los titulares de fincas colindantes a las vías pecuarias para recurrir contra los deslindes, aunque también es donde más participación se da de la sociedad civil.

Destaca el programa Puertas Verdes, por el que se han señalado numerosas vías pecuarias que parten de las ciudades andaluzas, y que constituye la apuesta más fuerte de uso público desde la Junta de Andalucía. No existe ningún programa específico para recorrer vías pecuarias.

- En Castilla-La Mancha se da una situación intermedia a algunas de las anteriores, con problemas causados por las infraestructuras en la zona cercana a la Comunidad de Madrid de forma similar a lo que ocurre en ésta, un problema también de ocupaciones, aunque posiblemente no tan frecuente como en Andalucía, y también un grado de desconocimiento alto en ciertas zonas.

No existe tampoco ningún programa específico, aunque numerosas vías pecuarias han sido integradas dentro de la Ruta de Don Quijote.

En las comunidades autónomas donde no hemos tenido informantes sí hemos indagado la existencia de programas de uso público.

- En Extremadura hay varias iniciativas, aunque no parece que ninguna abarque todo el territorio. Destaca el proyecto translana y el Centro de Documentación sobre vías pecuarias.

- Ni en Murcia ni en Navarra ni en La Rioja hay programas de uso público.

Un problema común a todas las comunidades es el hecho de que cuando se denuncia una ocupación y la vía pecuaria no está clasificada la administración no actúa, o al menos no con la suficiente prontitud. En cuanto a la participación pública, como se ha señalado, apenas se produce en la mayoría de las comunidades. Algunas de las razones alegadas son desconocimiento, o problemas con los horarios en los apeos.

LA INFORMACIÓN SOBRE VÍAS PECUARIAS EN LAS WEBS DE LAS COMUNIDADES AUTÓNOMAS

Dado el escaso grado de conocimiento que en general hemos detectado en la investigación, hemos querido averiguar si las comunidades autónomas dan suficiente información para saber donde están las vías pecuarias. Este es el resultado:

- En Andalucía hay numerosas referencias a las vías pecuarias, especialmente al programa de Puertas Verdes, pero no hay ningún visor que nos ofrezca la información de donde están las vías pecuarias. Sí se puede descargar, pero es necesario ser un usuario avanzado de SIG para poder aprovechar esta información. De todos modos los trazados descargables siguen siendo los trazados aproximados derivados de las clasificaciones y no los correctos de los deslindes, por lo que no serían muy útiles para poder identificarlos.

- En Castilla-La Mancha existe una web donde se puede ver la situación de las vías pecuarias, de forma orientativa.

- En la Comunidad Valenciana se puede consultar el inventario de vías pecuarias actualizado, y gráficamente se puede consultar un mapa, pero de nuevo de forma orientativa.

- En la Comunidad de Madrid es probablemente donde más avanzada está la posibilidad de obtener los recorridos de las vías pecuarias, ya que se ofrece un descargable para Google Herat. Sin embargo de nuevo se advierte que estos trazados solo son a título informativo.

- En Extremadura hemos sufrido una desilusión, ya que recordamos que existía una buena aplicación para consultar el inventario de vías pecuarias, pero parece que actualmente no está activo. No recordamos si los trazados que tenía el inventario eran aproximados o exactos.

- En Castilla y León se da una curiosa paradoja: solo hay alguna información de Valladolid, pero para esta provincia se pueden descargar los trazados precisos de algunas vías pecuarias, y se dice que tienen efecto pleno Además se da las opciones de descargarlos para Google Earth y shp. Sin embargo no hay absolutamente nada para el resto de las provincias.

- En Aragon también existe una aplicación de búsqueda y descarga, aunque de nuevo se dice que son trazados provisionales.

- En Catalunya solo se puede descargar qué municipios tiene clasificación, pero no los camins ramaders, por lo que es completamente inútil para conocer los trazados de las vías pecuarias.

- En La Rioja solo se puede descargar la ubicación de la red principal de vías pecuarias.

- En Murcia no está disponible esta información.

- En Navarra se pueden descargar planos de los municipios que cuentan con clasificaciones, aunque una vez más se consideran solo aproximados.

Podemos ver por tanto que en ninguna comunidad autónoma es posible visualizar y descargar con una mínima facilidad la información precisa para recorrer las vías pecuarias, ni siquiera las ya deslindadas. Habría que preguntarse qué motivos hay para esta falta de información, cuando todas las comunidades autónomas disponen de sistemas cartográficos que harían muy sencilla la visualización y descarga de estos trazados.

CONCLUSIONES

De lo expuesto hasta ahora se desprende que las vías pecuarias, siendo un patrimonio público tan valioso, sigue teniendo aún una gran cantidad de problemas. El primero sería el desconocimiento por parte de la población, incluso aquella que en principio sería la más interesada, como son senderistas y ciclistas. Este desconocimiento parece que se atenúa algo en aquellas comunidades con más vías pecuarias deslindadas y más programas de uso público, como son Andalucía y Madrid.

La falta de clasificaciones en algunas comunidades y la falta de deslindes en todas es otro gran problema, consecuencia del cual es la usurpación por los colindantes, que se da en todas las comunidades con mayor o menor gravedad. En algunos casos esto lleva a serios conflictos entre propietarios y usuarios.

Otro problema fundamental es la desvirtuación de la red de vías pecuarias por el efecto de la invasión de su trazado por infraestructuras y urbanizaciones. Quedan así como un dominio público de segundo orden, siempre a expensas de un posible cambio o eliminación si las circunstancias lo aconsejan.

En tercer lugar la falta de información en Internet sobre trazados, estados de las vías pecuarias, incluso de expedientes de clasificación o deslinde, tampoco facilitan que se extienda su conocimiento ni su uso. La dificultad de intervenir en los actos administrativos también podría aliviarse en este sentido, por ejemplo utilizando Internet como tablón de anuncios.

Como nota positiva la propia celebración de este evento es una oportunidad para que se le dé un nuevo impulso a las vías pecuarias y alcancen el potencial que tienen como lugar preferido para la conexión con los espacios naturales que los ciudadanos de hoy necesitan y demandan.

Finalmente, la reunión de colectivos interesados en vías pecuarias y caminos públicos hará posible compartir las experiencias y difundir este patrimonio entre el resto de la ciudadanía, además de vigilar que se cuide e impulsar su desarrollo. Buena parte de estos colectivos están ya unidos en la Plataforma Ibérica por los Caminos Públicos que ha desarrollado numerosas iniciativas de formación, difusión y reivindicativas por toda España.

Agradecimientos

A todas las personas y asociaciones que han proporcionado información sobre sus experiencias con las vías pecuarias, sin los cuales no hubiera sido posible este estudio.

Bibliografía

- Merino García, J.; 2006. Importancia de la conectividad de redes de vías pecuarias en el desarrollo rural, en CONAMA 8 (Congreso Nacional de Medio Ambiente). Madrid.
- Mangas Navas, J. M.; 1992. Cuadernos de la Trashumancia nº 0. Vías Pecuarias. ICONA, Madrid
- Villalvilla Asenjo, H.; 2005. Situación de las vías pecuarias del estado español. Revista El Ecologista nº 43.

Tabla 1: Vías pecuarias y clasificaciones en 1982

Comunidad autónoma	Longitud (km)	Superficie (Has)	% municipios sin VP	% municipios sin clasificar	% municipios clasificados
Andalucía	30.951	112.664	2%	17%	80%
Aragón	17.050	63.256	8%	62%	30%
Castilla la Mancha	12.741	53.096	12%	39%	50%
Castilla y León	25.942	78.055	21%	19%	60%
Cataluña	7.870	19.520	2%	92%	6%
Com. Valenciana	11.229	34.118	3%	33%	65%
Extremadura	7.429	30.141	6%	21%	72%
La Rioja	2.167	4.500	3%	89%	8%
Com. Madrid	4.168	13.093	4%	7%	90%
Murcia	2.358	6.832	14%	42%	44%
Navarra	2.139	5.613	-----	-----	-----
País Vasco	1.259	1.179	21%	45%	33%

Fuente: Merino (2006) y Mangas Navas (1992)

Tabla 2: Vías pecuarias deslindadas y clasificadas en la actualidad

Comunidad autónoma	% clasificados	Fecha del dato	Kilómetros Deslindados	Fecha del dato
Andalucía	100%	2010	10.000 (32%)	Diciembre 2.010
Aragón	60%	2010	¿?	
Castilla la Mancha	¿92%?	2005	1.500 (12%)	2.012
Castilla y León	¿?		Menos del 10%	
Cataluña	15%	2010	¿?	¿?
Com. Valenciana	¿?		521 (5%)	Enero de 2.010
Extremadura	¿100%?	2.008	4.200 (57%)	Mayo 2.008
La Rioja	¿?		¿?	
Com. Madrid	93%	2010	1.252 (32%)	2.009
Murcia	¿100%?	2005	¿?	
Navarra	23%	2009		
País Vasco	¿?			

Fuentes:

Andalucía: Kilómetros previstos, noticia en prensa (Europa Press, 3 de octubre de 2.010).

Aragón: Inventario en Internet

Castilla-La Mancha: Programa de actuación en vías pecurias 2005-2012. Kilómetros. Se contradice con que figuren muchas clasificaciones en el programa (se supone que serán actualizaciones).

Castilla y León: Noticia en prensa (Diario de Burgos, 15 de marzo de 2010).

Com. Valenciana: Inventario de Vías Pecuarias en Web

Extremadura: Noticia en prensa (Soitu, 6 de mayo de 2008).

Cataluña: Inventario en Internet

Com. Madrid: Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Ordenación del Territorio

Murcia: Inventario en Internet

Navarra: Página web

(11:15 – 11:30) **Coloquio Anulado por falta de tiempo.**

Día 2: J.28.10.10 (12:00 – 14:00)

SALA EUROPA

Presenta y Modera: Antonio Gentil Cabrilla. Representante de ADENEX

(12:00 – 12:15) **Técnicas vinculadas al deslinde de vías pecuarias en zonas de la Red Natura 2000. La Cañada Real Merinera: un caso de estudio**

Autores: Gordo Alonso, Del Río San José, González Pascual y Hernández Duque

Ponentes: Fº Javier Gordo Alonso

Institución: Delegación Territorial de Valladolid. Servicio Territorial de Medio Ambiente. Junta de Castilla y León

Resumen

La "Cañada Real Merinera o Cañada Real Montañesa" es un ramal de la Cañada Real Leonesa Occidental, que ofrece importantes oportunidades de fomento del uso público por su proximidad a la Reserva Natural "Riberas de Castronuño - Vega del Duero", perteneciente al Red de Espacios Naturales de Castilla y León, en la provincia de Valladolid y desempeña una valiosa función como corredor natural en una matriz de usos agrícolas del paisaje.

Los diversos trabajos técnicos realizados en esta vía pecuaria con motivo de su deslinde, no sólo han servido para la consolidación de la propiedad pública, sino que han sido la base para definir, depurar y contrastar una metodología permite la identificación cartográfica del resto de vías pecuarias de la provincia de Valladolid y su materialización en campo. Además han supuesto la recuperación de un tipo de selvicultura forestal peculiar y olvidada a partir de sus lindes; han tenido un efecto positivo a nivel ambiental dada su coincidencia superficial con el LIC y ZEPA de las Riberas de Castronuño y con la ZEPA Tierra de Campiñas, y han implicado la creación de un valioso recurso para la fauna local como zona de refugio y nidificación a partir de sus mojones hasta el punto que los informes de compatibilidad de la Red Natura 2000 aconsejan la práctica de las operaciones de monumentación y amojonamiento con este tipo de hitos. Por tanto, la ejecución del deslinde de La Cañada Real Merinera ha permitido poner en valor un corredor natural con especies vegetales y animales que rompen la horizontalidad de los paisajes agrarios tan característicos de estas zonas.

Palabras clave

Trashumancia, propiedad, patrimonio natural, biodiversidad

1. OBJETO

Las vías pecuarias son el soporte territorial y patrimonial de una red de terrenos de titularidad pública que desempeñan múltiples funciones de interés social y utilidad pública. Su importante función ecológica, reconocida en la vigente legislación estatal sobre vías pecuarias, se ha plasmado también en la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad al incluir en la planificación ambiental o en los Planes de Ordenación de los Recursos Naturales, los corredores ecológicos, otorgando un papel prioritario a las vías pecuarias. La finalidad de esta integración es mejorar la coherencia ecológica, la funcionalidad y la conectividad de la Red Natura 2000; con especial énfasis en aquellos puntos de la red pecuaria que actúan como enlace (Mangas, 2005), con independencia de que tengan la condición de espacios naturales protegidos.

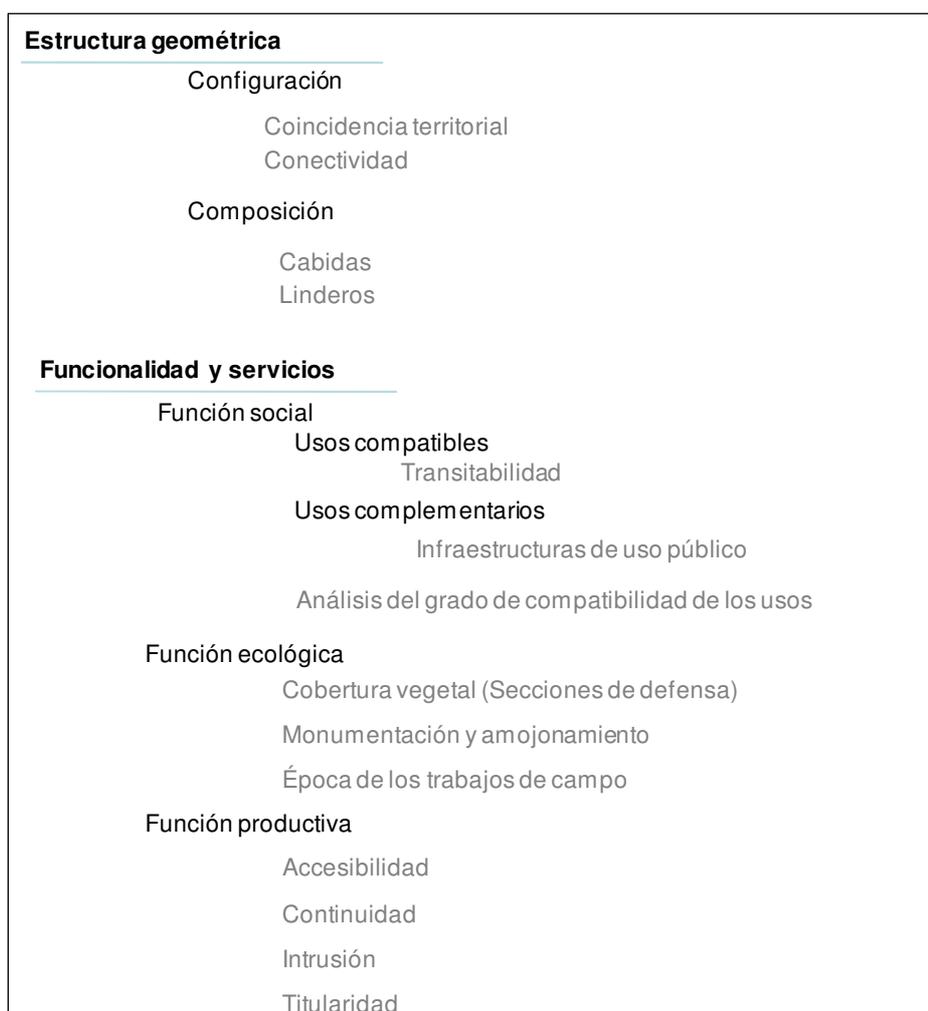
El presente artículo postula que todas las labores y actuaciones de integración deben partir siempre de una cartografía de elevada exactitud posicional, ya que la identificación cartográfica detallada de la vía pecuaria facilita:

- Disponer de un instrumento previo y necesario para abordar las labores de defensa de la propiedad pública. Además su categorización según los orígenes cartográficos facilitan, sistematizan y agilizan las labores de deslinde

- Conocer la red de vías pecuarias y facilitar una integración eficaz de las vías pecuarias como corredores ecológicos en la Red Natura 2000.
- Generar datos espaciales útiles no sólo a los colindantes sino también básica para la publicación (Besse, 2001) de este patrimonio y sus valores al resto de la sociedad.
- Aplicar gran parte de los métodos científicos utilizados por la ecología del paisaje y la evaluación de los ecosistemas del milenio necesarios para evaluar la funcionalidad y servicios que desempeña la estructura territorial que vertebra la red de vías pecuarias.

La identificación cartográfica permite considerar aspectos y desarrollar técnicas vinculadas a los procedimientos administrativos de deslinde (Femenia, 2006) y amojonamiento que proporcionan una integración (Gómez, 2001) eficaz de las vías pecuarias en la Red Natura 2000. El resumen de los criterios a considerar propuesto en el presente artículo se incluye en la figura 1.

Figura 1. Criterios de las labores de defensa de la propiedad para una integración eficaz en la red natura 2000.



2. MATERIAL

La "Cañada Real Merinera o Cañada Real Montañesa" es un ramal de la Cañada Real Leonesa Occidental, en el tramo Castronuño-Tordesillas, que discurre por los términos municipales de Alaejos, Castronuño, Siete Iglesias de Trabancos, Pollos y Tordesillas. El marco del Plan Forestal de Castilla y León establece en su programa V1 dos acciones prioritarias en materia de vías pecuarias: la "mejora en su definición" y "la puesta en valor".

La presente vía pecuaria, además de su significado histórico y pecuario como cañada real, ofrece en la actualidad importantes oportunidades de fomento del uso público por su proximidad a la Reserva Natural "Riberas de Castronuño - Vega del Duero" y desempeña una valiosa función como corredor natural en una matriz de usos agrícolas del paisaje. Todas estas posibilidades ecológicas y sociales se consideraron en 2001 para definir y poner en valor esta vía pecuaria hasta su unión con la "Cañada Real Leonesa Occidental" en Tordesillas.

Los trabajos técnicos realizados en esta vía pecuaria han sido la base para definir, depurar y contrastar un esquema de trabajo que permite la identificación cartográfica (Herrero, 2006a) del resto de vías pecuarias de la provincia de Valladolid. Además, se trata de un ejemplo práctico de integración de los trabajos de deslinde en la Red Natura 2000, mediante métodos y actuaciones que favorecen los usos compatibles y complementarios de la vía pecuaria.

3. METODOLOGÍA

3.1. Análisis de la vida administrativa

El esquema de trabajo (Gordo et al, 2009) parte un análisis de la vida administrativa de la vía pecuaria como paso inicial para su identificación demanial, buscando las garantías jurídicas del procedimiento administrativo. La larga vida administrativa de este predio (Mangas, 1992), que tiene 123 años hasta la fecha actual, unida a la complejidad técnica que supone tratar cartográficamente las fuentes documentales disponibles, obligaron a un análisis exhaustivo de dichos datos, apreciándose la existencia de cuatro períodos claramente diferenciados (ver figura 2) desde el punto de vista jurídico.

- ◆ Período I: posterior al Reglamento para la Organización y Régimen de la Asociación General de Ganaderos del Reino, aprobado por el Real Decreto de 31 de marzo de 1854.
- ◆ Período II: posterior al Reglamento de la Asociación General de Ganaderos del Reino, aprobado por el Real Decreto de 13 de agosto de 1892.
- ◆ Período III: posterior al Real Decreto de 5 de junio de 1924 sobre régimen de vías pecuarias.
- ◆ Período IV: posterior al Reglamento de Vías Pecuarias de 23 de diciembre de 1944 y a la Ley de Concentración Parcelaria de 8 de noviembre de 1962.

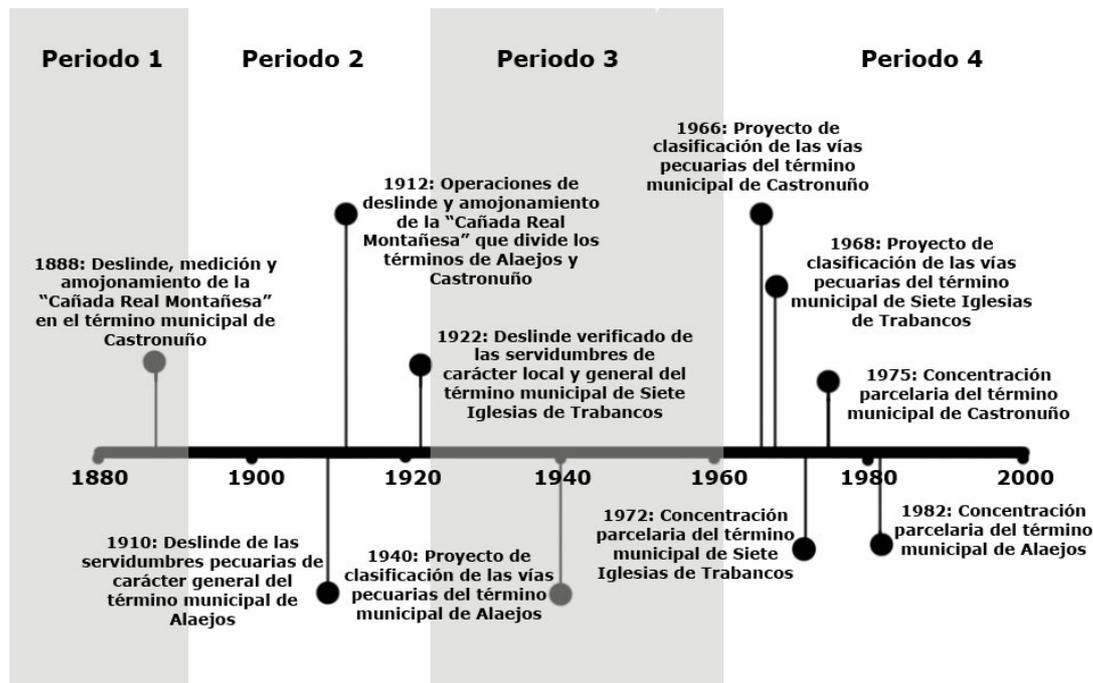


Figura 2. Cronología de los actos administrativos que determinan los límites de la vía pecuaria "Cañada Real Merinera o Cañada Real Montañesa", divididos en periodos

Del análisis de la historia administrativa se concluye que:

- ♦ La vía pecuaria tiene definidos jurídicamente unos límites. La identificación de los límites de la vía pecuaria descansa en la concentración parcelaria mientras que en las zonas excluidas de concentración esta identificación se apoya en los deslindes administrativos practicados. Ambas fuentes documentales coinciden a su vez con las descripciones existentes en los documentos de clasificación y nuevo trazado de las vías pecuarias de cada término municipal.
- ♦ Existe una heterogeneidad en las escalas y en los formatos de las diferentes fuentes documentales que expresan gráficamente los márgenes de la vía pecuaria
- ♦ Para la obtención de los límites en vigor de la vía pecuaria en el sistema de proyección de coordenadas oficial, es necesario realizar una serie de operaciones cartográficas de precisión que permitan la adaptación de las diferentes fuentes documentales.
- ♦ Las operaciones cartográficas deben emplear las fuentes de datos determinadas en este análisis, con el fin de garantizar la seguridad jurídica que proporcionan los actos firmes de la administración.

3.2 Obtención de la cartografía de los límites de la vía pecuaria

La utilización de técnicas de naturaleza cartográfica permite reflejar, sobre el terreno o sobre los planos, los límites legalmente aprobados y en vigor de la vía pecuaria. La obtención de la cartografía de los límites de la vía pecuaria no implica la creación de nuevos márgenes, sino la obtención de los ya existentes en el sistema de coordenadas de proyección oficial. Este procedimiento debe ser capaz de integrar fuentes documentales heterogéneas.

De esta manera, la obtención de la presente vía pecuaria se realizó en las siguientes fases basadas en análisis en gabinete aplicando las posibilidades que las nuevas tecnologías de los Sistemas de Información Geográfica ofrecen determinación de las coordenadas planimétricas UTM (ED50 huso 30T Norte) de los puntos de su trazado, y posteriores replanteos topográficos (Conejo, 2005) de diferente índole (de densificación, auxiliares, de deslinde, de intrusiones, de reclamaciones y de comprobación), y la obtención de las coordenadas absolutas en el sistema ETRS89 UTM 30T N.

Por otra parte, en este apartado de obtención de la cartografía es preciso indicar que en el parcelario de la cartografía catastral no recoge el dominio público pecuario. La identificación cartográfica de las vías pecuarias no puede acudir a atajos metodológicos alejados de la seguridad jurídica que proporcionan los actos y procedimientos administrativos competentes para definir los márgenes de la vía pecuaria, salvo que estas aproximaciones sean empleadas a la escala de planificación y gestión (figura 3).

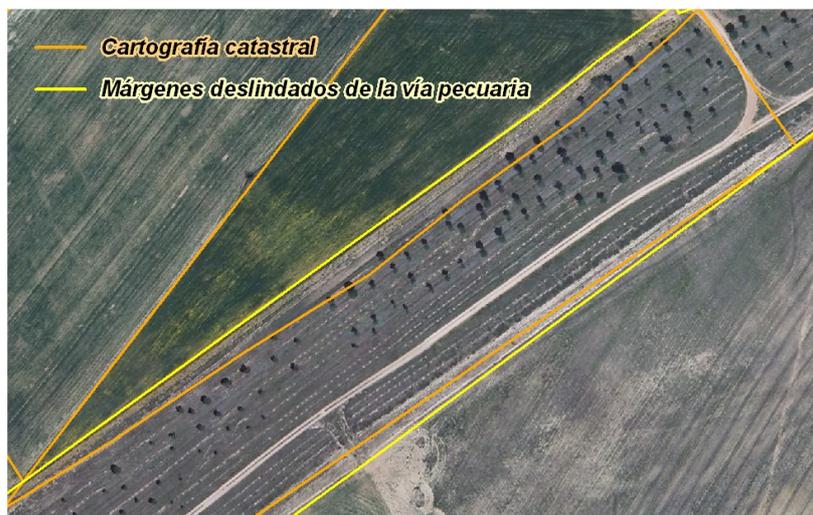


Figura 3: Comparación de la cartografía catastral con la cartografía definitiva de los márgenes de la vía pecuaria deslindada "Cañada Real Merinera o Cañada Real Montañesa".

3.3. Materialización en campo de los límites de la vía pecuaria

Para el desarrollo de los trabajos de campo –bajo la dirección del ingeniero operador- se organizaron los siguientes equipos:

- Equipo técnico: encargado de dirigir y coordinar todos los trabajos de campo.
- Equipo topográfico: encargado de determinar la situación de los vértices que definen los límites de la vía pecuaria y de realizar los levantamientos topográficos de puntos auxiliares y singulares.
- Equipo de señalización: responsable de la colocación de las señales (estacas), rotulación y pintado mediante un código de colores pre-establecido.
- Equipo de monumentación: encargado de la sustitución de las señales por hitos de naturaleza permanente.
- Equipo administrativo: comisionado para levantar acta de los trabajos realizados y atender e informar a los colindantes.
- Equipo de obra: cuyo cometido es la realización de las tareas auxiliares de repoblación, tratamientos selvícolas y creación de zanja perimetral.

Los equipos a) b) c) y d) actuaron de forma simultánea.

3.4. Desarrollo del acto administrativo de deslinde

La finalidad de este deslinde es consolidar el dominio público de la vía pecuaria (Herrero, 2006b) mediante un expediente que refunda en un solo acto administrativo los límites tanto en la zona concentrada como en la excluida de concentración parcelaria, fundamentado en la garantía documental y jurídica que proporcionaban los deslindes vigentes, las clasificaciones aprobadas, los acuerdos de concentración parcelaria y sus planos correspondientes.

Los trabajos de deslinde se iniciaron el 27 de marzo de 2006, y con fecha 10 de marzo de 2009 se aprueba el deslinde de la "Cañada Real Merinera o Cañada Real Montañesa", en los términos municipales de Castronuño, Alaejos y Siete Iglesias de Trabancos, con una longitud total de su eje de 17.350 m y una anchura legal máxima de 75 metros variable a lo largo del recorrido. Como peculiaridad del presente deslinde hay que mencionar que la amenaza de la integridad superficial de la vía pecuaria y el elevado grado de solidez administrativa de la identificación de los límites de la vía pecuaria de manera previa a la realización del deslinde fueron los factores claves para realizar las operaciones de apeo de piquetas con señales más permanentes como son los hitos. Esta acción de monumentación tuvo un importante efecto de comunicación de la certeza de la traza sobre la población colindante. De esta manera, la vía pecuaria queda delimitada de forma fehaciente, permanente y suficiente sobre el terreno mediante los hitos de primer y segundo orden colocados.

Como resultado final de este trabajo, se obtienen los datos cartográficos que aparecen reflejados en la tabla 1.

TÉRMINO MUNICIPAL	LONGITUD DE LAS MÁRGENES (m)			SUPERFICIE (ha)	HITOS		
	CONCENTR.	EXCLUIDO	TOTAL		1º ORDEN	2º ORDEN	TOTAL
TOTAL	23.704	11.559	35.263	127	101	286	387

Tabla 1: Resumen de los datos de la cartografía elaborada en relación a la vía pecuaria "Cañada Real Merinera o Cañada Real Montañesa"

3.5. Costes

El coste total de ejecución material del presente deslinde ha sido de 56.828 € y el coste medio de ejecución material por kilómetro asciende a 3.276 €. No se incluye el coste de los recursos propios de la administración (maquinaria, maquinistas, agentes medioambientales, técnicos y personal administrativo). Este importe se distribuye en las fases según queda recogido en la tabla 2.

FASE	COSTE TOTAL DE EJECUCIÓN MATERIAL (%)	COSTE MEDIO POR KM (€)
Delimitación: análisis en gabinete y replanteo topográfico	25	814
Deslinde: incluido obtención de la traza definitiva digital, labores de apoyo al deslinde, cartografía e informe final	36	1.186
Monumentación: hitos de primer y segundo orden y su colocación	39	1.276
TOTAL	100	3.276

Tabla 2: Resumen de los costes de ejecución material.

4. RESULTADOS

4.1. Estructura geométrica

La vía pecuaria coincide superficialmente con: LIC y ZEPA ES4180017: Riberas de Castronuño y ZEPA ES0000204: Tierra de Campiñas.

4.2. Funcionalidad y servicios

- **Función productiva:** La vía pecuaria presentaba dos problemas de conectividad por interrupción del tráfico por intersección con carretera y LAV Madrid Galicia. Su solución ha pasado por la tramitación de los expedientes de modificación de trazado con el Ministerio de Medio Ambiente Medio Rural y Marino y la construcción de 2 pasarelas peatonales.

Para evitar futuras pérdidas de integridad de la vía pecuaria, y teniendo en cuenta una exitosa repoblación forestal ejecutada en la década de los años ochenta para el afianzamiento de sus límites, se diseñaron y ejecutaron dos secciones tipo que tienen entre sus diversas finalidades una clara vocación de reforzar la defensa de la propiedad pública.

La sección tipo 1 (figura 4) refuerza en un margen la labor de los hitos mediante una estructura auxiliar consistente en zanja perimetral y repoblación; en el margen opuesto esta labor se realiza mediante la zanja y el camino.

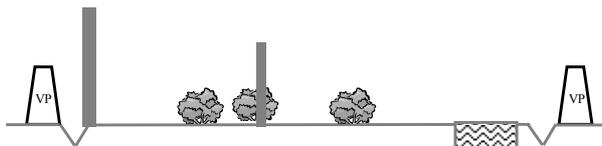


Figura 4. Sección tipo 1.

La sección tipo 2 (Figura 5) se ha realizado en aquellos tramos donde el camino discurre por el interior de la vía pecuaria, reforzándose en este caso el papel de los hitos y zanjas mediante repoblación forestal.



Figura 5.: Sección tipo 2

- **Función ecológica:** Los trabajos de deslinde conllevan una materialización en campo de sus límites, con el correspondiente amojonamiento de los mismos, empleando para ello dos tipos de hitos según sean de primer o segundo orden. Los hitos de segundo orden se caracterizan por poseer un orificio central que proporciona un hueco interior empleado por diversas especies para anidar. Es por esto que la instalación de hitos no sólo son una herramienta para proteger y delimitar la propiedad si no que, desde el punto de vista natural y ecológico, sirven como importantes refugios de la biodiversidad al permitir la entrada de especies de aves cavernícolas (abubilla, carbonero común, estornino negro, mochuelo...), que por el tipo de vegetación existente y la masificación de cultivos en estas áreas, carecían de la posibilidad de nidificar en la zona.

Especialmente destacable es el caso de la abubilla (*Upupa epops*), con más de 70 nidos confirmados en el año 2010 según los inventarios de control (Pérez y Pérez, 2010), sobre todo teniendo en cuenta que ésta situado en la zona más septentrional de residencia permanente de su área de distribución mundial. Dado el éxito obtenido, los informes de compatibilidad de la Red Natura 2000 aconsejan la práctica de las operaciones de monumentación y amojonamiento con este tipo de hitos, puesto que los mismos han resultado ser un soporte de nidificación de éxito.

Una premisa importante considerada en esta fase de los trabajos ha sido que las labores de repoblación forestal garantizaran un ancho suficiente para el paso de la cabaña ganadera, de manera que esta plantación tuviera la consideración de uso compatible a los efectos de la Ley 3/95, de 23 de marzo, de vías pecuarias. Además, el estudio y desarrollo de los ecotonos con las secciones tipo así como el análisis de las épocas del año para realizar las diferentes labores han sido algunos de los factores que se han tenido en cuenta para realizar las actuaciones.

- **Función social:** La incorporación de diversas infraestructuras relacionadas con el uso público (señalización, bancos) así como la creación de un mirador son algunas de las actuaciones que se han realizado con el fin de potenciar el uso público (Cunill, 1997).

Todo ello, acompañado de la publicación y publicación en internet de las coordenadas absolutas en los sistemas geodésicos de referencia vigente, en la actualidad el Sistema ETRS89 UTM 30T N.

5. CONCLUSIONES

La puesta a punto de la metodología de delimitación, deslinde y monumentación que ha permitido el deslinde de la vía pecuaria "Cañada Real Merinera o Cañada Real Montañesa" a su paso por los términos municipales de Castronuño, Alaejos y Siete Iglesias de Trabancos, en la provincia de Valladolid y la continuidad en este tipo de actuaciones administrativas, permitirá en futuros deslindes reducir su coste, gracias a la sistematización y experiencia lograda en este trabajo.

Los trabajos llevados a cabo para la realización del deslinde de la vía pecuaria "Cañada Real Merinera o Cañada Real Montañesa" a su paso por los términos municipales de Castronuño, Alaejos y Siete Iglesias de Trabancos de la provincia de Valladolid, han tenido repercusión no sólo en el ámbito administrativo y de consolidación de la propiedad, sino también han tenido un efecto positivo a nivel ambiental.

Los procedimientos administrativos de conservación y defensa de la propiedad pública recogidos en la Ley 3/95, de 23 de marzo, de vías pecuarias, constituyen las herramientas indispensables para la integración de las vías pecuarias en la Red Natura 2000 con las suficientes garantías jurídicas.

AGRADECIMIENTOS

Al Servicio de Defensa del Medio Natural de la Dirección General del Medio Natural de Castilla y León por el apoyo y la financiación de las iniciativas provinciales en materia de vías pecuarias a lo largo de una década y a todo el personal que ha participado en los trabajos del deslinde de la Cañada Real Merinera.

BIBLIOGRAFÍA

- ALENZA, J.F.; 2001. Vías pecuarias. Editorial Civitas ediciones y Gobierno de Navarra. Madrid.
- BESSE, J.; 2001. Epistemografías. La escritura de los resultados de investigación. Cinta de Moebio, 11. Facultad de Ciencias sociales. Universidad de Chile. Chile.
- CONEJO, M.A.; 2005. Levantamientos y replanteos de vías pecuarias. I Congreso Nacional de Vías Pecuarias. Madrid, 4-7 de mayo de 2005.
- CUNILL, N.; 1997. Repensando lo público a través de la sociedad. Nuevas formas de gestión pública y representación social. Editorial Nueva Sociedad, CLAD, Caracas. Pags. 139-195.
- DIRECTIVA 2007/2/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 14 de marzo de 2007 por la que se establece una infraestructura de información espacial en la Comunidad Europea (Inspire).
- FEMENIA, C.; 2006. La topografía y la cartografía en los deslindes y servidumbres en España. *Geocrítica*.

GORDO, F.J., DEL RIO, J., HERNANDEZ, JA, FINAT, L., GONZALEZ, J., CAZURRO, G. 2009. Metodología para la identificación cartográfica de las vías pecuarias. En: S.E.C.F.-Junta de Castilla-León (eds.), Actas 5º Congreso Forestal Español. CD-Rom. Sociedad Española de Ciencias Forestales. Ávila.

GÓMEZ, A.; 2001. Bases científico-técnicas del plan de recuperación y ordenación de las vías pecuarias de Andalucía. Conferencia Internacional de Vías Pecuarias y Corredores Verdes. Chiclana de la Frontera 21-24 Noviembre 2001.

HERRERO, T.R. *et al*; 2006a. Historiografía de las vías pecuarias: Representación gráfica. Actas del XVIII Congreso Internacional de Ingeniería Gráfica de INGEGRAF, Sitges 2006.

HERRERO, T.R. *et al*, 2006b. *Una propuesta para "deslindar" vías pecuarias*. Actas del XVIII Congreso Internacional de Ingeniería Gráfica de INGEGRAF. Sitges 2006.

MANGAS, J.M.; 1992. Vías Pecuarias. Cuaderno de la Trashumancia –Nº 0, ICONA.. Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. Madrid.

MANGAS, J.M.; 2005. I Congreso Nacional de Vías Pecuarias. Un Patrimonio único en Europa. *Ambienta*.66-72.

PÉREZ, C.; PÉREZ, M. 2010. Censo de la nidificación de aves, en los mojones de 2º orden de la Cañada Real Merinera (Castronuño-Alaejos-Siete Iglesias de Trabancos). Servicio Territorial de Medio Ambiente de Valladolid

(12:15 – 12:30) **Hagamos bien las cuentas. Eficiencia y servicios de la trashumancia en la Cañada Real Conquense**

Autores:

Raquel Casas Nogales. Asistencia técnica de la Dirección General de Desarrollo Sostenible del Medio Rural. MARM

Pablo Manzano Baena. Iniciativa Mundial por un Pastoralismo Sostenible, IUCN.

Ponente:

Raquel Casas Nogales

1. RESUMEN

La trashumancia representa la mejor adaptación de la ganadería al régimen de productividad natural de la región mediterránea. A pesar de la importancia que tiene esta práctica para la conservación de ecosistemas y la biodiversidad, la mitigación y adaptación al cambio climático y la lucha contra la desertificación, también padece el abandono generalizado que están sufriendo otras actividades tradicionales. Al abandono de la trashumancia se sucede la intensificación de la actividad ganadera al convertirse las explotaciones en estantes. Uno de los principales motivos que explican este fenómeno es la falta de rentabilidad económica. A éste se añaden otros ligados a las dificultades que presentan los movimientos trashumantes. Este cambio de uso tiene consecuencias en el ecosistema, como la modificación de las comunidades vegetales, que puede implicar pérdidas de biodiversidad a diferentes escalas (Peco et al 2006), y otros servicios ambientales. Sin embargo, el abandono de la trashumancia también tiene efectos menos visibles en otros ámbitos. Por una parte los sistemas intensivos, aunque más rentables económicamente, son un 60% menos eficientes en el uso de energía, un 75% en emisiones de CO₂, y un 70% en el consumo de un bien tan escaso como es el agua.

2. OBJETIVOS Y METODOLOGÍA

El objetivo principal de este estudio es comparar el sistema ganadero tradicional, trashumando a pie entre la Comarca de Albarracín (Teruel) y Sierra Morena (Jaén), con el trashumante a camión y el estante en términos monetarios (balance de ingresos por "valores de uso directo", o "servicios de abastecimiento", y costes de explotación), y en términos de eficiencia ambiental (uso de agua, gasto energético y emisiones de CO₂). Previamente se ha obtenido una "radiografía" de la trashumancia presente en la Comunidad de Albarracín, su evolución y tendencia, así como del estado de la Cañada Real Conquense.

La recogida de datos se ha realizado mediante observación participativa, acompañando a pastores trashumantes a pie en sus desplazamientos de primavera y otoño desde el año 2007 al 2010, durante cinco trashumancias, de 24 días de recorrido. En estos desplazamientos también se ha procedido cartografiar y a geo-referenciar el recorrido y elementos de la infraestructura pecuaria con GPS (abrevaderos y puntos de agua, descansaderos y majadas; invasiones e irrupciones, y otros elementos de interés). Durante los meses de agosto de 2008 (julio-octubre) se han realizado encuestas a pastores trashumantes y estantes de la Comarca de Albarracín, con el objeto de cuantificar cada una de las cabañas ganaderas y sus zonas de pastoreo, caracterizar los ciclos ganaderos y averiguar los principales motivos del abandono de la trashumancia.

3. LA TRASHUMANCIA EN LA CAÑADA REAL CONQUENSE. LA COMUNIDAD DE ALBARRACÍN

La Cañada Real Conquense con un recorrido de 532 kilómetros (Fepma, 1996), comunica los invernaderos de Sierra Morena Oriental, en la provincia de Jaén, con los agostaderos de los Montes Universales en el Sistema Ibérico y Serranía de Cuenca. Es la única Cañada Real de la Red Nacional con uso trashumante vigente en la mayor parte de su itinerario. Desde el punto de vista administrativo, la Cañada Real Conquense recorre tres Comunidades Autónomas: Aragón, Castilla la Mancha y Andalucía. (Figura 1)

Según los datos recogidos durante el año 2009 los pastos de agostada se localizan en Montes de Utilidad Pública (MUP) comunales y mancomunados de las provincias de Guadalajara, Cuenca y Teruel (Figura 1). Los pastizales de invernada se localizan en fincas arrendadas (dehesas) de las provincias de Jaén, Córdoba, Badajoz y Ciudad Real.

Hasta el año 2009 los únicos movimientos trashumantes a pie por la Cañada Real Conquense proceden de la comunidad de Albarraçín (Guadalaviar). Por ello el presente estudio toma como área de trabajo los MUP de esta Comunidad, ya que encontramos los tres tipos de manejo ganadero: trashumante a pie, a camión y estantes en régimen extensivo (Figura 1).

La ganadería trashumante ha sido la más importante en la Sierra de Albarraçín (Latorre Ciria, J.M., 2006), ya que su altitud media de más de 1.400 metros hace impracticable la vida del ganado en los duros meses invernales. .

En el 2009 el 14,5% de la población activa de la Comunidad de Albarraçín se dedica a la ganadería (IAEST, 2009), cifra elevada si se compara con la media nacional que está en el 4,5% de población activa para todo el sector agrario (Casas, R. y Manzano, P., 2007). En los 23 municipios de la Comunidad hay 34 ganaderos trashumantes, un 19% del total de ganaderos. La cabaña de ovino trashumante suma las 22.498 cabezas, un 32% del censo de ovino total en la Comunidad. La carga ganadera media de ovino para la toda la superficie pastable es de 0,065 UGM/Ha, y tan sólo de 0,017 UGM/ha para el caso de la ganadería de ovino trashumante. Cabe destacar aquí el municipio de Guadalaviar, con una carga ganadera de 0,313 UGM/ha de la que el 70% es trashumante. Casi la mitad de las cabezas trashumantes proceden de ganaderos de dicho municipio, el único en el que ha aumentado la cabaña ganadera en los últimos años.

Después de ver la fotografía actual de la trashumancia serrana, se hace necesario mirar hacia atrás para averiguar cuál es su evolución y tendencia. Según los datos recopilados en los últimos 15 años (1992-2009): Los municipios trashumantes se han reducido a casi mitad; Los ganaderos trashumantes se han reducido en un 58%; el número de cabezas de ovino trashumante se ha reducido en un 41%; el tamaño medio de los rebaños trashumantes ha aumentado un 29%. (Figura 2) Sin embargo, si tenemos en cuenta el censo de ovino total de 1989 (79.636 cabezas; Bacaioa Salaverri, 1993) en la Comunidad vemos que desde entonces la reducción de la cabaña ovina ha sido tan sólo de un 12%, por lo que se deduce una tendencia al abandono de la ganadería en general y una sedentarización de la ganadería trashumante.

4. EL CICLO GANADERO TRASHUMANTE. LA TRASHUMANCIA A PIE Y A CAMIÓN

Desde que en 1995 RENFE finaliza el servicio de los trenes ganaderos, el camión se convirtió en el medio de transporte de la ganadería trashumante. De los 34 ganaderos trashumantes de la Comunidad de Albarraçín, tan sólo ocho realizan la trashumancia a pie de modo permanente desde esa fecha, sumando el 25% de la cabaña ovina trashumante. Diversas circunstancias han provocado un repunte de la trashumancia a pie en los dos últimos años (2009 y 2010), sumándose tres rebaños de Villar del Cobo (Teruel), La Vega del Codorno y Valdemeca (Cuenca) con destino a Ciudad Real.

Hasta el año 2008 la trashumancia de primavera se realizaba siempre en camión. Las principales razones dadas por los trashumantes son la escasez de agua y los cultivos de girasoles y viñas, que están en su apogeo en esas fechas, y que frecuentemente han invadido la cañada, estrechándola, y complicando el éxito del paso del ganado. Sin embargo, por razones de índole económica (años consecutivos de sequía, subida de precios del pienso y combustibles, etc.) hicieron que los ganaderos trashumantes que ya realizaban la trashumancia de otoño a pie, se aventuraran a practicarla también en junio. Desde entonces estos rebaños (cerca de 6.000 cabezas) llegan a los pastos de verano el 24 de junio, mientras que el resto lo hace en los primeros días del mes de junio.

Aunque la carga ganadera es baja en el conjunto de los MUP de la Comunidad (excepto en el municipio de Guadalaviar) las características nutritivas del pasto en la sierra, que los ganaderos describen como pasto "fino" o "de raíz", hace que para poder tener una paridera productiva en verano, sea necesario el uso de pienso para las ovejas paridas y corderos. La paridera comienza en julio, vendiéndose los corderos a finales de octubre, primeros de noviembre. En años de sequía se incrementa el uso de pienso al resto del rebaño.

Para los trashumantes a pie la partida al sur se hace el día 1 de noviembre, mientras que los que se desplazan en camión permanecen en la sierra hasta el 20 de ese mes. Aunque alargar su estancia en el norte supone más gasto de pienso, lo compensan dejando descansar más tiempo los pastos arrendados en el sur. A diferencia de lo que ocurría antaño, los ganaderos trashumantes arriendan la misma finca todos los años, y algunos de ellos tienen viviendas en propiedad en las poblaciones cercanas. El arrendar las fincas por todo el año asegura el descanso del pasto en los meses de verano frente a otros ganaderos, lo que posibilita la regeneración del pasto y del arbolado (encinas).

En invernada tienen lugar dos parideras. La más importante es la del mes de diciembre, que supone más de la mitad de los partos anuales y cuya venta se produce desde finales de marzo hasta el final de abril. La otra paridera es en el mes de marzo. Estos corderos tienen la particularidad de ser criados "a campo". Esto quiere decir que no se aporta alimentación suplementaria a los corderos, que se crían pastando libremente por las dehesas.

La trashumancia a pie estudiada tiene una duración de 24 días y unos 450 km. Los ocho ganaderos se organizan, siendo seis los pastores que se encargan de hacer la trashumancia. Para ello juntan las ovejas en dos rebaños que se desplazan uno detrás del otro sin mezclarse nunca ("van enrabelados"). Cada pastor tiene asignadas unas tareas que posibilitan el desplazamiento del ganado: dos en cada rebaño, uno delante abriendo el camino y sujetando el ganado, y el otro detrás para controlar que no se quede ningún animal perdido; dos pastores se encargan del "hato", montando el campamento y el pastor eléctrico y preparando la comida. En el cruce de carreteras y estrechamientos de la Cañada se hace indispensable el trabajo de los seis todos los pastores, necesitando ayuda externa en los peores tramos.

De los elementos que los trashumantes afirman son más importantes para practicar la trashumancia a pie en el tramo recorrido de la Cañada Real Conquense, se han contabilizado 29 abrevaderos, de los que sólo se encontraban en buen estado 14. Hay otros 47 puntos de agua, de los que 31 se encontraban inaccesibles para el ganado. Esto implica jornadas en las que no hay agua disponible para el ganado. Al menos hay 87 irrupciones e invasiones en la Cañada, destacando los estrechamientos por invasiones de cultivos y concentración parcelaria y cruces de carreteras (Figura 3).

5. HAGAMOS LA CUENTAS. RENTABILIDAD ECONÓMICA Y EFICIENCIA AMBIENTAL

Se han recogido datos de ingresos y gastos del 47% de las explotaciones trashumantes de la Comunidad de Albaracín y calculado los resultados medios. Este mismo procedimiento se ha realizado en tres explotaciones estantes (que en el pasado fueron trashumantes).

5.1 RESULTADOS ECONÓMICOS

Como se puede apreciar en la Tabla 1, la trashumancia a pie es la que más beneficios reporta comparada con los tres sistemas. El arrendamiento de los pastos de invierno es el factor que más coste genera a los trashumantes, mientras que el pienso es el mayor gasto de los estantes. Sin embargo el pienso también es uno de los factores que hace que las explotaciones trashumantes sean más vulnerables, ya que en años de sequía la escasez de pastos en el sur hace que haya que dar alimentación suplementaria durante al menos dos meses, incrementando los costes por oveja a 19,28 € para los trashumantes a pie, y hasta 24 €/oveja para los trashumantes a camión. Esto hace que los ingresos brutos de los trashumantes a camión sea de unos 5.188 € en años de sequía. En palabras de uno de los entrevistados "se da pienso por el cariño que se tiene a los animales". Sin embargo la ganadería estante, además de ser algo más rentable, se mantiene constante independientemente de la disponibilidad de pastos, ya que aunque también se pastorea algo en invierno, durante seis meses los animales se alimentan casi exclusivamente de pienso. Otra diferencia significativa es el menor precio del cordero para los trashumantes en el sur, que hace que tengan menos ingresos. El motivo declarado por todos los trashumantes es que el precio de venta es menor para el cordero "de campo" porque la carne presenta un "aspecto rojizo y textura dura" y supone un rechazo en muchos consumidores. Los ganaderos afirman que actualmente los marchantes que compran este tipo de cordero lo exportan a Italia, donde su alta calidad si es valorada por el mercado de ese país.

5.2 RESULTADOS EN EFICIENCIA AMBIENTAL

5.2.1 APOORTE EXTERNO DE ENERGÍA

Se pretende obtener resultados no netos sino comparativos, entre los tres sistemas de explotación. Los sistemas ganaderos intensivos se caracterizan por una fuerte dependencia de aportes externos de energía, procedentes de combustibles fósiles, mientras que los extensivos utilizan directamente la energía solar fijada por las plantas en la fotosíntesis (Gómez Ibáñez, 1977). Mientras que las diferencias en la rentabilidad económica entre trashumantes y estantes pueden variar anualmente por cambios en el precio de los combustibles y del pienso fundamentalmente, no sucede así con el gasto energético derivado del mismo. El uso de energía externa es un 60% mayor en la ganadería estante que en la trashumante a pie, y un 47% con respecto a la trashumancia en camión (ver Tabla 2). Lo

que es lo mismo, la trashumancia a pie es un 60% más eficiente energéticamente que la ganadería estante.

5.2.2. APORTE DE AGUA.

A diferencia de la ganadería intensiva, la extensiva trashumante utiliza el agua de ríos, arroyos, charcas y abrevaderos para su consumo, por lo que sólo es necesario suministrar agua artificialmente cuando existe estabulación. En este caso el consumo de agua por oveja varía en función de la cantidad de pienso suministrado a cada animal, por lo que el consumo es desde los 5 a los 3 litros en ovejas y 2 litros para corderos. Según se aprecia en la Tabla 3, la ganadería estante consume un 70% más de agua que trashumante a pie, y 40% más que la trashumante a camión.

5.2.3. EMISIONES DE CO₂

La FAO estima en un 18% la emisiones mundiales de gases de efecto invernadero (GEI) procedentes del ganado (FAO, 2006). Otros autores atribuyen a la ganadería hasta un 51% de las emisiones de GEI anuales (Goodland y Jeff Anhang, 2010). Aunque la contribución al cambio climático debida a la respiración de los animales, en especial los rumiantes, es controvertida, existe un consenso en que la liberación indirecta de GEI por la ganadería es mucho mayor. De la causas citadas por la FAO se pueden destacar la quema de combustibles fósiles para producir fertilizantes minerales destinados a la producción de piensos, la degradación de la tierra y el uso de combustibles fósiles en la producción pecuaria y la producción de piensos.

Se ha calculado la diferencia en emisiones indirectas para los tres sistemas ganaderos, ya que las directas (respiración) son similares. Para las emisiones derivadas del uso de combustible sólo se considera el derivado del transporte del ganado en camión, ya que el resto del consumo en transporte es igual para todos. Las emisiones de CO₂ son más bajas en régimen trashumante a pie, seguido por el estante. La trashumancia en camión es la que tiene mayores emisiones, debido al uso de combustible fósil en los desplazamientos entre pastos de invernada y agostada. La ganadería trashumante a pie genera aproximadamente un 75% menos de emisiones de CO₂ respecto a las estantes (Tabla 4). Ahora bien, los ganaderos estantes, al permanecer todo el año en los municipios de agostada, usan energía proveniente principalmente de gasoil para calentar las viviendas, a diferencia de los trashumantes que no necesitan hacer uso del mismo. Si se incluye este aspecto (Tabla 5) las emisiones de las explotaciones estantes superan a las trashumantes a camión en un 66 %.

La sedentarización de las explotaciones ovinas ha sido una constante en la Comunidad como hemos visto. En 1992 el 52,9% del censo ganadero era trashumante (Bacalioa, 1993), frente al 32% en 2009. Este fenómeno de conversión de la ganadería trashumante a estante supone que las emisiones anuales de CO₂ hayan aumentado un 20% más en el 2009 con respecto a 1995, a pesar del descenso en la cabaña ovina total. Con los censos del 2009, si todas las cabezas trashumantes se desplazasen a pie el ahorro de emisiones de CO₂ sería del 11%. Si toda la ganadería fuera trashumante a pie la reducción de emisiones es de casi un 90%.

A nivel nacional, en el año 2008 las emisiones de GEI por el sector agrícola representaron el 9,6% de las emisiones nacionales en el Estado Español. Las emisiones de GEI directas por el ganado ovino en ese mismo año se cifran en 3.663 kilo toneladas, lo que supone 0,18 toneladas por oveja, aproximadamente un 1% de las emisiones nacionales (MARM, 2010). Esto supone que en el caso de la ganadería de ovino estante, las emisiones de CO₂ indirectas son 35 veces mayores que las directas considerando todas las fuentes de emisión (pienso y gasoil) y nueve veces considerando sólo las derivadas del pienso.

Tomando un precio medio de 14,26 €/ton para la compra de un derecho de emisión (1 ton de CO₂-eq) (precio medio de compra de derechos de CO₂ año 2010, Sendeco2.com) una explotación media trashumante a pie supone un ahorro de 89,57 € con respecto a una estante por emisiones evitadas sólo por consumo de pienso, y hasta 56.628 € considerando el pienso y las emisiones totales por gasoil. Con respecto a la trashumante a camión el ahorro es de 30,56 € y 19.314€ respectivamente.

España está obligada a comprar derechos de emisión para cumplir el protocolo de Kyoto. Según la Estrategia Española de Cambio Climático y Energía Limpia esta compra representa el 20% en la reducción de emisiones que España tiene que alcanzar para cumplir sus compromisos internacionales. Se puede hacer una estimación de las emisiones derivadas por la intensificación ganadera ovina por consumo de pienso. Del total de cabezas de ovino en el 2009 (19.718.195 cabezas; Marm, 2010) restamos un millón de cabezas trashumantes (Gómez Sal y Lorente, 2004). Calculamos las emisiones para el resto de las cabezas de ovino con los datos obtenidos para los estantes en este estudio. Para

ello nos basamos en que el 97% del ovino en España es semi-extensivo (Casas, R. y Manzano, P 2007) y que el consumo de pienso es muy similar en todas las explotaciones de ovino -(291Kg/oveja (Marm, 2010), frente a 247 kg/oveja en la Comunidad de Albarracín-. Con ello las emisiones indirectas a nivel nacional serían de 379 kilo toneladas de CO₂. Asumiendo que en España existe un 25% de movimientos trashumantes a pie, ésta ganadería sería la responsable de emitir 8,75 kilo toneladas de CO₂. En compra de derechos de emisión, las emisiones por ovino estante superan por tanto los 5,4 millones de euros.

6. OTROS SERVICIOS AMBIENTALES

Pero esta baja rentabilidad económica y alta eficiencia ambiental hay que interpretarla teniendo también en cuenta que la trashumancia produce otros "servicios ambientales de los cuales se beneficia la sociedad, pero que no tienen un valor económico directo. Uno de los servicios de regulación más reconocido es la prevención de incendios por pastoreo, que ha sido valorado hasta en un 70% de ahorro de costes con respecto al desbroce mecanizado (Valera Redondo, et al 2007. Tomando un gasto medio de 40 €/ha por labores de prevención de incendios con pastoreo y de 120 €/ha por desbroce convencional, se podría ahorrar hasta unos cinco millones de euros en el conjunto de los MUP con ganadería trashumante en la Comunidad de Albarracín (66.661 ha), que están clasificados como zona de riesgo extremo y alto respectivamente (Figura 4)

La Comunidad de Albarracín posee altos valores naturales, en parte debido al aprovechamiento secular del ganado trashumante. Cuenta con diez lugares de importancia comunitaria (LIC) de la Red Natura 2000, con una superficie de 66.765 ha (IAEST, 2009), de las que 51.366 ha (77%) tienen ganadería trashumante. Los MUP de mayor carga ganadera trashumante son los más protegidos, con la figuras de LIC y ZEPA simultáneamente (Figura 4).

Otros servicios que hace falta cuantificar científicamente y valorar son la conservación de pastos semi-naturales, algunos de interés prioritario en la Directiva Hábitas (Directiva 92/43/CEE) y que son mantenidos directamente por el ganado trashumante (PORN Serranía de Cuenca) (Figura 4). Otros a destacar son la conservación de suelo, la renovación del arbolado en las dehesas, o el incremento de biodiversidad y reservorio genético que aporta la Cañada Real Conquense en el conjunto de los paisajes que atraviesa

7. CONCLUSIÓN

Los sistemas ganaderos trashumantes a pie son un 60% más eficientes en consumo de energía externa y un 75% en emisiones de GEI (CO₂) que las explotaciones de ovino estantes, y un 70% en ahorro de un recurso cada vez más escaso: el agua. Los sistemas intensivos sin embargo son más rentables económicamente debido a las diferencias en el precio de esta energía en comparación con otras opciones energéticas, como la procedente de la mano de obra humana o la tracción animal. Esto ha sido rentable sólo porque aún medimos eficiencia en términos monetarios (Gómez Ibáñez, 1977), aunque la escasez y el encarecimiento progresivo de los combustibles fósiles hace que esta dependencia de energía externa haga cada vez menos rentable las explotaciones intensivas. La trashumancia resulta una alternativa más interesante respecto a otros tipos de gestión, no sólo desde el punto de vista ambiental, sino también económico, siempre que se tengan en cuenta otros valores de uso no directos. Esto ha de servir a los poderes públicos para que, considerando el cómputo económico total, fomenten la trashumancia a pie por las vías pecuarias españolas, protegiéndola de otros usos más intensivos, pero menos eficientes y no acordes con los retos actuales.

Este fomento requiere la valoración de la eficiencia y de los servicios ambientales así como mejoras en la infraestructura pecuaria y el asociacionismo ganadero, que posibiliten la transitabilidad del ganado por nuestras vías pecuarias.

AGRADECIMIENTOS

A todos los trashumantes, y especialmente a los pastores de Guadalaviar, que paso a paso, y, bajo el hotel de las mil estrellas, me han enseñado que las grandes distancias se salvan con el corazón. A sus familias que son la mía, a todos los que me acompañado y dado fuerzas para continuar en este largo viaje. Y a Francisco Guil Celada por la cartografía.

BIBLIOGRAFÍA

- a) BACAIOA SALAVERRI, I; et al (1993) Albarracín-Cuenca-Molina. Cuadernos de la trashumancia Nº8. ICONA. Madrid. 1993.
- b) CASAS NOGALES, R y MANZANO BAENA, P.(2007). Valoración económica del pastoralismo en España. World Initiative for Sustainable Pastoralism. Nairobi, Kenya. http://data.uicn.org/wisp/documents_englisg/TEV/Spain%20-%definitivo.pdf
- c) CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE Y DESARROLLO RURAL. Decreto 99/2006, de 01-08-2006, por el que se aprueba el Plan de Ordenación de los Recursos Naturales de la Serranía de Cuenca. D.O.C.M. Nº 159, de 4 agosto de 2006. pp. 16787.
- d) FAO (2009) La larga sombra del ganado. Problemas ambientales y opciones. Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación. Cap. 3 El papel del ganado en el cambio climático y la contaminación atmosférica. Pp86-139. Roma (2009)
- e) FEPMA, 1996. Documentación, análisis y diagnóstico del estado de la Red Nacional de Vías Pecuarias. Fepma. Madrid.1996.
- f) GOMEZ IBANEZ, D. A. (1977). "Energy, economics, and decline of transhumance." Geographical Review 67(3): 284-298.
- g) GÓMEZ SAL, A. Y LORENTE. (2004). The present status and ecological consequences of transhumance in Spain . Transhumance and Biodiversity in European Mountains. Informe EU-FP5 del proyecto Transhumount (EVK2-CT-2002-80017). IALE publication series no. 1, pp. 321, eds. R.G.S. Bunce, M. Pérez Soba, R.H.G. Jongman, A. Gómez Sal, F. Herzog y Austad, Alterra, Wageningen UR, Wageningen; pp. 233-248.
- h) GOODLAND, R y ANHANG, J (2009) Ganadería y Cambio Climático. ¿Qué pasa si los actores clave en el cambio climático son...vacas, cerdos y gallinas?. World Watch Institute.Noviembre/Diciembre 2009. Pp 10-19.
- i) INSTITUTO ARAGONES DE ESTADÍSTICA (IAEST) (2009). Fichas Territoriales. Estadística local. <http://portal.aragon.es/portal/page/portal/IAEST/Principal/inicio>
- j) LATORRE CIRIA, J.M. (2006).La Comunidad de Albarracín. Instituto de Estudios Turolenses. Teruel.
- k) MARM (2007). Estrategia Española de Cambio Climático y Energía Limpia. Horizonte 2007-2012-2020. pp. 4.
- l) MARM (2010).Resultados técnico-económicos del Ganado Ovino de Leche 2008 Subdirección General de Análisis, Prospectiva y Coordinación, Subsecretaría. Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino. NIPO: 770-10-055-3.
- m) MARM (2010) Inventario de Gases de Efecto Invernadero en España. Edición 2010 (Serie 1990-2008). Sumario de Resultados. Dirección General de Evaluación y Calidad Ambiental. Secretaría de Estado de Cambio Climático. Madrid, 2010. Pp
- n) PECO, B., SANCHEZ, A.M., AZCÁRATE, F.M. (2006). Abandonment in grazing systems consequences for vegetation and soil. Agriculture Ecosystems & Environment. No 113. Pp 284-294.
- o) SAUNDERS, C. et al.(2009) Food Miles, Carbon Footprinting and their potential impact on trade. AARES 53rd annual conference at Cairns 2009. <http://ageconsearch.umn.edu/bitstream/48051/2/AARESSaunder09.pdf>
- p) SENDECO2. Precios CO₂. Historico de Precios 2010. http://www.sendeco2.com/es/precio_co2.asp?ssidi=1
- q) VARELA-REDONDO, E. CALATRAVA-REQUENA, J. RUIZ MIRAZO, J., JIMÉNEZ-PIANO, R., GONZALEZ REBOLLAR, J.L. Valoración económica del pastoreo en terminos de costes evitados en labores de prevención de incendios forestales. Wildfire 2007. 4ª Conferencia Internacional sobre incendios forestales. Sevilla, 13-17 mayo 2007. Actas, ST3

TABLAS Y FIGURAS

	TP (€/Explot.)	TP (€/Oveja)	TC (€/Explot)	TC (€/Ov.)	ES (€/Explot)	ES (€/Ov.)
INGRESOS BRUTOS						
VENTA DE GANADO	32.465,00 €	51,05 €	32.465,00 €	51,05 €	33.655,00 €	52,92 €
ESTIERCOL	50,00 €	0,08 €	50,00 €	0,08 €	50,00 €	0,08 €
<i>Total</i>	<i>32.515,00 €</i>	<i>51,12 €</i>	<i>32.515,00 €</i>	<i>51,12 €</i>	<i>33.705,00 €</i>	<i>53,00 €</i>
COSTES BRUTOS						
LANA	-508,00 €	-0,80 €	-508,00 €	-0,80 €	-508,00 €	-0,80 €
PASTOS AGOSTADA	-790,00 €	-1,24 €	-790,00 €	-1,24 €	-790,00 €	-1,24 €
PASTOS INVERNADA	-11.194,00 €	-17,60 €	-11.194,00 €	-17,60 €		
PIENSO	-7.173,36 €	-11,28 €	-9.394,56 €	-14,77 €	-29.832,56 €	-46,91 €
CAMIÓN			-3.800,00 €	-5,97 €		
GASOLINA	-1.600,00 €	-2,52 €	-1.600,00 €	-2,52 €	-1.600,00 €	-2,52 €
RECOGIDA RESIDUOS	-500,00 €	-0,79 €	-500,00 €	-0,79 €	-500,00 €	-0,79 €
SERVICIO VETERINARIO	-600,00 €	-0,94 €	-600,00 €	-0,94 €	-600,00 €	-0,94 €
RESIDUOS SANIT.	-60,00 €	-0,09 €	-60,00 €	-0,09 €	-60,00 €	-0,09 €
2ª VIVIENDA	-4.800,00 €	-7,55 €	-4.800 €	-7,55 €	-	-
<i>Total</i>	<i>-27.225,36 €</i>	<i>-42,81 €</i>	<i>-33.246,56 €</i>	<i>-52,27 €</i>	<i>-33.890,56 €</i>	<i>-53,29 €</i>
<i>subtotal</i>	<i>5.289,64 €</i>	<i>8,32 €</i>	<i>-731,56 €</i>	<i>-1,15 €</i>	<i>-185,56 €</i>	<i>-0,29 €</i>
PAC (PAGO DIRECTO)	11.914,50 €	18,73 €	11.914,50 €	18,73 €	11.914,50 €	18,73 €
TOTAL	17.204,14 €	27,05 €	11.182,94 €	17,58 €	11.728,94 €	18,44 €

Tabla 1. Balance económico de los tres tipos de explotaciones ganaderas para un rebaño medio de 636 ovejas : TP (trashumancia a pie), TC (trashumancia a camión) y ES (estantes). Se ha tenido en cuenta un 15% de reposición, tasa de mortalidad de 10%. PAC (Pago Único) se calcula para las hembras reproductoras (611).

	TP (MJ/Expl.)	TP (MJ/Ov.)	TC (MJ/Expl.)	TC (MJ/Ov.)	ES (MJ/Exp.)	ES (MJ/Ov.)
PIENSO	54.756	86,09	73.266,00	115,20	23.5794,75	370,75
GASOIL	67.840	106,67	88022,40	138,40	67.840,00	106,67
Total	122.596	192,76	161.288,40	253,60	303.634,75	477,41

Tabla 2. Aporte externo de energía en Megajulios de los tres tipos de sistema ganadero para un rebaño medio de 636 ovejas por diferencia en consumo de pienso y combustibles fósiles: TP (trashumancia a pie), TC (trashumancia a camión) y ES (estantes). Factor de conversión a Megajulios (MJ; Sanders et al, 2009)

	TP (l/Exp.)	TP (l/Oveja)	TC (l/Exp.)	TC (l/Oveja)	ES (l/Exp.)	ES (l/Oveja)
Total Agua	112.752	177,28	151.93	238,89	421.0612	662,04

Tabla 3. Aporte de agua externa en los tres tipos de sistema ganadero para un rebaño medio de 636 ovejas. TP (trashumancia a pie), TC (trashumancia a camión) y ES (estantes).

	TP (t CO ₂ /Exp.)	TP (t CO ₂ /Oveja)	TC (t CO ₂ /Exp)	TC (t CO ₂ /Oveja)	ES (t CO ₂ /Exp)	ES (t CO ₂ /Oveja)
PIENSO	3,18	0,005	4,25	0,01	13,68	0,02
GASOIL	-	-	1350,17	2,12	-	-
Total	3,18	0,005	1354,42	2,14	13,68	0,02

Tabla 4. Emisiones de CO₂ de los tres tipos de sistema ganadero para un rebaño medio de 636 ovejas por diferencia en consumo de pienso y combustibles fósiles : TP (trashumancia a pie), TC (trashumancia a camión) y ES (estantes). Factor de conversión a MJ (Sanders, C.et al, 2009)

	TP (t CO ₂ /Exp.)	TP (t CO ₂ /Oveja)	TC (t CO ₂ /Exp)	TC (t CO ₂ /Oveja)	ES (t CO ₂ /Exp)	ES (t CO ₂ /Oveja)
GASOIL	-	-	1350,17	2,12	3971,10	6,24
Total	3,18	0,005	1354,42	2,14	3971,10	6,26

Tabla 5: Emisiones de CO₂ de los tres tipos de explotaciones ganaderas para un rebaño medio de 636 ovejas por diferencia en consumo de pienso y el total de combustibles fósiles consumido en hogares por estantes: TP (trashumancia a pie), TC (trashumancia a camión) y ES (estantes). Factor de conversión a MJ (Sanders, C.et al, 2009)



Figura 1: Ubicación general del área de estudio (izquierda); Comunidad de Albarracín (centro). En verde se representan los municipios con trashumancia de la Cañada Real Conquense exclusivamente. En naranja los que tienen además movimientos trashumantes al Reino de Valencia. En gris, sin trashumancia.). Cañada Real Conquense (izquierda)

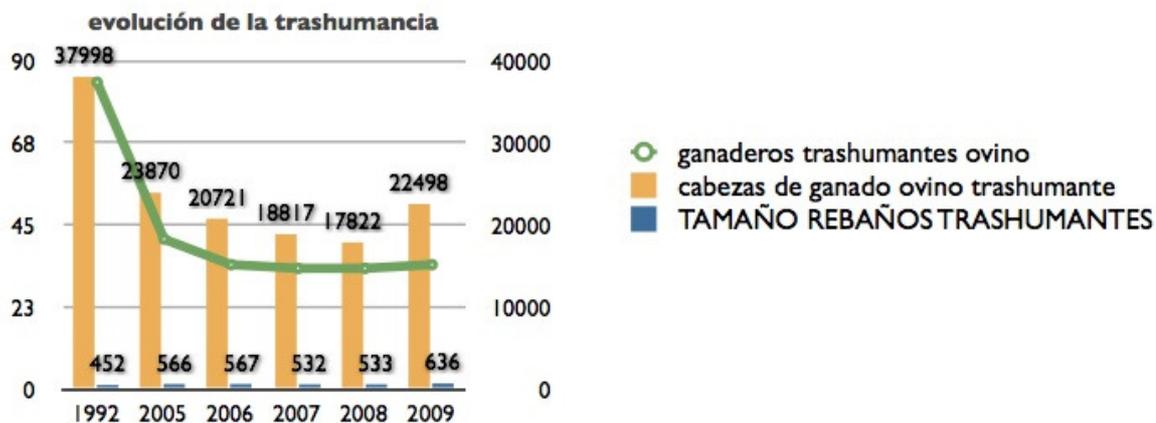


Figura 2. Evolución de la trashumancia en la Comunidad de Albarracín (1992-2009)

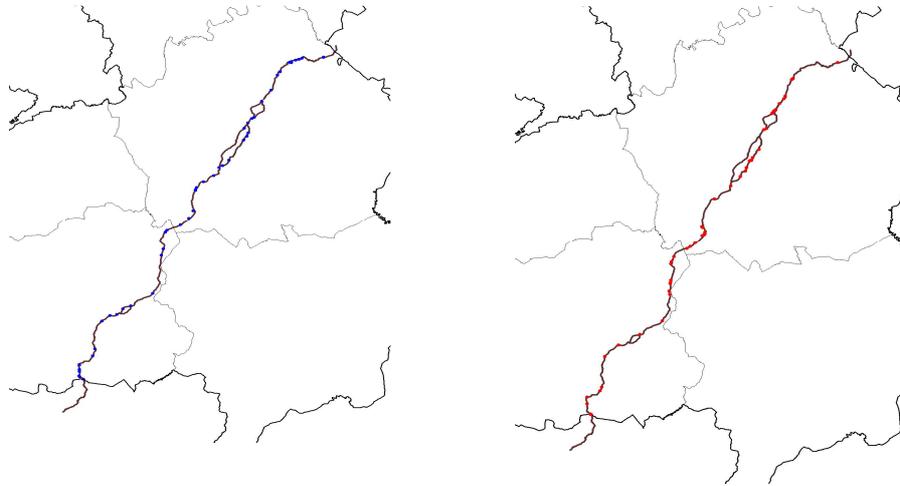


Figura 3: Abrevaderos y puntos de agua (dcha). Irrupciones en la Cañada Real Conquense (izqda.)

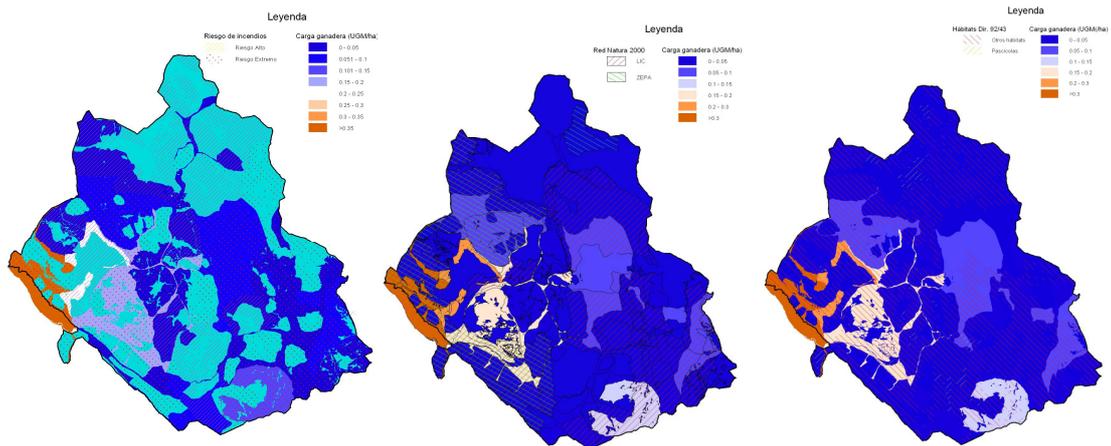


Figura 4: Distribución de la carga ganadera y riesgo de incendios en la Comunidad de Albarracín (izquierda). Predominan las zonas de riesgo extremo, lo que denota la importancia de que se mantenga la ganadería para prevenir incendios. En el centro de aprecia la distribución de la carga ganadera trashumante y los espacios naturales Red Natura 2000. Las zonas de mayor carga ganadera son declaradas simultáneamente ZEPA y LIC. A la izquierda se representa la distribución de la carga ganadera trashumante con la presencia de pastos incluidos en la Directiva Hábitats (D 92/43/CEE).

(12:30 – 12:45) **Las vías pecuarias: pieza clave en la ordenación, integración y articulación del territorio**

Autor/Ponente: Felipe Herranz Martín. Doctor en Ciencias Económicas y Empresariales. Profesor Universidad Autónoma de Madrid.

Resumen

Las vías pecuarias y otros caminos públicos constituyen un legado histórico y cultural que debemos preservar y utilizar responsablemente.

España padece dependencia energética del exterior. No puede basarse toda la articulación territorial en vías rápidas de alto consumo, incluso para trayectos cortos. Deben existir también carreteras secundarias y otras vías que faciliten usos rurales y sostenibles. **Las vías pecuarias deben constituir el principal elemento vertebrador de todas las redes de comunicación lentas.** Algunos trazados de vías rápidas y algunos cerramientos ilegales constituyen verdaderas fronteras para fauna, ganado, vehículos lentos y personas. Asimismo, propician otras actuaciones ilegales, incomunican lugares y dificultan actuaciones de emergencia. **No se actúa con suficiente rigor para evitar estos cortes.**

Sugerencias:

- a) Publicar en Google los tracks de vías pecuarias y caminos públicos.
- b) Evitar nuevos cortes ilegales y recuperar indebidos.
- c) Permitir uso de vehículos bajo estrictas normas.
- d) Garantizar la continuidad de vías pecuarias, caminos públicos, ríos, arroyos, etc.
- e) Reforzar competencias Agentes Forestales y Guardia Civil en la custodia y vigilancia de estos bienes públicos.
- f) Vías rápidas respetando trazado de vías más lentas.
- g) Vías lentas entre municipios limítrofes.
- h) "Puertas verdes" para entrar y salir de grandes ciudades.
- i) Regulación tamaño, circunvalación, servidumbres, etc. de los grandes espacios cerrados.
- j) Aprovechar vías de tren antiguas.

Necesitamos un nuevo concepto: La "viadiversidad".

Palabras clave

"VIADIVERSIDAD", TRANSPORTE SOSTENIBLE, CAMINOS PÚBLICOS, VÍAS LENTAS, VÍAS FLUVIALES, PUERTAS VERDES

LAS VÍAS PECUARIAS. PIEZA CLAVE EN LA ORDENACIÓN, INTEGRACIÓN Y ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO

APARTADOS

- 1.-ASPECTOS HISTÓRICOS
- 2.-ECONOMÍA SOSTENIBLE
- 3.-ERRORES MÁS FRECUENTES EN LA ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
- 4.-PRINCIPALES CONSECUENCIAS DE TALES ERRORES
- 5.-ALGUNAS SUGERENCIAS
- 6.-FRASE FINAL

1.-ASPECTOS HISTÓRICOS

Las vías pecuarias y otros caminos públicos constituyen un legado histórico y cultural de primer orden. Se han creado siguiendo los itinerarios más razonables, considerando orografía, cauces fluviales, núcleos urbanos, etc. Representan un bien de altísimo valor, típicamente español, a preservar y utilizar

responsablemente. Algunas vías pecuarias recorren en mayor o menor medida calzadas romanas de gran valor histórico.

En la mayoría de los casos, las primeras carreteras y los primeros trenes, se integraron razonablemente con las vías pecuarias y otros caminos públicos, permitiendo su compatibilidad. Sin embargo, actuaciones posteriores de diversa índole han ido dificultando frecuentemente los trazados, los accesos y los usos tradicionales de estas importantes "arterias" territoriales.

No se puede articular el territorio basándose únicamente en vías rápidas. Es como el cuerpo humano. No podemos imaginar el cuerpo humano solo con arterias. También son necesarias las venas, unas principales y otras secundarias.

Las vías pecuarias constituyen una riqueza que no tienen todos los países. En el caso de España, las características climatológicas y las necesidades de comercio ganadero y lanar, dieron lugar a la trashumancia que, a su vez, a lo largo de los años trazó los recorridos de estos valiosísimos corredores naturales.

Las vías pecuarias deberían constituir el elemento vertebrador de todas las vías de comunicación lentas, conectando caminos, caminos carreteros y carreteras secundarias. Las carreteras secundarias también deberían ser un elemento vertebrador de primer orden, para acceder con los enlaces adecuados a las vías principales.

2.-ECONOMÍA SOSTENIBLE

España padece una importante dependencia energética del exterior. Precisa importaciones por diferentes vías: petróleo, gas natural, energía procedente de centrales nucleares, etc. Esta realidad, no es compatible con un desarrollo económico basado únicamente en vías rápidas transitables por vehículos potentes de alto consumo. No puede basarse toda la articulación territorial en vías rápidas. Deben existir también carreteras secundarias y otras vías que permitan otros usos alternativos de transporte más sostenibles: usos rurales, vehículos lentos de bajo consumo, ciclomotores, bicicletas y botas.

El anunciado uso del coche eléctrico puede representar un avance; pero si se pretende que estos coches tengan un coste asumible, un consumo apropiado y una adecuada autonomía, es muy posible que no desarrollen las mismas velocidades que los vehículos actuales. Por ello, la necesidad de carreteras secundarias se hará de nuevo más patente. El caso particular de los ciclomotores y las bicicletas eléctricas está insuficientemente estudiado; sin embargo, con la existencia de vías lentas apropiadas pueden constituir igualmente un medio de transporte sostenible de gran utilidad para contribuir a incrementar la diversificación de medios de transporte.

Las grandes ciudades están comunicadas a veces con las poblaciones periféricas únicamente a través de vías rápidas que, a pesar de ello, se colapsan todos los días laborables, con el coste de combustible y de tiempo correspondiente.

Hace unos días, el Alcalde de Madrid comentaba en unas declaraciones que la población de la ciudad de Madrid durante el día era muy superior a la de la noche. Esta información confirma algo sabido: las comunicaciones de entrada y salida de grandes ciudades como Madrid es un asunto de vital importancia en un plan global de economía sostenible.

Sin embargo, frecuentemente, alternativas de transporte como la bicicleta o el ciclomotor para recorridos relativamente cortos no son posibles por la inexistencia de vías lentas adecuadas y otras infraestructuras apropiadas. Unos posibles usuarios típicos de estos medios de transporte sostenible podrían ser los estudiantes universitarios. Pero si visitamos algunas Universidades veremos que un altísimo porcentaje de los alumnos que no usan el transporte público, utilizan únicamente el coche o, en menor medida, motocicletas de suficiente cilindrada para poder "sobrevivir" en las vías rápidas. No son suficientes unas buenas comunicaciones diversificadas dentro de la ciudad, es fundamental que también lo sean las entradas y las salidas.

Las vías de servicio de las vías rápidas, también podrían constituir un medio de vía lenta para vehículos no potentes. Sin embargo, casi siempre, las vías de servicio no parten de la propia ciudad, lo que evitaría su aislamiento por medios alternativos. Por el contrario, aparecen en las afueras de la ciudad y, frecuentemente, no enlazan unas con otras.

Si observamos la realidad actual, podemos ver que existe un interés creciente por el deporte. Sin embargo, probablemente, este interés no se canaliza bien como consecuencia, al menos, de dos hechos: la inercia de la costumbre y las inapropiadas infraestructuras e instalaciones.

Consecuencia de ello, podemos ver un caso típico que se produce diariamente en España con altísima frecuencia: un trabajador joven va a trabajar en su potente coche (aunque tiene varias plazas, él va solo); se pasa un buen rato metido en un "tapón", con el consiguiente y desproporcionado coste de combustible y de tiempo; en algún momento posterior del día acude al gimnasio donde "anda/corre" y "monta en bici" varios kilómetros, consumiendo de nuevo energía, pero sin moverse del sitio; luego vuelve a coger el coche y se mete de nuevo en el "tapón" con las mismas consecuencias. ¿Tiene esto lógica? ¿No podría hacer el ejercicio yendo y viniendo por ejemplo en bici al trabajo?

No es difícil adivinar los servicios que debería introducir el gimnasio al tiempo que disminuye máquinas: lavado de ropa, taquillas para guardar ropa, parking de bicis, custodia y reparación de bicis, etc.

En este entorno, las vías pecuarias deben constituir el principal elemento vertebrador de todas las redes de comunicación lentas: vías fluviales, caminos rurales, caminos carreteros, carriles bici, carreteras secundarias, vías de servicio, etc. También deben constituir un medio alternativo a las vías principales en casos de catástrofes en carreteras, incendios, etc. para facilitar la evacuación de personas y animales, el acceso de bomberos, policía, ambulancias, etc.

3.-ERRORES MÁS FRECUENTES EN LA ORDENACIÓN DEL TERRITORIO.

No podemos ni debemos parar el progreso, pero debemos conducirlo con inteligencia para maximizar los beneficios y minimizar los perjuicios que todo cambio puede traer consigo.

Sin embargo, frecuentemente, se producen varios hechos que impiden el cumplimiento de dicha premisa, poco discutible por otra parte. Uno de estos hechos viene dado por el alto pragmatismo que a veces se imprime a los proyectos para culminar una obra en un plazo de tiempo que se considera razonable. Otro, no desdeñable, nace de la falta de alternativas ofrecidas por los que se oponen al cambio. Adicionalmente, se producen los problemas típicos del todo quehacer humano: errores, ilegalidades, etc.

Sin pretender ser exhaustivo, algunos errores podrán destacarse:

Vías rápidas construidas encima o cortando vías lentas.

Algunos trazados de vías rápidas modernas son verdaderas fronteras para fauna, ganado, vehículos lentos y personas. Curiosamente, no son las vías rápidas completamente nuevas las que más inciden en estos cortes, ya que suelen tener pasos superiores e inferiores. Las vías rápidas que más inciden en limitar o eliminar vías lentas son aquellas que se construyen encima de ellas. Por ejemplo, los famosos "desdoblamientos" que, a cambio de sus beneficios indudables, tienen un alto coste: eliminan una carretera secundaria y muchas otras vías lentas.

No se actúa con suficiente rigor para evitar el corte ilegal de vías pecuarias y otros caminos públicos.

A pesar del interés mostrado por la mayoría de las Administraciones Públicas para velar por la conservación y protección de los ríos, los arroyos, las vías pecuarias y otros caminos públicos, etc. la realidad cotidiana presenta una situación poco alentadora. Se producen frecuentemente cortes, invasiones y apropiaciones indebidas de estos bienes de titularidad pública.

Esta situación es poco comprensible. Tanto la propiedad privada como la propiedad pública deben ser respetadas y protegidas por los poderes públicos.

Aparte de los posibles casos en los que nos encontremos con circunstancias que se muevan entre la picaresca y la corrupción, en muchas ocasiones es muy posible que existan algunos factores que no favorecen la debida defensa de estos bienes públicos. Por un lado, no todas las ilegalidades son denunciadas o detectadas por las autoridades inmediatamente. Por otro lado, los procesos judiciales son lentos y engorrosos y las pruebas no son fáciles de aportar ya que frecuentemente se basan en documentos y planos de difícil interpretación en el terreno.

Algunas medidas aparentemente de protección terminan por propiciar la desaparición del bien público.

Algunas medidas bienintencionadas de algunas Administraciones públicas pueden dar lugar a desenlaces poco deseados. Por ejemplo, algunas Administraciones, probablemente para evitar el uso

indebido por parte de algunos vehículos, han optado por prohibir totalmente –en lugar de regular- el uso de vehículos en todas las vías pecuarias y otros caminos.

Esta medida, reduce el uso de estos bienes públicos y termina por favorecer su “desaparición”. Al cabo de un tiempo, podemos encontrarnos con la sorpresa de que no se puede pasar con vehículo... ni tampoco andando.

4.-PRINCIPALES CONSECUENCIAS DE TALES ERRORES.

Los errores antes mencionados –entre otras circunstancias- dan lugar a importantes problemas que dificultan la adecuada ordenación, integración y articulación de las distintas zonas –ciudades, pueblos, lugares de actividades rurales, parques naturales, ríos, arroyos, jardines, etc.- que constituyen el territorio.

Las apropiaciones y cortes indebidos de arroyos, vías pecuarias y otros caminos públicos, así como los consiguientes cerramientos ilegales, en ocasiones, pueden conducir a construcciones inadecuadas, desvío de cauces fluviales y acuíferos, incomunicación entre lugares, deterioro medioambiental, fauna enjaulada con matanzas en lugar de cacerías, dificultades de acceso y escapatoria en caso de incendios, etc..

Algunos escándalos urbanísticos conocidos, posiblemente, empezaron con el corte ilegal de un camino público, un arroyo, etc. Asimismo, todos recordamos graves inundaciones y otras catástrofes que se han producido por la construcción de viviendas en lugares inadecuados tales como cauces de arroyos, vaguadas, etc. Adicionalmente, algunos incendios han causado mayores daños y han resultado más peligrosos cuando los caminos “no han funcionado” adecuadamente.

Por otro lado, la eliminación de vías lentas está produciendo elevadas concentraciones de tráfico en las vías rápidas, aislamiento de ciudades por vías lentas (peligro de atropellos y otros accidentes), estímulo del uso de coches potentes y de alto consumo, y un largo etcétera.

5.-ALGUNAS SUGERENCIAS

A modo de conclusiones, seguidamente se incluyen algunas sugerencias que posiblemente podrían mejorar la situación actual y el futuro de las vías pecuarias y otras vías lentas de comunicación.

Publicación de tracks

Como se ha comentado anteriormente, en la mayoría de los casos, la documentación de las vías pecuarias y otros caminos públicos, no está reflejada en soportes modernos que permitan su clara identificación.

Algunos Ayuntamientos, cumplidores con la legalidad vigente, han preparado sus inventarios de caminos públicos. Sin embargo, tales inventarios se han reflejado en unos documentos de difícil interpretación.

La única manera de que se conozcan públicamente –que es la mejor protección posible- las vías pecuarias y otros caminos público es que aparezcan en los soportes digitales de mayor uso por Internet. Por ejemplo en Google. Del mismo modo que aparecen las carreteras y, a veces los ríos, deberían aparecer todas las vías pecuarias, caminos públicos, arroyos y demás bienes públicos.

No sería difícil que las Comunidades y los Ayuntamientos pudiesen contar con voluntarios que, desinteresadamente, pudieran realizar la labor de recorrer las vías pecuarias y los caminos públicos para facilitar los tracks correspondientes, bajo la vigilancia y con la colaboración de Agentes Forestales, Guardia Civil, etc. *Evitar nuevos cortes e invasiones y recuperar lo perdido.*

Resulta dramáticamente urgente que las autoridades decidan con firmeza que no se consentirán nuevos cortes ilegales e invasiones de vías pecuarias, caminos públicos, arroyos, etc. Asimismo, deben darse con celeridad los pasos adecuados para recuperar el “terreno perdido”.

Si no se consigue un rápido éxito en este objetivo, todas las demás actuaciones servirán de poco.

Un corte de aparente menor importancia puede dar lugar a la interrupción de comunicaciones y hacer inútiles e inaccesibles otros caminos no cortados.

Uso restringido de vehículos a motor

Las Administraciones deben limitar –no prohibir- el uso de vehículos a motor por vías pecuarias y otros caminos públicos.

Lógicamente, la conducción deportiva de vehículos a motor debe estar totalmente prohibida. Asimismo, debe limitarse la velocidad a un máximo aproximado de 20 KM/hora. También podría exigirse un ancho mínimo del camino para permitir el paso de vehículos a motor.

Garantizar la continuidad de vías pecuarias, caminos públicos, arroyos, etc..

De nada sirve que exista, por ejemplo, una vía pecuaria, si no se puede acceder a ella. Es necesario garantizar la continuidad de vías pecuarias, caminos, arroyos, etc. de manera que pueda accederse a ellos, saliendo de un lugar o población y llegando a otra.

Los caminos que no llevan a ningún sitio, no son verdaderos caminos. A veces pasa con los carriles bici: en algunos lugares existen muchos carriles bici que no conducen a ningún lugar. Es cierto que sirven para hacer ejercicio, pero no favorecen un medio de transporte sostenible.

En relación con los arroyos, se produce un caso especial. Los caminos que transcurren paralelos a los ríos y a los arroyos son los más adecuados para evitar subidas y bajadas continuas. Son los más apropiados para caminar o utilizar la bicicleta. Por lo tanto, cuando se corta un arroyo, además se está cortando una vía excelente de comunicación sostenible.

Reforzar las competencias de Agentes Forestales y Guardia Civil

Es preciso que los Agentes Forestales y la Guardia Civil tengan competencias claras y efectivas para evitar y sancionar cualquier uso indebido de los bienes públicos. Con especial atención a eliminar de inmediato cualquier obstáculo ilegal que impida la libre circulación de los ciudadanos -cumpliendo las normas establecidas en cada caso- por cualquier vía pecuaria, camino público, arroyo, etc.

No tiene sentido que, frecuentemente, se requieran largos procesos judiciales para resolver un asunto obvio. A veces una caricatura es elocuente: Si a cualquiera de nosotros nos ve un policía llevándonos de la calle un mueble público (un banco, una farola, una fuente), ¿sería necesario un juicio para que nos quiten inmediatamente el bien público y lo pongan en su sitio, con independencia de las responsabilidades y sanciones que nos pudieran derivarse del procedimiento pertinente?

Esta obvedad no se cumple a veces en lo concerniente a vías pecuarias, caminos públicos, arroyos, etc. Frecuentemente, incumplimientos flagrantes no dan lugar a la restitución inmediata del bien público a su estado anterior, sino que se difiere la rectificación a que se pronuncien los tribunales y otras autoridades.

Las vías rápidas deben respetar el trazado de las vías lentas

Para compatibilizar el progreso y la sostenibilidad, es imprescindible que se tengan en consideración algunos principios.

Una nueva vía rápida no debería invadir otras vías más o menos rápidas previamente existentes. Cuando se crucen, deben existir los pasos pertinentes.

Cuando, excepcionalmente, sea necesario construir una vía nueva sobre otra vía anterior, deben tomarse igualmente las medidas necesarias para evitar la desaparición de la primera. En el caso, por ejemplo, de que se trate de una carretera secundaria que se trace encima de una vía pecuaria, deberían dejarse los márgenes suficientes para hacer compatibles los dos usos. Cuando -otro ejemplo- una vía rápida se construya encima de otra vía anterior menos rápida (por ejemplo un desdoblamiento) deberían construirse vías de servicio continuadas, a ser posible a ambos lados y con doble circulación en cada uno de ellos, con los pasos adecuados. Estas vías de servicio, a su vez, deberían servir para enlazar con carreteras secundarias, vías pecuarias, caminos, etc.

En general, cualquier vía nueva debería construirse con vías de servicio y espacios separados para caminos que podrían servir para vehículos lentos, bicicletas, emergencias, etc. Debe evitarse el efecto "frontera" que frecuentemente producen las nuevas vías construidas.

Asegurar suficientes vías lentas entre todos los municipios limítrofes

No es suficiente que una o varias vías rápidas unan los municipios limítrofes. Es imprescindible que se aprovechen también otras vías lentas existentes (carreteras secundarias, vías pecuarias, caminos, etc.) que faciliten la "viadiversidad".

No se puede alcanzar una razonable integridad del territorio utilizando únicamente vías rápidas. Existen importantes razones de mantenimiento de usos rurales, medioambientales, de sostenibilidad, culturales, de ocio, etc. que aconsejan la pervivencia -¿debería decirse la supervivencia?- de las vías lentas.

Existencia de vías lentas para entrar y salir de grandes ciudades.

Aunque parezca mentira, cada vez es más difícil entrar en y salir de las grandes ciudades a pié o en bicicleta o en vehículo lento. Es prioritario y urgente subsanar esta situación. A medida que pase el tiempo, las soluciones serán más complicadas.

En algunas ciudades se han construido las llamadas "Puertas Verdes" que permiten la entrada y salida de la ciudad a pié, en bici, etc. a través de corredores verdes. Sería una buena solución para implantar en todas las ciudades grandes.

Regular tamaño, circunvalación y servidumbres de espacios cerrados.

Cuando existan espacios públicos o privados de gran tamaño que no estén abiertos al público, deberían existir las servidumbres de paso mínimas para facilitar el paso de un lado a otro. Cuando esto no sea posible, al menos deben existir garantías de que dicho espacio se puede circunvalar. En caso contrario, si un gran espacio cerrado se une con otro gran espacio cerrado y éste con el siguiente, pueden darse situaciones inaceptables que, en la práctica, limiten en exceso el libre y responsable tránsito de los ciudadanos por el territorio.

Adecuado aprovechamiento de las vías de ferrocarril antiguas

Otro medio excelente de integración territorial viene dado por las vías de ferrocarril antiguas, perfectamente integradas ya en la naturaleza.

Algunas de ellas están todavía en uso con trenes regionales, aunque, en algunos casos, se realizan pocos trayectos diarios y, además, el tren no para en todas las que estaciones que inicialmente estaban dispuestas. Estas líneas de Ffcc. deberían mantenerse. Adicionalmente, aunque fuera en un solo trayecto diario en cada sentido, sería bueno que parasen en todas las estaciones. Estos trenes, permiten fácilmente el transporte de bicicletas y pueden acercar al ciudadano a la naturaleza. Evidentemente, esta es la mejor opción: mantener su uso primitivo en la medida de lo posible, aunque ahora los objetivos tengan un componente lúdico, cultural y turístico que antes no tenían.

En los casos en los que las vías antiguas han dejado de usarse definitivamente por los trenes, aparecen varias alternativas. Una de ellas -con muchos ejemplos excelentes en España-, es la conversión de los corredores primitivos del tren en carriles bici. También podrían darse otros usos públicos, pero en ningún caso deben abandonarse estos corredores ni permitir que sean invadidos o anexionados ilegalmente. Constituyen un bien público de valor indiscutible ya que siempre servirán para ir de un lugar a otro a través de un camino.

6.- FRASE FINAL

Debemos trabajar para que se implante un nuevo concepto medioambiental de transcendencia decisiva: LA "VIADIVERSIDAD".

(12:45 – 13:00) **La interrelación y convivencia entre las vías pecuarias y las obras lineales de carreteras**

Autor/Ponente: José Ignacio Sellers Bermejo.

Institución: Demarcación de Carreteras del Estado en Extremadura. (Ministerio de Fomento).

Resumen.

La coordinación y **colaboración** entre la Demarcación de Carreteras (del Ministerio de Fomento) y la Junta de Extremadura en la construcción de obras lineales de carreteras del Estado, ha sido en los últimos quince años muy satisfactoria. Las dificultades más significativas, sin perjuicio de los problemas técnicos cotidianos que se han solucionado bien, tienen que ver, entre otras, con la necesidad de que se permitan reglamentariamente más usos compatibles y complementarios para aprovechar las vías pecuarias como caminos de acceso a fincas (acondicionando asimismo su pavimentación a ese uso), la dificultad normativa y rigidez para la señalización adecuada de tramos paralelos y comunes, los problemas que la convivencia de ambas infraestructuras generan en la **explotación** de las carreteras y en la seguridad vial, y la falta de coordinación legal y reglamentaria suficiente entre el ámbito estatal y el autonómico para afrontar los **procedimientos** administrativos a aplicar en la modificación de trazado y **mutación** demanial de los terrenos por ella afectados, procedimiento que ya está en curso una vez se tiene viabilidad para ello desde apenas Septiembre de 2008.

1.- SITUACIÓN GENERAL.

No siendo objetivo de esta comunicación el análisis en profundidad de la interrelación histórica (difícil, no puede negarse) entre las vías pecuarias (y su necesaria protección y promoción) y la construcción de obras públicas de interés general, nos centraremos en ella en el campo de la construcción de obras lineales de carreteras y en el ámbito territorial de la Red de Carreteras del Estado en Extremadura, dependiente del Ministerio de Fomento y cuya gestión integral tiene encomendada la Demarcación de Carreteras del Estado en Extremadura.

Todos conocemos de los innumerables abusos cometidos -por lo general por los particulares, a lo largo de los siglos- para con las vías pecuarias en general, y de esta conducta no se escapa tampoco la promoción y construcción pública de infraestructuras, en general, siendo muy amplia la casuística y los ejemplos de cómo no se pueden ni deben hacer las cosas, hecho que es aún más reprochable si se produce entre Administraciones Públicas encargadas de velar por el interés general y por la protección del Dominio Público que cada una tuviere adscrito, desoyendo el constitucional deber de la cooperación entre Administraciones.

Sin embargo, creemos de justicia incidir en que en los últimos tiempos, quizás 12-15 años, la colaboración entre la Administración de Carreteras del Ministerio de Fomento y el Órgano gestor de las vías pecuarias (con sus diferentes denominaciones) puede calificarse -a nuestro juicio- de francamente satisfactoria, pues, sin perjuicio de la generación de los típicos problemas derivados del puro ejercicio de la defensa y desarrollo de las competencias que se han encomendado a cada uno, y la defensa de los legítimos intereses que les es exigida, hay que destacar que la aceptación mutua de que los distintos Organismos afectados estamos condenados a entendernos ha sido factor determinante para que los problemas se hayan resuelto en todos los casos con elevadas cotas de profesionalidad y sin generar rémoras que hayan perdurado en el tiempo. A ello hay que añadir que las relaciones personales, sin necesidad de perder el punto de vista profesional, han facilitado extraordinariamente dicha labor, habiendo entendido todos los elementos implicados la necesidad de conocer los problemas de la otra parte y de ser conscientes de que sólo una solución compartida puede ser realmente una solución válida, pues no es plausible -utilizando el símil- la victoria por K.O., ni tan siquiera a los puntos, en la resolución de conflictos. Es justo reconocer que este espíritu ha caracterizado las relaciones con las Consejerías extremeñas de Agricultura y Desarrollo Rural y de Industria, Energía y Medio Ambiente, y que sin la flexibilidad y comprensión demostrada por ambas, el escenario actual sería muy distinto, y no necesariamente mejor.

Podríamos citar los típicos problemas iniciales de falta de documentación, cartografía inadecuada o insuficiente, y -cómo no- falta de actualización del Catastro, al cual debemos ajustarnos como punto de partida de la acreditación de predios y titularidades; también hablaremos de algunos de los problemas puntuales detectados, quizás los más significativos; pero donde realmente sería preciso incidir como aún susceptible de mejora es en el difícil campo de la tramitación administrativa, la

coordinación de procedimientos y la aplicación de normativas dispares: de todo ello hablaremos en los epígrafes 3 y 4.

2.- ACTUACIONES DE GRAN ENVERGADURA EN EXTREMADURA.

Desde principios de la década de los 90 hasta la actualidad, tres han sido las grandes infraestructuras lineales de envergadura acometidas por la Demarcación de Carreteras: la Autovía del Suroeste A-5 (antigua Autovía de Extremadura), la Autovía Ruta de la Plata A-66 y la Autovía Trujillo-Cáceres A-58. Sin embargo, la escasa repercusión de ésta última en cuanto a afecciones a vías pecuarias es compensada por el acondicionamiento del itinerario de la carretera nacional N-110, que recorre el Valle del Jerte en su integridad y que compensa su naturaleza de simple carretera convencional con una problemática que la sitúa a la altura de cualquier corredor de autovía en cuanto a complejidad y dificultad, si no a la cabeza.

Es preciso indicar que estas infraestructuras han tenido que hacer un ejercicio de complicado equilibrio (que más correctamente denominaremos Coordinación) con el itinerario del Camino de Santiago (aún carente éste de entidad propia), con la Vía Romana de la Plata y sus restos arqueológicos, con las vías pecuarias y sus elementos accesorios, con las líneas ferroviarias actuales y futuras, con las medidas ambientales derivadas de las diferentes Declaraciones de Impacto Ambiental D.I.A. y con las diversas infraestructuras de carreteras y caminos ya existentes o a reponer, de titularidad autonómica, provincial o local, además de con todo tipo de cursos fluviales. De esta forma es fácil entender que en determinados ámbitos dicha labor de coordinación ha consistido en un intrincado encaje de bolillos en "un palmo de terreno" que sólo desde la mutua comprensión ha podido ser resuelto, toda vez que la aplicación de sus respectivas anchuras teóricas a cada una de dichas vías afectadas harían imposible, por pura física geométrica, su restitución y coordinación individuales. Todos hemos visto alguna vez las marcas amarillas y blancas de ida y vuelta de la romana Vía de la Plata, y en algunos casos, éstas coinciden con los carteles que perfilan el corredor de la vía pecuaria (sobre todo, en el Norte de la provincia de Cáceres) y del Camino de Santiago... pero quizás debiéramos pararnos a pensar que ese "pasillo" es, además, un camino de tierra o zahorra que facilita accesibilidad a los dueños de los predios colindantes, con lo que rápidamente se deduce un uso compartido sobre el cual es necesario, a nuestro juicio, un debate más amplio, y del que posteriormente comentaremos su problemática acompañada de propuestas concretas.



3.- ALGUNOS PROBLEMAS PUNTALES SIGNIFICATIVOS.

Sin ánimo de entrar en una simple enumeración cuantitativa de actuaciones (km repuestos, número de obras de fábrica, número de elementos de señalización, m² compensados, número de puertas, pasos canadienses,...), que indudablemente ha sido cuantiosa y generado una inversión específica importante, comentaremos algunos de los problemas puntuales de índole no menor, más significativos.

El primero viene derivado de la dificultad de garantizar la información adecuada a los usuarios de las vías pecuarias y de las carreteras en puntos en los que confluyen varias de las infraestructuras antes mencionadas. Resulta paradójico que incluso un itinerario como el Camino de Santiago disponga de

su propia norma técnica oficial de señalización en la Red de Carreteras del Estado (Nota de Servicio 1/2008 de la Dirección General de Carreteras) y en cambio una red de entidad muy superior, en su longitud y complejidad, tenga como único reflejo normalizado la instalación de señales verticales tipo P-23 (paso de animales domésticos) acompañada de un cajetín inferior, cuya rigidez (incluso de texto) presenta complicaciones a la hora de afrontar las distintas posibilidades de información a los usuarios de aquellas vías.

En este caso, la propia naturaleza de la normativa técnica de carreteras, su escasa flexibilidad y su enorme inercia a la hora de aceptar cambios en su seno, han sido flacos aliados en la resolución -de forma normalizada- de problemas puntuales. Contar únicamente, de forma oficial, con una exigua señal P-23, aún con una simpática vaca en su interior, y un cajetín inferior con el texto "cañada" o "vía pecuaria" como único normalizado, dificultan la posibilidad de armonizar los problemas de amplio espectro que presentan cruzamientos y paralelismos, de coordinar tramos compartidos y peligros compartidos, cumpliendo la normativa vigente y satisfaciendo a la vez, tanto como sea posible, la demanda de seguridad vial en el tramo.

Otro problema de interés lo constituye lo relativo a los cerramientos, la imposibilidad de luchar contra los "amigos de lo ajeno", a la responsabilidad de su mantenimiento y a la otra Responsabilidad (que jurídicamente se presenta con mayúsculas) en el caso de que el ganado se escape de la vía pecuaria, ocasionando accidentes de tráfico, aún incluso sin víctimas... y todo ello aderezado con un ingrediente altamente picante, el llamado "mal funcionamiento de los servicios públicos" que, interpretado de forma no convencional, da pié a la formulación de múltiples reclamaciones patrimoniales por daños, que, si bien vemos cómo la jurisprudencia hasta el momento se decanta del lado de la Administración Pública, van caminando hacia la senda de la cada vez mayor exigencia social sin que exista una paralela cada vez mayor disponibilidad de medios y presupuestos.

La explotación diaria de las carreteras (que constituye una hermana erróneamente menor de la construcción de las mismas, pero el verdadero caballo de batalla de los problemas de convivencia entre vecinos) se caracteriza en este terreno conceptual por multitud de problemas originados por la incorrecta utilización de las vías pecuarias por parte de los animales de cuatro (y de dos) patas, de los pasos canadienses y portillas, de la incompatibilidad entre la aplicación de medidas ambientales exigidas por la D.I.A. y las medidas de prevención de incendios forestales, de la armonización de calendarios y limitaciones de trabajo en obras de construcción, o de algo tan sencillo como la comprensión del lógico apetito de las reses que ven en los verdes taludes de nuestras carreteras exquisitos manjares a los cuales, ¡qué les vamos a contar a ellas sobre responsabilidades!, no entienden que haya que renunciar...

Existe otra problemática de mayor entidad, de la cual hablaremos a continuación, surgida tanto de las cuestiones relativas a la tramitación de los procedimientos administrativos como de la necesidad de un mayor espectro de usos compatibles.

4.- BREVE REPASO LEGISLATIVO Y NORMATIVO, Y SUS PECULIARIDADES.

Es conocida la competencia exclusiva del Estado en cuanto a legislación básica (art 149.1.23 de la Constitución Española C.E.), mientras que el desarrollo es autonómico. Doble es, por tanto, el guión normativo a seguir en estos campos: la Ley 3/1995, de VÍAS PECUARIAS y carácter ESTATAL, y en nuestro caso el Reglamento que la desarrolla, aprobado por Decreto 49/2000, de 8 de Marzo (D.O.E. de 14 de Marzo).

Es conocido asimismo el enorme arraigo e importancia de las vías pecuarias en el recorrido de todos los siglos de la España anterior al siglo XIX, hasta que con la abolición de la Mesta en 1836 y la desamortización comunal de 1855 caen en progresivo y paulatino desuso. De hecho, incluso en alguna ocasión el enemigo dormía en casa, como en el caso de la Ley 22/1974, que consideraba innecesarias o sobrantes, y por tanto enajenables, aquellas vías pecuarias que no sirvieran estrictamente a la rigurosa perspectiva del tránsito ganadero. Su Reglamento (R.D. 2876/1978) rivalizó en algún caso en desatino, pues incluso consideraba como derecho-habientes, en determinados casos, a ciertos intrusos de las vías pecuarias.

Las vías pecuarias son, como sabemos, caminos de trashumancia que unen los lugares tradicionales de pastoreo de España para poder llevar el ganado caprino, ovino y bovino a los mejores pastos, aprovechando la bonanza del clima: a los puertos o zonas de pastos de alta montaña en verano o a zonas más llanas y de clima más templado en invierno. En España suponen unos 125.000 km, el 1% de su territorio, unas 450.000 hectáreas. Jurídicamente son bienes de dominio público cuya titularidad ejercen y tienen adscritas las comunidades autónomas. Su régimen jurídico está regulado en la

actualidad por la Ley 3/1995 de rango estatal, que las define como rutas o itinerarios por donde discurre o ha venido discuriendo tradicionalmente el tránsito ganadero estante, transtermitante y trashumante. En el caso de Extremadura, aquella Ley ha sido desarrollada por el Decreto 49/2000.

Para comprender mejor los problemas que ha generado la cohabitación entre carreteras y vías pecuarias, recordaremos que la recuperación de éstas a partir de terrenos usurpados por terceros "particulares" pasa por tres fases: clasificación, deslinde (cuya resolución aprobatoria es título suficiente para "corregir los errores" en el Registro y poder registrar e inmatricular) y amojonamiento. De esta forma se resuelven aquellos perjuicios causados por las ocupaciones, intrusiones y colindancias no legales.

Pero llegamos al caso en que una obra pública de carreteras precisa tomar terrenos de una vía pecuaria y modificar su trazado, aspecto éste plenamente recogido en la Ley y el Reglamento. Si interpretáramos únicamente la aplicación del generalista art 26 del Reglamento extremeño, las modificaciones de trazado "por razones de interés público" precisarían siempre desafectación, momento en el que los terrenos pasarían a tener naturaleza patrimonial, y siempre y cuando se asegurase el mantenimiento de la integridad superficial e idoneidad de itinerario. Afortunadamente el art. 34 concreta y especifica las modificaciones de trazado para el caso de construcción de obras públicas (que no es lo mismo que "interés general"), circunstancia por la cual no se deduce necesaria la desafectación, sino la incoación del correspondiente expediente en el seno de la Consejería de Agricultura, a instancias del promotor de la obra. Aunque el expediente se llama de "modificación de trazado", no se concreta si el dominio público sufre un cambio de adscripción, mutación demanial, o desafectación/afectación. Para articular el procedimiento a seguir debemos retroceder al art. 28 y ss, puesto que el legislador ha asimilado el trámite para el caso de obras de carreteras al caso de ordenaciones territoriales, y es aquí donde empieza el mar de dudas.

En principio, el art 29 adolece de mucha más concreción, pues no consigue equiparar la aprobación definitiva de una nueva figura de ordenación del territorio con ninguna etapa administrativa concreta similar o equivalente en el proceloso y extenso mundo de la tramitación de proyectos de carreteras. Sabiendo que por lo general son los Estudios Informativos E.I. las figuras sometidas a información pública, y no los proyectos de construcción (al respecto de la equivalencia de procedimientos de información pública establecida en el art. 28 p.2), podría entenderse que "con carácter previo a la aprobación definitiva de un E.I., la Administración interesada solicitará informe favorable a la Dirección General de Estructuras Agrarias sobre las pretendidas modificaciones de trazado de vías pecuarias, proponiendo el trazado alternativo y la dotación de terrenos que lo sustente". Pero esto es sólo una conjetura sin resolver, pues muchas obras se hacen sin redactar estudio informativo, e incluso sin información pública. La Consejería de Agricultura estaría obligada, en ese caso, a resolver el expediente en un plazo entre tres y seis meses, siendo el silencio favorable. Se da la circunstancia de que podría estar resuelto favorablemente el expediente pero no expropiados los terrenos, porque ésta actuación administrativa se hace con los proyectos de construcción redactados y aprobados, y generalmente con las obras licitadas y adjudicadas, y por tanto mucho tiempo después del estudio informativo del que, caso de existir, dimanan.

No existiendo más aclaración procedimental al respecto para continuar, debemos volver a las normas generales de tramitación de modificaciones de trazado, en las que se dice (art. 27.4) que la Consejería... *dictará Orden estableciendo el nuevo trazado, siendo este acto administrativo equivalente al de clasificación* descrito en el art. 7 y ss. del Reglamento. Hecha ya la Orden/Clasificación, sería necesario el ulterior deslinde y amojonamiento como en un procedimiento general cualquiera, exceptuándose el primero de ellos sólo cuando no existieran más colindantes que el solicitante que aporta el terreno... La sola interpretación de éste epígrafe ya arroja serias dudas en cuanto a los casos en los que sí sería necesario continuar con la serie Orden/deslinde/amojonamiento, o interrumpirla. Tampoco es clara la interrelación entre el procedimiento de deslinde y el procedimiento expropiatorio, y sus posibles equivalencias, duplicidades o lagunas administrativas.

Esto ocasiona importantes dudas de interpretación procedimental dado que el Reglamento (como la Ley estatal que desarrolla) no articula finalmente un modelo -para el caso específico de obras públicas- distinto del caso de las ordenaciones de territorio. A ello añadiremos que puede entenderse que -en principio- una vez instado el inicio del expediente por la Administración de Carreteras, todo el resto del trayecto y sus vicisitudes recaen sobre la Junta de Extremadura... y es ahora cuando introducimos el punto de vista contrario, como elemento para el debate: desde otra posición distinta a la expuesta, la Ley estatal 33/2003 de Patrimonio de las Administraciones Públicas establece en su artículo 71 el régimen de las mutaciones demaniales (figura que entendemos como realmente válida

de aplicación), que si bien sólo pudieran hacerse en un principio sin abandonar la Administración General del Estado, posteriormente se abre la puerta a que, citando textualmente, *“reglamentariamente se puedan afectar a otras Administraciones Públicas para destinarlos a un determinado uso o servicio público de su competencia”*.

Ante esta perspectiva, el art. 73 del RD 1373/2009 por el que se aprueba el Reglamento de desarrollo estatal de la Ley estatal establece tal posibilidad para las comunidades autónomas siempre y cuando éstas tengan en su legislación la garantía de recorrer el camino de mutación demanial en sentido contrario, esto es, a favor de la Administración General del Estado AGE.

Afortunadamente, este extremo se cumple en el caso de Extremadura, de forma expresa en el art. 52 (Mutación demanial externa) de la Ley 2/2008 (de 16 de Junio), de Patrimonio, de la Comunidad Autónoma de Extremadura, pues sin este requisito no sería posible hacer mutaciones demaniales de terrenos que siendo vías pecuarias pasaran a ser carreteras tras la correspondiente compensación de superficies e itinerarios. Pero sólo desde su entrada en vigor, en Septiembre de 2008.

En todo caso, el procedimiento de la Ley estatal recae de forma clara en la Dirección General de Patrimonio del Estado, y no en ninguna Consejería, si bien ésta debería conocer y formar parte del mismo.

Por tanto, y para intentar arrojar finalmente luz sobre el asunto, se puede concluir que:

- a) El reglamento autonómico de vías pecuarias hace recaer en la Consejería de Agricultura, a instancias de la Admón. de Carreteras, todo el peso de la tramitación del expediente de modificación de una vía pecuaria para construir obras públicas, al final del cual se dicta Orden que equivale a la primera etapa, de *Clasificación*.
- b) Por el contrario, la estatal Ley de Patrimonio de las Administraciones Públicas, vigente desde el 4 de Febrero de 2004, indica que el procedimiento de mutación demanial es el correcto para estos casos, que debe tramitarse por la Dirección General de Patrimonio del Estado y que **SÓLO PODRÁ HACERSE EN EL CASO DE QUE LA NORMATIVA AUTONÓMICA PERMITA RECORRER EL MISMO CAMINO DE FORMA BIDIRECCIONAL, A FAVOR DE LA A.G.E.** Anteriormente a esta fecha, el Decreto 1022/1964 por el que se aprueba el Texto Articulado de la Ley de Patrimonio del Estado, nada decía, lógicamente, al respecto, al igual que el Decreto 3588/1964 que la desarrollaba reglamentariamente.
- c) Afortunadamente, la Ley autonómica de Patrimonio de Extremadura permite recorrer de forma bidireccional este camino (art. 52) de mutación demanial, pero sólo desde su entrada en vigor en Septiembre de 2008, dos meses después de su publicación en DOE. La anterior Ley autonómica, Ley 2/1992, y su Reglamento regulador (Decreto 180/2000), nada decían al respecto.

Y, por último, después de esta complicada y enmarañada exposición, la pregunta es: ¿cómo se ha tramitado entonces la modificación de trazado de vías pecuarias por afección por obras públicas de carreteras del Estado, y la incorporación de los nuevos terrenos aportados para su restitución?

Pues bien, no puede decirse que el problema no haya sido resuelto, sino todo lo contrario, y de forma satisfactoria, porque los nuevos corredores están ahí, al servicio de los usuarios directos, compartidos y complementarios. Los terrenos han sido expropiados por el Estado para ese fin de restitución (si bien no se ha utilizado el término “beneficiario” en los procedimientos), y se han formalizado las correspondientes actas de ocupación y tramitado los expedientes individuales de expropiación, justiprecio, jurado, etc... según el caso. Sin embargo, en el lapso de tiempo entre Septiembre de 2008 (fecha en la que la Ley autonómica ratifica la bidireccionalidad del procedimiento de mutación demanial, requisito que es imprescindible para resolver satisfactoriamente este asunto), estando ya finalizados y en servicio la mayoría de los tramos de autovías antes indicados, no se han formalizado ni perfeccionado los correspondientes expedientes siguiendo la vía del Reglamento Autonómico, ni se ha instado a la Consejería a que inicie sus propios expedientes de modificación de trazado. Para tranquilizar al lector, haremos constar aquí que en la actualidad ya se ha iniciado tal tarea, que comienza con un inventario exhaustivo de todos los elementos afectados como paso previo a la subsiguiente tramitación, eso sí, siguiendo el camino que entendemos adecuado, indicado por la Ley de Patrimonio 33/2003, a través de la Dirección General de Patrimonio del Estado.

De forma añadida indicaremos que en los procedimientos expropiatorios realizados hasta la fecha no se ha procedido a la inscripción de los mismos en el Registro de la Propiedad, con las consecuencias que de ello se deriven.

En dicho proceso habrá que solventar un aspecto clave, como es la definición del régimen de reparto de titularidades de forma específica: no hay que olvidar, como ejemplo significativo, que la restitución que incluyera construcción de estructuras de hormigón armado supondría un importante lastre para la

Administración Autonómica, que entendemos generaría unos gastos de conservación que no debe soportar, de igual forma que existen determinados tramos de la antes citada N-110 en los que están ancestralmente superpuestas dicha carretera y la vía pecuaria, por lo que habrá que estudiar, identificar, convenir y formalizar los correspondientes acuerdos que posteriormente deriven en las actas de mutación demanial que los perfeccionen.

5.- USOS COMPATIBLES Y COMPLEMENTARIOS. COORDINACIÓN.

Llegados a este punto haremos hincapié en otro de los problemas no poco importantes en esta convivencia que venimos describiendo, como es la necesidad -a nuestro juicio- de que en el Reglamento Autonómico se articule un mayor espectro de usos compatibles y complementarios, que sea superior a los pocos que se describen en la actualidad en los art. 42 y 43, y en especial habilitar específicamente la compatibilidad con los usos que permitan y garanticen la accesibilidad a predios colindantes a través de las vías pecuarias restituidas por obras públicas, permitiendo así un uso de camino de acceso hasta ahora reglamentariamente no regulado. Esto implicaría asimismo la necesidad de implantar casos canadienses y otros dispositivos, así como establecer pavimentaciones acordes con dicha compatibilidad de usos. Esta problemática ya se da, de por sí, en la fase de construcción de las obras que generan los desvíos de trazado, siendo deseable, desde nuestro punto de vista, una modificación en este sentido.

Fdo.: José Ignacio Sellers Bermejo

(13:00 – 13:15) **La Iniciativa Mundial por un Pastoralismo Sostenible (IMPS) y la importancia económica, social y ambiental de los pastores a nivel global**

Autores: Pablo Manzano, Norah Ng'eny y Jonathan Davies

Ponente: Pablo Manzano

Institución: WISP, IUCN-ESARO

RESUMEN

El pastoreo móvil, representado en España por la trashumancia, es el uso del territorio más extendido del planeta, ocupando aproximadamente un tercio de las tierras emergidas e implicando en su gestión a entre 100 y 200 millones de personas. Existe una tendencia gubernamental generalizada por todo el planeta para sedentarizar a los pastoralistas, motivada por la estigmatización y la escasa comprensión sufridas por estos grupos de población. Sin embargo, el pastoreo es una actividad altamente sostenible desde un punto de vista ambiental, económico y social a nivel global, y se puede definir como el sistema óptimo de producción en las tierras marginales del planeta. La IMPS trabaja desde hace un lustro para que se reconozcan tales virtudes y para que los pastoralistas sean conscientes de ellas y puedan defender sus derechos.

PALABRAS CLAVE

Estigmatización, reconocimiento, sostenibilidad, resiliencia.

INTRODUCCIÓN

La trashumancia en nuestro país es la versión que ha perdurado hasta la actualidad de uno de los muchos sistemas de gestión móvil del ganado que existen en el mundo. El pastoreo itinerante o móvil es el uso del suelo que ocupa una mayor proporción de las tierras emergidas, estimándose que cubre un tercio de las mismas (Grigg 1974, Asner et al. 2004). Ocupa principalmente las tierras marginales, como zonas áridas y montañosas, dado que representa la actividad más eficiente en zonas de productividad cambiante y escasos recursos. Aparte de su importancia como uso de la tierra, también existe un alto número de personas dedicadas a esta actividad. Se estima que entre 100 y 200 millones de personas se dedican al pastoreo en el mundo (FAO 2003).

La complejidad de saber cuántos pastoralistas, entendidos no sólo como los pastores, sino también sus familias y los que comparten el modo de vida aunque se dediquen a otras actividades, reside en la definición del término. Aparte de las definiciones culturales, muchas veces paradójicas por implicar incluso a población urbana, existen definiciones económicas, como la de Swift (1988), donde al menos la mitad de los ingresos de los hogares provienen del pastoreo, o la utilizada en Marruecos (Benlekhal 2004), donde los sistemas pastoriles se definen como aquéllos donde el pasto proporciona al menos la mitad del tiempo de alimentación del ganado. Esta indefinición, y la falta de comprensión de los sistemas pastorales, provoca una estigmatización de los mismos con graves consecuencias ambientales, a las que se añaden otras sociales y económicas.

POLÍTICAS ERRÓNEAS: SEDENTARIZACIÓN Y ESTIGMATIZACIÓN

Numerosos países han llevado a cabo desde hace muchos años políticas de sedentarización respecto a sus comunidades pastoriles. A menudo, las comunidades pastoriles están marginadas social y políticamente y son sometidas a estrategias de desarrollo encaminadas a debilitarlas. Dichas políticas y estrategias han tenido como consecuencia un incremento de la degradación ambiental, una reducción del potencial económico y sistemas culturalmente y socialmente dañados (Niamir-Fuller 1999).

¿Qué argumentos se usan para estigmatizar las prácticas pastoriles? Por un lado, se considera que son prácticas ambientalmente insostenibles, consideración condicionada por el estereotipo de que los terrenos pastoriles comunales están en general desregulados y padecen la "tragedia de los comunes" que conduce a la degradación del suelo (Hardin 1968) está sumamente extendido, ignorando de ese modo el papel de las instituciones reguladoras tradicionales. Por desgracia, estas mismas instituciones son a menudo ninguneadas, debilitadas o incluso exterminadas, y una vez desaparecidas se culpa a la mala gestión pastorilista de los procesos de degradación. Existe también una condicionante sociopolítica, pues muchos gobiernos consideran que la movilidad pastoril es una práctica que en sí es anárquica y que es practicada por población ingobernable y aún no asentada. Por último, la

componente económica considera que la propiedad comunal del ganado o la acumulación de activos a través de las cabezas de ganado y el rechazo a la monetarización son prácticas irracionales que imposibilitan participar en una economía de mercado. Como resultado, las políticas ofrecen como alternativa, incluso forzosa, la privatización de la tierra, el asentamiento y sedentarización de la población pastoralista y la intensificación de la producción ganadera, con consecuencias negativas para los entornos pastoriles (Niamir-Fuller 2009).

SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL DE LAS PRÁCTICAS PASTORILES

La mala prensa del pastoreo contrasta con su alta sostenibilidad en los ambientes donde se practica, hasta tal punto que a menudo es indispensable para una eficaz gestión de la tierra (Savory 1999, Voisin 1959). Las críticas a la baja eficiencia del pastoreo y la defensa de la intensificación tienen poco fundamento a la luz del conocimiento existente, pues los sistemas dominados por herbívoros pueden aumentar su productividad primaria si los patrones de los herbívoros salvajes son replicados por el pastoreo (Frank & McNaughton 1993). De esta manera, la eficiencia lograda por los sistemas extensivos en las tierras marginales sin causar degradación del suelo ni consecuencias ambientales negativas no puede ser igualada mediante intensificación. La lógica subyacente es que, en lugares con condiciones extremas en términos de incertidumbre climática y con baja fertilidad, la movilidad proporciona una adaptación óptima (Behnke et al 1993, Little 1996).

Un ejemplo de la sostenibilidad del pastoreo en ecosistemas cambiantes es el Sahel africano. Situado entre el desierto del Sáhara y las sabanas tropicales africanas, en el límite del cinturón de precipitaciones, la vegetación en esta zona está fuertemente condicionada por las precipitaciones, que son altamente variables incluso entre décadas (Mortimore 2009). Desde hace décadas se ha culpado a los usos del suelo de los tan cacareados procesos de desertificación; sin embargo, desde los años 80 se observa un proceso de reverdecimiento del Sahel (Herrmann et al 2005) atribuible enteramente a cambios en la precipitación. Ante tal situación resulta absurdo promover políticas estimuladoras de la agricultura en estas zonas, pero el pastoreo móvil es fácilmente adaptable a los cambios. Los procesos de degradación, sin embargo, están mucho más ligados a la sedentarización y a proveer de puntos estables de agua al ganado (Pickup et al 1999, Kawamura et al 2005). Por esa razón y en contra de la opinión popularmente extendida, están más presentes en Australia que en África o en Asia (Mortimore 2009).

El pastoreo también juega un papel importante a la hora de conservar la biodiversidad (Fratkin y Mearns 2003). Esos mismos ecosistemas que están esculpidos por la acción de la herbivoría dependen de la misma para su conservación. La disminución del pastoreo o la desaparición de la movilidad de los herbívoros tiene como consecuencias directas una caída de la biodiversidad y una pérdida de resiliencia del ecosistema (Bonkougou 2003).

VALOR ECONÓMICO DEL PASTOREO

El mayor activo económico del pastoreo móvil reside en ser la forma de producción más eficiente de las tierras marginales. Además de la resiliencia ecológica, proporciona un medio de vida capaz de sobreponerse a la variabilidad climática extrema y a desafíos de la magnitud del cambio climático.

Sin embargo, el aporte del pastoreo a las economías locales es a menudo infravalorado. Las consideraciones económicas se suelen restringir al valor monetario directo, ignorando las transacciones no monetarias y, por supuesto, los valores indirectos (Davies & Hatfield 2007). A menudo esta metodología ignora completamente sectores enteros de la economía pastoril. Un buen ejemplo es el valor de las transacciones en base a productos lácteos, que por su carácter perecedero no suelen salir de las comunidades pastoriles, habitualmente mal dotadas de infraestructuras. Las inversiones estatales y de las agencias de desarrollo van encaminadas a comercializar los productos cárnicos, más fácilmente exportables. Sin embargo, se ha podido comprobar que los sistemas tradicionales de producción integrada son 2,5 veces más eficientes en el uso de los recursos (Western & Finch 1986).

Demasiado a menudo, las estrategias de desarrollo de las comunidades pastoriles ignoran los ejemplos exitosos de comercialización de sus productos. Éstos tienen un valor añadido por poseer determinadas características propias de la producción local y de las variedades ganaderas locales a las que es posible extraer un rendimiento económico extra (LPP et al. 2010). La conjunción con el ecoturismo puede ser aún más exitosa, como se viene comprobando en Suiza en las últimas décadas (IMPS 2008).

Es también conveniente recordar que la degradación del suelo puede tener un potente aspecto económico, y también en casos de biomasa vegetal. Ciertas especies de plantas no palatables pueden incrementar su biomasa de forma dramática cuando se disminuye el pastoreo o se suprime temporalmente. El territorio resulta inutilizable para el pastoreo en pocos años, con la consiguiente pérdida de oportunidad y el descalabro económico. El efecto en la economía local de las zonas afectadas puede ser dramático, como ha pasado en Simbol, Kenia (Bates & Conant 1980) o en Kazajistán (PNUD GEF 2008).

Los valores indirectos son sistemáticamente ignorados, pero forman una parte importante del valor económico del pastoreo móvil (Davies & Hatfield 2007). En las economías desarrolladas, además, donde los valores directos suelen tener un impacto mínimo en el monto global de la economía, los valores indirectos suponen el factor de mayor importancia (Casas Nogales y Manzano Baena 2007). Un buen ejemplo son las emisiones de CO₂ evitadas por las prácticas pastoriles (Casas Nogales y Manzano Baena 2010), emisiones que a día de hoy ni son compensadas por la industria intensiva ni entran en el mercado de emisiones de carbono.

EL PASTOREO COMO ACTIVO SOCIAL

Los beneficios ambientales y económicos del pastoreo dependen en gran medida de la existencia de estructuras sociales que sostengan a todo lo que lo rodea. Al mismo tiempo y recíprocamente, la sociedad pastoralista descansa sobre instituciones sociales añejas y sobre valores culturales y sociales que sólo pueden mantenerse si la actividad pastoril está presente.

Las instituciones tradicionales gestionan los recursos de las áreas pastoralistas, procurando una gestión sostenible que no agote los recursos naturales. A la vez, dichas instituciones a menudo proveen a los pastores de protección social y son, por lo tanto, fundamentales para gestionar los riesgos (McGahey et al 2008). Se orientan en base a mecanismos que abarcan desde leyes formales hasta normas de comportamiento, pero su base siempre es promover la cooperación y conseguir objetivos a favor del bien común (Harris et al. 1995). En general estas instituciones son ignoradas por los Estados y su capacidad para regular y obtener resultados respecto a la conservación de los recursos depende de la presencia en ellas de personas con autoridad suficiente como para ejecutar sus decisiones. Es por ello que uno de los objetivos de la IMPS es dar a conocer ejemplos positivos de engarce de instituciones tradicionales en el marco legislativo local de diferentes áreas.

Por otra parte, tanto en países en vías de desarrollo como en países desarrollados se observa la protección adicional contra la aculturación que proporcionan las actividades tradicionales. Dada la adecuación del pastoreo a tierras marginales como son las zonas montañosas, especialmente ricas en diversidad cultural, dicha protección es un activo importante a la hora de cuidar las sociedades pastoriles. En la actualidad, los procesos de sedentarización observados provocan aculturación y empobrecimiento (Niamir-Fuller 1999), además de la emigración masiva a las ciudades por la pérdida de oportunidades en las zonas rurales y las dramáticas situaciones sociales que dicha emigración propicia.

EL PAPEL DE LA IMPS

La IMPS es una iniciativa nacida en 2005 como un proyecto del Fondo para el Medio Ambiente Mundial, implementado por el PNUD y ejecutado por la UICN como un proyecto de promoción y creación de capacidades que promueve el empoderamiento de los pastores para la gestión sostenible de los recursos de las tierras secas y procura un mayor reconocimiento de la importancia del desarrollo pastoril sostenible tanto para la reducción de la pobreza como para la prevención de la degradación. La IMPS ha sido desarrollada bajo la premisa de que el pastoralismo nómada es indispensable para la gestión sostenible de las tierras secas, pero su función en la prevención de la degradación del suelo se ve minada por las limitaciones en las políticas. La IMPS también es una red mundial que cuenta con más de 2000 miembros, diseñada para dotar a los pastores del conocimiento necesario para gestionar los recursos de las tierras secas y demostrar que su sistema de producción y uso de la tierra constituye una forma eficaz y eficiente para aprovechar los recursos naturales de las tierras secas alrededor del mundo. La iniciativa ha evolucionado hacia un enfoque programático a largo plazo coordinado con diferentes instituciones de colectivos de pastores, de organismos de investigación, de ONGs de desarrollo trabajando con comunidades pastoralistas, con donantes y con miembros gubernamentales.

La IMPS ha sido, entre otros, por el Fondo para el Medio Ambiente Mundial (FMAM), el Fondo Internacional de Desarrollo Agrícola (IFAD), la Organización para la Agricultura y la Alimentación (FAO), la Fundación Rockefeller, la Fundación Ford y Oxfam GB, y es ejecutada por la UICN (Unión

Internacional para la Conservación de la Naturaleza). La IMPS funciona a través de asociaciones de colaboración a nivel mundial, regional y nacional para promover conocimientos que conduzcan a la implementación de políticas, mecanismos legales y sistemas de apoyo para el desarrollo pastoril sostenible. La IMPS proporciona los argumentos sociales, económicos y medioambientales tendientes a mejorar la percepción del pastoralismo como un sistema de gestión de recursos que es realista y a la vez sostenible.

Para mayor información visite el sitio web www.iucn.org/es/wisp

BIBLIOGRAFÍA

- 1) ASNER, G.P.; ELMORE, A.J.; OLANDER, L.P.; MARTIN, R.E. & HARRIS, A.T.; 2004. Grazing systems, ecosystem responses, and global change. *Annu. Rev. Environ. Resour.* 29, 261-299.
- 2) BATES, D. & CONANT, F.; 1980. Livestock and Livelihood: A Handbook for the 1980s. En: *The Future of Pastoral People: Proceedings of a Conference Held in Nairobi, August 4-8*. Nairobi: Institute of Development Studies, 1980, 89-101.
- 3) BEHNKE, R.H.; SCOONES, I. & KERVEN, C.; 1993. *Range Ecology at Disequilibrium: New Models of Natural Variability and Pastoral Adaptation in African Savannas*. ODI, London.
- 4) BENLEKHAL, A. ; 2004. Les filières d'élevage. Diagnostic et analyse de la situation actuelle. *Projet FAO/TCP/MOR/2801*. Appui à l'identification d'une stratégie de développement des petites et moyennes exploitations agricoles.
- 5) BONKOUNGOU, E.G. 2003. Biodiversity in Drylands: Challenges and Opportunities for Conservation and Sustainable Use. The Global Drylands Partnership, IUCN, <http://www.undp.org/biodiversity/biodiversitycd/Biodiversity-in-the-Drylands-Challenge-Paper.pdf>
- 6) CASAS NOGALES, R. y MANZANO BAENA, P.; 2007. Valoración económica del pastoralismo en España. IMPS-IUCN, Nairobi. 40 p. http://data.iucn.org/wisp/documents_english/TEV/Spain%20WISP%20-%20definitivo.pdf
- 7) CASAS NOGALES, R. y MANZANO BAENA, P.; 2010. Hagamos bien las cuentas. Eficiencia y servicios de la trashumancia en la Cañada Real Conquense. II Congreso Nacional de Vías Pecuarias, Cáceres.
- 8) DAVIES, J. & HATFIELD, R.; 2007. The economics of mobile pastoralism: a global summary. *Nomadic Peoples* 11(1), 91-116.
- 9) FAO, 2001. Pastoralism in the New Millennium. *Animal Production and Health Paper No. 150*, UN Food and Agriculture Organization, Rome.
- 10) FRANK, D. A. & MCNAUGHTON, S. J.; 1993. Evidence for the promotion of aboveground grassland production by native large herbivores in Yellowstone National Park. *Oecologia* 96(2), 157-161
- 11) FRATKIN, E. & MEARNES, R.; 2003. Sustainability and pastoral livelihoods: lessons from East African Maasai and Mongolia. *Human Organization* 62(2), 112-122.
- 18) GRIGG, D.B.; 1974. Pastoral nomadism. En: GRIGG, D.B. *The agricultural systems of the world. An evolutionary approach*. Cambridge University Press, Cambridge, pp. 112-122.
- 19) HARDIN, G.; 1968. The tragedy of the commons. *Science* 162(3859), 1243-1248.
- 20) HARRISS, J.; HUNTER, J. & LEWIS, C.M.; 1995. Development and Significance of NIE. In *The New Institutional Economics and Third World Development*, ed. J Harriss, J Hunter, CM Lewis, pp. 1-13. Routledge, Baltimore.
- 21) IMPS; 2008. Políticas que favorecen los entornos pastoriles. Una revisión de los impactos positivos de las políticas de seis países sobre los entornos pastoriles. IUCN, Nairobi, 30 p.
- 22) KAWAMURA, K.; AKIYAMA, T; YOKOTA, H; TSUTSUMI, M; YASUDA, T; WATANABE, O. & WANG, S.; 2005. Quantifying grazing intensities using geographic information systems and satellite remote sensing in the Xilingol steppe region, Inner Mongolia, China. *Agric. Ecosyst. Environ.* 107(1), 83 – 93.
- 23) LITTLE, P. D.; 1996. Pastoralism, biodiversity and the shaping of savanna landscapes in east Africa. *Africa* 66(1), 37-51.
- 24) LPP; LIFE NETWORK; IUCN & FAO; 2010. Adding value to livestock diversity – Marketing to promote local breeds and improve livelihoods. *Animal Production and Health Paper. No. 168*. FAO, Rome.
- 25) MCGAHEY, D.; DAVIES, J. & BARROW, E.; 2008. Pastoralism as conservation in the Horn of Africa: effective policies for conservation outcomes in the drylands of Eastern Africa. *Ann Arid Zone* 46(3/4), 353-377.
- 26) MORTIMORE, M. ; 2009, with contributions from S. Anderson, L. Cotula, J. Davies, K. Faccar, C. Hesse, J. Morton, W. Nyangena, J. Skinner, and C. Wolfangel. *Dryland Opportunities: A new paradigm for people, ecosystems and development*, IUCN, Gland, Switzerland; IIED, London, UK and UNDP/DDC, Nairobi, Kenya. 96 p.
- 27) NIAMIR-FULLER, M. (ed.) 1999. *Managing Mobility: The Legitimization of Transhumance*. ITDG/FAO, London.
- 28) PICKUP, G.; BASTIN, G.N.; CHEWINGS, V.H.; 1999. Identifying trends in land degradation in non-equilibrium rangelands. *J. Appl. Ecol.* 35, 365-377.

- 29) PNUD GEF; 2008. Kazakhstan Community Based Adaptation Country Programme Strategy 2008. PNUD GEF, Almaty.
- 30) SAVORY, A.; 1999. Holistic Management: A New Framework for Decision Making. Island Press: Washington, D.C.
- 31) SWIFT, J.; 1988. Les Grands Themes du Development Pastoral et le cas de Quelques Pays Africains. FAO/ESH Working Papers on Pastoral and Agro-pastoral Societies. FAO, Rome.
- 32) VOISIN, A. 1959. Grassland Productivity. Island Press California.
- 33) WESTERN, D. & FINCH, V.; 1986. Cattle and pastoralism: survival and production in arid lands. Human Ecol., 14(1), 77-94.

(13:15 – 13:30) **Usos actuales de las vías pecuarias. Un ejemplo real, trashumancia de Guijo de Santa Bárbara**

Autor/Ponente: Emilio Jiménez Díaz

Institución: Concejal de Guijo de Santa Bárbara

“No tenemos noticia de cuándo se fundó el lugar, pues hay tradición de haberse fundado por pastores que venían con ganado a esta sierra” (Tomás López)

Guijo de Sta. Bárbara es una pequeña localidad del norte de Cáceres que fue fundada por pastores trashumantes para el aprovechamiento de sus pastos durante el verano. El municipio se encuentra en enclavado en la zona centro de la Comarca de la Vera, alejado de los dos pasos principales que históricamente presenta el Macizo Central de Gredos y por los que discurren dos grandes Vías pecuarias, la Cañada Real del Puerto del Pico o Cañada Real de la Merinas y el Cordel del Valle, existe otra vía perpendicular a estas que es la Vereda del Rey y numerosas veredas y coladas que interconectan los diferentes municipios y la zona del Campo Arañuelo.

Esta tradición trashumante perdura hoy, siendo el pueblo de la Comarca de la Vera con mayor cabaña ganadera trashumante de ganado vacuno. Pese a su permanencia en el tiempo, no se encuentra libre de problemas, los principales provenientes de la delimitación o existencia de vías pecuarias. El principal problema es la desaparición de la vía pecuaria por ocupación de cultivos, en otros casos, se producen cerramientos, graveras, escombreras, etc., que han usurpado las vías pecuarias y han propiciado que estas veredas no aparezcan clasificadas en la red de vías pecuarias de Extremadura, o que en muchos lugares se reducen a menos de un metro de anchura o a pasos intransitables por el ganado.

En el pasado deberían existir gran cantidad de alternativas para transitar de la Comarca hacia el Sur, pero debido principalmente a la creación de la zona regable entorno al río Tiétar, quedaron incomunicados oficialmente hacia el sur, en la actualidad son muy pocos las veredas abiertas o utilizables, y en muchas ocasiones, se realizan trashumancias de una forma casi clandestina, sobre todo durante el invierno que hay que buscar obligatoriamente los puentes para pasar el río Tiétar.

Desde hace 4 años el Ayuntamiento de Guijo de Santa Bárbara realizan una serie de actos para difundir esta tradición y dotarla del reconocimiento y respeto que se merece.

Es importante mencionar que las vías pecuarias de La Vera no son utilizadas exclusivamente por ganaderías de Guijo, pues los pueblos vecinos también presenta importantes ganaderías trashumantes que en muchos casos comparten recorridos hasta los pastos de primavera. Además, en los últimos años el uso de las vías pecuarias ha empezado a tener un gran auge, en la comarca de La Vera no ha sido una excepción. El aumento del turismo y aficionados para disfrutar de la naturaleza mediante de diferentes actividades y poder hacerlo a través de terrenos públicos ha sido notable, etc. no en vano estas vías pecuarias pasan por diversas áreas protegidas de gran valor por su biodiversidad y paisaje.

Resulta destacable el uso que realizan de estas vías las empresas turísticas y particulares a través de rutas a caballo, en el centro de la Comarca se celebra la famosa ruta del Ruta del Emperador (VIII edición ecuestre y XI edición senderista), que une Jarandilla de la Vera y el Monasterio de Yuste, esta ruta es seguida por multitud de jinetes y personas que se congregan en Jarandilla o realizan la vuelta, en muchos casos a través de vías pecuarias.

(13:30 – 14:00) **Serie documental de diez episodios “Huellas trashumantes, trashumancia en España”**

Autor/Ponente: Domingo Moreno Cebolla.

Institución: Producciones Cinematográficas

www.domingomoreno.com

Resumen:

Al ritmo de los rebaños, que aún huellan la nieve o el polvo de las cañadas, nos adentramos en estas rutas y en las vidas que las pueblan, en un diálogo constante con la naturaleza que rodea esta actividad ancestral.

La serie documental *Huellas trashumantes, trashumancia en España* plantea un viaje de ida y vuelta, por diez itinerarios distintos, conviviendo con pastores que trashuman con distintas cabañas ganaderas: vacuno, ovino, de lidia, caprino y caballar. Una forma de acercarnos a la compleja realidad de los hombres y mujeres trashumantes, y recorrer las cañadas, veredas y cordeles, la Red de Vías Pecuarias que tamiza toda la Península conectando espacios naturales de una gran diversidad biológica.

Los documentales muestran el presente de uno de los fenómenos naturales, económicos y culturales más importantes y significativos de la Historia de España.

La trashumancia es el movimiento de los ganados entre zonas geográficas alejadas, en busca de un aprovechamiento racional de los pastos. Estos desplazamientos se realizan con carácter estacional, desde zonas frías, donde se pasan los veranos, a regiones más templadas para invernar. El pastoreo trashumante es un ejemplo de práctica ganadera sostenible, fuertemente vinculada al territorio.

La serie *Huellas trashumantes, trashumancia en España* es una coproducción de Domingo Moreno P.C. y Televisión Española. Multicanal, a través de las emisiones en Canal Odisea, participa en los cuatro primeros episodios de la serie.

Los documentales cuentan con la colaboración de la Fundación Biodiversidad. Su ayuda ha resultado esencial para llevar a buen término las diez travesías que presentamos, y abre nuevas vías de comunicación y sensibilización públicas sobre la importancia de la ganadería extensiva y la trashumancia.

EL ESPACIO TRASHUMANTE. Al encuentro de la huellas imborrables de la trashumancia

La trashumancia es un sistema ganadero extensivo, perfectamente integrado en el medio natural. Da lugar a un espacio formado por cañadas, veredas y cordeles, que con las serranías del norte, las llanadas y dehesas del sur, conforman paisajes rurales de un gran valor ecológico.

Las vías pecuarias en España son un bien de dominio público. Estos caminos ganaderos tradicionales se estructuran en un intrincado sistema que llegó a alcanzar la cifra de 125.000 kilómetros de longitud, aproximadamente 425.000 hectáreas de extensión (4.250 km²), es decir, el 1% del territorio del Estado Español. Son rutas migratorias que actúan como verdaderos corredores ecológicos, favoreciendo la biodiversidad de flora y fauna, la distribución geográfica y el intercambio genético de las especies silvestres.

De la supervivencia del pastoreo tradicional y la trashumancia depende la conservación de gran parte de los espacios naturales de montaña y de dehesa de España.

Los pastores, además, preservan la sorprendente diversidad genética de los rebaños que trashuman, compuestos, en su mayoría, por razas autóctonas. De la salvaguarda de las buenas prácticas ganaderas, que coexisten en armonía con el medio natural, depende, en gran medida, el mantenimiento de unos ecosistemas únicos en Europa.

LOS PASTORES TRASHUMANTES. “Todos somos nietos o biznietos de pastores”

Los pastores y su mundo, son los verdaderos protagonistas de la serie *Huellas trashumantes, trashumancia en España*. Sus testimonios estructuran, en muchos casos, el relato documental.

A través de sus palabras descubrimos la herencia recibida de sus antepasados (todos son hijos o nietos de pastores), y las dificultades con las que se enfrentan hoy día para permanecer en la actividad. Su memoria prodigiosa revela un conocimiento profundo del territorio, por el que se mueven al ritmo de las estaciones.

Los pastores, con gran celo profesional, siempre están pendientes de los animales, y conocen a la perfección a cada uno de ellos. La dedicación al ganado es exclusiva. La existencia de toda la familia está consagrada al mantenimiento del rebaño.

Hoy en día, el pastoreo y la trashumancia siguen fomentando el desarrollo social y económico de muchos pueblos de montaña. En el pasado, han modelado los paisajes que conocemos y dieron lugar a un modo de vida cíclico, muy ligado al mundo rural.

Los trashumantes no son meros conductores de ganado, durante siglos han sido uno de los pocos colectivos que viajaba a lo largo de la Península. Aún hoy, son portadores de tradiciones y cultura entre el norte y el sur, en un intercambio de ida y vuelta.

10 EPISODIOS:

1. LA CAÑADA DE LOS RONCALESES

Los hermanos Sanz pertenecen a una saga familiar de pastores de la Montaña Navarra que desde siempre ha practicado la trashumancia. Siguen la Cañada Real de los Roncaleses, la vía pecuaria que une los pastos de los puertos del Valle del Roncal, en el Pirineo Navarro, con las Bardenas Reales y la comarca aragonesa de Las Cinco Villas. Son pastores reconocidos por mantener un rebaño de ovejas de gran pureza, pertenecientes a la raza autóctona Rasa Navarra. Auténticos testigos de cómo ha ido evolucionando el pastoreo extensivo en los últimos 60 años.

2. EL CORDEL DE LAS AVILEÑAS. DE EXTREMADURA A GREDOS

La ganadera Elena García, está marcada desde niña por la trashumancia y el manejo de los animales. Pese a que estudió Bellas Artes, y vivió en la ciudad, regresó a su pueblo de la montaña de Ávila, para revivir el pastoreo tradicional. Pese a los problemas económicos y sociales con que se encuentra a cada paso, conduce 200 vacas de raza Avileña Negra Ibérica por un tramo de la Cañada Real de la Plata, y por cordeles que unen las dehesas de Trujillo con las montañas de Gredos. Va acompañada por dos vaqueros, buenos conocedores de la cañada y del manejo del ganado. Las vacas Avileñas son animales de una gran rusticidad, acostumbrados a los traslados y a los diferentes pastos, de dehesa y de montaña.

3. TRASHUMANTES DE GUADALAVIAR. POR LA CAÑADA CONQUENSE

Asistimos a una de las últimas trashumancias de largo recorrido que se mantienen en España. La practican varias familias procedentes de Guadalaviar, en la Sierra de Albarracín (Teruel), localidad marcada social y económicamente por la trashumancia.

Se trasladan uniendo sus rebaños, sumando más de 5.000 ovejas. Comparten el manejo durante la dura travesía a pie, de unas 25 jornadas, por la Cañada Conquense, hasta alcanzar las dehesas andaluzas de Jaén. Los Serranos nos descubren, además de un rico patrimonio etnológico y cultural, los valiosos paisajes y ecosistemas que atraviesan las grandes vías pecuarias en la Península. Son un ejemplo, pese a las dificultades que tienen que sortear en la actualidad, de cómo la trashumancia puede ser el motor de desarrollo de muchos pueblos de montaña, además de mantener los paisajes de dehesa en el sur.

4. CABALLOS TRASHUMANTES DE LOS PIRINEOS. LA VALL FOSCA

El ganado caballar ha participado siempre en la trashumancia de largo recorrido como medio de apoyo. Pero en algunas zonas de montaña se viene practicando, desde antiguo, el traslado de caballos entre los valles y los puertos. Joseph Banlles, Pepito para los amigos, es reconocido por los habitantes de la Vall Fosca, en el Pirineo de Lleida, por su dedicación a la cría de caballos hispanobretones.

Es un hombre incansable que practica la trashumancia a pie, con 200 yeguas y sus potros. Se trata de un recorrido circular desde La Vall Fosca a Port Filia, en el Pallars Jussà, sin salir de la provincia de Lleida. A lo largo de la ruta observamos la dificultad del manejo de los caballos en los traslados, pese a la buena ayuda de los familiares y amigos del ganadero.

5. LA VEREDA DE LAS RESES BRAVAS. DE SIERRA MORENA A LA SIERRA DE ALBARRACÍN

Descubrimos las travesías de primavera y otoño de una manada de más de 600 reses de lidia, conducidas por cinco vaqueros, una trashumancia única en el Mundo. Singular por el difícil manejo y la agresividad de los astados. Los vaqueros son magníficos caballistas, nunca pueden alejarse de la manada y tienen que ser autosuficientes durante la ruta. Los vemos abandonar las dehesas y olivares de Andalucía, surcar los campos de trigo de La Mancha y enfilar los pinares de la Serranía de Cuenca. Cruzarán carreteras, puentes y ríos, a lo largo de unas 25 jornadas, hasta alcanzar los pastos de la Sierra de Albarracín (Teruel). Con la llegada del otoño, abandonan los puertos nevados, y desandan la vereda que les conduce a las cálidas dehesas del Sur.

6. TRASHUMANCIA AL MEDITERRÁNEO. POR LA RUTA DEL LLOSAR

Lionel Martorell trashuma, con un rebaño de ovejas de raza Cartera. Sigue la Ruta del Llosar, una de las cañadas del Mediterráneo, que une las serranías turolenses de Gúdar y Maestrazgo con el norte de la provincia de Castellón y el sur de Tarragona. La vía pecuaria discurre entre muros de piedra seca, avanza entre antiguas masías, salvando el barranco de Salvatories y la Rambla de Cervera, para alcanzar los pastos arrendados en el Delta del Ebro.

Pilar Gargallo, es la compañera infatigable de Lionel, también es ganadera trashumante. Se conocieron en el pueblo de ella, Fortanete, donde Lionel tiene el agostadero y vive la familia. Es un pastor comprometido. A través de sus testimonios y de los de otros pastores y pastoras del Maestrazgo, descubrimos la importancia que la trashumancia tiene para la conservación del territorio.

7. CABREROS TRASHUMANTES EXTREMEÑOS. POR EL VALLE DEL JERTE

Felipe Gálvez es el último de una larga saga de cabreros trashumantes del Valle del Jerte (Cáceres). Practica los traslados a pie, con toda su familia. Al carecer de pastos propios, el pastor se ve obligado a vivir en un estado provisional permanente. Con sus cabras, productoras de carne y leche, se desplazan por el Cordel del Valle, vía pecuaria que les conduce a las estribaciones de la Sierra de Gredos. Es en el área serrana de Tornavacas donde tienen la majada y el agostadero. Hasta hace unos años producían el famoso queso artesano del Jerte. A través de los testimonios del cabrero y su familia, comprendemos la importancia que el pastoreo tuvo en esta comarca extremeña, tanto en la economía de los pueblos como para sus paisajes.

8. LA CAÑADA DE LAS MERINAS. DE LAS MONTAÑAS CANTÁBRICAS A EXTREMADURA

Las vidas de Longinos y María Eugenia están dedicadas por entero al cuidado de sus ovejas merinas. La lana de esta raza fue durante siglos la mayor fuente de riqueza de España. Practican una trashumancia que remite a los grandes traslados por las cañadas medievales de la Mesta.

Tras la estancia en el agostadero de la Montaña Palentina, el rebaño de 1500 ovejas inicia un largo peregrinar de unos 700 km a pie, con jornadas de 20 a 30 km. Siguen los itinerarios de la Cañada Leonesa Oriental y la Cañada de la Plata, atraviesan las ciudades de Salamanca y Madrid. Después de duras jornadas, salvando todo tipo de obstáculos, alcanzan las dehesas extremeñas, próximas al Parque Natural de Monfragüe (Cáceres). Es en el sur donde van a tener lugar la paridera, el esquila y la marca de las ovejas; hasta que con la llegada de la primavera se retorne de nuevo a las montañas cantábricas.

9. LA CABAÑERA DEL PIRINEO ARAGONÉS

La nieve otoñal que cubre las montañas pirenaicas empuja a los rebaños que allí perviven, y obliga a emprender el viaje trashumante hacia los pastos de la Tierra Baja. El rebaño de Alberto Suils discurre por la cabañera, la vía pecuaria más oriental del Pirineo Aragonés. Al joven pastor le acompaña Antonio que, a sus 72 años, es capaz de aguantar una cabañera más. Descubrió a Alberto los secretos de la trashumancia cuando éste era un adolescente. Tras largos días de marcha, atravesando distintos espacios naturales, cruzando pueblos y salvando modernos obstáculos, el rebaño alcanza su destino. Alberto y sus ovejas pasarán seis meses en el valle del Cinca. Allí tendrán lugar la paridera, el esquila, la marca y la vacunación del rebaño. A primeros de junio, tras ser descargadas de la lana, las ovejas retornan a las montañas.

10. CABREROS TRASHUMANTES EXTREMEÑOS. A LA SIERRA DE LA VERA

Los hermanos Luciano y Manuel Velázquez son, como lo fueron sus padres y sus abuelos, cabreros trashumantes.

A finales de junio todo está dispuesto para iniciar el viaje estacional desde las dehesas del Parque Natural de Monfragüe, a los pastos frescos de la Sierra de la Vera. Discurren por un tramo de la Cañada de la Plata y cordeles, dentro de la provincia de Cáceres. Es un rebaño de más de 500 cabras de raza Serrana, conducido a pie con la ayuda de magníficos perros mastines.

Una trashumancia, que entraña la dificultad de tener que ordeñar a los animales diariamente y transportar la leche. Tras pasar el verano en la sierra, regresarán a la dehesa, reverdecida cada otoño.

EL TRABAJO DOCUMENTAL. Rodando los caminos de la trashumancia.

*"Este es el zurrón de un viejo pastor trashumante.
En este zurrón guardo yo las piedras
—pequeñas y ligeras—
que se acomodan a la medida de mi honda."(...)*

León Felipe

El zurrón de la piedras

Desde 1998, el cineasta Domingo Moreno y su equipo han recorrido cañadas, cordeles y veredas al encuentro de los rebaños que aún trashuman en España. Cada episodio de la serie es un relato esencial del largo viaje vivido, muy de cerca, con los trashumantes.

El objetivo inicial era mostrar los movimientos ganaderos que perviven en la península, y viajar con diferentes rebaños, la mayoría compuestos por razas autóctonas de ovino, vacuno, caballar y caprino. Hemos ido comprobando que el material rodado en los primeros años adquiriría un valor patrimonial.

Algunos ganaderos que conocimos en esa época, por diferentes motivos, dejaban de trashumar. Su experiencia, narrada ante la cámara, se revelaba ahora como un archivo inmaterial de un modo de vida y de los conocimientos heredados sobre pastoreo tradicional.

Siempre evitamos usar la expresión "el último de los trashumantes", pero en muchos casos se cumplía ese manido eslogan que, con un cierto aire romántico, pretende convertir a los pastores en una reliquia del pasado.

Además del viaje de ida y vuelta, los documentales recogen los careos diarios en los invernaderos y agostaderos, las prácticas ganaderas que tienen lugar a lo largo del año, como la paridera, el esquileo, la marca o el saneamiento animal.

El grado de implicación de Domingo Moreno en el devenir de la trashumancia en España en los últimos años, le ha llevado a participar en congresos y encuentros nacionales e internacionales sobre pueblos nómadas y trashumantes, a desarrollar otros documentales sobre razas autóctonas y pastoreo de montaña, en distintos territorios de la Península. Del mismo modo, ha realizado incursiones en países como Portugal y Francia, al encuentro de elementos del patrimonio natural y cultural que comparten muchos pueblos vinculados a la trashumancia.

Actualmente avanzamos en la planificación de nuevos episodios, tras el trabajo de campo y el descubrimiento de otros movimientos ganaderos. No queremos perder el rastro de los caminos, hollados aún por miles de pezuñas.

La serie Huellas Trashumantes cobra forma cuando Televisión Española decide participar en su producción y difusión. En los cuatro primeros episodios participa también Multicanal, a través de las emisiones en Canal Odisea.

La colaboración de la Fundación Biodiversidad ha sido fundamental para la producción y postproducción de los seis últimos episodios de la serie. De igual modo está ayudando con la elaboración de diferentes materiales didácticos, de sensibilización sobre la importancia de la trashumancia en España, derivados de la serie documental.

FICHA TÉCNICA

Dirección, guión y montaje: Domingo Moreno

Música original: Joaquín Pardinilla

Cámara: Domingo Moreno

Edición: Luisa Latorre, Paula Barcelona

Diseño gráfico: Luisa Latorre

Asesor naturalista: Eduardo Viñuales

Cámara adicional: Jorge Yetano, Sebastián Vanneuville, Carlos Gil

Ayudantes de cámara: Arturo Pérez, Enrique Yebra, Javier Estella

Sonido: Arturo Pérez, Enrique Yebra, Jorge Yetano

Ayudantes de producción: Arturo Pérez, Carmen Moreno, Josep Martí, Jorge Bautista, Loreto Val

Foto fija: Carmen Moreno, Josep Martí

Voz de narrador: Jesús Brotons

Estudio de grabación: Estudios Roma

Mezcla de sonido: Adolfo García

Dirección de Producción: Domingo Moreno

Una producción de: Domingo Moreno P.C., TVE y Multicanal

Con la colaboración de: Fundación Biodiversidad

COPYRIGHT

De la obra audiovisual (4 episodios): © 2006, TVE, Domingo Moreno PC, Multicanal

De la obra audiovisual (6 episodios): © 2009, Domingo Moreno PC, TVE

Día 3: V.29.10.10 (10:00 – 11:30)

SALA EUROPA

Presenta y Modera: Marcelino Cardalliaquet Guerra.

Representante de SEO/BIRDLIFE

(10:00 -10:15) **Análisis del estado de conservación de la Cañada Real Conquense: implicaciones para el mantenimiento de la trashumancia**

Autores: Violeta Hevia-Martín, Elisa Oteros-Rozas, José A. González, Pedro Zorrilla y José L. Rubio.

Ponente: Violeta Hevia-Martín.

Institución: Departamento de Ecología (Universidad Autónoma de Madrid).

Resumen

Los paisajes culturales mantenidos por la trashumancia generan una serie de servicios esenciales para el bienestar humano. Algunos de estos servicios tiene precio de mercado y son ampliamente reconocidos, pero otros, a pesar de ser valorados por la sociedad, al no estar mercantilizados, no son tenidos en cuenta a la hora de la toma de decisiones. En el presente trabajo se ha desarrollado una propuesta conceptual para la valoración de los servicios de los ecosistemas ligados a la trashumancia, con el objetivo de que éstos sean tomados en consideración en programas y planes de gestión para la conservación de la biodiversidad y el desarrollo rural. El marco se estructura en cuatro fases secuenciales: I) caracterización de la red socio-ecológica asociada a la trashumancia; II) identificación y caracterización de los servicios de los ecosistemas vinculados a la trashumancia; III) evaluación (social, económica y/o biofísica) de los servicios; IV) análisis de escenarios de futuro y propuesta de medidas de gestión para el mantenimiento de los flujos de servicios de los ecosistemas. El presente marco conceptual y metodológico se está aplicando actualmente en la Cañada Real Conquense y constituye una herramienta interdisciplinar novedosa con una base de investigación aplicada participativa de la que surge una propuesta robusta de medidas de gestión para el fortalecimiento de la resiliencia socio-ecológica de la trashumancia y los paisajes culturales asociados a la misma.

Palabras clave: red socio-ecológica, actores sociales, percepción social, valoración de servicios, escenarios de futuro, conservación de la biodiversidad, desarrollo rural, gestión, resiliencia.

LOS PAISAJES CULTURALES DE LA TRASHUMANCIA: UNA RED SOCIO-ECOLÓGICA

La trashumancia es una práctica ganadera tradicional que consiste en el desplazamiento estacional del ganado entre zonas altas o de mayor latitud, destinadas a pastos de verano, y zonas bajas o de menor latitud, en las que el ganado pasa el invierno, siguiendo rutas regulares establecidas. En la ecorregión mediterránea, la trashumancia es una práctica altamente adaptativa, ya que facilita el acoplamiento entre las actividades de pastoreo y los picos estacionales de productividad de pastos, permitiendo así una óptima explotación de los recursos existentes, así como la posibilidad de evitar los períodos críticos de sequía estival en las zonas bajas y las nieves invernales en las zonas de montaña (RUIZ Y RUIZ, 1986). Más aún, la ganadería trashumante permite hacer un uso eficiente no sólo de los picos de productividad invernal y estival, sino también de las zonas de transición que se atraviesan durante el viaje trashumante (MANZANO-BAENA and CASAS, 2010).

Este modelo ganadero constituye por tanto un claro ejemplo de co-evolución de un sistema social que se ajusta al gradiente anual e interanual de variabilidad y perturbaciones a través de un proceso de aprendizaje adaptativo a lo largo de muchas generaciones, que se muestra en el conocimiento ecológico acumulado por los ganaderos trashumantes. Esta interacción entre ser humano y naturaleza ha dado lugar a los llamados "*paisajes de la trashumancia*", definidos por HERZOG *et al.* (2005) como paisajes culturales esculpidos durante siglos por la actividad pastoril trashumante a través de la adaptación de las prácticas ganaderas a un ambiente extremadamente fluctuante.

Los paisajes de la trashumancia generan una serie de beneficios de enorme importancia para el bienestar humano: algunos de estos *servicios de los ecosistemas* son percibidos y valorados por la sociedad, mientras que otros, que carecen de expresión en términos monetarios, a menudo no son valorados y por esta razón no son tenidos en cuenta en los procesos de toma de decisiones.

A pesar de la relevancia social, cultural y ecológica de la trashumancia, los estudios existentes hasta el momento sobre este tema en la península ibérica se han centrado particularmente en aspectos más estrictamente biológicos o histórico-antropológicos. Por este motivo consideramos fundamental y pionera una aproximación integradora y sistémica a la valoración de esta práctica ganadera desde la perspectiva de la caracterización y valoración socio-ecológica del conjunto de servicios generados y mantenidos por los paisajes de la trashumancia con vistas a la propuesta de medidas de gestión para su conservación. Con este objetivo surge la necesidad de generar marcos metodológicos capaces de evaluar bajo distintas perspectivas todos estos servicios, desde la interdisciplinariedad y mediante investigación participativa, permitiendo durante todo el proceso la intervención en la investigación, análisis y desarrollo de propuestas a los principales involucrados en el mantenimiento de dicha actividad.

En el presente trabajo se desarrolla una propuesta conceptual y metodológica para la valoración de los servicios de los ecosistemas ligados a la trashumancia, con el objetivo de que éstos sean tomados en consideración en programas y planes de gestión para la conservación de la biodiversidad y el desarrollo rural. Este marco conceptual (Figura 1) está siendo aplicado en el caso concreto de la trashumancia en la Cañada Real Conquense en el marco del proyecto de I+D+i titulado "Valoración económica de la biodiversidad y los servicios de los ecosistemas ligados a la trashumancia en la Cañada Real Conquense: implicaciones para la gestión de los agroecosistemas mediterráneos en el contexto del cambio global", financiado por el Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino.

LOS SERVICIOS DE LOS ECOSISTEMAS ASOCIADOS A LA TRASHUMANCIA: ¿POR QUÉ ES IMPORTANTE EVALUARLOS?

Desde finales de la década de los sesenta, ha habido un interés creciente en analizar y valorar los múltiples servicios que generan los ecosistemas y que repercuten en el bienestar humano. Dicho interés aumentó con el reconocimiento de que los servicios son infravalorados en la toma de decisiones política (HELLIWELL, 1969; ODUM and ODUM, 1972; COSTANZA *et al.*, 1997; BALMFORD *et al.*, 2002). Desde hace unos años, la valoración económica de los servicios de los ecosistemas y de la biodiversidad ha recibido una considerable atención en los foros científicos, desarrollándose diferentes marcos para este fin (p. ej. TURNER *et al.*, 2000; DE GROOT *et al.*, 2002; MA, 2003). De hecho, el número de publicaciones focalizadas en este tema está creciendo de manera exponencial (MONTES, 2007; FISHER *et al.*, 2009); especialmente a partir del proyecto de la Evaluación de los Ecosistemas del Milenio (MA, 2005a; www.maweb.org) que definió los servicios de los ecosistemas como los beneficios que las personas reciben de los ecosistemas.

En general, se consideran tres categorías de servicios: abastecimiento, regulación y culturales (HEIN *et al.*, 2006). Los servicios de abastecimiento son los productos obtenidos directamente de los ecosistemas, como el alimento, la madera, el agua potable, etc. Los servicios de regulación son los beneficios obtenidos de manera indirecta de los ecosistemas, como la purificación del agua, el control de erosión del suelo, control climático, etc. Y finalmente, los servicios culturales son los beneficios no materiales que la gente obtiene a través de las experiencias estéticas, el turismo o el enriquecimiento espiritual (MA, 2003).

En la actualidad, la mayoría de los servicios de abastecimiento están incorporados en el sistema de mercado tanto local como global, mientras que para los servicios culturales y de regulación existe un vacío de información relativo a su valor social, especialmente en el caso de los servicios de regulación (CARPENTER *et al.*, 2006). Esta falta de información provoca que las políticas actuales de gestión favorezcan a los servicios de abastecimiento, implicando el deterioro de los servicios culturales y los de regulación (MA, 2005).

Tanto desde las administraciones públicas, como desde la comunidad científica se ha reconocido el valor histórico, sociocultural, paisajístico y ecológico de la ganadería trashumante, pero la primera aproximación sistémica y evaluación interdisciplinar de los servicios generados por un paisaje trashumante se está llevando a cabo para el caso de la Cañada Real Conquense.

UN MARCO CONCEPTUAL Y METODOLÓGICO INTEGRADOR E INTERDISCIPLINAR PARA LA EVALUACIÓN DE SERVICIOS

El marco conceptual de investigación aquí presentado se estructura en cuatro fases secuenciales (Figura 1). Cada una de estas fases consta de diferentes tareas que, en algunos, casos pueden ser llevadas a cabo simultáneamente, según la metodología propuesta. En el proceso de investigación propuesto se ven involucrados simultáneamente no sólo científicos de diversas disciplinas (ecología,

geografía, antropología, sociología, psicología y economía), sino expertos desde el punto de vista del conocimiento experiencial, como son miembros de organizaciones no gubernamentales, activistas en la conservación de la trashumancia y las vías pecuarias y sobre todo los ganaderos trashumantes. En el caso de estudio de la Cañada Real Conquense, el trabajo está siendo llevado a cabo a través de la colaboración de varios grupos de investigación en socio-ecología, economía ambiental y economía ecológica, ecología terrestre, sistemas de información geográfica y teledetección, etnoecología y sociología de cuatro universidades diferentes, una ONG y dos familias de ganaderos trashumantes que están participando en todo el proceso de investigación.

I) Caracterización de la red socio-ecológica asociada a la trashumancia

Los paisajes culturales de la trashumancia, que incluyen las áreas de agostada e invernada y la red de vías pecuarias que las comunica, pueden ser caracterizados como una "red socio-ecológica" (sensu JANSSEN *et al.*, 2006), es decir una red de flujos biofísicos y sociales generados y mantenidos por el movimiento de los pastores y el ganado. Las redes socio-ecológicas se consideran un tipo concreto de "sistemas socio-ecológicos", es decir sistemas integrados de humanos en la naturaleza fruto de un proceso de co-evolución de los sistemas humanos y los ecosistemas en que éstos se han ido moldeando y adaptando conjuntamente (ANDERIES *et al.*, 2004). Para trabajar con los sistemas socio-ecológicos se requiere previamente de una caracterización desde el punto de vista ecológico, una sectorización socioeconómica y una identificación de los actores sociales relacionados (LIU *et al.*, 2001).

a) *Sectorización socioeconómica.* La sectorización socioeconómica tiene por objetivo obtener una descripción integrada y una cuantificación de los distintos componentes sociales del territorio y sus relaciones recíprocas. El procedimiento no se limita a la mera agregación o superposición de diferentes datos socio-económicos, sino que más bien se trata de identificar y analizar la manera en la que los distintos municipios se relacionan entre sí y con el sistema natural (LOMAS *et al.*, 2007). Para ello, a través de diferentes variables socioeconómicas y culturales, se caracteriza a los municipios del sistema estudiado, y cómo se relacionan estos municipios con la gestión del ecosistema (DE ARANZABAL *et al.*, 2008). Se considera como unidad de base el municipio debido a que es la escala en donde podemos encontrar la información socioeconómica necesaria.

b) *Sectorización y caracterización ecológica.* El objetivo de esta fase es, por un lado la delimitación y mapeado de las unidades ecológicas ligadas a la vía pecuaria, incluyendo tanto ésta como las respectivas zonas de agostada e invernada del ganado, y por otro la elaboración de una cartografía multiescalar de los distintos ecosistemas suministradores de servicios. Se realiza mediante análisis multivariantes, que permiten detectar las principales tendencias de variación del territorio, a partir de la concurrencia espacial y correlación entre las características ambientales consideradas. La caracterización permite obtener clases territoriales o sectores ecológicos discretos, homogéneos y diferenciables entre sí mediante variables previamente definidas. Estas variables son a su vez los principales descriptores de las clases territoriales (DE PABLO *et al.*, 1987). Esta clasificación parte de un análisis multifactorial jerárquico de los factores abióticos perdurables y relativamente constantes a escala de la vida humana. La asunción subyacente a esta fase es que los factores empleados para la clasificación condicionan la respuesta biológica a las acciones humanas, por lo que en cada uno de los ecosistemas o unidades territoriales clasificadas la respuesta biológica será homogénea.

c) *Identificación de los actores sociales* relacionados con la actividad trashumante con dos objetivos fundamentales: tener una visión lo más precisa posible de la realidad social sobre la que se pretende incidir e identificar los roles desempeñados por cada grupo de actores y sus relaciones con el flujo de servicios generados por los ecosistemas. No todos los actores e instituciones sociales mantienen las mismas relaciones con los servicios y con la actividad ganadera trashumante, ni comparten necesariamente las mismas visiones y prioridades, ni tienen capacidades equivalentes de gestión, por lo que su correcta identificación y clasificación resulta fundamental. Esta tarea se aborda en tres fases: una *identificación preliminar* basada en experiencias previas, de la que se obtiene una primera clasificación a partir de la cual se diseña una campaña de *entrevistas en profundidad* con informantes clave representativos de cada uno de los grupos de actores clave identificados. De estas entrevistas se obtiene la información necesaria para corroborar la identificación previa y diseñar un muestreo social con *cuestionarios*, en las tres zonas del sistema (agostada, cañada e invernada). Finalmente, a través de un análisis de clasificación jerárquica de las percepciones sociales se realiza la clasificación definitiva de los beneficiarios de los servicios de los ecosistemas. Utilizando las variables relacionadas con el comportamiento ambiental de las personas, su conocimiento ecológico local (sobre la vía pecuaria y la trashumancia), así como variables socioculturales, se realiza un análisis estadístico multivariante para caracterizar cada uno de los grupos de actores. La segunda y tercera

fase pueden por tanto realizarse simultáneamente con la identificación y evaluación de los servicios de los ecosistemas (III b. y c.).

II) Identificación y caracterización de los servicios generados por los ecosistemas vinculados a la trashumancia

El objetivo de esta fase es generar la información necesaria para la evaluación de los servicios de los ecosistemas. Se estructura en tres tareas que pueden ser llevadas a cabo simultáneamente.

a) *Análisis bibliográfico* de los trabajos existentes sobre servicios de los ecosistemas asociados a la trashumancia y servicios relacionados con movimientos ganaderos y pastoralismo, e identificación de servicios en un taller con expertos.

b) *Muestreo social* a través de entrevistas semi-estructuradas, distribuidas tanto en las áreas de agostada e invernada como en los municipios por los que pasa la vía pecuaria, con expertos en temas de trashumancia y actores sociales clave de la red socio-ecológica. En las entrevistas se sigue una estructura a partir de cinco ejes argumentales: i) pasado, ii) presente y iii) futuro de la ganadería y la trashumancia en la zona; iv) principales impulsores de cambio en las transiciones del pasado al presente y cual/cuáles pueden influir en el futuro; v) beneficios (servicios de los ecosistemas) (o perjuicios) que genera la vía pecuaria y los demás ecosistemas vinculados a la trashumancia.

c) *Análisis cartográfico*: recopilación de información espacialmente explícita sobre usos del suelo, espacios y especies protegidas y variables relacionadas con los servicios identificados en las fases a) y b).

III) Evaluación de los servicios

Tras la identificación de los servicios, se procede a la evaluación con diferentes metodologías. La perspectiva sistémica de este marco prevé tres tipos de evaluación: biofísica, sociocultural y económica. En la Tabla 1 se muestran los 34 servicios identificados en el caso de estudio de la Cañada Real Conquense, así como las diferentes técnicas que están siendo empleadas para su valoración.

a) *Evaluación biofísica de los servicios*. Esta tarea se realiza fundamentalmente para los servicios de regulación a través de diversas técnicas de análisis cartográficos con SIG y teledetección (para fertilización del suelo, conectividad ecológica, prevención de incendios, etc.), así como muestreos experimentales de campo (para servicios como el hábitat para especies, control de la erosión, regeneración del arbolado, etc.)

b) *Percepción sociocultural de los servicios* mediante cuestionarios aplicados a un número significativo de personas representativas de los actores sociales identificados. Los cuestionarios constan de diferentes módulos para evaluar el conocimiento sobre la trashumancia, la identificación de las preferencias socioculturales y la valoración económica de los servicios de los ecosistemas (con la ayuda de paneles explicativos), la identificación de tendencias de futuro y posibles factores condicionantes de la trashumancia, la identificación de instituciones y la caracterización socioeconómica y de la actitud ambiental de los encuestados.

c) *Valoración económica de los servicios*. La importancia relativa que los actores sociales otorgan a los diferentes valores generados por los servicios puede ser medida en términos monetarios a través de diferentes métodos de valoración. Los métodos de estimación de dichos valores se suelen dividir en tres grandes grupos: los métodos basados en el mercado, los métodos de preferencias reveladas y los métodos de preferencias declaradas (CHEE, 2004).

Los métodos basados en el mercado son principalmente el análisis de mercado (p. ej. los precios de mercado y la función de producción) y los métodos basados en costes (costes de reemplazo y/o restauración). Los métodos de análisis de mercado se pueden utilizar además para valorar muchos servicios de abastecimiento y algunos servicios culturales como los relacionados con actividades recreativas. Las técnicas de costes de reemplazo y/o restauración evalúan el valor de un servicio a través de cuánto costaría en el mercado reemplazarlo o restaurarlo si éste ha sido dañado (GARROD and WILLIS, 1999). Un ejemplo de esto es el coste o aumento de inversiones en la sustitución de algunos servicios de regulación como la prevención de incendios forestales a través de la limpieza y desbroce de montes como consecuencia del descenso del ganado en el mismo, o los tratamientos silvoculturales de determinados ecosistemas.

Los métodos de preferencias reveladas se denominan así porque se basan en la observación de mercados de algún bien relacionado, donde los agentes económicos "revelan" sus preferencias mediante sus decisiones, aunque el mercado no corresponda directamente al del servicio a valorar. Los dos métodos principales son el coste de viaje □ que investiga cómo varía el número de visitas, p. ej. a un espacio natural, en función del coste del viaje □ y los precios hedónicos –que investiga cómo varía el precio de un bien en función de sus atributos, asignando un precio implícito a cada uno de dichos atributos.

Los métodos de preferencias declaradas simulan mercados mediante la utilización de cuestionarios. Los métodos principales en este grupo son el de valoración contingente y los modelos de elección. El primero de ellos busca que las personas declaren su máxima disposición a pagar (o la mínima disposición a aceptar una compensación) por algún cambio que afecte la cantidad o calidad del servicio (MITCHELL and CARSON, 1989). En los modelos de elección, en cambio, a los individuos se les enfrenta a dos o más alternativas formadas por atributos comunes del servicio a valorar, pero con diferentes niveles del atributo. Uno de esos atributos es el dinero que las personas tendrían que pagar, o recibir en compensación, por el servicio tal cual lo describen sus atributos. Estos métodos son especialmente útiles para valorar monetariamente los servicios de regulación y culturales (valor de existencia y valor cultural) o diferentes escenarios complejos (experimentos de elección).

Para las valoraciones mediante preferencias declaradas se pueden incluir los correspondientes módulos en los cuestionarios mencionados en el apartado a). Asimismo, es interesante explorar los vehículos de pago preferidos, integrando posibles opciones de futuro con los pagos por servicios de los ecosistemas.

IV) Análisis de escenarios de futuro y propuesta de medidas de gestión para el mantenimiento de los flujos de servicios de los ecosistemas

a) *Análisis de conflictos sociales asociados al uso y disfrute de servicios.*

A través de procesos participativos con todos los actores sociales identificados previamente se determinan los elementos fundamentales característicos del paisaje trashumante y se caracterizan las relaciones que existen entre estos, así como los cambios que han sufrido del pasado al presente y los actores sociales que se han visto beneficiados y perjudicados por los cambios.

b) *Diseño de escenarios de futuro.*

Los escenarios son descripciones sobre cómo se podría desarrollar el futuro, basadas en una serie de asunciones coherentes sobre las relaciones clave entre elementos y los impulsores de cambio (MA, 2005b). La importancia de los escenarios no radica por tanto en crear una visión exacta de cómo será el futuro (RASKIN *et al.*, 1998), sino en crear visiones de futuros plausibles o cuando menos, posibles. Así, los escenarios permiten trabajar con impulsores de cambio incontrolables o ambiguos, como el cambio climático o la globalización de los mercados (CLARK *et al.*, 2001), y por lo tanto gestionar algunas de las incertidumbres asociadas al actual proceso de cambio global. De este modo, los escenarios permiten desarrollar estrategias proactivas para adaptar la gestión a los escenarios creados. Por ejemplo, alertan de posibles peligros futuros que puedan acontecer y nos ayudan a anticipar la gestión a esos posibles cambios antes de que se produzcan (HUSS, 1988; WOLLENBERG *et al.*, 2000). Además, el análisis de las incertidumbres, permite conocer mejor el funcionamiento del sistema estudiado (MA, 2005). La incorporación de la incertidumbre es la mayor cualidad que los escenarios pueden ofrecer a la gestión (PETERSON *et al.*, 2003). Cuando los sistemas socio-ecológicos que se pretenden gestionar, además de caracterizarse por la incertidumbre, son poco controlables, la planificación de escenarios resulta una estrategia extremadamente útil para desarrollar modelos de la gestión adaptativa, que permitan mantener un flujo sostenido de servicios.

Durante el proceso participativo mencionado en la tarea anterior, se trabaja el diseño de escenarios de futuro, con varios objetivos: la reflexión de los actores sociales acerca de posibles escenarios futuros, el fortalecimiento del capital social del sistema y el análisis de posibles medidas concretas de gestión. Este paso es esencial para definir cuál de los escenarios evaluados resulta el más deseado en cuanto que mantiene un mayor flujo de servicios y qué medidas son las más robustas frente a cualquiera de los escenarios de futuro posibles.

c) *Análisis de trade-offs.*

Las tareas anteriores permiten asimismo realizar un análisis de *trade-offs* tanto entre los servicios de los ecosistemas en los distintos escenarios planteados, como entre actores sociales.

d) *Propuesta de medidas de gestión.*

Como resultado de los pasos anteriores, se realiza una propuesta de medidas de gestión realista y consensuada para potenciar los elementos positivos de los escenarios y contrarrestar aquellos negativos. Las medidas comunes a todos los escenarios constituyen las opciones más robustas frente a diferentes escenarios de cambio global.

DISCUSIÓN Y CONCLUSIONES

Vivimos tiempos de cambio. En esta nueva Era, que algunos ya denominan Antropoceno (CRUTZEN & STOERMER, 2000), nuestra especie se ha convertido en la principal fuerza evolutiva del planeta, y las relaciones entre naturaleza y sociedad tienen lugar a una velocidad mucho más rápida que en el pasado, y con consecuencias altamente impredecibles.

En este contexto de alta incertidumbre que acompaña al actual proceso de cambio global (DUARTE, 2009), el tradicional movimiento estacional del ganado asociado a las prácticas trashumantes con el objetivo de optimizar el aprovechamiento de la productividad de los pastos naturales, constituye una práctica altamente adaptativa que reduce la dependencia y la vulnerabilidad frente a las sorpresas y las crisis inesperadas (de índole económica, ambiental, política,...). Por ello, la trashumancia podría desempeñar un papel muy importante en las futuras políticas a desarrollar frente a distintos escenarios de cambio global, presentándose como una posible medida de adaptación al mismo, cuya viabilidad se hace imprescindible explorar e investigar.

En este sentido, el marco conceptual de evaluación aquí propuesto presenta una serie de ventajas, que creemos que tienen un gran potencial para el análisis del sistema ganadero trashumante en nuestro país, así como para la búsqueda de soluciones y opciones políticas que permitan mejorar la sostenibilidad socioeconómica y ecológica de esta actividad en el contexto del cambio global.

De la aplicación de este marco al caso de estudio de la Cañada Real Conquense, podemos destacar varias lecciones aprendidas y fortalezas:

- Permite abordar los problemas desde una perspectiva sistémica, huyendo de enfoques sectoriales y aproximaciones reduccionistas. Asimismo contribuye a romper las brechas territoriales al abordar el paisaje cultural de la trashumancia como una red socio-ecológica, con conexiones a distintas escalas espaciales.
- Al centrarse en explicitar y hacer visibles los vínculos entre los ecosistemas y el bienestar humano (a través del concepto puente de "servicios de los ecosistemas"), el marco conceptual tiene un enorme potencial para captar la atención de la sociedad civil y facilitar la movilización de los distintos actores sociales, especialmente los tomadores de decisiones.
- La metodología de investigación participativa, que subyace a todas las fases del marco conceptual, fomenta el diálogo de conocimientos, al poner en el mismo plano el conocimiento científico (experimental) y el conocimiento local (experiential). De la interacción de ambos emergen perspectivas novedosas para analizar los vínculos entre el sistema ganadero trashumante, los ecosistemas que lo sustentan y el bienestar humano.
- Permite mejorar los mecanismos de participación de la población local y los beneficiarios de los servicios de los ecosistemas, que son incorporados desde las primeras fases en los procesos de toma y análisis de datos, así como en la evaluación de los resultados.
- Facilita el análisis de futuros plausibles y el diseño de políticas de gestión adaptativa que permitan hacer frente a la incertidumbre asociada a los distintos escenarios de cambio global. Mediante el análisis de las posibles respuestas de la red socio-ecológica ante distintos impulsores de cambio, se pueden desarrollar propuestas de gestión sólidas para potenciar los aspectos más positivos y contrarrestar los negativos.
- Simplifica la construcción de "visiones compartidas" entre los distintos actores sociales, las cuales resultan esenciales para impulsar soluciones innovadoras y sostenibles. La búsqueda activa de consensos permite que todos los actores, a distintas escalas, caminen en una misma dirección en busca de soluciones ganador-ganador.
- Todas las etapas de la metodología propuesta se enmarcan en un modelo de investigación interdisciplinar, tendiendo puentes entre las ciencias sociales y las ciencias biofísicas, de

forma que los aspectos sociales, económicos y ecológicos se integran bajo una misma perspectiva holística.

- Promueve el diseño de políticas de "abajo-arriba" que resultan más sostenibles y contribuyen a crear resiliencia socio-ecológica ante escenarios de crisis como el actual. Dado que los distintos actores participan en el proceso desde las etapas iniciales de diagnóstico hasta la búsqueda final de opciones políticas de futuro, es mucho más fácil que se empoderen y se hagan corresponsables de las soluciones adoptadas. Asimismo, se facilita enormemente la construcción de puentes entre los actores locales, los investigadores y los tomadores de decisiones.

La experiencia y la historia nos muestran que no existe ningún sistema completamente estable. La pervivencia de la trashumancia durante miles de años en un contexto política, económica, social y ecológicamente cambiante, demuestra su enorme capacidad adaptativa y de reinención frente a perturbaciones y crisis. Del mismo modo, la investigación no puede conformarse con esquemas rígidos y sectoriales, sino que debe adaptarse a los cambios y las nuevas necesidades, innovar y trascender barreras epistemológicas y metodológicas: propuestas como la presente contribuyen a generar estos nuevos paradigmas de investigación-acción que permitan afrontar con éxito los retos que plantea el actual contexto de cambio global.

Agradecimientos

Esta investigación ha sido financiada por el Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, con cargo al proyecto # 079/RN08/02.1 "Valoración económica de la biodiversidad y los servicios de los ecosistemas ligados a la trashumancia en la Cañada Real Conquense: implicaciones para la gestión de los agroecosistemas mediterráneos en el contexto del cambio global".

BIBLIOGRAFÍA

- 1) ANDERIES, J.M.; JANSSEN, M.A.; OSTROM, E.; 2004. A framework to analyze the robustness of social-ecological systems from an institutional perspective. *Ecology and Society*, 9: 18.
- 2) BALMFORD, A.; BRUNER, A.; COOPER, P.; COSTANZA, R.; FARBER, S.; GREEN, R.E.; JENKINS, M.; JEFFERIS, P.; JESSAMY, V.; MADDEN, J.; MUNRO, K.; MYERS, N.; NAEEM, S.; PAAVOLA, J.; RAYMENT, M.; ROSENDO, S.; ROUGHGARDEN, J.; TRUPER, K.; TURNER, R.K.; 2002. Economic reasons for conserving wild nature. *Science*, 297: 950-95.
- 3) CARPENTER, S.R.; DEFRIES, R.; DIETZ, T.; MOONEY, H.A.; POLASKY, S.; REID, W.V.; SCHOLE, R.J.; 2006. Millennium ecosystem assessment: Research needs. *Science*, 314: 257-258.
- 4) CHEE, Y.E.; 2004. An ecological perspective on the valuation of ecosystem services. *Biological Conservation* 120: 549-565.
- 5) CLARK, J.S.; CARPENTER, S.R.; BARBER, M.; COLLINS, S.; DOBSON, A.; FOLEY, J.A.; LODGE, D.M.; PASCUAL, M.; PIELKE, R.; PIZER, W.; PRINGLE, C.; REID, W.V.; ROSE, K.A.; SALA, O.; SCHLESINGER, W.H.; WALL, H.; WEAR, D.; 2001. Ecological forecasts: an emerging imperative. *Science* 293:657-660.
- 6) COSTANZA, R.; D'ARGE, R.; DE GROOT, R.; FARBER, S.; GRASSO, M.; HANNON, B.; LIMBURG, K.; NAEEM, S.; O'NEILL, R.V.; PARUELO, J.; RASKIN, R.G.; SUTTON, P.; VAN DEN BELT, M. 1997. The value of the world's ecosystem services and natural capital. *Nature*, 387: 253-260.
- 7) CRUTZEN, P.J. and STOERMER, E.F.; 2000. The 'Anthropocene'. *Global Change Newsletter* 41: 17-18.
- 8) DE ARANZÁBAL, I.; SCHMITZ, M. F.; AGUILERA, P.; PINEDA, F. D.; 2008. Modelling of landscape changes derived from the dynamics of socio-ecological systems. A case of study in a semiarid Mediterranean landscape. *Ecological Indicators* 8: 672-685.
- 9) DE GROOT, R.S.; WILSON, M.A.; BOUMANS, R.M.J.; 2002. A typology for the classification, description and valuation of ecosystem functions, goods and services. *Ecological Economics* 41: 393-408.
- 10) DE PABLO, C.L.; PINEDA, F.D.; 1985. Análisis multivariante del territorio para su cartografía ecológica. Ensayo preliminar en la provincia de Madrid. *Anales de Geografía de la Universidad Complutense* 5: 235-260.
- 11) DUARTE, C. (coord.); ALONSO, S.; BENITO, G.; DACHS, J.; MONTES, C.; PARDO, M.; RIOS A SIMO, R.; VALLADARES, F.; 2009. Cambio Global: Impacto de la Actividad Humana sobre el Sistema Tierra (2ª edición). Consejo Superior de Investigaciones Científicas. Madrid
- 12) FISHER, B.; TURNER, R.K.; MORLING, P.; 2009. Defining and classifying ecosystem services for decision making. *Ecological Economics*, 68: 643-653.
- 13) GARROD, G. and WILLIS, K.G.; 1999. Economic valuation of the environment. Edward Elgar Publishing Ltd. Cheltenham, UK.
- 14) HEIN, L.; VAN KOOPEN, K.; DE GROOT, R.S.; VAN IERLAND, E.C.; 2006. Spatial scales, stakeholders and the valuation of ecosystem services. *Ecological Economics*, 57: 209-228.

- 15) HELLIWELL, D.R.; 1969. Valuation of wildlife resources. *Regional Studies* 3: 41-47.
- 16) HERZOG, F.; BUNCE, R.G.H.; PÉREZ-SOBA, M.; JONGMAN, R.H.G.; GÓMEZ-SAL, A.; AND AUSTAD, I.; 2005. Policy options to support transhumance and biodiversity in European mountains. *Mountain Research and Development*, 25: 82-84.
- 17) HUSS, W.R.; 1988. A move toward scenario analysis, *International Journal of Forecasting* 4: 377-388.
- 18) JANSSEN, M. A.; BODIN, Ö.; J. M.; ANDERIES, E. F.; ELMQVIST, T.; ERNSTSON, H.; MCALLISTER, R. R. J.; OLSSON, P.; RYAN, P.; 2006. Toward a network perspective of the study of resilience in social-ecological systems. *Ecology and Society* 11(1): 15.
- 19) LIU, J.; DIETZ, T.; CARPENTER, S.; ALBERTI, M.; FOLKE, C.; MORAN, E.; PELL, A.N.; DEADMAN, P.; KRATZ, P.; LUBCHENCO, J.; OSTROM, E.; OUYANG, Z.; PROVENCHER, W.; REDMAN, C.L.; SCHNEIDER, S.H.; TAYLOR, W.W. 2007. Complexity of coupled human and nature systems. *Science*, 317: 1513-1516.
- 20) LOMAS, P.L.; 2009. Aportaciones de la síntesis energética a la evaluación multi-escalar del empleo de los servicios de los ecosistemas a través de casos de estudio. Tesis Doctoral, Universidad Autónoma de Madrid, Spain.
- 21) MA (Millennium Ecosystem Assessment); 2003. *Ecosystems and human well-being: A framework for assessment*, Island Press, Washington, D.C.
- 22) MA (Millennium Ecosystem Assessment); 2005a. *Ecosystems and human well-being: Synthesis*. Island Press, Washington, D.C.
- 23) MA (Millennium Ecosystem Assessment); 2005b, *Ecosystems and Human Wellbeing: Scenarios*. Island Press, Washington, D.C.
- 24) MANZANO-BAENA, P. and CASAS, R.; 2010. Past, present and future of Transhumancia in Spain: nomadism in a developed country. *Pastoralism* 1: 72-90.
- 25) MANZANO, P. and MALO, J.; 2006. Extreme long-distance seed dispersal via sheep. *Front. Ecol. Environ.* 4: 244-248.
- 26) MITCHELL, R.C. and CARSON, R.T., 1989. *Using survey to value public goods. The contingent valuation method*. Resources for the Future, Washington, D.C
- 27) MONTES, C.; 2007. Del desarrollo sostenible a los servicios de los ecosistemas. *Revista Ecosistemas* 16(3). <http://www.revistaecosistemas.net/pdfs/512.pdf>
- 28) ODUM, E.P.; ODUM, H.T.; 1972. Natural areas as necessary components of man's total environment. *Transactions of the Thirty Seventh North American Wildlife and Natural Resources Conference*, 37. Wildlife Management Institute, Washington, DC, pp. 178-189.
- 29) OTEROS-ROZAS, E.; GONZÁLEZ, J.A.; MARTÍN-LÓPEZ, B.; LÓPEZ, C.A. & MONTES, C.; en prensa. Social-ecological resilience and transhumance landscapes in the Mediterranean: Learning from the past, looking for a future. En: Plieninger, T., Bieling, C. (Eds) *Social-ecological resilience of cultural landscapes*.
- 30) PETERSON, G.D.; CUMMING, G.S.; CARPENTER, S.R.; 2003. Scenario Planning: a tool for conservation in an uncertain world, *Conservation Biology* 17(2): 358-366.
- 31) RASKIN, P.; GALLOPIN, G.; GUTMAN, P.; HAMMOND, A.; SWART, R.; 1998. *Bending the curve: toward global sustainability*. Stockholm Environment Institute, Stockholm.
- 32) RUIZ, M. and RUIZ, J.P.; 1986. Ecological History of Transhumance in Spain. *Biol. Conserv.* 37: 73-86.
- 33) TURNER, R.K.; VAN DER BERGH, J.C.J.M.; SÖDERQVIST, T.; BARENDREGT, A.; VAN DER STRAATEN, J.; MALTBY, E.; VAN IERLAND, E.C.; 2000. Ecological-economic analysis of wetlands: Scientific integration for management and policy. *Ecological Economics* 35: 7-23.
- 34) WOLLENBERG, E.; EDMUNDS, D.; BUCK, L.; 2000. Using scenarios to make decisions about the future: anticipatory learning for the adaptive comanagement of community forests. *Landscape and Urban Planning* 47: 65-77.

Figura 1. Esquema del marco metodológico planteado para la evaluación de los servicios de los ecosistemas ligados a la trashumancia y la propuesta de medidas de gestión.



Tabla 1. Servicios de los ecosistemas vinculados a la Cañada Real Conquense que han sido identificados (OTEROS-ROZAS et al., en prensa) y métodos específicos que están siendo empleados para su evaluación: biofísica (Biof.), sociocultural (Soc.) y económica Econ.; A.M.: análisis de mercado; P.D.: preferencias declaradas). Todos los servicios están siendo además evaluados socialmente a través de cuestionarios de percepción y valoración, y económicamente mediante la valoración contingente.

TIPO DE SERVICIO	SERVICIOS - CRC	Tipo de evaluación				Evaluación biofísica y sociocultural
		Biof.	Soc.	Econ.		
				A.M	P.D	
CULTURALES	Identidad cultural		X		X	
	Valor espiritual		X		X	
	Turismo de naturaleza		X	X	X	
	Turismo rural		X	X	X	
	Tranquilidad y relajación		X		X	
	Caza recreativa		X		X	Muestreos de campo (abundancia y distribución de especies)
	Vía de comunicación / intercambio cultural		X		X	
	Educación ambiental		X		X	
	Espectáculos taurinos		X		X	
	Conocimiento científico		X		X	
	Belleza estética de los paisajes		X		X	Cuestionarios (test de percepción específico)
Conocimiento tradicional		X		X	Entrevistas, grupos focales y cuestionarios (específicos)	
REGULACIÓN	Regeneración vegetal	X	X	X	X	Muestreos experimentales de campo (regeneración encinas)
	Control de especies vegetales		X		X	
	Purificación del aire		X		X	
	Hábitat para especies	X	X		X	Muestreos experimentales de campo (distribución de especies cinegéticas)
	Prevención de incendios	X	X	X	X	Teledetección (NDVI), estadísticas de incendios
	Control de la erosión	X	X		X	Teledetección (USLE)
	Conservación de especies	X	X		X	Cartografía de distribución de especies
	Dispersión de semillas		X		X	
	Fertilización del suelo	X	X	X	X	
	Polinización		X		X	
	Regulación del microclima		X		X	
Regulación hídrica		X		X		
ABASTECIMIENTO	Recolección		X	X	X	
	Abono		X		X	
	Alimento para animales (pastos, forraje)		X	X	X	
	Alimento de origen ganadero		X	X	X	
	Alimento de origen cinegético		X		X	
	Alimento de origen agrícola		X	X	X	
	Apicultura		X		X	
	Tejidos		X	X	X	
	Combustible (leña, carbón)		X		X	
Ganado		X		X		

(10:15 – 10:30) **Vías Pecuarias amenazadas por Infraestructuras**

Autor/Ponente: Juan Carlos Giraldo Garrón. Ingeniero Técnico Forestal.

Institución: Cúriga-Ecológistas en Acción Monesterio.

0. Introducción

Desde su fundación en otoño de 1994, la Asociación Cúriga-Ecológistas en Acción de Monesterio lleva trabajando en la defensa y recuperación de las vías pecuarias de Monesterio, de Tentudía y en general de Extremadura. Incluso llegando a ejecutar dos proyectos con fondos europeos del Leader-II Tentudía sobre señalización y sensibilización de vías pecuarias en la comarca.

En todo este tiempo esta asociación ha ejercido una intensa labor tanto de concienciación, trabajo de campo, vigilancia, denuncias... principalmente en la localidad de Monesterio y la comarca de Tentudía desde donde han ido trabajando en paralelo a la aplicación de la Ley de Vías Pecuarias 23/1995 y los respectivos reglamentos y órdenes extremeñas.

Durante todos estos años, esta asociación ha tenido más de un centenar de comunicaciones escritas con la sección de vías pecuarias de la junta de Extremadura, así como otras tantas telefónicas, reuniones... De tal manera, que en este periodo de tiempo hemos podido experimentar la aplicación de la legislación actual en cuanto a la aficción de diferentes infraestructuras a las vías pecuarias de la localidad y comarca. Siendo estas:

1. Normas subsidiarias, ordenación y desarrollo urbano de Monesterio.
2. Construcción carretera autonómica Ex-103 (Llerena-Fregenal de la Sierra).
3. Construcción Mina de Aguablanca.
4. Construcción de la Autovía de la Plata A-66 a su paso por Monesterio.
5. Otros (escombreras municipales, accesos de áreas de servicio...).

La presente comunicación quiere resaltar todas las actuaciones que ha llevado a cabo esta asociación desde entonces y exponer las problemáticas encontradas en la construcción de estas infraestructuras y la aplicación de leyes y reglamentos que pueden dar una visión diferente desde el punto de vista ecologista para la conservación de este patrimonio público, histórico, etnográfico y natural que son las vías pecuarias.



Foto 1. Señal de madera colocada por Cúriga junto a un mojón de granito.

El análisis de todo este trabajo lleva a esta asociación a realizar una serie de conclusiones y de propuestas que pueden servir para defender y conservar de una manera más eficaz este patrimonio único en el mundo, tanto desde el punto de vista técnico y legal, como de las diferentes administraciones nacional, regional y local. Esta última sin competencias directas en cuanto a Vías

Pecuarias, pero que cada vez tienen más que decir o hacer respecto a su conservación. En particular a través de los planes de ordenación urbana, así como de la potenciación de los usos permitidos y compatibles dentro de programas o estrategias de desarrollo rural y/o turísticos.

La LEY 3/1995, de 23 de marzo, de Vías Pecuarias nos habla: en su "Art. 11 sobre las Modificaciones del trazado. 1. Por razones de interés público y, excepcionalmente y de forma motivada, por interés particular... siempre que se asegure el mantenimiento de la integridad superficial", en su "Art. 13 sobre las Modificaciones por la realización de obras públicas sobre terrenos de vías pecuarias". Así mismo el DECRETO 49/2000 de 8 de marzo, por el que se establece el Reglamento de Vías Pecuarias de la Comunidad Autónoma de Extremadura., afronta a través de su articulado más profundamente todo lo que se refiere a los usos, cambios de trazados, afecciones por obras públicas, ocupaciones temporales... y es en estos apartados donde vamos a hacer especial hincapié al analizar las diferentes infraestructuras objeto de este trabajo.

1. Normas subsidiarias, ordenación y desarrollo urbano de Monesterio

El casco urbano de Monesterio limita al sur, al este y al norte con una vía pecuaria de valores excepcionales: la Colada del Ejido a la Cruz del Puerto. Esta vía pecuaria tiene anchuras anormales, de más de 100 metros y atraviesa dos cuencas hidrográficas (Guadiana y Guadalquivir) en apenas 3,5 Km. Sin embargo su situación, también es su perdición, objeto de especulación y de mal uso principalmente por el ayuntamiento de Monesterio hasta nuestros días. En sus terrenos se han levantado más de 30 vivienda de protección oficial, al menos dos transformadores, una parada de sementales del estado (después utilizada como base del Plan Infoex), piscina municipal, un picadero con cuadras para la peña caballista local, viales de mas de 20 metros de ancho, escombreras, basurero de residuos orgánicos... todo auspiciado entre 1996 al 2002 (algunas antes) bajo las normas subsidiarias aprobadas en 1996 donde aparece y desaparece un plano de la Colada del Ejido con la superposición de las futuras casas y afecciones.

Así por RESOLUCION de 29 de mayo de 1996, de la Comisión de Urbanismo y Ordenación del Territorio de Extremadura, por la que se aprueba definitivamente la Revisión de las Normas Subsidiarias de Planeamiento Municipal de Monesterio.

Y por RESOLUCIÓN de 20 de julio de 2006, de la Comisión de Urbanismo y Ordenación del Territorio de Extremadura, por la que se aprueba la modificación puntual n.º 11 de las Normas Subsidiarias de Planeamiento Municipal de Monesterio, consistente en la adaptación de parte del articulado de las normas urbanísticas a la LSOTEX

Las normas subsidiarias de Monesterio dicen en su "Artículo 116.º Norma de protección de las vías pecuarias...2...En cualquier caso, la actuación y/o regulación en todo lo referente a estas Vías quedará a cargo de la Consejería de Agricultura, Industria y Comercio de la Junta de Extremadura".

Tan al cargo quedó, que cuando se enteraron de la construcción de viviendas oficiales y viendo la imposibilidad de aplicar el Reglamento de Vías Pecuarias de 1996 con casos como este y parecidos en otros pueblos. Se procedió a un cambio de reglamento en el año 2000 en toda Extremadura, salvándose así responsabilidades tan graves como las cometidas con la construcción de viviendas de protección oficial en una vía pecuaria. Queda claro una cosa, que estas afecciones no eran casualidad sino que es mas barato(o gratis) construir en una vía pecuaria. De hecho la Ronda de Circunvalación de Monesterio llega a tener más de 20 metros, únicamente en los terrenos que usurpan la Colada del Ejido.

A pesar de todas estas afecciones, dicha vía pecuaria sigue teniendo unos valores excepcionales (<https://www.ecologistasenaccion.org/spip.php?article15257>) gracias a su gran superficie, y afortunadamente desde el 2003 se vienen realizando restauraciones ambientales que van integrando paulatinamente casco urbano y vía pecuaria, a modo de zona verde, incluido su deslinde y amojonamiento.

Aunque en estos últimos tres años se ha construido una pista de baloncesto, dos pistas hípicas, se está ampliando recientemente el picadero de caballos a costa de terrenos de la colada del ejido, se han colocado farolas... es por ello que hemos pedido y volveremos a pedir a la Sección de Vías Pecuarias que no autorice nada mas en ella, hasta que no se presente, se exponga y apruebe un plan de restauración integral y puesta en valor de la Colada del Ejido a la Cruz del Puerto. Del mismo modo pretendemos actuar en la redacción del nuevo Plan Urbanístico de Monesterio que se esta

redactando actualmente, siendo nuestro objetivo su total restauración y puesta en valor para que se opte finalmente a ser declarado Corredor Ecocultural.

2. Construcción de la carretera autonómica Ex-103 (Llerena-Fregenal de la Sierra)

Dicha carretera autonómica viene construyéndose en base a carreteras locales y provinciales desde hace más de 12 años. Afectando a: la Cañada Real Leonesa Occidental, Colada de la Higuera y Collantes, Vereda del Bodión, Vereda de Calera, Vereda de Arroyomolinos, Cordel del Molinero, Cordel de la Bejarana, Cañada Real de la Senda, y el Cordel Soriano o del Perro. En todos estos años hemos insistido y hemos alertado a la sección de vías pecuarias de estas obras y de la necesidad de acondicionar y señalar los diferentes cruces con vías pecuarias de dicha carretera. Cosa que parece obvia según la actual legislación pero que dado el hecho que la redacción de este proyecto es bien antigua, no contemplaba estas cosas.

En especial en los últimos años hemos insistido en la necesidad de reponer el trazado de la Vereda de Calera, afectada por el tramo de carretera entre Monesterio y Calera de León. Esta vía pecuaria, al igual que en otros casos ha sido utilizada con gran intensidad como medio de comunicación entre las dos localidades pasando a asfaltarse y convertirse en carretera. Al construir este nuevo trazado, nuestra asociación solicitó entre el 2008 y el 2009 su reposición, cosa que al final fue aceptada por la Sección de Vías Pecuarias y por la Consejería de Fomento de la Junta de Extremadura. Para realizar esta reposición se ha utilizado principalmente los tramos de la antigua carretera que quedan muertos más algunos terrenos conseguidos con la expropiación. De esta manera y según se nos ha contestado quedara además señalizada, deslindada y amojonada. Aun así, hemos solicitado algunas modificaciones más, que han sido aceptadas y en espera de la terminación de la construcción de dicha carretera, podemos dar como aceptable esta reposición, con los únicos inconvenientes de que su trazado paralelo a la carretera y sus tres cruces pueden revestir una cierta peligrosidad. De todas maneras esperamos que al final se pueda disfrutar de dicha vía pecuaria para poder llegar haciendo senderismo, con bicis, caballos... desde Monesterio al pantano de Tentudía, convirtiéndose en un elemento más del desarrollo rural de la localidad.

Sin embargo, no todo han sido satisfacciones con esta carretera, de hecho no podemos estar igualmente de satisfechos con lo ocurrido con el Cordel del Molinero en el término de Montemolín donde la carretera se superpone en muchos tramos, o el cruce con la Vereda de Arroyomolinos que se han convertido en un angosto paso para cruzar un terraplén de 10 metros de alto (hecho muy criticado en Monesterio) o la reposición de la Vereda del Bodión afectada por esta carretera y por el pantano de Tentudía, que no se ha tenido en cuenta.

3. Construcción de la Mina de Aguablanca

En la primavera del año 2002 la empresa minera Río Narcea Gold Mines presenta a exposición pública la memoria-resumen del proyecto de explotación de la mina de Aguablanca para la entrega de sugerencias. Entregándose en mayo de ese año sugerencias al proyecto donde ya se exponía la afección a dos vías pecuarias de la localidad: el Cordel de Sevilla-Almadén y la Vereda de los Contrabandistas.

Posteriormente en otoño de 2002 sale a exposición pública el estudio de impacto ambiental de esta explotación. Cúriga alegó la desaparición total de 1 Km. del Cordel de Sevilla-Almadén. El 17 de junio de 2003 el BOE publica la resolución de la declaración de impacto ambiental contemplando lo siguiente:

"8. Vías Pecuarias.

La única Vía Pecuaria afectada por el proyecto es el Cordel de Almadén a Sevilla, de anchura legal 37,61 m., del que solo se afecta una longitud de algo más de 1 Km. Al respecto, se ha actuado conforme a lo dispuesto por el Decreto 49/2000, de 8 de marzo, por el que se establece el Reglamento de Vías Pecuarias de la Comunidad Autónoma de Extremadura y se ha solicitado la ocupación temporal de dicho cordel a la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de Extremadura. Ocupación temporal que ha sido concedida con fecha 14, de marzo de 2003. Al objeto de dar el mismo servicio que el que en la actualidad presta el Cordel de Almadén-Sevilla, se repone el acceso de forma paralela en el límite norte de las instalaciones, estando debidamente señalizado, tal y como dispone la autorización mencionada anteriormente."

Sin embargo, de manera extraña, la empresa al pedir el cambio de trazado pidió la alternativa sur, y la Consejería de Desarrollo Rural también apostó por la sur; e incluso se presionó al ayuntamiento de Monesterio y a las asociaciones para que apoyaran un trazado sur con un mayor impacto ambiental (claramente para reducir costes a la empresa) e intentando llevar a los implicados a tomar una decisión ilegal y comprometida judicialmente. El asunto se resolvió tras agarrarnos a la declaración de impacto y solicitar a la Consejería de Medio Ambiente un informe, donde se posicionó por la norte. Aun así, el cambio de trazado tardó en resolverse en el terreno y desde esta asociación llamamos la atención a los organismos del incumplimiento que se estaba dando en el terreno. Todavía, el paso por dicha vía pecuaria es difícil, lleno de alambradas e impracticable para cualquier tipo de vehículos, a pesar de que el anterior trazado contaba con un camino interior practicable para todo tipo de vehículos.

4. Construcción de la Autovía de la Plata A-66 a su paso por Monesterio

Hacia 1997 sale publicado en el BOE la declaración de impacto ambiental por la cual se autorizaba la construcción del tramo de la autovía de la Plata A-66, tramo Fuente de cantos-límite provincia de Huelva pasando por Monesterio. Contempla la afección a 4 vías pecuarias: Vereda de los Contrabandistas, Cordel de Cazalla, Cordel de Sevilla-Almadén y Colada del Ejido a la Cruz del Puerto. En los dos primeros casos se realizan pasos subterráneos coincidiendo con barrancos y riberas. En los otros dos se trata principalmente de modificaciones de trazado y de pasos al mismo nivel junto a rotondas y sobre la N-630. Las obras comienzan a realizarse en el año 2004 y en principio estamos tranquilos, ya que se contemplan en el proyecto estas afecciones. No esperábamos ninguna chapuza en una obra de tal envergadura y sin embargo, pronto nos encontramos con los problemas:

- La empresa compensa los terrenos del Cordel Sevilla-Almadén como una expropiación más de dominio público, pretende asfaltar más de 5 km de la vía pecuaria. Denunciamos la situación y se corrige, habiendo incluso una reunión con todos los implicados.

Cuando colocan el vallado de la autovía, y de los 35 metros compensados, por el este, se comen una media de 10 a 15 metros que quedan entre el vallado y la autovía (ocupado por el ministerio de fomento), pese a nuestras quejas y denuncias solo conseguimos que se modifique lo que falta del vallado por poner. Una vez terminadas las obras, los vecinos al otro lado de la vía pecuaria comienzan a mover los vallados pese a la presencia de los mojones del ministerio de fomento, comiéndose parte del ancho del cordel (esta vez por el oeste) ante la pasividad de la guardería.

En uno de los pasos subterráneos de esta vía pecuaria, nos encontramos que pasa a ser asfaltado y convertido en acceso desde la N-630 para el camping de Monesterio. Dando un rodeo de más de 2 km y cuando enfrente del camping, la autovía pasa sobre la N-630 sobre un puente elevado de vigas. Pese a nuestras quejas e incluso del ayuntamiento, no conseguimos nada.

Más adelante vienen más sorpresas, en el cruce de este cordel con la autovía en la zona entre el Culebrín y la antigua ermita de San Isidro teóricamente queda un paso bajo un puente de vigas, perfecto para el ganado y los peregrinos del Camino de Santiago. Así se observa en las obras, pero al final de ellas el paso es totalmente cortado por los guardar raíles y vallados, continuando así hasta estos días pese a nuestras denuncias y ante la insensibilidad y prepotencia del Ministerio de Fomento. Dándose la paradoja que recientemente se ha terminado un proyecto de mejora por parte del Ministerio de Cultura para mejorar los accesos y pasos del Camino de Santiago y ni por esa se ha conseguido abrir los guardar raíles. A todo esto se le viene a sumar en el mismo punto, la construcción de una rotonda de acceso al área de servicio del Nuevo Hotel Leo que a día de hoy tampoco ha realizado las medidas compensatorias y de paso.

Por todo esto y el resto de afecciones a este cordel, además del hecho de que coincide en esta zona con el camino de Santiago, nos ha llevado a pedir su amojonamiento.

- En la Colada del Ejido a la Cruz del Puerto, los problemas empiezan cuando fallan los cálculos de escombros extraídos de los desmontes para ganar el terraplén, de tal manera que sobran gran cantidad de m3 de piedra y tierra que empiezan a llenar terrenos particulares cercanos a la autovía. Uno de los terrenos se sitúa junto a la compensación de la vía pecuaria (cerca del pilar viejo) y otro incluso en la misma vía pecuaria. Cuando nos damos cuenta la escombrera ocupa unos 6 metros de la anchura en una zona de 15 metros de máximo y con una altura de hasta 10 metros de escombros. Del mismo modo, tal altura provoca su propio derrumbe, teniendo que construirse una escollera de piedra y hormigón para poder estabilizarla. No sin antes haber roto la madre del agua del abrevadero

y descansadero del Pilar Viejo, de más de 300 años y que nunca se secó, que pese a arreglarse por la UTE se encuentra más veces seco que echando agua.

Una de las situaciones más rocambolescas nos la encontramos cuando unos vecinos (Frutas Marín y Muñoz) deciden asfaltar terrenos aledaños a su nave y también los metros de vía pecuaria que pasaban delante de sus propiedades compensados por la autovía. Habiendo echado el asfalto líquido previo llamamos al Agente del Medio Natural, tras hablar con él y con un propietario, decide seguir asfaltando. Se habla con la Sección de Vías Pecuarias y se dice que se levante acta pero que no se puede impedir el asfaltado. Afortunadamente los gerentes de la UTE toman la decisión de no asfaltar el tramo correspondiente a la Vía Pecuaria. Hay que decir tras estos hechos sufro amenazas verbales del Sr. Muñoz por estos hechos que debía haber evitado la guardería de medio ambiente, mas si cabe cuando ni siquiera existía licencia de obras.

Posteriormente se denunciaron varios hechos relacionados como el abandono de un camión relacionado con la construcción de la autovía en la vía pecuaria, o la retirada de cilindros de hormigón para evitar el paso de vehículos en la vía pecuaria hasta en dos ocasiones. Estos fueron quitados a plena luz del día, con retroexcavadora y junto al acceso al polígono, quedando los hechos totalmente impunes, pese a su total relación con los propietarios donde se quiere ubicar otra área de servicio.

En los últimos meses tras las obras en la nave frutas Marín se ha observado cómo han desaparecido varios mojonos de granito, lo que da una idea de la presión por intereses urbanísticos que existe en la zona.

- Hay que decir que viendo el final de las obras, notamos que no se acababa de señalizar los pasos de las vías pecuarias sobre los nuevos accesos hacia la N-630, hecho por el que alertamos de esta situación a la sección de vías pecuarias, consiguiendo al menos su señalización.

- Tenemos que decir además que para tratarse de una obra de tal entidad, observamos que el tratamiento que se daba en las restauraciones de las vías pecuarias dejaba mucho que desear, sobre todo en cuanto a los perfiles del terreno que se dejaban, la escasez de restauración vegetal, ajardinamiento y empleo de materiales autóctonos.

5. Otros (escombreras municipales, accesos de áreas de servicio...)

Por desgracia, durante muchos años se podía identificar fácilmente por donde pasaba una vía pecuaria por nuestros pueblos, solo había que buscar la escombrera. Desde hace muchos años una de las luchas de esta asociación ha sido la eliminación de la escombrera municipal de Monesterio, que en estos momentos es una de las más grandes de Extremadura junto a otras en el entorno de Badajoz (con terraplenes de más de 15 metros) sobre una vía pecuaria: La Colada del Ejido a la Cruz del Puerto. Objeto de denuncia por parte de esta asociación durante muchos años, ha habido que esperar a que este deslindada y amojonada, y no por esas hemos conseguido su recuperación.

Bien es cierto, que entre el periodo de 2003-2007 se dejó de verter en esta y se procedió a realizar un proyecto de recuperación de toda esta zona, comprándose un terreno cercano para un proyecto de Punto Limpio y Planta de Reciclaje de Escombros. Sin embargo, el cambio de gobierno de 2007 paralizó el proyecto y ha sido tal, la cantidad de escombros generado que en estos cuatro últimos años se ha comido el terreno cercano y se ha vuelto a verter sobre la vía pecuaria. Esta situación ha dado como resultado, que nos hayamos obligados a denunciar nuevamente al ayuntamiento de Monesterio. Como resultado de todo esto, el ayuntamiento va a construir un nuevo punto limpio con subvención de la Junta de Extremadura y crear una nueva escombrera (entre 2010-2011) y restaurar la actual escombrera con presupuestos del Plan E.

Afortunadamente entre 2004-2006 se consiguió cerrar la escombrera existente en la Cañada Real Leonesa Occidental en el término de Fuente de Cantos, denunciada por esta asociación, aprovechando material y maquinas de las obras de la A-66.



Foto 2. Escombros junto a una señal de la Colada del Ejido a la Cruz del Puerto.

Otro problema que hemos detectado en los últimos tiempos son las peticiones de acceso para crear áreas de servicio en el entorno de la autovía de la Plata A-66 y que por desgracia esta afectando a aquellas vías pecuarias que transcurren paralelas a la autovía de la Plata y que en su momento fueron ya objeto de cambios de trazado: la Colada del Ejido a la Cruz del Puerto y el Cordel de Sevilla a Almadén. En los dos casos hemos realizado alegaciones, tanto para Área de Servicio de Monesterio como para el área de Servicio Nuevo Hotel Leo. En los dos casos las empresas no han presentado alternativas a la ubicación de estas áreas, a pesar de haber otros nudos de comunicación cercanos. La gran cantidad de vehículos que atravesarían las vías pecuarias para acceder a las áreas de servicio hacen más que peligrosas e incompatibles los usos principales y los usos compatibles de las vías pecuarias, teniendo en cuenta que se trata del Camino de Santiago que aquí coincide con la vía pecuaria. Así mismo también alegamos la necesidad de adecuar pasos, utilizar materiales rústicos, colores diferentes en el asfalto, paso de peatones, señalizar, ajardinar... Los permisos se han dado por parte de la Dirección General Correspondiente con un criterio poco técnico y exigente a nuestro ver. Lo mas gracioso es que tras pedir los planos en 2009, de cómo quedaría el paso por el acceso al Nuevo Hotel Leo, nos encontramos el área de servicio abierta y nada de la vía pecuaria en el terreno.



Foto 3. Peregrinos atravesando la N-630 por el Cordel Sevilla-Almaden. Obligados por los guardaraíles y la falta de pasos adecuados.

6. Conclusiones y propuestas

Todas estas experiencias nos llevan a realizar las siguientes conclusiones y propuestas:

A. Que es necesario una mayor protección ambiental, urbanística y cultural para este patrimonio. De modo que todas las vías pecuarias deben ser declaradas y protegidas en los nuevos planes urbanísticos municipales, que actualmente se están redactando y aprobando en todos los municipios extremeños. Declarándose como elementos y áreas sujetas a medidas de protección especial, declarándose como Suelo No Urbanizable de Especial Protección por su interés paisajístico y/o medioambiental. Además de realizar una declaración global de protección cultural a nivel extremeño de todo este patrimonio como Bienes de Interés Cultural.

B. Que se debe realizar un proyecto de puesta en valor regional y declarar espacios protegidos como Corredor Ecológico aquellas vías pecuarias de mayor valor cultural y ambiental, figura que aparece en la Ley 8/1998 del 26 de junio de Conservación de la Naturaleza y de Espacios Naturales de Extremadura, figura de protección que increíblemente todavía no ha estrenado la Consejería de Medio Ambiente, a pesar de tratarse de terrenos de dominio público:

* Título III: Protección de Los Espacios Naturales.

* Artículo 26: Corredores Ecológicos.

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 Ecológicos 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.

C. Deslindar, amojonar y señalar todas las vías pecuarias que componen el Camino de Santiago a su paso por Extremadura. Declarando estas vías pecuarias como Corredores Ecológicos.

D. Exigir en el impacto ambiental de obras públicas que para las vías pecuarias afectadas, no solo se tenga en cuenta la reposición de los terrenos para un trazado alternativo o compensatorio. Sino que sea obligatorio señalizarlas, incluido su nombre, deslindarla y amojonarla. Reservando los fondos adecuados para llevar a cabo estas obras. Además en el caso de que sea necesario mover alambradas o paredes de piedra, estas sean repuestas mediante la misma empresa que ejecute las obras y no mediante compensación económica a los propietarios (evitando la nueva ocupación de las vías pecuarias tras las obras).

E. Crear un protocolo de actuación y realizar las modificaciones reglamentarias necesarias para recuperar aquellos tramos de vías pecuarias desaparecidos bajo grandes obras públicas en años anteriores a la actual legislación, tales como pantanos, autovías...exigiendo a las administraciones o propietarios actuales, la cesión de terrenos y trazados alternativos.

F. Hace falta una mayor formación, información y coordinación de los agentes del medio natural con el tema de las vías pecuarias.

G. Sería necesario que se exigiera un informe previo para el cobro de subvenciones agroganaderas de la PAC, de desarrollo rural, de construcción de infraestructuras, creación de empresas, o solicitudes de licencia de actividad de proyectos-edificaciones situadas fuera del entorno urbano. Donde se certifique que el beneficiario no ocupa terrenos de dominio público de las vías pecuarias o ha realizado las obras de compensación-trazados alternativos de vías pecuarias. No es normal que encima que se agrede al patrimonio de la Junta de Extremadura (las vías pecuarias), se le premie con subvenciones o se subvencione la propia destrucción y ocupación de su propio patrimonio.

H. Crear un manual homologado con el tipo de pasos que se permiten en vías pecuarias, pasos sobre o bajo carreteras, autovías... tipo de seguridad, tipo de materiales, señalización homogénea, materiales a utilizar de acuerdo al entorno rural en que se encuentren, tipo de ajardinamiento a utilizar, diseños adecuados tanto funcional como estéticamente...

Bibliografía:

- Ceder La Serena- Leader II (1999): Recorridos Ecoturísticos por las Vías Pecuarias de la Serena.
- Feliú Juan María (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 Amez 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 Magnifico y muy Honrado Concejo de la Mesta. Año 1552. (Real Academia de la Historia. Madrid).
- Brieva 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 Alcuía (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 Nº 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 Nº 15. Extremadura. ICONA 1995.
- Cuadernos de la Trashumancia Nº 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 Marfín, P. (1990): La Mesta. Historia 16 nº 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 Asº 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" en Tentudía.
- 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.
- Actas del I Congreso Nacional de Vías Pecuarias. MMA. Abril 2006.
- Archivo de Cartas (1994-2010) de la Asociación Cúriga-Ecologistas en Acción Monesterio.

Agradecimientos:

A Paco y Constantina (mis padres), a mis hermanas y hermano. A los técnicos de vías pecuarias de la Junta de Extremadura por atendernos cuando les damos la lata, en especial a Gregorio Salcedo y Paco Peña. A todos los miembros de Ecologistas en Acción por seguir en la brecha día a día; a todos los socios de Cúriga-Ecologistas en Acción Monesterio, en particular a Alonso, Manolito y Cata. A todos aquellos pastores que, en este tan sofisticado siglo XXI, siguen haciendo la trashumancia. Y en definitiva a todos los que alguna vez nos han echado una mano.

(10:30 – 10:45) **Actuaciones para la recuperación de las vías pecuarias en la Comunidad Foral de Navarra**

Autores/Ponentes:

Salomé Hernando Chicote,
Mikel Díaz Osés,
Ainhoa Istúriz Murillo,

Institución: Departamento de Desarrollo Rural y Medio Ambiente. Gobierno de Navarra. Gestión Ambiental, Viveros y Repoblaciones de Navarra.

1. INTRODUCCIÓN

Navarra, en virtud de su régimen Foral, tiene atribuida la competencia exclusiva en materia de Vías Pecuarias, es decir, ejerce las potestades legislativa, reglamentaria, administrativa (incluida la inspección) y revisora en vía administrativa. En ejercicio de dichas competencias se aprobó la Ley Foral 19/1997, de 15 de diciembre, de Vías Pecuarias de Navarra. El artículo 5 determina que corresponde al Departamento de Desarrollo Rural y Medio Ambiente del Gobierno de Navarra promover las actuaciones para la recuperación de las Vías Pecuarias de la Comunidad Foral.

Esta ponencia tiene por objeto mostrar las dificultades y dudas de los gestores al abordar buena parte de los proyectos asociados a las vías pecuarias de Navarra. La búsqueda de procedimientos administrativos sencillos y eficaces en la resolución de problemas es esencial para defender este patrimonio. Sin embargo, la experiencia muestra complicaciones hasta en los expedientes que a priori parecen más sencillos: la defensa de este bien patrimonial, inalienable, imprescriptible e inembargable debe lidiar con intereses particulares, con el descrédito y poca sensibilidad de algunos sectores hacia su conservación y con los escasos recursos humanos y económicos de los que se dispone para este fin.

Palabras clave: *Vías Pecuarias, Cañadas, Navarra, Proyectos, Mejora, Expedientes*

2. PROYECTOS DE ACTUALIZACIÓN DE LA CLASIFICACIÓN Y REPOSICIÓN DE LOS MOJONES DETERIORADOS O DESAPARECIDOS EN LA RED DE VÍAS PECUARIAS DE NAVARRA

2.1. Contexto histórico

Navarra cuenta en materia de Clasificación de Vías Pecuarias con una información recopilatoria a la que la Ley Foral 19/1997 de Vías Pecuarias dota de una importancia especial, destacándola en su Preámbulo. Se trata del Libro General de Cañadas, del año 1924 publicado por la Diputación Foral de Navarra (lo que hoy es el Gobierno de Navarra), escrito por el Ingeniero Agrónomo D. Daniel Nagore y el Perito Agrícola D.Pablo Archanco. Consta de siete libros: el primero de ellos es una descripción general del las Vías Pecuarias de la Provincia de Navarra; le siguen los específicos de los distritos de Tudela, Tafalla, Aoiz, Estella, Pamplona y un libro final de planos por términos municipales y valles con las distancias de las vías. Los planos están hechos a escala variable según términos municipales, siendo la mayor la 1:50.000.

El Libro comienza con una reflexión que parece hecha hoy mismo: "*Siglos enteros de abandono en la conservación de las cañadas de la provincia, por negligencia a veces, por desconocimiento otras de cuales eran las vías pecuarias de carácter público que atravesaban los distintos términos municipales han entorpecido y dificultado la labor de reconstruir la principales vías de la trashumancia de ganados a través del territorio de Navarra*". Cita algunas causas del mal estado de conservación de las Vías Pecuarias: "*municipio existe que con desconocimiento absoluto del carácter de las cañadas de su término, ha tomado el acuerdo de inhabilitarlas y habilitar en su lugar una carretera provincial para el tránsito de las cabañas(...) Unido al poco celo de los Ayuntamientos (...) con el inmoderado afán de roturaciones que ha sido la causa de estrechamientos y desaparición de algunas de ellas*". La acción de la Diputación tampoco queda al margen de la autocrítica a la que achaca falta de eficacia para obligar a los Ayuntamientos a la debida conservación de estos caminos de servicio público.

La descripción de las Vías Pecuarias por términos municipales recogida en el libro es el punto de partida de las actuales clasificaciones. En sentido estricto, el Libro General de Cañadas es la clasificación de las Vías Pecuarias de Navarra y los estudios que hoy en día promueve el Departamento de Desarrollo Rural y Medio Ambiente por término municipal son una actualización de la Clasificación del año 1924.

El Libro General de Cañadas se complementó hasta la Guerra Civil con actas de deslinde y amojonamiento, firmadas esencialmente por D. Pablo Archanco en representación de la Diputación Foral y representantes de los Ayuntamientos (alcaldes, guardas...) en las que se describe el posicionamiento de los mojones de fincas y cañadas dejando constancia en el acta pero sin una georreferenciación clara, obviamente.

En consecuencia, los trabajos de actualización de la clasificación de las vías pecuarias por términos municipales, a los que más arriba se ha hecho mención, se implementan con la reposición de mojones deteriorados o desaparecidos de aquellas vías que cuentan con actas de deslinde y amojonamiento previas. Este tratamiento de la información histórica ha supuesto no pocas discusiones internas sobre la idoneidad del procedimiento, si bien cuenta con el respaldo legal de la norma vigente a tenor de los informes emitidos por los servicios jurídicos del Departamento, tras solicitud de la Sección de Planificación y Ayudas.

2.2. Los proyectos de actualización de la clasificación de vías pecuarias y reposición de mojones deteriorados o desaparecidos de las vías pecuarias de Navarra.

2.2.1. ¿Por qué son necesarios este tipo de estudios?

En primer lugar porque se dispone de información valiosa pero elaborada con los medios y el lenguaje de principios del siglo XX, que no permite responder con exactitud las demandas de los administrados ni las de la propia Administración. Por ejemplo, es difícil transmitir a los equipos redactores de una Estrategia Municipal de Ordenación del Territorio por dónde van las vías pecuarias de un determinado término municipal para que las preserven, si la información de partida está a una escala tan pequeña como la de las actas de los años 30 o si la descripción de las vías pecuarias se apoya en topónimos y referencias poco concretas, imposibles de trasladar a planos y mapas actualizados. En segundo lugar, porque las actualizaciones, aunque no blindan las vías pecuarias ante nuevos proyectos de desarrollo, al menos sensibilizan a los Ayuntamientos sobre la existencia de un patrimonio que no es de su propiedad. Y en tercer lugar porque es necesario plantearse qué destino y posibles usos ha de tener una vía pecuaria.

2.2.2. ¿Cómo abordarlos?

Hasta el momento no se dispone de una planificación que priorice unos municipios o unas vías pecuarias sobre otras, sino que lo que se trata es de dar respuesta a los problemas que plantean los administrados, que surgen por algún proyecto de obra pública, etc...

Para iniciar el proyecto es esencial realizar una consulta documental amplia (Fondo documental de vías pecuarias del Servicio de Patrimonio del Departamento de Economía y Hacienda del Gobierno de Navarra; Fondo documental de concentración parcelaria del Servicio de Estructuras Agrarias del Departamento de Desarrollo Rural y Medio Ambiente del Gobierno de Navarra; Información catastral antigua y actual del Servicio de Riqueza Territorial del Gobierno de Navarra; Archivo General de Navarra; Sección de la Mesta del Archivo Histórico Nacional; Archivos municipales del Ayuntamiento; otros archivos que pudieran estar relacionados con los anteriores ... A pesar de este esfuerzo de revisión (tanto personal como económico) muchas veces la información recopilada no es utilizable.

Es necesario complementarla con entrevistas a titulares de explotaciones ganaderas de carácter extensivo de las localidades afectadas a fin de elaborar, además, un censo de ganaderos trashumantes y utilizar esta información cuando el Ayuntamiento designe a los prácticos que habrán de acompañar al gabinete técnico en las visitas de campo.

Lo realmente eficaz sería contar con el testimonio y colaboración de pastores que hayan usado las vías pecuarias en el movimiento de sus rebaños y sean conocedores de sus trazados, que hayan visto mojones en campo, lo que no suele ser posible por la edad de estas personas o por la pérdida de muchos de ellos

2.2.3. ¿Cuál es el trazado de la vía pecuaria?

La descripción del trazado se basa en la documentación obtenida de la revisión de los fondos documentales pero está condicionada por la fisiografía y la disponibilidad de terrenos, prevaleciendo la continuidad sobre cualquier otro criterio. Se describen los trazados de cada una de las vías pecuarias de la localidad detallando la anchura real en terreno de cada una de ellas, así como la anchura que debieran tener según la documentación existente. En algunas ocasiones se usan caminos existentes para plasmar el trazado, en lugar de tratar de recuperar las anchuras legales puesto que ello supondría defender propuestas con poco refrendo histórico y legal. En otras, sí es factible recuperar anchuras a pesar de las colindancias.

La descripción es incompleta si no se acompaña de los puntos problemáticos de cada vía, de la relación de colindantes afectados y de las intersecciones o confluencias con la red de transporte (carreteras, ferrocarril, etc...).

2.2.4. ¿En qué vías pecuarias se reponen mojones deteriorados o desaparecidos?

Solamente en aquellas que cuenten con actas de amojonamiento y deslinde. La información base para la reposición es, por tanto, la incluida en dichas actas y la recopilada en la fase de revisión documental del estudio, salvo que el trazado de la vía pecuaria discorra por una zona que haya sido objeto de concentración parcelaria, que es la procedente de los correspondientes proyectos de concentración parcelaria.

El reconocimiento en campo es esencial para referenciar geográficamente mojones ya existentes, descartando aquellos con claros signos de haber sido desplazados.

Una vez elaborada la propuesta del deslinde hay que investigar la titularidad de las parcelas colindantes identificando las intrusiones en cada una de las vías pecuarias.

Las intrusiones tienen diferente tramitación en función de su naturaleza:

a) Intrusiones catastrales

Son aquellas en las que, al superponer las líneas base provisionales con la capa de catastro, parte de la cañada se encuentra catastrada como finca particular. Se informa a los particulares de esta situación por correo antes de la exposición pública de la propuesta de proyecto en el BON, de forma que todos los afectados puedan presentar las alegaciones que estimen oportunas durante el citado plazo de exposición pública.

b) Intrusiones reales

Son aquellas en las que no existiendo intrusión catastral, el particular colindante cultiva o se aprovecha de parte de la cañada.

A diferencia de las intrusiones catastrales, las intrusiones reales no se comunican a los afectados durante el periodo de exposición pública del proyecto, sino que se incorporarán a los procedimientos de vigilancia existentes en la Sección de Planificación y Ayudas.

2.2.5. ¿Es posible simplificar estos procedimientos?

La experiencia en la realización de estos proyectos muestra lo prolijos y dilatados en el tiempo que son. La Ley Foral 19/1997 obliga a hacer una exposición pública tanto de las propuestas de clasificaciones, deslindes y amojonamientos como de los trabajos definitivos, garantizando de ese modo los intereses de los administrados. Sin embargo, es necesario buscar fórmulas más ágiles que sin poner en riesgo la legalidad de los trámites den respuestas más inmediatas y menos costosas, que permitan avanzar más rápido en la defensa de este patrimonio.

3. TRAMITACIÓN DE EXPEDIENTES RELACIONADOS CON LAS VÍAS PECUARIAS

3.1. Tramitación

La gestión de expedientes y la emisión de informes en relación a las afecciones generadas por cualquier proyecto sobre las vías pecuarias es competencia del Departamento de Desarrollo Rural y Medio Ambiente (Sección de Planificación y Ayudas), a razón de unos 100-120 expedientes/año.

La procedencia de las peticiones de informe se divide en dos bloques: interna, desde distintas unidades de la Administración; y externa, realizada por los promotores externos de los proyectos. El salto a soportes digitales de información agiliza la integración de las vías pecuarias a la herramienta básica manejada en el Departamento: el visor SITNA (Sistema de Información Territorial de Navarra), actualizándose la información con los nuevos proyectos de clasificación-deslinde y con las modificaciones derivadas de los cambios de trazado.

Los problemas de gestión de expedientes dependen del conocimiento que se tiene sobre la vía pecuaria sobre la que inciden así como del tipo y repercusión social de las actuaciones propuestas.

3.2. Principales tipos de expedientes

3.2.1. Concentraciones parcelarias

En Navarra, y según lo dispuesto en la Ley Foral 19/1997, de 15 de diciembre, de Vías Pecuarias de Navarra, se da la circunstancia singular de que durante los procesos de concentración parcelaria, la unidad habitual de gestión de este bien público pierde las competencias sobre el mismo, en favor del Servicio de Infraestructuras Agrarias, promotor del propio proceso de concentración. La unidad habitual de gestión emite informe no vinculante con el objetivo de garantizar la conservación y, en su caso, la recuperación de las anchuras pertinentes. Para cada proyecto se condicionan:

- Red de caminos: el hecho de que existan ya caminos antiguos sobre las vías pecuarias hace que, tanto ecológica como económicamente sea justificable la mejora de éstos y no la creación de caminos nuevos junto a ellos.
- Revegetación de las intrusiones por roturación existentes previas a la concentración.
- Se prohíbe el depósito de materiales procedentes de la ejecución de la red de caminos y/o riego sobre los pastizales existentes sobre las vías pecuarias.

Se puede concluir que teniendo en cuenta estos aspectos, los procesos de concentración pueden ser incluso ventajosos para las vías pecuarias, ya que en el ámbito concentrado quedan deslindadas e inscritas en el registro de la propiedad, incrementando el número de kilómetros deslindados por vía ordinaria. Por contra, si por cualquier motivo, estos aspectos no se tienen en cuenta, especialmente si no se reflejan todas las vías pecuarias existentes, se corre el riesgo de consolidar una reorganización de la propiedad de difícil reversión.

3.2.2. Planeamiento urbanístico

La coordinación entre el Departamento de Ordenación del Territorio y el Departamento de Desarrollo Rural y Medio Ambiente, ha permitido incorporar las vías pecuarias entre los aspectos a tener en cuenta en la planificación territorial, si bien quedan aspectos por mejorar:

- La diferente interpretación, en algunos casos, de la normativa en cuanto a la consideración del suelo urbano/urbanizable y el suelo no urbanizable. La disposición adicional 2ª de la Ley Foral 19/1997, establece que "cuando las vías pecuarias atraviesen suelo clasificado como urbano o urbanizable por el planeamiento urbanístico, será éste el que incorpore las medidas precisas para que no sean ocupadas, **en la medida de lo posible**, por edificaciones o instalaciones y pueda garantizarse la continuidad del trazado y la idoneidad de los itinerarios".
- Tendencia de los equipos redactores a integrar las vías pecuarias en los porcentajes de zonas verdes, dotacionales, etc... exigidos por la legislación sectorial en lugar de definirlos como un suelo no urbanizable de protección independiente.

Las vías pecuarias son consideradas un "obstáculo" para los planes urbanísticos en lugar de verse como una oportunidad de desarrollar sus usos potenciales en beneficio del municipio.

3.2.3. Infraestructuras / Obras públicas

En la línea de lo dispuesto por la legislación estatal para las infraestructuras que afectan a las vías pecuarias, la Ley Foral 19/1997 establece la necesidad de que "...el trazado alternativo de la vía pecuaria garantice el mantenimiento de sus características y la continuidad del tránsito ganadero y de sus itinerarios, así como los demás usos compatibles y complementarios con aquel", "...

Solucionar a posteriori las afecciones generadas por una infraestructura, como por ejemplo una autovía, es realmente difícil, cuando no imposible. Como resultado de las sinergias existentes con el Departamento de Obras Públicas, se ha establecido un procedimiento entre ambas unidades, garantizando soluciones desde las fases iniciales (estudio informativo), pasando al proyecto constructivo en forma de proyecto de reposición de vías pecuarias con su correspondiente partida presupuestaria, hasta la ejecución y posterior amojonamiento, con el visto bueno de la unidad gestora de las vías pecuarias. Aunque los proyectos de reposición varían en función del tipo de afección, en todo caso deben incluir un apartado de expropiaciones y los terrenos del nuevo trazado deberán inscribirse con titularidad CFN-Cañadas o, en el caso de superponerse en algún tramo con la propia infraestructura, con un doble uso vial-cañada.

Ejemplo 1- Autovía con reposición mediante paso a doble nivel multifuncional.

Se exigen dimensiones para pasos superiores de 5 metros de anchura y, para los pasos inferiores, de 7x4 si se trata de una Cañada Real y de 5x3 para el resto de vías pecuarias. Si se proyectan pasos de fauna próximos a las intersecciones con la vía pecuaria, se estudia la posibilidad de integrarlos en un único paso.

Ejemplo 2- Variante con reposición y cambio de trazado asociado derivado de una superposición con la vía pecuaria.

Se exige:

- Mantenimiento de la anchura del trazado repuesto respecto al trazado original, siendo éste continuo y debiendo quedar en su totalidad a un mismo lado de la infraestructura.
- Cuando la franja de reposición queda paralela a la infraestructura, se colocan elementos que proteccion para evitar que el ganado invada los viales.
- Las características del firme de del trazado repuesto siguen este orden de preferencia: pasto natural, revegetación, camino rústico, camino de todouno, hormigonado excepcional. El salto consecutivo de categoría de firme debe estar en cada caso debidamente justificado; de lo contrario, no se autoriza.
- Condicionantes específicos para la fase de obras: garantizar la posibilidad de paso para el ganado y restauración medioambiental con especies pratenses propias de la zona.

Ejemplo 3- Afecciones generadas por Tren de Alta Velocidad

Además de lo requerido en los ejemplos anteriores, dada la envergadura del proyecto se considera que se deben aportar compensaciones "extra" que vayan más allá de habilitar pasos a doble nivel. Se exige la adecuación estética, funcional y ambiental del entorno de los mismos, condicionando los materiales a utilizar. Actualmente se encuentra entre la fase previa de estudio informativo, si bien las primeras respuestas a los requerimientos realizados permiten ser optimistas.

3.2.4. Cambios de trazado

La tramitación de expedientes que implican un cambio de trazado es compleja puesto que las soluciones a veces tienen más que ver con aspectos jurídicos y administrativos que técnicos.

Los expedientes se organizan según su origen en:

- a) Cambios de trazado que se derivan de proyectos promovidos por la administración (obras públicas / ordenación del territorio), en los que la tramitación es más ágil por integrarse en la

tramitación de los proyectos varias fases del cambio de trazado (exposiciones públicas, inscripciones registrales, etc...).

- b) Cambios de trazado promovidos por empresas y particulares: la tramitación se alarga en el tiempo, con plazos que no se corresponden con el ritmo al que han de ser informados los expedientes.

No obstante se intentan restringir estas autorizaciones, "forzando" a los promotores a agotar todas las alternativas posibles para la ubicación del proyecto. Siendo el promotor el único interesado en modificar el trazado de la vía pecuaria, es un buen momento para requerir compensaciones (en los casos finalmente autorizados) que restablezcan las características de la vías pecuarias que en su caso pudieran haberse deteriorado.

3.2.5. Ocupaciones temporales

Las características "lineales" y continuas de las vías pecuarias resultan muy atractivas para la ubicación de multitud de proyectos: líneas eléctricas, telefónicas, conducciones, etc...por lo que con frecuencia se proyectan sobre terrenos pertenecientes a las vías pecuarias. A las características anteriormente descritas se añade el hecho de que al promotor le resulta mucho más cómodo no tener que negociar con multitud de propietarios particulares, optando en primer lugar por el suelo público (como es de todos, parece que no es de nadie). En primera instancia, se solicita al promotor un estudio de alternativas. Si tras el estudio, éste justifica debidamente que no existe otra ubicación posible, se concede (si no existen factores ambientales limitantes) la correspondiente autorización tras la aceptación del pago del correspondiente canon de ocupación temporal así como de los condicionantes que para cada caso se establezcan. El pago de las indemnizaciones se realiza en periodos de temporales de cinco años, debiendo abonarse además en el primero de ellos el importe correspondiente a la ocupación temporal durante las obras. Transcurridos treinta años desde la autorización inicial, ésta debe ser renovada, si procede, o el permiso de ocupación temporal queda suspendido. No obstante, cabe destacar que los importes de las indemnizaciones, en el caso de Navarra, son cuando menos anecdóticos, no teniendo en ningún caso un efecto disuasorio a la hora de elegir la ubicación de los proyectos, ni muchos menos compensatorio respecto a las afecciones generadas.

3.2.6. Resto de solicitudes de autorización

Al margen de los proyectos descritos en el apartado anterior, la dinámica observada en las solicitudes de autorización permite deducir que prácticamente no se proyectan actuaciones en terrenos de vías pecuarias. Los expedientes incluidos en este apartado se refieren a los que presentan afecciones potenciales sobre la zona de servidumbre y, principalmente, con accesos a través de las vías pecuarias. Son ejemplos frecuentes: naves agrícolas-ganaderas, vertederos, parques eólicos, huertas solares, depuradoras, extracciones de áridos, plantas de biometanización, proyectos forestales, cierres perimetrales, etc... El tema de los accesos deja abierto a la interpretación, en determinados casos, el límite entre las actividades agrícolas-ganaderas (a las que la posibilidad de acceso a través de vías pecuarias se recoge en la legislación) y las actividades industriales (a las que no puede accederse a través de mas mismas). Ej: Actividad ganadera con planta de biometanización asociada. Con el objetivo de minimizar discrepancias entre unos expedientes y otros, y en tanto no se disponga del desarrollo reglamentario de la Ley Foral 19/1997 (actualmente en fase de elaboración), se ha establecido un criterio basado tanto en las cargas ganaderas como en el volumen de tránsito de vehículos asociados a la actividad, que permite establecer ese límite de forma objetiva.

3.2.7. Vigilancia ambiental

En el ámbito de la condicionalidad de las ayudas directas de la PAC, uno de los requisitos medioambientales que deben cumplir agricultores y ganaderos es no destruir el hábitat de las Cañadas. Las roturaciones de Cañadas suponen una pérdida de hábitats naturales que han sido denunciadas por el personal de Guardería del Departamento como incumplimientos de la Ley Foral 15/1997 y desde hace 4 años se incluyen como incumplimientos de la condicionalidad. Dan lugar a penalizaciones que, si bien no son cuantiosas, si tienen repercusión en los administrados dada la gran importancia de estas ayudas. La Policía Foral también tiene encomendadas labores de vigilancia ambiental y ha realizado inspecciones sobre el terreno en varias cañadas constituyendo su presencia un efector disuasorio en buena parte de los casos.

4. ACTUACIONES DE MEJORA EN LAS VÍAS PECUARIAS DE NAVARRA

Ver comunicación gráfica, Pag. 330

(10:45 – 11:00) **Criterios prácticos de deslinde en vías pecuarias**

Autores:

Venancio Barrena González,
Alberto Maqueda Anguita,
Agustín José Camiña Fuentes,

Ponente: Alberto Maqueda Anguita.

Institución: Junta de Extremadura. Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural. Dirección General de Desarrollo Rural. Sección de Vías Pecuarias.

Resumen:

De las actuaciones previstas en los Programas Operativos y el actual Programa de Desarrollo Rural de Extremadura 2007 - 2013, las asistencias técnicas para el deslinde y amojonamiento de las vías pecuarias han supuesto el montante más grueso de los presupuestos de los periodos comprendidos entre 1994-99 y 2000-06.

Dentro de las potestades administrativas (figura 1) en materia de vías pecuarias, sin lugar a dudas, el deslinde es una condición imprescindible para la defensa y conservación de las vías pecuarias, por este motivo queremos abordar, no la parte administrativa (figura 2) y técnica de cómo se realiza el mismo, sino determinadas casuísticas que han ayudado a los Técnicos o Representantes de la Administración a decidir la delimitación de las vías pecuarias sobre el terreno.

Para la elaboración de una propuesta de deslinde se requiere un trabajo precedente del reconocimiento en campo, estudio de la documentación histórica, investigación de la propiedad y obtención de la cartografía, finalizando con la citación a los colindantes en la fase de apeo o colocación de las estaquillas de las líneas base de la vía pecuaria a deslindar.

Para llegar a la generación del plano borrador de deslinde, antes se han tenido que recopilar una información básica y complementaria que a continuación enumeramos para posteriormente describir casos prácticos reales que se nos han presentado a lo largo de estos años en los deslindes de vías pecuarias de Extremadura.

- Proyecto de Clasificación de las vías pecuarias del término municipal.
- Reconocimiento en campo con ayuda de Prácticos, Agentes del Medio Natural y Guardería Rural conocedores del lugar. Realidad física del terreno.
- Antecedentes históricos: documentos, deslindes antiguos, planos, croquis.
- Vuelo del ejercito americano de la década de los años 50 del siglo pasado.
- Vuelos fotogramétricos actuales.
- Planeamiento urbanístico.
- Actuaciones realizadas por la propia Administración: concentraciones parcelarias, embalses, obras públicas.
- Autorizaciones, intrusiones y forestaciones.

UN POCO DE HISTORIA

Los antecedentes normativos sobre vías pecuarias los encontramos en el siglo VII con el Fuero Juzgo. Pero no es hasta el siglo XII cuando los autores describen una gran trashumancia con la asociación pastoril del Honrado Concejo de la Mesta. Una de las figuras representativas de aquella época de predominio de la ganadería era el Alcalde Entregador (Juez itinerante) que garantizaba el paso libre y expedito de los ganados de todo el reino, sin limitación de anchura. Excepto las "cinco cosas vedadas": vides, panes, huertas, prados de guadaña y dehesas boyales, que carecían de los privilegios mesteños.

No fue hasta 1554, con la Provisión de 16 de enero cuando se fijó la anchura de 90 varas para las cañadas, con anterioridad se estableció en "seis sogas de marco de cada quarenta y cinco palmas la sogá". Y en 1796 se regula el procedimiento de amojonamiento y se fija la anchura de cordeles y veredas en 45 y 25 varas.

Con la desaparición de la Mesta, en la época de la Ilustración, el único privilegio que se mantuvo de los muchos que tenían los ganaderos, fueron las vías pecuarias.

A finales del siglo XIX, las anchuras de las vías pecuarias se convierten al sistema métrico decimal y se regula los procedimientos de deslinde y amojonamiento, vigente en nuestros días.

PROYECTO DE CLASIFICACIÓN

Es el documento base para la realización del deslinde, así lo exige la propia Ley 3/95 de Vías Pecuarias, en la que se cita textualmente es su artículo 8: *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.*

El problema que se le presenta al Representante de la Administración o al Técnico Operador es que la descripción de los Proyectos de Clasificación de los términos municipales que engloban las vías pecuarias a deslindar es demasiado sucinto y en algunos casos difícil de interpretar, por lo que a esta información básica hay que complementarla con otra que ayude a determinar las líneas base de las vías pecuarias.

RECONOCIMIENTO EN CAMPO

Es evidente que las vías pecuarias transcurren por aquellos lugares por donde el ganado transita mejor, zonas húmedas con pasto, puertos, etc. Sin embargo hay veces que no es tan fácil identificar sobre el terreno el trazado del paso ganadero, entonces la presencia de Prácticos de la localidad o del Agente del Medio Natural de zona pueden ser de gran ayuda.

ANTECEDENTES HISTÓRICOS

Para argumentar el deslinde hay que realizar un estudio de los Fondos Documentales, Archivos Municipales, cartografía antigua, libretas de campo del IGN etc.

Un ejemplo práctico del empleo de documentación histórica decisiva en el deslinde de la Cañada Soriana Occidental de Ahigal (Cáceres) fueron las actas de los deslindes realizados en 1874 y 1881, las cuales mencionaban la situación de marcas en piedras y encinas que delimitaban la vía con 75 m, muy lejos de los 20 m de anchura que hay en la actualidad.

En el Archivo Histórico Nacional se encuentra la documentación de la Mesta y de la Asociación de Ganaderos del Reino con documentos incluso del siglo XII. Entre ellos el Diario de Visitadores, en el que se describen minuciosamente las vías pecuarias, colindancias, intrusiones, denuncias, solicitudes, etc. Como ejemplo de su utilidad, transcribimos un párrafo del archivero de la Asociación: *"Don Carlos Grau y Campuzano, Licenciado en Derecho, archivero de la Asociación General de Ganaderos del Reino. Certifico: Que este Archivo de mi cargo se custodian los antecedentes de vías pecuarias del término de Moraleja, que a continuación se relacionan: Que Extremadura por esta región no atraviesan a la Sierra mas que dos cañadas o cordeles reales de noventa varas..."*

En numerosas ocasiones el término cordel o cañada se ha utilizado indistintamente por los agricultores y ganaderos como paso de ganado, incluso en planos catastrales y escrituras públicas de propiedad creando confusión en los profanos en las vías pecuarias. Siendo el proyecto de clasificación del municipio el documento que certifica la anchura de la vía pecuaria.

FOTOGRAMA DEL VUELO AMERICANO DE 1956

Merece mención aparte por su utilidad los fotogramas del vuelo americano de los años 1954-56, muestran el trazado de las vías pecuarias cuando aún tenían cierto uso ganadero, evidenciando cerramientos ilegales, cortes recientes, trazado aproximado original, etc.

El Cordel del río Tiétar en Villanueva de la Vera (Cáceres) discurre paralelo al río que lleva su nombre, las periódicas crecidas acabaron con un tramo de la vía pecuaria originado por el fenómeno de avulsión y agravado por la margen derecha del río.

Hubo que recurrir a planos topográficos del siglo XIX y principios del XX, además del fotograma del vuelo americano de 1956 para saber cómo se encontraba el terreno con anterioridad a las riadas. (Foto 1)

Brevemente, el proceso seguido es el siguiente: primero se escaneó el vuelo americano para obtenerlo en formato digital. Posteriormente se georeferenció mediante puntos de control existentes a lo largo del tiempo y finalmente se comparan ambos escenarios, sin olvidar que la foto del vuelo

americano es una proyección cónica y la ortofoto actual es una proyección ortogonal por lo tanto las mediciones realizadas tendrán ciertos errores, pero permitió deslindar la vía pecuaria con un ancho inferior al que establecía el Proyecto de Clasificación ya que parte del Cordel había desaparecido por causas naturales ajenas al colindante.

PLANEAMIENTO URBANÍSTICO

A tenor de la Disposición Adicional Primera del Decreto 49/2000, de 8 de marzo, por el que se establece el Reglamento de Vías Pecuarias de la Comunidad Autónoma de Extremadura, cuando la vía pecuaria transcurra por cascos urbanos y las normas de planeamiento del municipio sean anteriores a la aprobación del Reglamento de vías pecuarias, la anchura de la misma se amoldará a la anchura de las calles por donde discurre sin necesidad de cambiar la Clasificación.

ACTUACIONES REALIZADAS POR LA ADMINISTRACIÓN

De igual manera, el Reglamento extremeño en su artículo 33 establece que: las vías pecuarias existentes en una zona de concentración, conforme a su nuevo trazado, tendrán la condición de bienes de dominio público y se consideran clasificadas, deslindadas y amojonadas.

Las actuaciones realizadas por el Instituto Nacional de Colonización y posteriormente el IRYDA son actuaciones de la propia Administración, de igual manera el deslinde de una vía pecuaria lo ejecuta la Administración, por lo tanto no pueden contradecirse ambos documentos.

La digitalización de los planos de concentración parcelaria antiguos o planos de regadíos y su comparación con las ortofotos de vuelos actuales permiten replantear vías pecuarias que en su día tenían el ancho establecido por la modificación de trazado de la ordenación territorial y que con el paso del tiempo han podido ser intrusadas. Evidentemente, también podemos generar errores con esta técnica pero sirven de gran ayuda para confirmar los límites, mojones que delimiten las parcelas de antiguos colonos o de las parcelas de reemplazo. (Foto 2).

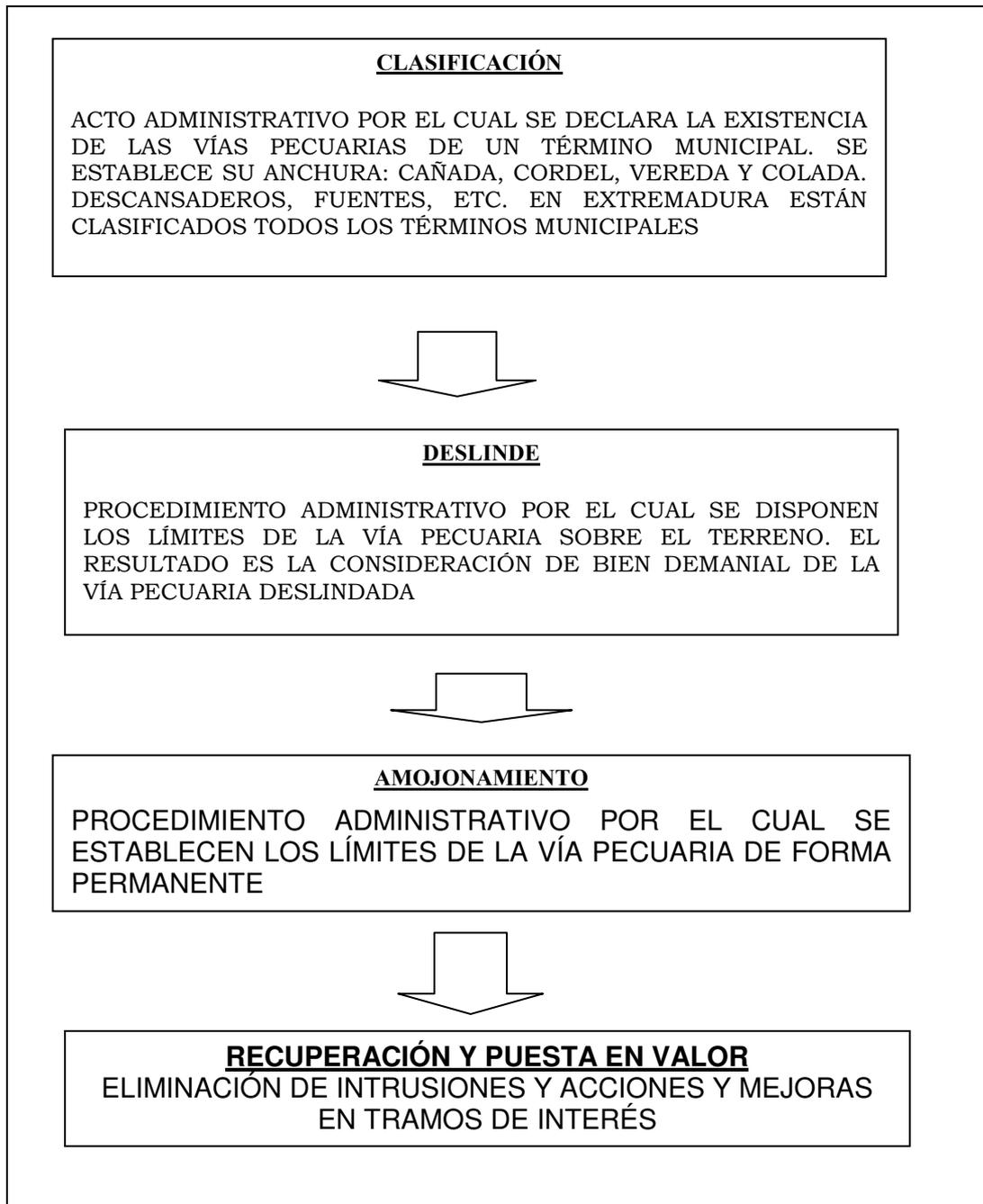
De igual manera las modificaciones de trazado como consecuencias de obras de interés público como infraestructuras viarias, el nuevo trazado propuesto se considera como deslindado y amojonado. (Foto 3).

AUTORIZACIONES, INTRUSIONES Y FORESTACIONES

La legislación en materia de vías pecuarias permite las ocupaciones temporales de las mismas siempre que no impidan los usos tradicionales y los complementarios con aquél. El hecho de que un propietario solicite la autorización de una portera y un canadiense en la vía pecuaria a su paso por su finca, es un reconocimiento por parte del solicitante de la existencia de la vía pecuaria y que en el momento del deslinde no podrá objetar alegaciones al mismo ya que ha aceptado un pliego de condiciones que le vincula con la vía pecuaria.

Otro caso que ayudó a deslindar la Cañada Real de Gata en Alcántara era la de un colindante que había solicitado ayudas ligadas a la forestación de tierras agrarias y que le exigían cercar la zona de la plantación. Si en la finca implicada discurre una vía pecuaria es el momento de que se cerque conforme esté en el Proyecto de Clasificación y de esta manera no hubo dudas sobre su delimitación sobre el terreno. Esto requiere una buena coordinación a veces incluso entre Organismos Públicos distintos.

(Figura 1) **POTESTADES ADMINISTRATIVAS EN MATERIA DE VÍAS PECUARIAS**



(Figura 2) **PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO PARA LA REALIZACIÓN DE DESLINDE DE VÍAS PECUARIAS**

- 1.- El Jefe de Sección elabora el Informe de Propuesta de Deslinde.
- 2.- El Director General acuerda el inicio del deslinde y nombra al Representante de la Administración para el deslinde de la vía pecuaria..
- 3.- Redacción del anuncio de comienzo de operaciones de deslinde para su envío al Ayuntamiento y al Diario Oficial de Extremadura (DOE).
- 4.- Comunicación a los colindantes e instituciones más representativas interesadas el comienzo de operaciones materiales de deslinde.
- 5.- En el sitio establecido en el Anuncio de comienzo de operaciones se realiza el levantamiento de actas de inicio, apeo, intermedios y final.
- 6.- Elaboración de la Propuesta de Deslinde con la memoria y anejos de colindancias, intrusiones, documentación histórica y planos.
- 7.- Publicación del Anuncio de Propuesta de Deslinde con un ejemplar de la misma en el Ayuntamiento y en el DOE. Comunicación a los colindantes.
- 8.- Estudio y contestación de las Alegaciones, presentadas por los afectados si las hubiere.
- 9.- Propuesta de Resolución de Deslinde con el expediente administrativo.
- 10.- Publicación de la Resolución aprobatoria del deslinde en el Diario Oficial. Comunicación a los colindantes.

Foto 1:

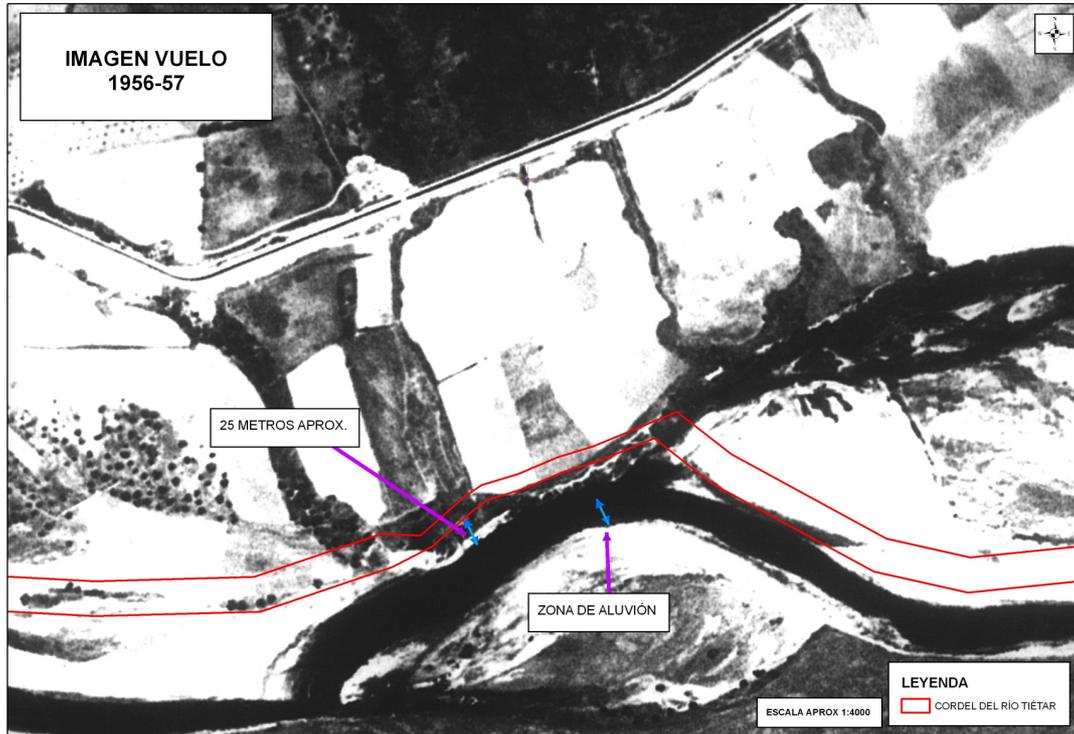


Foto 2:



Foto 3:

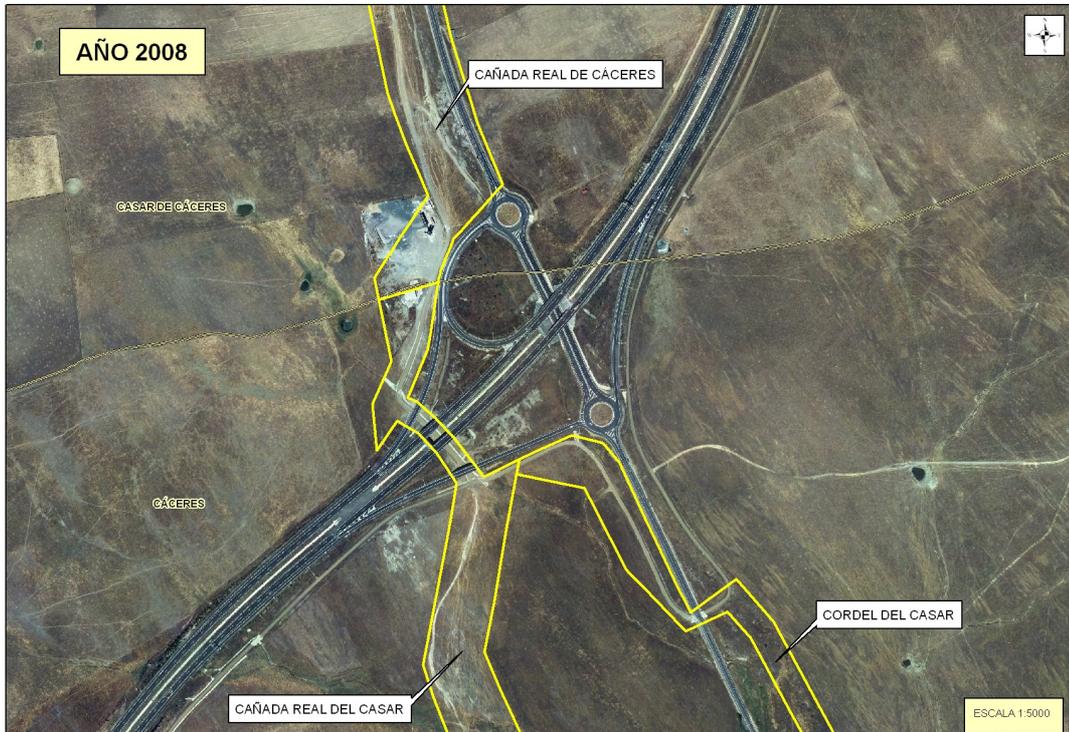


Foto 4: Cruces sobre canchos de delimitación de términos municipales: San Martín de Trevejo y Villamiel.



(11:00 – 11:15) **Importancia de las Vías Pecuarias para la biodiversidad Autor/Ponente:**

Antonio Gutiérrez Sánchez. Agente del Medio Natural.

Institución: Junta de Extremadura. Consejería de Industria, Energía y Medio Ambiente. Dirección General del Medio Natural.

Resumen

A través de una serie de mapas de Extremadura se relacionan los lugares de importancia dentro de las Vías Pecuarias de la región, donde habitan especies de fauna y flora extremeñas incluidas en el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de Extremadura (Decreto 37/2001, de 6 de marzo) y con una categoría de protección elevada.

Esta información, actualizada a fecha del 2010, se ha sacado de la base de datos de la Dirección General del Medio Natural (Consejería de Industria, Energía y Medio Ambiente. Junta de Extremadura) y ha sido realizada en base a los censos de fauna y flora que llevan a cabo los Agentes del Medio Natural en toda la región.

A través de esta información se describe:

- 1.- Relación de estas especies amenazadas y localización de las mismas en las Vías Pecuarias extremeñas.
- 2.- Usos compatibles que se pueden llevar a cabo necesarios para mantener y potenciar esta biodiversidad.
- 3.- La importancia de esta información como añadido al atractivo de las Vías Pecuarias, en su función actual de corredores turístico-socio-culturales, les da un valor mucho mayor a dicha funcionalidad y sería significativo potenciar este aspecto junto con los otros atributos de las mismas.

A través de esta ponencia se pretende dar a conocer la importancia que tienen las Vías Pecuarias para la biodiversidad en general en los tramos que atraviesan, sirviéndome como escenario para ello de la Comunidad Autónoma de Extremadura, pudiendo ser extrapolable esta información, sobre todo en lo referido a los usos compatibles encaminados a la mejora de los ecosistemas, a otras regiones de la Península Ibérica.

Es sabida la funcionalidad de las cañadas reales, cordeles, veredas, etc. tanto para su principal finalidad en origen, la trashumancia, como para su utilización como corredores naturales, turísticos y socio-culturales por parte de senderistas y excursionistas.

A través de este documento pretendo añadir otra importancia más a estos corredores: la biodiversidad que en ellos existe, como valor añadido a muchos de sus tramos y de cuyo conocimiento puede sacar provecho el senderista e investigador, y, sobre todo, la posible utilización de los mismos, aprovechando su carácter de bienes de dominio público inalienables, imprescriptibles e inembargables, para realizar algunas actuaciones encaminadas a conservar e incrementar esta biodiversidad.

Por ello estructuro la ponencia en tres apartados:

- 1.- Mapas de Extremadura donde se recogen los tramos en los que, por su calidad y/o cantidad, la biodiversidad es un valor añadido a los mismos.
- 2.- Usos complementarios a otros ya establecidos que, incluso sirviéndose de una gestión pública de determinados usos compatibles privados, pueden ayudar significativamente a mantener, mejorar e incrementar esta biodiversidad.
- 3.- La importancia de esta información como añadido al atractivo de las Vías Pecuarias en su función actual de corredores turístico-socio-culturales, dándoles un valor mucho mayor a los conocimientos que sobre ellas puede obtener el visitante.

INFORMACIÓN CARTOGRÁFICA SOBRE BIODIVERSIDAD DE LAS VÍAS PECUARIAS EXTREMEÑAS

A través de una serie de mapas de Extremadura se relacionan los lugares de importancia dentro de todas las Vías Pecuarias de la región (cañadas, cordeles, veredas, descansaderos, etc), donde habitan especies de fauna y flora extremeñas incluidas en el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de Extremadura (Decreto 37/2001, de 6 de marzo) y con una categoría de protección elevada.

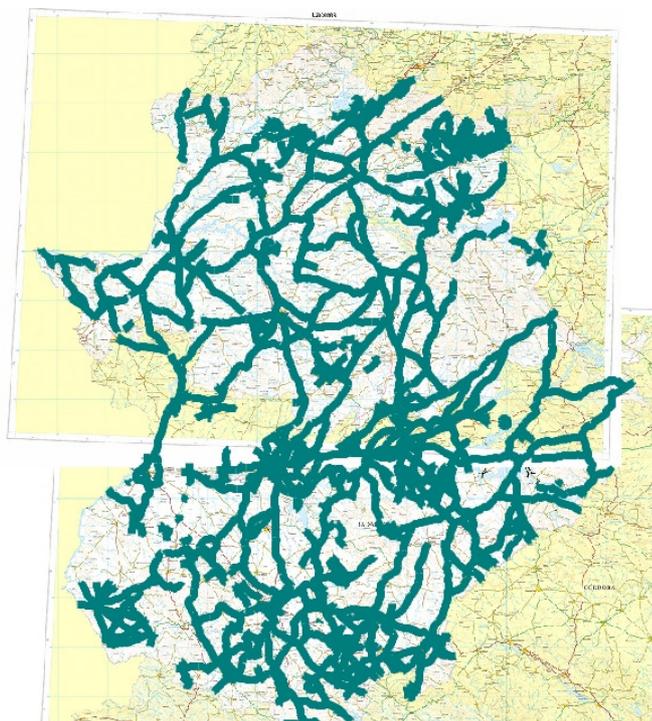
Esta información, actualizada a fecha del 2010, se ha sacado de la base de datos de la Dirección General del Medio Natural (Consejería de Industria, Energía y Medio Ambiente. Junta de Extremadura) y ha sido realizada a través de los censos e inventarios de fauna y flora que llevan a cabo los Agentes del Medio Natural en toda la región.

En cuanto a aves y mamíferos que se reproducen en Extremadura se ha establecido un radio de influencia de 3 kilómetros alrededor de sus núcleos de cría y en el caso de especies invernantes (como puede ser el caso de grullas y avutardas en concentraciones de invierno) sus zonas de querencia, entrecruzando estas capas de información con la de las Vías Pecuarias extremeñas.

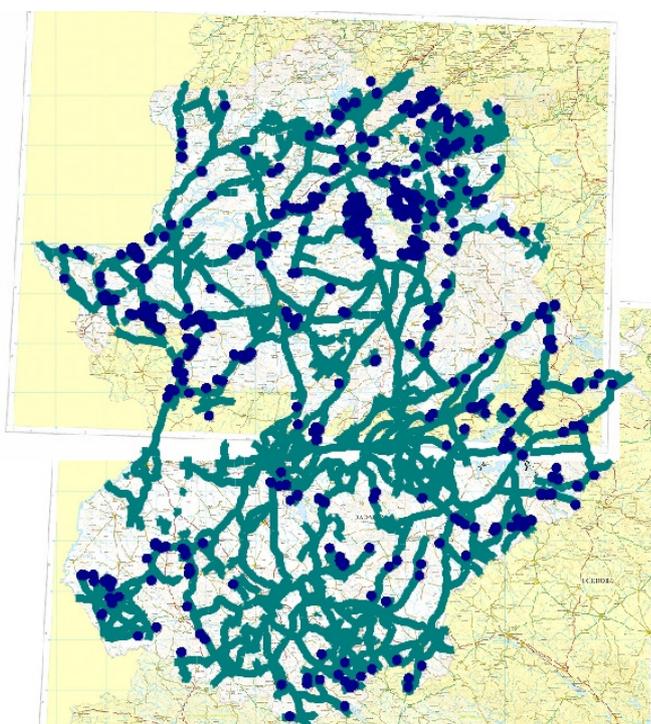
En el supuesto de plantas se indica su localización precisa dentro de las mismas.

MAPAS:

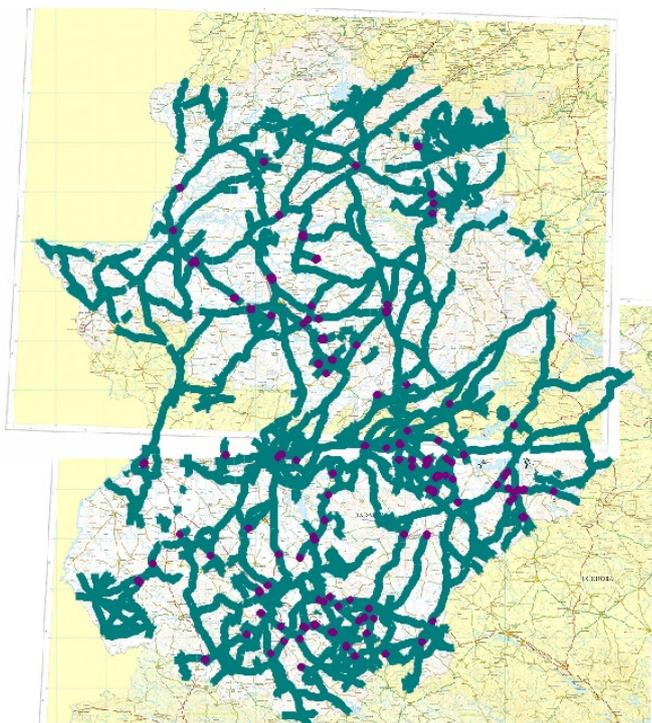
- a) Vías pecuarias en Extremadura
- b) Distribución de territorios de cría de aves incluidas en el CREAEX referido a las siguientes especies:
 - a. Águila imperial (*Aquila adalberti*)
 - b. Cigüeña negra (*Ciconia nigra*)
 - c. Buitre negro (*Aegypius monachus*)
 - d. Alimoche (*Neophron percnopterus*)
 - e. Buitre leonado (*Gyps fulvus*)
 - f. Águila real (*Aquila chrysaetos*)
 - g. Águila perdicera (*Hieraetus fasciatus*)
- c) Distribución quirópteros importantes
- d) Distribución territorios de cría de cernícalo primilla (*Falco naumanni*)
- e) Distribución flora protegida
- f) Distribución zonas avutarderas (*Otis tarda*)
- g) Distribución zonas grulleras (*Grus grus*)
- h) Distribución toda la riqueza biológica protegida inventariada en las vías pecuarias.



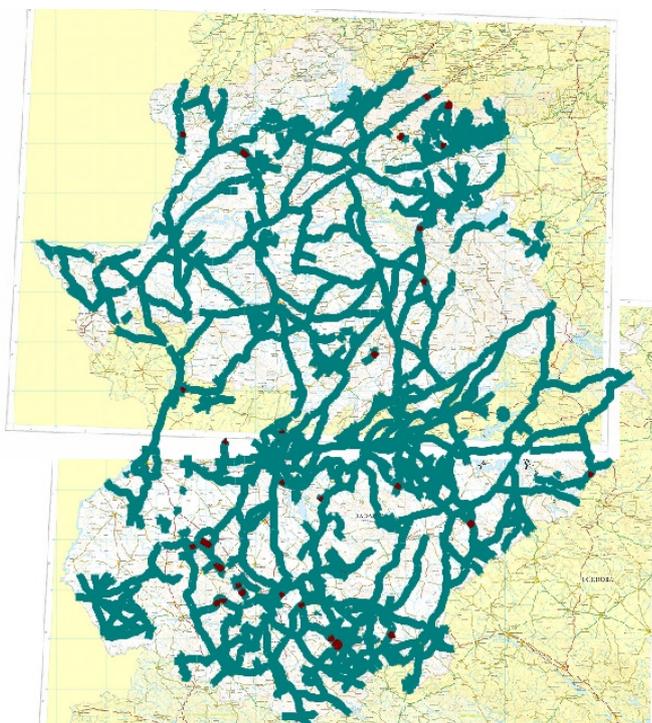
a) Distribución Vías Pecuarias en Extremadura



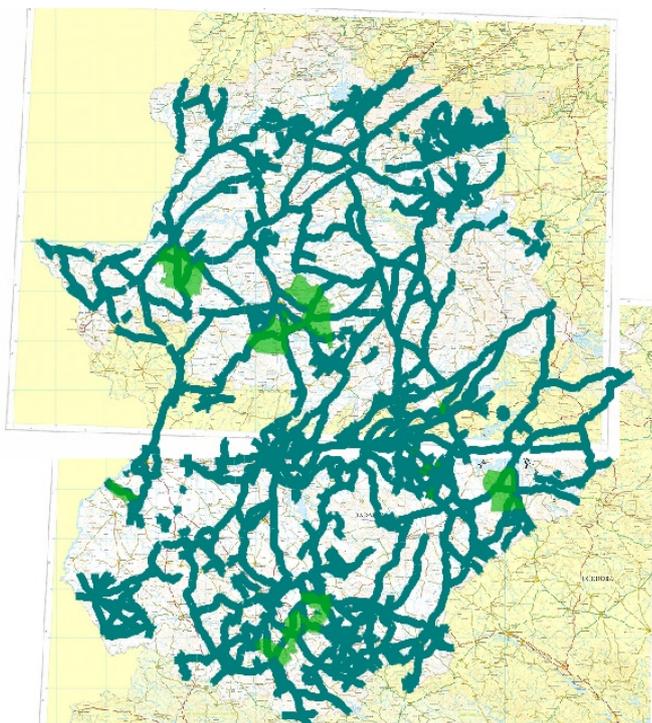
b) Distribución zonas de cría rapaces amenazadas y cigüeña negra



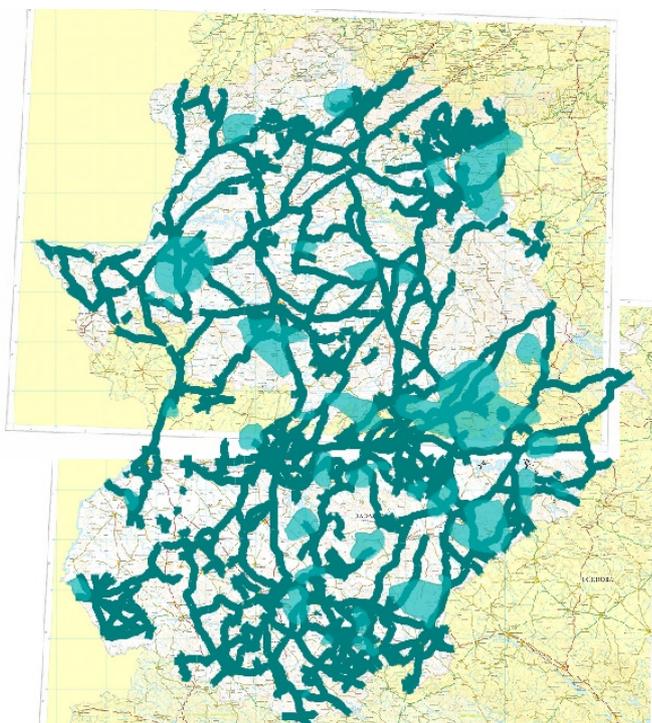
c) Distribución zonas de cría cernícalo primilla (*Falco naumanni*)



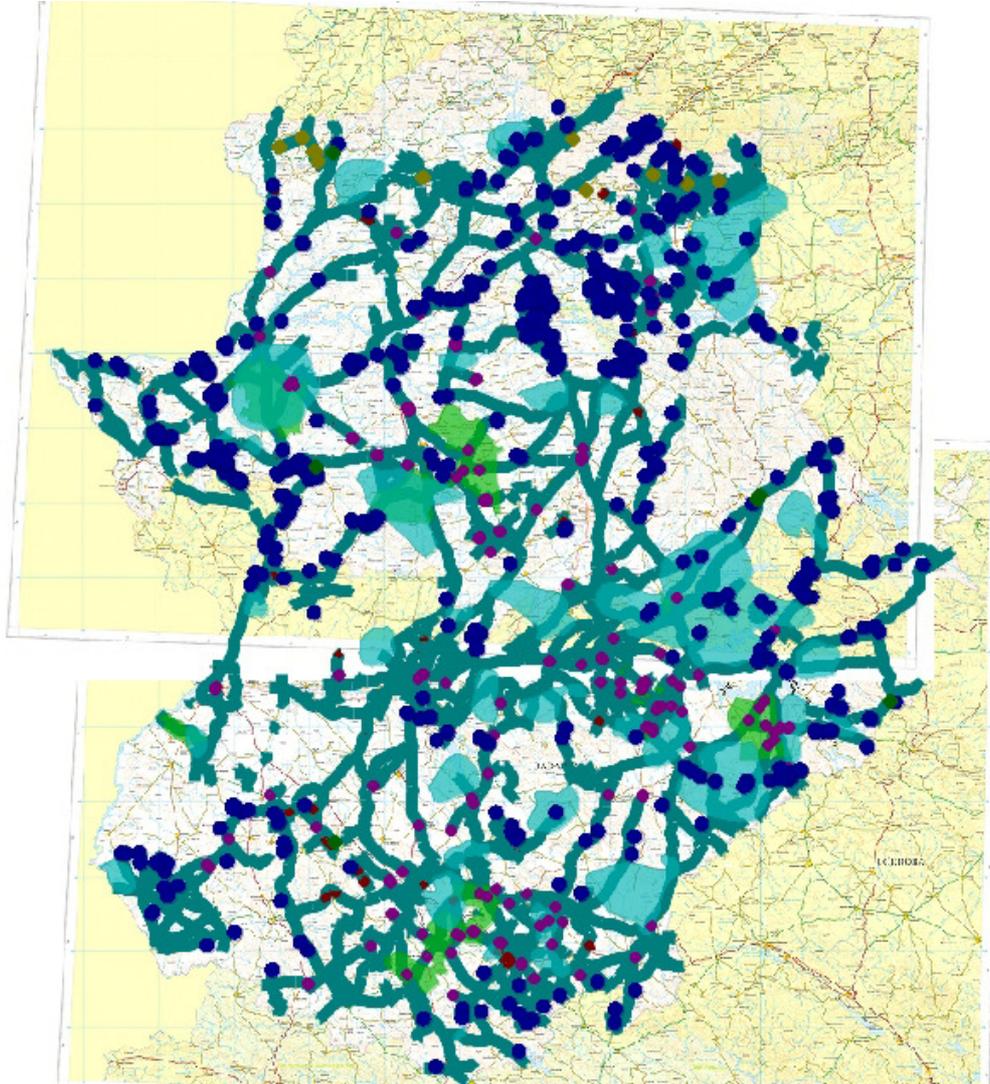
d) Flora protegida



e) Zonas avutarderas (*Otis tarda*) (requiere actualización)



f) Zonas grulleras (*Grus grus*)



i) Distribución toda la riqueza biológica protegida inventariada

USOS COMPLEMENTARIOS EN LAS VÍAS PECUARIAS PARA EL MANEJO DE LA BIODIVERSIDAD

En la actualidad las medidas y actuaciones encaminadas al mantenimiento, mejora e incremento de la biodiversidad en Extremadura se han estado llevando a cabo principalmente sobre terrenos de titularidad privada, con los inconvenientes que ello pudiera llevar a la larga en la sostenibilidad de dichas obras o actuaciones para su funcionalidad y finalidad.

Puedo citar por ejemplo algunos trabajos llevados a cabo en territorios de cría de Águila Imperial Ibérica (*Aquila adalberti*) por la Dirección General del Medio Ambiente de la Junta de Extremadura (en la actualidad Dirección General del Medio Natural) tendentes al aporte de presas que sirven de base a su alimentación, como son construcción de majanos, comederos, mejora de hábitats, etc. que ahora se encuentran en desuso y que, de haberse llevado a cabo sobre suelo público, la gestión y sostenibilidad de los mismos hubiera sido seguramente otra. Existen muchas vías pecuarias que atraviesan estos núcleos de importancia faunística y que hubieran servido de una forma fundamental para estos fines.

De la misma forma se podrían realizar diversos trabajos dentro de ellas que sirvan para conservar poblaciones de otras especies protegidas importantes en nuestra región, como pudieran ser aves estepáricas (por ejemplo a través de siembras en secano de cereal sin cosechar, importante sobre todo para el aguilucho cenizo), quirópteros (plantación de árboles sustrato y colocación de cajas anideras para potenciar su cría), etc.

Incluso servirnos de determinados usos compatibles realizados por particulares y gestionados con este fin por la Administración, como por la propia Administración, para potenciar esta biodiversidad transformando el paisaje de determinadas vías pecuarias en diversidad de hábitats dispuestos en mosaico o tramos.

Como ejemplo incluyo una serie de fotografías que reflejan los trabajos realizados voluntariamente por los propietarios colindantes a la Cañada Real de Sancha Brava a su paso por los términos municipales de Villar del Rey y Badajoz, bajo la supervisión e indicaciones de la Administración, y que han logrado esto, de forma que en un gran tramo a lo largo de dicha vía pecuaria (aproximadamente 10 kilómetros), se pueden encontrar diversos hábitat potenciales para refugio, cría y alimentación de gran número de especies forestales que se encuentran en la zona.



Dehesa abierta



Bosque cerrado



Matorral cerrado



Bosque y sotobosque



Praderas naturales



Ecosistema fluvial

Según la diversidad de hábitats en mosaicos o en tramos aquí representados, existirá gran variedad de especies que colonicen los mismos en un determinado ramal de la Vía Pecuaria o a lo largo de toda ella si se proyecta en conjunto, y que enriquecerá por lo tanto la biodiversidad de la zona.

Estos usos complementarios encaminados a la conservación de dicha biodiversidad, no siendo en zonas declaradas de uso restringido por la existencia de especies sensibles, pueden ser perfectamente compatibles con otros usos complementarios de las Vías Pecuarias como es el senderismo, pues en muchas de ellas con anchura suficiente, la mayoría de las obras realizadas con este fin no llegarían a afectar a un tercio de la misma (podiera ser el caso por ejemplo de majanos, comederos, charcas, diversas siembras o plantaciones en mosaico, etc).

Lo fundamental de estas obras o actuaciones es que se realizarían sobre terreno de dominio público y con los condicionantes jurídicos propios de una vía pecuaria, por lo tanto siempre bajo la gestión y control directos de la Administración, con lo que su funcionalidad podría perdurar en el tiempo.

VALOR PARA LAS VÍAS PECUARIAS DE LA INFORMACIÓN APORTADA

Toda esta información sobre la biodiversidad presente en diferentes tramos de una vía pecuaria, puede servir para muchas cosas, entre otras la de dar un valor añadido a las mismas por su importancia directa en la conservación de las especies que habitan la zona, así como la de aportar conocimiento al senderista o visitante sobre estas especies y los hábitats representativos donde coexisten.

Todo esto se puede hacer a través de señalizaciones y carteles colocados a lo largo de los tramos afectados de las referidas vías pecuarias, cuya misión sería informar sobre las medidas tomadas y encaminadas al enriquecimiento de los ecosistemas que atraviesan, aportando por lo tanto otra utilidad de las mismas, y con mención de las especies animales y vegetales que habitan y se benefician en ellos, así como su importancia como patrimonio natural representativo de dichos itinerarios pecuarios.

Toda esta información de cara al visitante o investigador se podría complementar con folletos y trípticos que reflejasen esta otra funcionalidad enmarcada como un uso compatible de las Vías Pecuarias, así como la riqueza de la biodiversidad existente e influenciada por ellas, a modo de valor añadido a la importancia de las mismas.

Agradecimientos:

- María Jesús García-Baquero Merino. Coordinación técnica censos. Dirección General del Medio Natural
- Agentes del Medio Natural de la Dirección General del Medio Natural (Junta de Extremadura).

(11:15 – 11:30) **Coloquio**

Modera: Marcelino Cardalliaguet. Representante de SEO/BIRD LIFE

(P) Pregunta, (R) Respuesta, (C) Comentario

-Técnica de Vías Pecuarias de Madrid, Pregunta para Salomé Hernández Chicote y Ainoa Instútiz.

(P) En relación a la afirmación de penalizar a los agricultores por la condicionalidad, me ha parecido muy interesante. Me gustaría que explicaseis un poco más como lo hacéis, si necesitáis un acta de los agente forestales o os ponéis en contacto con los de la PAC y ellos hacen el control, si paralelamente hacéis un proceso sancionador, si los tenéis que pillar o viendo el estado de la parcela ya los sancionáis, qué tipo de sanción hacéis y si tenéis alguna orden en la Comunidad Foral que recoja el aspecto de la Vía Pecuaria dentro de la condicionalidad o directamente lo aplicáis y lo sancionáis y se acabó. Gracias.

(R) La Dirección General de Medio Ambiente es el organismo especializado de control. Están divididos, los requisitos y los actos que marca el Real Decreto. Parte de las inspecciones las hace el servicio de agricultura y otra parte la hacemos nosotros, el servicio de conservación. Nosotros elegimos una muestra específica, con los 16.000 agricultores de la PAC que solicitan ayudas a Desarrollo Rural. Los guardas forestales son los encargados de visitar esa muestra, sólo en las materias en las que nosotros somos competentes. Uno de los requisitos es la no destrucción de vías naturales, y la roturación de cañadas es la destrucción de un hábitat natural, con lo cual si hay una parcela que ha roturado una vía pecuaria, lo que hacen es mandarnos un acta rellena con un posible incumplimiento. Posteriormente lo tratamos en la sección, se hace un informe específico, proponiendo una medida correctora. Actualmente estamos utilizando mucho esta técnica, mandando vías correctoras, yendo a una propuesta de sanción. ¿A quién sancionamos? No esperamos a ver quién ha hecho esa roturación, directamente a quien está declarando la parcela. Personalmente pienso que la inspección no es efectiva basándola únicamente en una muestra, sino que tiene que ser algo más activo y más continuo en el tiempo, con lo cual lo que hacemos es hacer un procedimiento con los guardas forestales para que en el momento en el que ellos detectaran una roturación, ellos lo que hacen es llamarnos y nos preguntan por el titular de la parcela y posteriormente redactan un acta de inspección que nos la envían. Posteriormente nosotros le mandamos a dicho titular una carta donde le decimos que o le sancionamos por incumplimiento de la Ley de Vías Pecuarias o le sancionamos por incumplimiento de condicionalidad.

Respecto a los procedimientos sancionadores en materias de Vías Pecuarias, diciéndolo en tono suave, nuestras Secretarías Técnicas no son muy proclives a abrir procesos sancionadores, tiene que ser una cosa gordísima, por lo que nos está viniendo bien la condicionalidad, aunque sabemos que no debería ser sustitutiva del cumplimiento de la Ley de Vías Pecuarias. Pero sí que es cierto que es más ágil el procedimiento que se establece en condicionalidad que argumentar un expediente sancionador.

-Miguel Ángel Ferosell, Agente Forestal e Ingeniero Técnico Agrícola. Pregunta para Juan Carlos Giraldo Garrón (R1). Responde en sendo término y por sentir alusión a sus competencias Antonio Gutiérrez (R2).

(P) Primero matizar que me ha escandalizado mucho lo de esas obras, pero mucho mucho, no puedo expresarlo más claro. Me escandaliza que una persona, aunque no se hayan dicho nombres, impida de palabra a un agente de la autoridad para una obra ilegal y me ha escandalizado que llegara a hacer caso de eso.

Por otro lado preguntarte acerca de la señalización, dices que ponéis señalización. AL menos en Madrid la señalización corresponde a las personas que gestionan el uso de las Vías Pecuarias. La señalización tiene que ser responsabilidad suya, entre otras cosas porque es una señalización específica para las Vías Pecuarias que todo el mundo puede reconocer independientemente del lugar de la Comunidad de Madrid o donde se encuentre, todas las señales son iguales, con algunas matizaciones, como prohibido circular salvo vehículos autorizados incluso alguna otra cosa, pero la señal de Vía Pecuaria es uniforme. De hecho es una infracción en Madrid alterar esas señales, al igual que lo es en toda España alterar los mojones y/o colocar señales que no son de Vías Pecuarias. Este asunto cómo está regulado aquí en Extremadura, para que vosotros, con toda la buena voluntad, podáis poner esas señales sin que nadie os diga se puede o no se puede. Gracias.

(R1) Para empezar decir que ese día se llamó al agente del medio natural de la zona. Cuando llegó le insté a que llamase a la sección de Vías Pecuarias, concretamente con el asesor jurídico y es el que le comentó que no podía parar la obra, que según el procedimiento lo que tenía que hacer es abrir un expediente. Paralelamente yo personalmente hablé con el Gerente de la UTE, que fue quien hizo que se parase la obra de asfaltado de dicho tramo. Por su parte el propietario de la parcela colindante llamó a sus abogados e insistía en la continuidad de las obras. Este propietario ha dado algunos problemas, ha quitado mojones. Desde la Asociación decimos que no existe una buena coordinación en temas de Vías Pecuarias.

En segundo lugar y para responderte al tema de la señalización decirte que nosotros firmamos una concesión temporal para diez años, presentamos una especie de proyecto que consistió en un plano donde se marcaban las ubicaciones donde iban a ir los carteles. Son señales de madera y son compatibles con la señalización que están poniendo Vías Pecuarias, de hecho nuestras acciones son anteriores a los procesos de deslindes y amojonamientos de Vías Pecuarias. La sección de Vías Pecuarias tiene tres tipos de señales, una son las de granito, otras un plano de chapa con el plano de deslinde de la Vía Pecuaria y una de madera, que imita, aunque no llega a la calidad que tenemos nosotros.

-(R2) En Extremadura tenemos desgraciadamente la Ley de Montes, que nos permite a nosotros directamente, a los agentes forestales y del medio natural, a paralizar cualquier obra que afecte a terreno forestal. Cuando es así, se hace. Pero cuando se refiere a Vías Pecuarias y son obras de infraestructuras, ya tenemos que hacer una denuncia, requerir que nuestra dirección general, a través del director general nos de una resolución e ir con esa resolución a paralizar la obra. Por lo que tenemos que estar pendientes de que nos llegue la resolución, que a veces dura mucho porque trabajamos de tarde. Generalmente quien comete una ilegalidad en estos términos, lo hace por la tarde o lo hace por la noche para que no lo observe nadie, entonces nosotros, en ese mismo instante en el que nos percatamos que se está cometiendo una irregularidad, no podemos recurrir a nadie de la administración, ya que sólo están disponibles por las mañanas y si coincide un fin de semana tenemos que esperar al lunes que la resolución pueda salir hacia delante, por mucho que lo enviemos en fax.

Las que son obras forestales por la Ley de montes sí podemos paralizarlas y las que son otro tipo de actuaciones no. Entonces podemos aprovechar que en un momento determinado se va a hacer un camino dentro de una vía pecuaria y denunciar no solo por la Vía Pecuaria sino, como este camino va a derivar a alguna serie de arbolado, por la Ley de montes entonces sí podemos paralizar cautelarmente esa obra, pero no en todos los condicionantes

(P) Miguel Ángel Fermosell. Puntualizar que la Ley de Vías Pecuarias permite al Agente Forestal paralizar las obras ilegales que se dan en las Vías Pecuarias

(R2) Antonio Gutiérrez. No se expresa directamente Agente Forestal, por lo que hay que matizar, porque ya sí ha habido, en otros temas, como por ejemplo de la Ley de Aguas, paralización de obras y hay alguno que ha tenido algún juicio por esas actuaciones, porque los funcionarios públicos, la administración, podrá paralizar cautelarmente la obra. Cuando se nos exprese a nosotros, directamente, Agentes Forestales, entonces sí podemos ejercer esa competencia, cuando no, tenemos que tener mucho cuidado

-Ignacio Seller del Ministerio de Fomento. Pregunta a Alberto Maqueda.

(P) Ayer tuve la suerte de poder hablar y dije muy brevemente cual había sido nuestra opinión sobre lo que había sido la actuación, en los últimos años del Ministerio de Fomento, en relación con las Vías Pecuarias. Yo la calificué de bastante razonable o muy razonable, me tiré a la piscina, esa es nuestra opinión subjetiva. Quería aprovechar la presencia del ponente Alberto Maqueda, puesto que dije claramente, nos gustaría pensar que la Junta opina lo mismo, quería saber cual es la opinión vuestra al respecto, en el marco, por favor, claro de lo que has dicho antes de que ni maximalista ni entreguista si no posibilista y vamos a decir razonable. Quería que diga brevemente lo que ha sido globalmente la relación entre vosotros y nosotros. Gracias.

(R) Que lo diga brevemente? EXCELENTE

Día 3: V.29.10.10 (12:00 – 14:00)

SALA EUROPA

Presenta y Modera: Pilar Martín. Dirección General de Desarrollo Rural. Junta de Extremadura.

(12:00 – 12:15) **Un marco conceptual integrador e interdisciplinar para la valoración de los servicios generados por los ecosistemas vinculados a la trashumancia**

Autores:

Elisa Oteros Rozas,
Berta Martín López,
José A. González,
Carlos Montes

Ponente: Elisa Oteros Rozas

Institución: Departamento de Ecología (Universidad Autónoma de Madrid).

Resumen

Los paisajes culturales mantenidos por la trashumancia generan una serie de servicios esenciales para el bienestar humano. Algunos de estos servicios tiene precio de mercado y son ampliamente reconocidos, pero otros, a pesar de ser valorados por la sociedad, al no estar mercantilizados, no son tenidos en cuenta a la hora de la toma de decisiones. En el presente trabajo se ha desarrollado una propuesta conceptual para la valoración de los servicios de los ecosistemas ligados a la trashumancia, con el objetivo de que éstos sean tomados en consideración en programas y planes de gestión para la conservación de la biodiversidad y el desarrollo rural. El marco se estructura en cuatro fases secuenciales: I) caracterización de la red socio-ecológica asociada a la trashumancia; II) identificación y caracterización de los servicios de los ecosistemas vinculados a la trashumancia; III) evaluación (social, económica y/o biofísica) de los servicios; IV) análisis de escenarios de futuro y propuesta de medidas de gestión para el mantenimiento de los flujos de servicios de los ecosistemas. El presente marco conceptual y metodológico se está aplicando actualmente en la Cañada Real Conquense y constituye una herramienta interdisciplinar novedosa con una base de investigación aplicada participativa de la que surge una propuesta robusta de medidas de gestión para el fortalecimiento de la resiliencia socio-ecológica de la trashumancia y los paisajes culturales asociados a la misma.

Palabras clave: red socio-ecológica, actores sociales, percepción social, valoración de servicios, escenarios de futuro, conservación de la biodiversidad, desarrollo rural, gestión, resiliencia.

LOS PAISAJES CULTURALES DE LA TRASHUMANCIA: UNA RED SOCIO-ECOLÓGICA

La trashumancia es una práctica ganadera tradicional que consiste en el desplazamiento estacional del ganado entre zonas altas o de mayor latitud, destinadas a pastos de verano, y zonas bajas o de menor latitud, en las que el ganado pasa el invierno, siguiendo rutas regulares establecidas. En la ecorregión mediterránea, la trashumancia es una práctica altamente adaptativa, ya que facilita el acoplamiento entre las actividades de pastoreo y los picos estacionales de productividad de pastos, permitiendo así una óptima explotación de los recursos existentes, así como la posibilidad de evitar los períodos críticos de sequía estival en las zonas bajas y las nieves invernales en las zonas de montaña (RUIZ Y RUIZ, 1986). Más aún, la ganadería trashumante permite hacer un uso eficiente no sólo de los picos de productividad invernal y estival, sino también de las zonas de transición que se atraviesan durante el viaje trashumante (MANZANO-BAENA and CASAS, 2010).

Este modelo ganadero constituye por tanto un claro ejemplo de co-evolución de un sistema social que se ajusta al gradiente anual e interanual de variabilidad y perturbaciones a través de un proceso de aprendizaje adaptativo a lo largo de muchas generaciones, que se muestra en el conocimiento ecológico acumulado por los ganaderos trashumantes. Esta interacción entre ser humano y naturaleza ha dado lugar a los llamados "*paisajes de la trashumancia*", definidos por HERZOG *et al.* (2005) como paisajes culturales esculpidos durante siglos por la actividad pastoril trashumante a través de la adaptación de las prácticas ganaderas a un ambiente extremadamente fluctuante.

Los paisajes de la trashumancia generan una serie de beneficios de enorme importancia para el bienestar humano: algunos de estos servicios de los ecosistemas son percibidos y valorados por la sociedad, mientras que otros, que carecen de expresión en términos monetarios, a menudo no son

valorados y por esta razón no son tenidos en cuenta en los procesos de toma de decisiones.

A pesar de la relevancia social, cultural y ecológica de la trashumancia, los estudios existentes hasta el momento sobre este tema en la península ibérica se han centrado particularmente en aspectos más estrictamente biológicos o histórico-antropológicos. Por este motivo consideramos fundamental y pionera una aproximación integradora y sistémica a la valoración de esta práctica ganadera desde la perspectiva de la caracterización y valoración socio-ecológica del conjunto de servicios generados y mantenidos por los paisajes de la trashumancia con vistas a la propuesta de medidas de gestión para su conservación. Con este objetivo surge la necesidad de generar marcos metodológicos capaces de evaluar bajo distintas perspectivas todos estos servicios, desde la interdisciplinariedad y mediante investigación participativa, permitiendo durante todo el proceso la intervención en la investigación, análisis y desarrollo de propuestas a los principales involucrados en el mantenimiento de dicha actividad.

En el presente trabajo se desarrolla una propuesta conceptual y metodológica para la valoración de los servicios de los ecosistemas ligados a la trashumancia, con el objetivo de que éstos sean tomados en consideración en programas y planes de gestión para la conservación de la biodiversidad y el desarrollo rural. Este marco conceptual (Figura 1) está siendo aplicado en el caso concreto de la trashumancia en la Cañada Real Conquense en el marco del proyecto de I+D+i titulado "Valoración económica de la biodiversidad y los servicios de los ecosistemas ligados a la trashumancia en la Cañada Real Conquense: implicaciones para la gestión de los agroecosistemas mediterráneos en el contexto del cambio global", financiado por el Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino.

LOS SERVICIOS DE LOS ECOSISTEMAS ASOCIADOS A LA TRASHUMANCIA: ¿POR QUÉ ES IMPORTANTE EVALUARLOS?

Desde finales de la década de los sesenta, ha habido un interés creciente en analizar y valorar los múltiples servicios que generan los ecosistemas y que repercuten en el bienestar humano. Dicho interés aumentó con el reconocimiento de que los servicios son infravalorados en la toma de decisiones política (HELLIWELL, 1969; ODUM and ODUM, 1972; COSTANZA *et al.*, 1997; BALMFORD *et al.*, 2002). Desde hace unos años, la valoración económica de los servicios de los ecosistemas y de la biodiversidad ha recibido una considerable atención en los foros científicos, desarrollándose diferentes marcos para este fin (p. ej. TURNER *et al.*, 2000; DE GROOT *et al.*, 2002; MA, 2003). De hecho, el número de publicaciones focalizadas en este tema está creciendo de manera exponencial (MONTES, 2007; FISHER *et al.*, 2009); especialmente a partir del proyecto de la Evaluación de los Ecosistemas del Milenio (MA, 2005a; www.maweb.org) que definió los servicios de los ecosistemas como los beneficios que las personas reciben de los ecosistemas.

En general, se consideran tres categorías de servicios: abastecimiento, regulación y culturales (HEIN *et al.*, 2006). Los servicios de abastecimiento son los productos obtenidos directamente de los ecosistemas, como el alimento, la madera, el agua potable, etc. Los servicios de regulación son los beneficios obtenidos de manera indirecta de los ecosistemas, como la purificación del agua, el control de erosión del suelo, control climático, etc. Y finalmente, los servicios culturales son los beneficios no materiales que la gente obtiene a través de las experiencias estéticas, el turismo o el enriquecimiento espiritual (MA, 2003).

En la actualidad, la mayoría de los servicios de abastecimiento están incorporados en el sistema de mercado tanto local como global, mientras que para los servicios culturales y de regulación existe un vacío de información relativo a su valor social, especialmente en el caso de los servicios de regulación (CARPENTER *et al.*, 2006). Esta falta de información provoca que las políticas actuales de gestión favorezcan a los servicios de abastecimiento, implicando el deterioro de los servicios culturales y los de regulación (MA, 2005).

Tanto desde las administraciones públicas, como desde la comunidad científica se ha reconocido el valor histórico, sociocultural, paisajístico y ecológico de la ganadería trashumante, pero la primera aproximación sistémica y evaluación interdisciplinar de los servicios generados por un paisaje trashumante se está llevando a cabo para el caso de la Cañada Real Conquense.

UN MARCO CONCEPTUAL Y METODOLÓGICO INTEGRADOR E INTERDISCIPLINAR PARA LA EVALUACIÓN DE SERVICIOS

El marco conceptual de investigación aquí presentado se estructura en cuatro fases secuenciales (Figura 1). Cada una de estas fases consta de diferentes tareas que, en algunos, casos pueden ser

llevadas a cabo simultáneamente, según la metodología propuesta. En el proceso de investigación propuesto se ven involucrados simultáneamente no sólo científicos de diversas disciplinas (ecología, geografía, antropología, sociología, psicología y economía), sino expertos desde el punto de vista del conocimiento experiencial, como son miembros de organizaciones no gubernamentales, activistas en la conservación de la trashumancia y las vías pecuarias y sobre todo los ganaderos trashumantes. En el caso de estudio de la Cañada Real Conquense, el trabajo está siendo llevado a cabo a través de la colaboración de varios grupos de investigación en socio-ecología, economía ambiental y economía ecológica, ecología terrestre, sistemas de información geográfica y teledetección, etnoecología y sociología de cuatro universidades diferentes, una ONG y dos familias de ganaderos trashumantes que están participando en todo el proceso de investigación.

IV) Caracterización de la red socio-ecológica asociada a la trashumancia

Los paisajes culturales de la trashumancia, que incluyen las áreas de agostada e invernada y la red de vías pecuarias que las comunica, pueden ser caracterizados como una "red socio-ecológica" (sensu JANSSEN *et al.*, 2006), es decir una red de flujos biofísicos y sociales generados y mantenidos por el movimiento de los pastores y el ganado. Las redes socio-ecológicas se consideran un tipo concreto de "sistemas socio-ecológicos", es decir sistemas integrados de humanos en la naturaleza fruto de un proceso de co-evolución de los sistemas humanos y los ecosistemas en que éstos se han ido moldeando y adaptando conjuntamente (ANDERIES *et al.*, 2004). Para trabajar con los sistemas socio-ecológicos se requiere previamente de una caracterización desde el punto de vista ecológico, una sectorización socioeconómica y una identificación de los actores sociales relacionados (LIU *et al.*, 2001).

a) *Sectorización socioeconómica.* La sectorización socioeconómica tiene por objetivo obtener una descripción integrada y una cuantificación de los distintos componentes sociales del territorio y sus relaciones recíprocas. El procedimiento no se limita a la mera agregación o superposición de diferentes datos socio-económicos, sino que más bien se trata de identificar y analizar la manera en la que los distintos municipios se relacionan entre sí y con el sistema natural (LOMAS *et al.*, 2007). Para ello, a través de diferentes variables socioeconómicas y culturales, se caracteriza a los municipios del sistema estudiado, y cómo se relacionan estos municipios con la gestión del ecosistema (DE ARANZABAL *et al.*, 2008). Se considera como unidad de base el municipio debido a que es la escala en donde podemos encontrar la información socioeconómica necesaria.

b) *Sectorización y caracterización ecológica.* El objetivo de esta fase es, por un lado la delimitación y mapeado de las unidades ecológicas ligadas a la vía pecuaria, incluyendo tanto ésta como las respectivas zonas de agostada e invernada del ganado, y por otro la elaboración de una cartografía multiescalar de los distintos ecosistemas suministradores de servicios. Se realiza mediante análisis multivariantes, que permiten detectar las principales tendencias de variación del territorio, a partir de la concurrencia espacial y correlación entre las características ambientales consideradas. La caracterización permite obtener clases territoriales o sectores ecológicos discretos, homogéneos y diferenciables entre sí mediante variables previamente definidas. Estas variables son a su vez los principales descriptores de las clases territoriales (DE PABLO *et al.*, 1987). Esta clasificación parte de un análisis multifactorial jerárquico de los factores abióticos perdurables y relativamente constantes a escala de la vida humana. La asunción subyacente a esta fase es que los factores empleados para la clasificación condicionan la respuesta biológica a las acciones humanas, por lo que en cada uno de los ecosistemas o unidades territoriales clasificadas la respuesta biológica será homogénea.

c) *Identificación de los actores sociales* relacionados con la actividad trashumante con dos objetivos fundamentales: tener una visión lo más precisa posible de la realidad social sobre la que se pretende incidir e identificar los roles desempeñados por cada grupo de actores y sus relaciones con el flujo de servicios generados por los ecosistemas. No todos los actores e instituciones sociales mantienen las mismas relaciones con los servicios y con la actividad ganadera trashumante, ni comparten necesariamente las mismas visiones y prioridades, ni tienen capacidades equivalentes de gestión, por lo que su correcta identificación y clasificación resulta fundamental. Esta tarea se aborda en tres fases: una *identificación preliminar* basada en experiencias previas, de la que se obtiene una primera clasificación a partir de la cual se diseña una campaña de *entrevistas en profundidad* con informantes clave representativos de cada uno de los grupos de actores clave identificados. De estas entrevistas se obtiene la información necesaria para corroborar la identificación previa y diseñar un muestreo social con *cuestionarios*, en las tres zonas del sistema (agostada, cañada e invernada). Finalmente, a través de un análisis de clasificación jerárquica de las percepciones sociales se realiza la clasificación definitiva de los beneficiarios de los servicios de los ecosistemas. Utilizando las variables relacionadas con el comportamiento ambiental de las personas, su conocimiento ecológico local (sobre la vía pecuaria y la trashumancia), así como variables socioculturales, se realiza un análisis

estadístico multivariante para caracterizar cada uno de los grupos de actores. La segunda y tercera fase pueden por tanto realizarse simultáneamente con la identificación y evaluación de los servicios de los ecosistemas (III b. y c.).

V) Identificación y caracterización de los servicios generados por los ecosistemas vinculados a la trashumancia

El objetivo de esta fase es generar la información necesaria para la evaluación de los servicios de los ecosistemas. Se estructura en tres tareas que pueden ser llevadas a cabo simultáneamente.

d) *Análisis bibliográfico* de los trabajos existentes sobre servicios de los ecosistemas asociados a la trashumancia y servicios relacionados con movimientos ganaderos y pastoralismo, e identificación de servicios en un taller con expertos.

e) *Muestreo social* a través de entrevistas semi-estructuradas, distribuidas tanto en las áreas de agostada e invernada como en los municipios por los que pasa la vía pecuaria, con expertos en temas de trashumancia y actores sociales clave de la red socio-ecológica. En las entrevistas se sigue una estructura a partir de cinco ejes argumentales: i) pasado, ii) presente y iii) futuro de la ganadería y la trashumancia en la zona; iv) principales impulsores de cambio en las transiciones del pasado al presente y cual/cuáles pueden influir en el futuro; v) beneficios (servicios de los ecosistemas) (o perjuicios) que genera la vía pecuaria y los demás ecosistemas vinculados a la trashumancia.

f) *Análisis cartográfico*: recopilación de información espacialmente explícita sobre usos del suelo, espacios y especies protegidas y variables relacionadas con los servicios identificados en las fases a) y b).

VI) Evaluación de los servicios

Tras la identificación de los servicios, se procede a la evaluación con diferentes metodologías. La perspectiva sistémica de este marco prevé tres tipos de evaluación: biofísica, sociocultural y económica. En la Tabla 1 se muestran los 34 servicios identificados en el caso de estudio de la Cañada Real Conquense, así como las diferentes técnicas que están siendo empleadas para su valoración.

a) *Evaluación biofísica de los servicios*. Esta tarea se realiza fundamentalmente para los servicios de regulación a través de diversas técnicas de análisis cartográficos con SIG y teledetección (para fertilización del suelo, conectividad ecológica, prevención de incendios, etc.), así como muestreos experimentales de campo (para servicios como el hábitat para especies, control de la erosión, regeneración del arbolado, etc.)

b) *Percepción sociocultural de los servicios* mediante cuestionarios aplicados a un número significativo de personas representativas de los actores sociales identificados. Los cuestionarios constan de diferentes módulos para evaluar el conocimiento sobre la trashumancia, la identificación de las preferencias socioculturales y la valoración económica de los servicios de los ecosistemas (con la ayuda de paneles explicativos), la identificación de tendencias de futuro y posibles factores condicionantes de la trashumancia, la identificación de instituciones y la caracterización socioeconómica y de la actitud ambiental de los encuestados.

c) *Valoración económica de los servicios*. La importancia relativa que los actores sociales otorgan a los diferentes valores generados por los servicios puede ser medida en términos monetarios a través de diferentes métodos de valoración. Los métodos de estimación de dichos valores se suelen dividir en tres grandes grupos: los métodos basados en el mercado, los métodos de preferencias reveladas y los métodos de preferencias declaradas (CHEE, 2004).

Los métodos basados en el mercado son principalmente el análisis de mercado (p. ej. los precios de mercado y la función de producción) y los métodos basados en costes (costes de reemplazo y/o restauración). Los métodos de análisis de mercado se pueden utilizar además para valorar muchos servicios de abastecimiento y algunos servicios culturales como los relacionados con actividades recreativas. Las técnicas de costes de reemplazo y/o restauración evalúan el valor de un servicio a través de cuánto costaría en el mercado reemplazarlo o restaurarlo si éste ha sido dañado (GARROD and WILLIS, 1999). Un ejemplo de esto es el coste o aumento de inversiones en la sustitución de algunos servicios de regulación como la prevención de incendios forestales a través de la limpieza y

desbroce de montes como consecuencia del descenso del ganado en el mismo, o los tratamientos silvoculturales de determinados ecosistemas.

Los métodos de preferencias reveladas se denominan así porque se basan en la observación de mercados de algún bien relacionado, donde los agentes económicos "revelan" sus preferencias mediante sus decisiones, aunque el mercado no corresponda directamente al del servicio a valorar. Los dos métodos principales son el coste de viaje □ que investiga cómo varía el número de visitas, p. ej. a un espacio natural, en función del coste del viaje □ y los precios hedónicos –que investiga cómo varía el precio de un bien en función de sus atributos, asignando un precio implícito a cada uno de dichos atributos.

Los métodos de preferencias declaradas simulan mercados mediante la utilización de cuestionarios. Los métodos principales en este grupo son el de valoración contingente y los modelos de elección. El primero de ellos busca que las personas declaren su máxima disposición a pagar (o la mínima disposición a aceptar una compensación) por algún cambio que afecte la cantidad o calidad del servicio (MITCHELL and CARSON, 1989). En los modelos de elección, en cambio, a los individuos se les enfrenta a dos o más alternativas formadas por atributos comunes del servicio a valorar, pero con diferentes niveles del atributo. Uno de esos atributos es el dinero que las personas tendrían que pagar, o recibir en compensación, por el servicio tal cual lo describen sus atributos. Estos métodos son especialmente útiles para valorar monetariamente los servicios de regulación y culturales (valor de existencia y valor cultural) o diferentes escenarios complejos (experimentos de elección).

Para las valoraciones mediante preferencias declaradas se pueden incluir los correspondientes módulos en los cuestionarios mencionados en el apartado a). Asimismo, es interesante explorar los vehículos de pago preferidos, integrando posibles opciones de futuro con los pagos por servicios de los ecosistemas.

IV) Análisis de escenarios de futuro y propuesta de medidas de gestión para el mantenimiento de los flujos de servicios de los ecosistemas

a) *Análisis de conflictos sociales asociados al uso y disfrute de servicios.* A través de procesos participativos con todos los actores sociales identificados previamente se determinan los elementos fundamentales característicos del paisaje trashumante y se caracterizan las relaciones que existen entre estos, así como los cambios que han sufrido del pasado al presente y los actores sociales que se han visto beneficiados y perjudicados por los cambios.

b) *Diseño de escenarios de futuro.* Los escenarios son descripciones sobre cómo se podría desarrollar el futuro, basadas en una serie de asunciones coherentes sobre las relaciones clave entre elementos y los impulsores de cambio (MA, 2005b). La importancia de los escenarios no radica por tanto en crear una visión exacta de cómo será el futuro (RASKIN *et al.*, 1998), sino en crear visiones de futuros plausibles o cuando menos, posibles. Así, los escenarios permiten trabajar con impulsores de cambio incontrolables o ambiguos, como el cambio climático o la globalización de los mercados (CLARK *et al.*, 2001), y por lo tanto gestionar algunas de las incertidumbres asociadas al actual proceso de cambio global. De este modo, los escenarios permiten desarrollar estrategias proactivas para adaptar la gestión a los escenarios creados. Por ejemplo, alertan de posibles peligros futuros que puedan acontecer y nos ayudan a anticipar la gestión a esos posibles cambios antes de que se produzcan (HUSS, 1988; WOLLENBERG *et al.*, 2000). Además, el análisis de las incertidumbres, permite conocer mejor el funcionamiento del sistema estudiado (MA, 2005). La incorporación de la incertidumbre es la mayor cualidad que los escenarios pueden ofrecer a la gestión (PETERSON *et al.*, 2003). Cuando los sistemas socio-ecológicos que se pretenden gestionar, además de caracterizarse por la incertidumbre, son poco controlables, la planificación de escenarios resulta una estrategia extremadamente útil para desarrollar modelos de la gestión adaptativa, que permitan mantener un flujo sostenido de servicios.

Durante el proceso participativo mencionado en la tarea anterior, se trabaja el diseño de escenarios de futuro, con varios objetivos: la reflexión de los actores sociales acerca de posibles escenarios futuros, el fortalecimiento del capital social del sistema y el análisis de posibles medidas concretas de gestión. Este paso es esencial para definir cuál de los escenarios evaluados resulta el más deseado en cuanto que mantiene un mayor flujo de servicios y qué medidas son las más robustas frente a cualquiera de los escenarios de futuro posibles.

c) *Análisis de trade-offs*. Las tareas anteriores permiten asimismo realizar un análisis de *trade-offs* tanto entre los servicios de los ecosistemas en los distintos escenarios planteados, como entre actores sociales.

d) *Propuesta de medidas de gestión*. Como resultado de los pasos anteriores, se realiza una propuesta de medidas de gestión realistas y consensuadas para potenciar los elementos positivos de los escenarios y contrarrestar aquellos negativos. Las medidas comunes a todos los escenarios constituyen las opciones más robustas frente a diferentes escenarios de cambio global.

DISCUSIÓN Y CONCLUSIONES

Vivimos tiempos de cambio. En esta nueva Era, que algunos ya denominan Antropoceno (CRUTZEN & STOERMER, 2000), nuestra especie se ha convertido en la principal fuerza evolutiva del planeta, y las relaciones entre naturaleza y sociedad tienen lugar a una velocidad mucho más rápida que en el pasado, y con consecuencias altamente impredecibles.

En este contexto de alta incertidumbre que acompaña al actual proceso de cambio global (DUARTE, 2009), el tradicional movimiento estacional del ganado asociado a las prácticas trashumantes con el objetivo de optimizar el aprovechamiento de la productividad de los pastos naturales, constituye una práctica altamente adaptativa que reduce la dependencia y la vulnerabilidad frente a las sorpresas y las crisis inesperadas (de índole económica, ambiental, política,...). Por ello, la trashumancia podría desempeñar un papel muy importante en las futuras políticas a desarrollar frente a distintos escenarios de cambio global, presentándose como una posible medida de adaptación al mismo, cuya viabilidad se hace imprescindible explorar e investigar.

En este sentido, el marco conceptual de evaluación aquí propuesto presenta una serie de ventajas, que creemos que tienen un gran potencial para el análisis del sistema ganadero trashumante en nuestro país, así como para la búsqueda de soluciones y opciones políticas que permitan mejorar la sostenibilidad socioeconómica y ecológica de esta actividad en el contexto del cambio global.

De la aplicación de este marco al caso de estudio de la Cañada Real Conquense, podemos destacar varias lecciones aprendidas y fortalezas:

- Permite abordar los problemas desde una perspectiva sistémica, huyendo de enfoques sectoriales y aproximaciones reduccionistas. Asimismo contribuye a romper las brechas territoriales al abordar el paisaje cultural de la trashumancia como una red socio-ecológica, con conexiones a distintas escalas espaciales.
- Al centrarse en explicitar y hacer visibles los vínculos entre los ecosistemas y el bienestar humano (a través del concepto puente de "servicios de los ecosistemas"), el marco conceptual tiene un enorme potencial para captar la atención de la sociedad civil y facilitar la movilización de los distintos actores sociales, especialmente los tomadores de decisiones.
- La metodología de investigación participativa, que subyace a todas las fases del marco conceptual, fomenta el diálogo de conocimientos, al poner en el mismo plano el conocimiento científico (experimental) y el conocimiento local (experencial). De la interacción de ambos emergen perspectivas novedosas para analizar los vínculos entre el sistema ganadero trashumante, los ecosistemas que lo sustentan y el bienestar humano.
- Permite mejorar los mecanismos de participación de la población local y los beneficiarios de los servicios de los ecosistemas, que son incorporados desde las primeras fases en los procesos de toma y análisis de datos, así como en la evaluación de los resultados.
- Facilita el análisis de futuros plausibles y el diseño de políticas de gestión adaptativa que permitan hacer frente a la incertidumbre asociada a los distintos escenarios de cambio global. Mediante el análisis de las posibles respuestas de la red socio-ecológica ante distintos impulsores de cambio, se pueden desarrollar propuestas de gestión sólidas para potenciar los aspectos más positivos y contrarrestar los negativos.
- Simplifica la construcción de "visiones compartidas" entre los distintos actores sociales, las cuales resultan esenciales para impulsar soluciones innovadoras y sostenibles. La búsqueda activa de consensos permite que todos los actores, a distintas escalas, caminen en una misma dirección en busca de soluciones ganador-ganador.

- Todas las etapas de la metodología propuesta se enmarcan en un modelo de investigación interdisciplinar, tendiendo puentes entre las ciencias sociales y las ciencias biofísicas, de forma que los aspectos sociales, económicos y ecológicos se integran bajo una misma perspectiva holística.
- Promueve el diseño de políticas de "abajo-arriba" que resultan más sostenibles y contribuyen a crear resiliencia socio-ecológica ante escenarios de crisis como el actual. Dado que los distintos actores participan en el proceso desde las etapas iniciales de diagnóstico hasta la búsqueda final de opciones políticas de futuro, es mucho más fácil que se empoderen y se hagan corresponsables de las soluciones adoptadas. Asimismo, se facilita enormemente la construcción de puentes entre los actores locales, los investigadores y los tomadores de decisiones.

La experiencia y la historia nos muestran que no existe ningún sistema completamente estable. La pervivencia de la trashumancia durante miles de años en un contexto política, económica, social y ecológicamente cambiante, demuestra su enorme capacidad adaptativa y de reinención frente a perturbaciones y crisis. Del mismo modo, la investigación no puede conformarse con esquemas rígidos y sectoriales, sino que debe adaptarse a los cambios y las nuevas necesidades, innovar y trascender barreras epistemológicas y metodológicas: propuestas como la presente contribuyen a generar estos nuevos paradigmas de investigación-acción que permitan afrontar con éxito los retos que plantea el actual contexto de cambio global.

Agradecimientos

Esta investigación ha sido financiada por el Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, con cargo al proyecto # 079/RN08/02.1 "Valoración económica de la biodiversidad y los servicios de los ecosistemas ligados a la trashumancia en la Cañada Real Conquense: implicaciones para la gestión de los agroecosistemas mediterráneos en el contexto del cambio global".

BIBLIOGRAFÍA

- 35) ANDERIES, J.M.; JANSSEN, M.A.; OSTROM, E.; 2004. A framework to analyze the robustness of social-ecological systems from an institutional perspective. *Ecology and Society*, 9: 18.
- 36) BALMFORD, A.; BRUNER, A.; COOPER, P.; COSTANZA, R.; FARBER, S.; GREEN, R.E.; JENKINS, M.; JEFFERIS, P.; JESSAMY, V.; MADDEN, J.; MUNRO, K.; MYERS, N.; NAEEM, S.; PAAVOLA, J.; RAYMENT, M.; ROSENDO, S.; ROUGHGARDEN, J.; TRUPER, K.; TURNER, R.K.; 2002. Economic reasons for conserving wild nature. *Science*, 297: 950-95.
- 37) CARPENTER, S.R.; DEFRIES, R.; DIETZ, T.; MOONEY, H.A.; POLASKY, S.; REID, W.V.; SCHOLE, R.J.; 2006. Millennium ecosystem assessment: Research needs. *Science*, 314: 257-258.
- 38) CHEE, Y.E.; 2004. An ecological perspective on the valuation of ecosystem services. *Biological Conservation* 120: 549-565.
- 39) CLARK, J.S.; CARPENTER, S.R.; BARBER, M.; COLLINS, S.; DOBSON, A.; FOLEY, J.A.; LODGE, D.M.; PASCUAL, M.; PIELKE, R.; PIZER, W.; PRINGLE, C.; REID, W.V.; ROSE, K.A.; SALA, O.; SCHLESINGER, W.H.; WALL, H.; WEAR, D.; 2001. Ecological forecasts: an emerging imperative. *Science* 293:657-660.
- 40) COSTANZA, R.; D'ARGE, R.; DE GROOT, R.; FARBER, S.; GRASSO, M.; HANNON, B.; LIMBURG, K.; NAEEM, S.; O'NEILL, R.V.; PARUELO, J.; RASKIN, R.G.; SUTTON, P.; VAN DEN BELT, M. 1997. The value of the world's ecosystem services and natural capital. *Nature*, 387: 253-260.
- 41) CRUTZEN, P.J. and STOERMER, E.F.; 2000. The 'Anthropocene'. *Global Change Newsletter* 41: 17-18.
- 42) DE ARANZÁBAL, I.; SCHMITZ, M. F.; AGUILERA, P.; PINEDA, F. D.; 2008. Modelling of landscape changes derived from the dynamics of socio-ecological systems. A case of study in a semiarid Mediterranean landscape. *Ecological Indicators* 8: 672-685.
- 43) DE GROOT, R.S.; WILSON, M.A.; BOUMANS, R.M.J.; 2002. A typology for the classification, description and valuation of ecosystem functions, goods and services. *Ecological Economics* 41: 393-408.
- 44) DE PABLO, C.L.; PINEDA, F.D.; 1985. Análisis multivariante del territorio para su cartografía ecológica. Ensayo preliminar en la provincia de Madrid. *Anales de Geografía de la Universidad Complutense* 5: 235-260.
- 45) DUARTE, C. (coord.); ALONSO, S.; BENITO, G.; DACHS, J.; MONTES, C.; PARDO, M.; RIOS A SIMO, R.; VALLADARES, F.; 2009. Cambio Global: Impacto de la Actividad Humana sobre el Sistema Tierra (2ª edición). Consejo Superior de Investigaciones Científicas. Madrid
- 46) FISHER, B.; TURNER, R.K.; MORLING, P.; 2009. Defining and classifying ecosystem services for decision making. *Ecological Economics*, 68: 643-653.
- 47) GARROD, G. and WILLIS, K.G.; 1999. Economic valuation of the environment. Edward Elgar Publishing Ltd. Cheltenham, UK.
- 48) HEIN, L.; VAN KOOPEN, K.; DE GROOT, R.S.; VAN IERLAND, E.C.; 2006. Spatial scales, stakeholders and the valuation of ecosystem services. *Ecological Economics*, 57: 209-228.
- 49) HELLIWELL, D.R.; 1969. Valuation of wildlife resources. *Regional Studies* 3: 41-47.
- 50) HERZOG, F.; BUNCE, R.G.H.; PÉREZ-SOBA, M.; JONGMAN, R.H.G.; GÓMEZ-SAL, A.; AND AUSTAD, I.; 2005. Policy options to support transhumance and biodiversity in European mountains. *Mountain Research and Development*, 25: 82-84.
- 51) HUSS, W.R.; 1988. A move toward scenario analysis, *International Journal of Forecasting* 4: 377-388.
- 52) JANSSEN, M. A.; BODIN, Ö.; J. M.; ANDERIES, E. F.; ELMQVIST, T.; ERNSTSON, H.; MCALLISTER, R. R. J.; OLSSON, P.; RYAN, P.; 2006. Toward a network perspective of the study of resilience in social-ecological systems. *Ecology and Society* 11(1): 15.
- 53) LIU, J.; DIETZ, T.; CARPENTER, S.; ALBERTI, M.; FOLKE, C.; MORAN, E.; PELL, A.N.; DEADMAN, P.; KRATZ, P.; LUBCHENCO, J.; OSTROM, E.; OUYANG, Z.; PROVENCHER, W.; REDMAN, C.L.; SCHNEIDER, S.H.; TAYLOR, W.W. 2007. Complexity of coupled human and nature systems. *Science*, 317: 1513-1516.
- 54) LOMAS, P.L.; 2009. Aportaciones de la síntesis energética a la evaluación multi-escalar del empleo de los servicios de los ecosistemas a través de casos de estudio. Tesis Doctoral, Universidad Autónoma de Madrid, Spain.
- 55) MA (Millennium Ecosystem Assessment); 2003. Ecosystems and human well-being: A framework for assessment, Island Press, Washington, D.C.
- 56) MA (Millennium Ecosystem Assessment); 2005a. Ecosystems and human well-being: Synthesis. Island Press, Washington, D.C.
- 57) MA (Millennium Ecosystem Assessment); 2005b, Ecosystems and Human Wellbeing: Scenarios. Island Press, Washington, D.C.
- 58) MANZANO-BAENA, P. and CASAS, R.; 2010. Past, present and future of Transhumancia in Spain: nomadism in a developed country. *Pastoralism* 1: 72-90.
- 59) MANZANO, P. and MALO, J.; 2006. Extreme long-distance seed dispersal via sheep. *Front. Ecol. Environ.* 4: 244-248.
- 60) MITCHELL, R.C. and CARSON, R.T., 1989. Using survey to value public goods. The contingent valuation method. Resources for the Future, Washington, D.C
- 61) MONTES, C.; 2007. Del desarrollo sostenible a los servicios de los ecosistemas. *Revista Ecosistemas* 16(3). <http://www.revistaecosistemas.net/pdfs/512.pdf>

- 62) ODUM, E.P.; ODUM, H.T.; 1972. Natural areas as necessary components of man's total environment. Transactions of the Thirty Seventh North American Wildlife and Natural Resources Conference, 37. Wildlife Management Institute, Washington, DC, pp. 178-189.
- 63) OTEROS-ROZAS, E.; GONZÁLEZ, J.A.; MARTÍN-LÓPEZ, B.; LÓPEZ, C.A. & MONTES, C.; en prensa. Social-ecological resilience and transhumance landscapes in the Mediterranean: Learning from the past, looking for a future. En: Plieninger, T., Bieling, C. (Eds) Social-ecological resilience of cultural landscapes.
- 64) PETERSON, G.D.; CUMMING, G.S.; CARPENTER, S.R.; 2003. Scenario Planning: a tool for conservation in an uncertain world, *Conservation Biology* 17(2): 358-366.
- 65) RASKIN, P.; GALLOPIN, G.; GUTMAN, P.; HAMMOND, A.; SWART, R.; 1998. Bending the curve: toward global sustainability. Stockholm Environment Institute, Stockholm.
- 66) RUIZ, M. and RUIZ, J.P.; 1986. Ecological History of Transhumance in Spain. *Biol. Conserv.* 37: 73-86.
- 67) TURNER, R.K.; VAN DER BERGH, J.C.J.M.; SÖDERQVIST, T.; BARENDREGT, A.; VAN DER STRAATEN, J.; MALTBY, E.; VAN IERLAND, E.C.; 2000. Ecological-economic analysis of wetlands: Scientific integration for management and policy. *Ecological Economics* 35: 7-23.
- 68) WOLLENBERG, E.; EDMUNDS, D.; BUCK, L.; 2000. Using scenarios to make decisions about the future: anticipatory learning for the adaptive comanagement of community forests. *Landscape and Urban Planning* 47: 65-77.

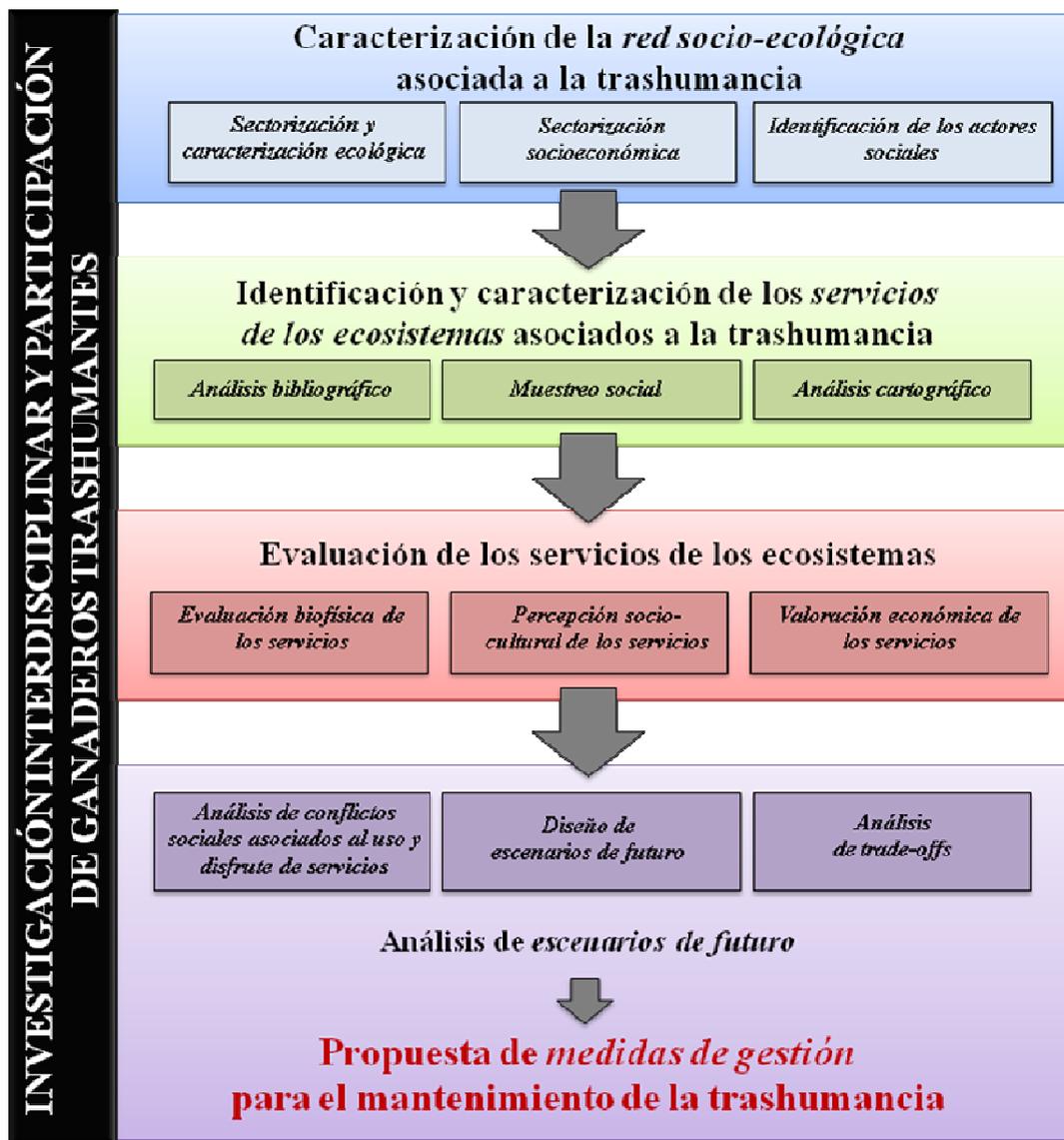


Figura 1. Esquema del marco metodológico planteado para la evaluación de los servicios de los ecosistemas ligados a la trashumancia y la propuesta de medidas de gestión.

Tabla 1. Servicios de los ecosistemas vinculados a la Cañada Real Conquense que han sido identificados (OTEROS-ROZAS et al., en prensa) y métodos específicos que están siendo empleados para su evaluación: biofísica (Biof.), sociocultural (Soc.) y económica Econ.; A.M.: análisis de mercado; P.D.: preferencias declaradas). Todos los servicios están siendo además evaluados socialmente a través de cuestionarios de percepción y valoración, y económicamente mediante la valoración contingente.

TIPO DE SERVICIO	SERVICIOS - CRC	Tipo de evaluación				Evaluación biofísica y sociocultural
		Biof.	Soc.	Econ.		
				A.M	P.D	
CULTURALES	Identidad cultural		X		X	
	Valor espiritual		X		X	
	Turismo de naturaleza		X	X	X	
	Turismo rural		X	X	X	
	Tranquilidad y relajación		X		X	
	Caza recreativa		X		X	Muestreos de campo (abundancia y distribución de especies)
	Vía de comunicación / intercambio cultural		X		X	
	Educación ambiental		X		X	
	Espectáculos taurinos		X		X	
	Conocimiento científico		X		X	
	Belleza estética de los paisajes		X		X	Cuestionarios (test de percepción específico)
Conocimiento tradicional		X		X	Entrevistas, grupos focales y cuestionarios (específicos)	
REGULACIÓN	Regeneración vegetal	X	X	X	X	Muestreos experimentales de campo (regeneración encinas)
	Control de especies vegetales		X		X	
	Purificación del aire		X		X	
	Hábitat para especies	X	X		X	Muestreos experimentales de campo (distribución de especies cinegéticas)
	Prevención de incendios	X	X	X	X	Teledetección (NDVI), estadísticas de incendios
	Control de la erosión	X	X		X	Teledetección (USLE)
	Conservación de especies	X	X		X	Cartografía de distribución de especies
	Dispersión de semillas		X		X	
	Fertilización del suelo	X	X	X	X	
	Polinización		X		X	
	Regulación del microclima		X		X	
Regulación hídrica		X		X		
ABASTECIMIENTO	Recolección		X	X	X	
	Abono		X		X	
	Alimento para animales (pastos, forraje)		X	X	X	
	Alimento de origen ganadero		X	X	X	
	Alimento de origen cinegético		X		X	
	Alimento de origen agrícola		X	X	X	
	Apicultura		X		X	
	Tejidos		X	X	X	
	Combustible (leña, carbón)		X		X	
Ganado		X		X		

(12:15 – 12:30) **La Vía de la Plata, relación con las vías pecuarias y la Red Natura 2000**

Autores:

Ángel Mejías Rodríguez,
Cristina Montesinos Barrios,
Alberto Iglesias Hernández,

Ponentes: Cristina Montesinos Barrios y Alberto Iglesias Hernández.

Institución: Junta de Extremadura. Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural. Dirección General de Desarrollo Rural. Sección de Vías Pecuarias.

1.- Introducción

La Vía de la Plata originariamente se trataba del itinerario utilizado en tiempos remotos para las migraciones estacionales de los Tartesos para impulsar el comercio entre el sur y el norte del occidente peninsular. Más tarde serán las antiguas civilizaciones griega y romana las que utilizarán esta vía con fines comerciales. El trazado se afianzó con la construcción de la calzada romana, hacia el siglo II a.C., convertido en ese momento en la principal vía de comunicación de las regiones hasta bien entrado el siglo XIX. Los islamitas fueron el siguiente pueblo que utilizó la ruta pero en esta ocasión con fines bélicos y pasada esta época y hasta la llegada del ferrocarril, fue una vía crucial para la economía local. En época romana se pavimentó el camino de la Plata, y se le dotó de puentes que aún perduran, así como de miliarios (rollos graníticos que indican las millas) y mansios (lugares de descanso de viajeros). Desde la Edad Media y tras la aparición de la tumba del Apóstol Santiago, la Vía de la Plata fue utilizada por los cristianos que desde el sur peninsular, peregrinaban por este camino mozárabe hasta Santiago de Compostela. A partir del siglo XIII también la mesta empleará el recorrido para la trashumancia de los rebaños que buscaban los pastos del sur en invierno. Esta ruta une *Andalucía, Extremadura* y *Asturias*.

Teniendo en cuenta la relevancia de la Ruta y comprobando que gran parte del recorrido de la misma transcurre por Vías Pecuarias a su paso por Extremadura, analizaremos los distintos tramos de la Vía de la Plata que corresponden a rutas trashumantes que discurren por zonas de gran interés paisajístico, incluidas en la red natura 2000, la red ecológica europea de áreas de conservación de la biodiversidad con zonas especiales de conservación y zonas de especial protección de aves.

Asimismo se propone como recorrido alternativo a la Ruta de la Plata un trazado que discurre íntegramente por vías pecuarias y que recorre la Comunidad Autónoma de norte a sur y enlazan con la ruta de la plata al norte por Baños de Montemayor y al sur por Monesterio: La Cañada Real Leonesa; alternativa que ofrece una amplitud de miras al viajero que quiere disfrutar del Patrimonio cultural y natural de la región extremeña.

Existen en España 9 grandes cañadas reales y más de 125.000 Kms de VVPP que recorren España de Norte a Sur estableciendo una red de comunicación que permite el traslado del ganado de los pastos de verano de las montañas a los del sur de las llanuras. En Extremadura existen cerca de 7200Kms de VVPP, de los cuales 2005 Kms están clasificados como Cañadas Reales, 1959Kms como cordeles, 1181Kms corresponden a veredas y 2091Kms a coladas ocupando una superficie aproximada de 30.000 Has. De las 9 grandes cañadas de la Red Nacional, 6 de ellas cruzan nuestra región: Cañada Real Soriana Occidental, Cañada Real Leonesa Occidental, Cañada Real de la Plata, Cañada Real Leonesa Oriental, Cañada Real Segoviana y Cañada Real de Gata. Esta trashumancia enriquece las zonas de paso debido al aporte involuntario que realiza el ganado a su paso por las Vías Pecuarias.

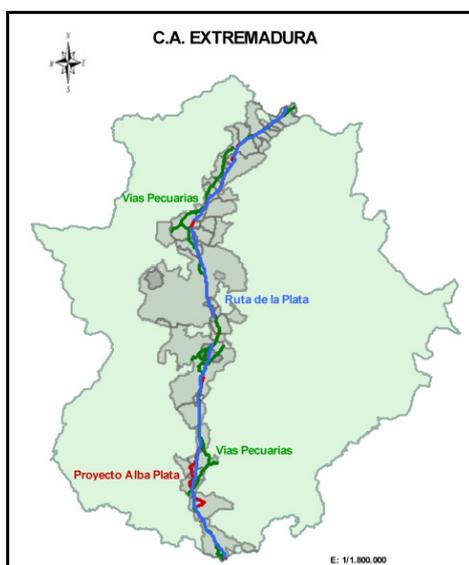
2.- La Vía de la Plata y su relación con las Vías Pecuarias

La Vía de la Plata es el eje vertebrador de Extremadura. Desde tiempos ancestrales hasta la actualidad, todos aquellos personajes que han sido importantes a lo largo de la Historia de España han recorrido este camino trazado por el emperador Octavio Augusto.

Esta ruta se la conoce como el Camino de Santiago del Sur, conocido también como Camino Mozárabe por el que peregrinaban a Santiago de Compostela los cristianos que vivían bajo dominación musulmana. La Vía de la Plata ha servido, a su vez para la realización de un intercambio artístico. Todo ello ha dejado a su paso por Extremadura un importante legado Histórico, Natural, Gastronómico, Artesano y Artístico a lo largo de todo su trazado.

La Ruta de la Plata recorre Extremadura de Norte a Sur, comenzando en el Valle del Ambroz, frontera con Castilla y León, hasta llegar a las lindes del Río Tajo. Cáceres y las poblaciones que se encuentran en el camino hacia Mérida, la en su momento fuera capital de la provincia romana de la Lusitania. Desde Mérida junto al Río Guadiana, la ruta continúa bajando hacia el sur de la región cruzando las fértiles tierras de la comarca de Tierra de Barros, para terminar el itinerario en la comarca de Tentudía-Sierra Sur, lindando con La Comunidad Autónoma de Andalucía.

Se puede establecer una relación entre el recorrido de la tradicional ruta de la Plata (antigua Calzada Romana) y la que transcurre íntegramente por las Vías Pecuarias a su paso por Extremadura. Este segundo trazado, que recorre nuestra región de Norte a Sur presenta 113,07 Kms (entorno a un 40% del recorrido total), coincidentes con la antigua calzada romana. Este recorrido, que se establece por VVPP, nos permite disfrutar de la belleza natural, paisajística y cultural de Extremadura en toda su extensión, y que en un futuro cercano se consolidarán como corredores ecoculturales. Atendiendo así a la actual creciente demanda social, las VVPP se constituyen como instrumento favorecedor del contacto del hombre con la naturaleza y de la ordenación del entorno medioambiental (Ley 3/1995, de 23 de Marzo).



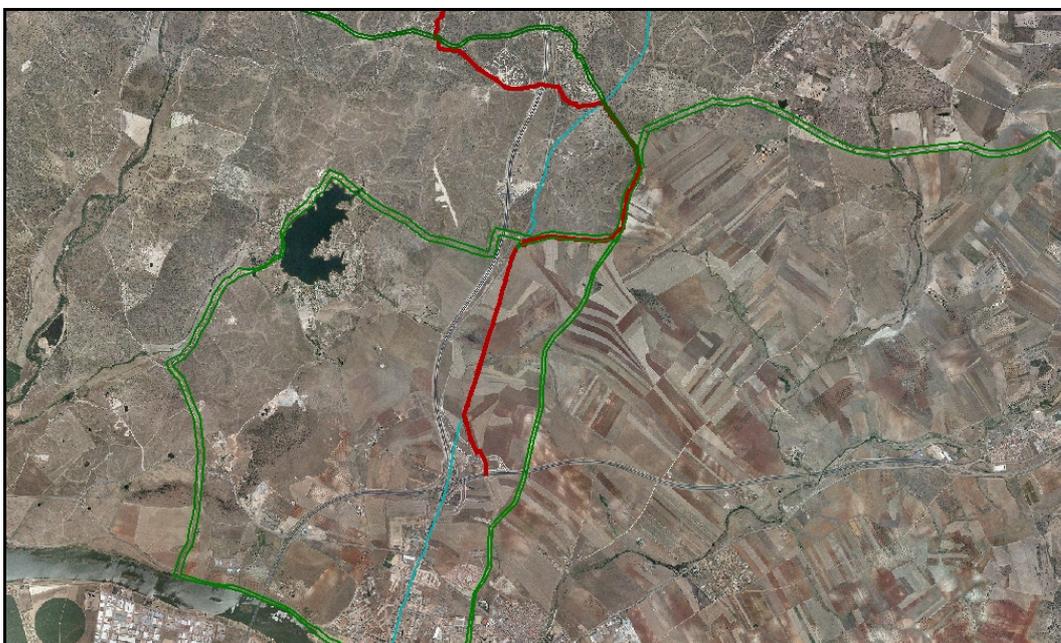
Este trazado que recorre Extremadura en su totalidad se ha dividido en cuatro tramos, dos en la provincia de Cáceres y dos en la de Badajoz, en los que se analizan las Vías Pecuarias que transcurren por los mismos, especificando las características de éstas: anchura de clasificación o anchura legal en mts., longitud de la Vía en Kms. y la situación actual en la que se encuentran: deslindadas ó no. El recorrido supone un total de 353,27 Kms, como se aprecia en las tablas 1,2,3 y 4 siguientes.

Este recorrido por VV.PP se encuentra prácticamente deslindado en su totalidad, y aunque el número de intrusiones sigue siendo muy alto se puede hacer el recorrido de Norte a Sur por la región Extremeña con facilidad. Sin deslindar únicamente se encuentran dos tramos, en el T.M. de Los Santos de Maimona, la Colada de Polvorita, clasificada con una longitud de 3,5 Kms. que sería la unión entre la Cañada Real de Usagre, (también en el término de Los Santos de Maimona) y la Vereda de la Calzada Romana en Villafranca de los Barros.

El segundo tramo sin deslindar se encuentra entre los términos municipales de Mérida, El Carrascalejo y Aljucén. Se trata de la Colada del camino de Mérida a Aljucén. Esta colada tiene una particularidad y es que está clasificada en los términos de El Carrascalejo y Aljucén pero no así en el de Mérida, sin embargo, se puede observar en el terreno como las parcelas colindantes han respetado las lindes (muros de piedra) y existe aún el camino transitable, camino que actualmente se usa como recorrido del proyecto Alba Plata, de la Consejería de Cultura y Turismo para recorrer la Vía de la Plata en Extremadura. Esta Colada tiene su inicio en Aljucén en el Cordel del Cerro del Gato, cerca del nuevo trazado de la Autovía A-66 para continuar dirección Sur atravesando El Carrascalejo y terminar en el límite municipal con Mérida, donde continuaría hasta el Cordel de la Vayuncosa el cual se encuentra

deslindado. Esta colada según la clasificación, tiene una longitud de 4 Kms en El Carrascalejo y 1,2 Kms. en Aljucén.

En el recorrido, por VV.PP deslindadas, se encuentran diferentes posibilidades de trazado. Una de estas alternativas la encontramos en el término municipal de Mérida, donde continuando el camino de Sur a Norte, a la salida de Mérida por el acueducto de San Lázaro existe la opción de seguir por el Cordel de Mirandilla, deslindado y de 6,4 Kms. de longitud. Lleva un trazado paralelo a la antigua calzada romana, hasta unirse a la Cañada Real de Santa María de Araya antes de llegar a la carretera de Mirandilla. Otra alternativa sería salir de Mérida por la Cañada Real de Santa María de Araya, hacia el Oeste, por la margen derecha del Guadiana, para una vez atravesado el puente de la Autovía A-5 girar dirección Norte, hacia el embalse de Proserpina para rodearlo y tomar dirección Este atravesando la A-66, la antigua calzada romana y seguir dirección Mirandilla. La Cañada Real de Santa María de Araya se encuentra deslindada y amojonada, y en este tramo tiene 21,3 Kms. Nuestro camino dejaría esta Cañada Real antes de llegar a la carretera de Mirandilla, justo cuando comienza el Cordel de la Vayuncosa que nos llevará dirección Oeste hasta el Cordel del Cerro del Gato y continuar nuestro recorrido por Vías Pecuarias paralelo a la Ruta de la Plata (Imagen 1).



(Imagen 1)

3.- Recorrido alternativo a la Ruta de la Plata por VVPP: Cañada Real Leonesa.

La Cañada Real Leonesa a su paso por Extremadura es el trazado alternativo que se plantea a la Ruta de la Plata (antigua calzada romana). Tiene una longitud de 390,64Kms de recorrido, estando completamente deslindado y en gran parte amojonado. El trazado alternativo propuesto coincide en todo su recorrido con la Ruta de la Plata en un total de 37,9 Kms.: al Norte por Baños de Montemayor 16,1 Kms. y al Sur por Monesterio 21,8Kms. El viajero que desee recorrer Extremadura tiene pues, dos opciones para ello, o bien seguir la tradicional ruta de la plata o bien seguir el trazado que marca la Cañada Real Leonesa.

En la tabla nº 5 se observa los distintos municipios por los que atraviesa la Cañada Real Leonesa a su paso por la provincia de Badajoz, con una longitud total de 172,54Kms, así mismo en la tabla nº 6 encontramos los municipios de la provincia de Cáceres por los que transcurre la Cañada Real, con una longitud de: 218,1 Kms.



Es un recorrido con una variedad paisajística y cultural muy extensa en la que el aficionado al senderismo o el ciclista pueden disfrutar de un trazado perfectamente transitable en todo su recorrido en el que se encuentran diversas actuaciones realizadas para la mejora y conservación de las Vías Pecuarias y realzan el valor de las mismas.

Próximo al recorrido de la Cañada Real Leonesa nos encontramos con diferentes zonas correspondientes a la red Natura 2000 (ZEPA y LIC), como son, en la provincia de Badajoz: **Sierra Grande de Hornachos** (Foto1) en la que encontramos a nivel de flora abundante vegetación de bosque mediterráneo con acebuche, madroño, lentisco, coscoja y gran variedad de formaciones adeshadas (encinas y alcornoques) y en cuanto a fauna, destacar el águila perdicera, águila real, alimoche, buitre leonado, búho real y cigüeña negra. La superficie de este espacio protegido es de 12.190Has íntegramente en el Término Municipal de Hornachos. Durante el recorrido en la provincia de Cáceres atravesamos el **Parque Nacional de Monfragüe** (Foto2), declarado en 2007 Parque Nacional ocupa una superficie de 17.852Has. Representa uno de los enclaves más extensos y representativos de bosque y matorral Mediterráneo. En cuanto a fauna se destacan dentro de las aves al buitre negro, buitre leonado, águila imperial, cigüeña negra, búho y águila real, y entre los mamíferos al lince, nutria y ciervos.

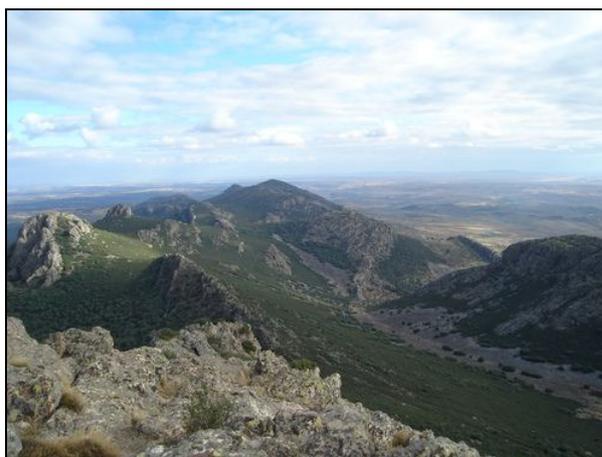


Foto1: Sierra Grande de Hornachos



Foto2: Parque Nacional de Monfragüe

Dentro del atractivo patrimonial de la Cañada Real Leonesa cabe destacar el Monasterio de Tentudía (1100mts de altitud) situado en el término municipal de Calera de León el cual data del siglo XIII, desde el que se puede divisar gran parte de la comarca. En Hornachos, antiguo asentamiento romano llamado Cerro Hornachuelo, destacar la fortaleza musulmana y las pinturas rupestres que se encuentran en muchas cuevas de la sierra. En Medellín antigua villa romana de Metellinum, el teatro romano, de reciente descubrimiento, el puente romano, el castillo musulmán y varias Iglesias de interés turístico, destacar también que es la cuna del conquistador de Méjico, Hernán Cortes. Ya en la provincia de Cáceres, atravesamos la localidad Trujillo que también fue un asentamiento romano importante, destaca su conjunto monumental y alcazaba árabe, así como por sus numerosos palacios y recinto amurallado. En el Norte de Cáceres nos encontramos con Plasencia, ciudad fundada por los cristianos en el siglo XII, destacan sus murallas medievales, plaza mayor y sus dos catedrales, y en Baños de Montemayor, última parada o primera según el sentido de la marcha del viajero, el balneario de termas romanas.



Foto: Recinto Amurallado(Plasencia)



Foto: Teatro Romano(Medellín)



Foto: Vista panorámica (Trujillo)



Foto: Puentes y Río Guadiana (Medellín)

4.- Anexos TABLA Nº1: TRAMO BADAJOZ SUR

1 MUNICIPIO	NOMBRE VIA	LONGITUD	SITUACION
Monesterio	Cordel de Sevilla	20,7 Kms	D
	Colada del Ejido	4,1 Kms	D
	Vereda de la Plata	7,55 Kms	D
Fuente de Cantos	Vereda de la Plata	18 kms	D
	C.R Leonesa	75 mts	D
Medina de las Torres	Vereda del Camino de Sevilla	3,8 kms	D
	C.R de la Puebla	11,6 kms	D
Puebla de Sancho Pérez	C.R de Los Santos a Medina	8,5 kms	D
Los Santos de Maimona	C.R de Usagre	3,7 kms	D
	Colada de Polvorita	3,5 kms	SD
TOTAL		81,52kms	

TABLA Nº2: TRAMO BADAJOZ NORTE

MUNICIPIO	NOMBRE VIA	LONGITUD	SITUACION
Villafranca de los Barros	Vereda de la calzada romana	16,6 Kms	D
Almendralejo	Cordel de Torremejía o calzada romana	12,7 Kms	D
Torremejía	Cordel de la calzada Romana	5,6 Km	D
Mérida	Cordel de Torremejía	10,5 Kms	D
	C.R Santa M^a Araya	21,3 Kms	D
	Calzada Romana	2,3 Kms	D
	Cordel del Cerro del Gato	5,8 Kms	D
	Cordel de Mirandilla	6,4 Kms	D
	Cordel de la Vayuncosa	9,25 Kms	D
Carrascalejo	Colada del camino de Mérida a Aljucén	4 Kms	SD
Aljucén	Colada del camino de Carrascalejo	1,2Kms	SD
	Cordel del Cerro del gato	4Kms	SD
TOTAL		99,65 Kms	

TABLA Nº3: TRAMO CÁCERES SUR

MUNICIPIO	NOMBRE VIA	LONGITUD	SITUACION
Montánchez	Cordel de Mérida	5Kms	D
Alcuéscar	Cordel de Mérida	8,6Kms	D
Casas de Don Antonio	Cordel de Mérida	4,5 Kms	D
Aldea del Cano	Cordel de Mérida	9,8 Kms	D
Cáceres	Cordel de Mérida	12,5 Kms	D
	C.R del Casar	21,6 Kms	D
Casar de Cáceres	C.R de Cáceres	13,5Kms	D
Garrovillas de Alconetar	C.R de Cáceres	16,7Kms	D
TOTAL		92,2 Kms	

TABLA Nº4: TRAMO CACERES NORTE

MUNICIPIO	TOTAL	NOMBRE VIA	LONGITUD	SITUACION
Cañaveral		C.R de Merinas	16,7Kms	D
Holguera		C.R de Merinas	6,1Kms	D
Riolobos		C.R del Camino de Galisteo	6,1 Kms	D
Galisteo		C.R de Merinas	13,1 Kms	D
Valdeobispo		C.R de Merinas	9,8 Kms	D
Ahigal		C.R Soriana Occidental	4 ,6 Kms	D
Guijo de Granadilla		C.R de Cáparra	8,6 Kms	D
Segura de Toro		C.R de la Plata	408 mts	D
Aldeanueva del Camino		C.R del camino de la Plata	5,2 Kms	D
Hervás		C.R del camino de la Plata	4 Kms	D
Baños de Montemayor		C.R de Aliste Zamorana de la Plata	5,3 kms	D

CAÑADA REAL LEONESA: PROVINCIA DE BADAJOZ (TABLA Nº 5)

MUNICIPIO	NOMBRE VIA	LONGITUD	SITUACION
MONESTERIO	CORDEL DE SEVILLA	20,7 KMS	D
	COLADA DEL EGIDO A LA CRUZ DEL PUERTO	4,1 KMS	D
	VEREDA DE LA PLATA	7,55 KMS	D
FUENTE DE CANTOS	VEREDA DE LA PLATA	5,95 KMS	D
	C.R LEONESA	14,25 KMS	D
CALZADILLA DE LOS BARROS	C.R LEONESA	3,05 KMS	D
BIENVENIDA	C.R LEONESA	8,05 KMS	D
USAGRE	C.R LEONESA	10,75 KMS	D
HINOJOSA DEL VALLE	C.R LEONESA	14,05 KMS	D
RIBERA DEL FRESNO	C.R LEONESA	4,2 KMS	D
PUEBLA DEL PRIOR	C.R LEONESA O DE SEVILLA-MADRID	6,3 KMS	D
HORNACHOS	C.R LEONESA O DE SEVILLA-MADRID	4,35 KMS	D
PUEBLA DE LA REINA	C.R LEONESA O DE SEVILLA-MADRID	3,75 KMS	D
PALOMAS	C.R LEONESA	7,75 KMS	D
OLIVA DE MERIDA	C.R LEONESA	10,55 KMS	D
GUAREÑA	C.R LEONESA	15 KMS	D
MANCHITA	C.R LEONESA O DE SEVILLA	4,25 KMS	D
DON BENITO	C.R LEONESA	1,45 KMS	D
MENGABRIL	C.R LEONESA	3,25 KMS	D
MEDELLIN	C.R LEONESA	11,5 KMS	D
SANTA AMALIA	C.R LEONESA	12,05 KMS	D
TOTAL BADAJOZ		172,54 Kms	D

CAÑADA REAL LEONESA: PROVINCIA DE CÁCERES (TABLA Nº6)

MUNICIPIO	NOMBRE VIA	LONGITUD	SITUACION
MIAJADAS	CR LEONESA	12,5KMS	D
ESCURIAL	CR LEONESA	5,3KMS	D
ABERTURA	CR LEONESA	12,1KMS	D
STA CRUZ DE LA SIERRA	CR DEL PUERTO DE MIRAVETE	6KMS	D
TRUJILLO	CR DEL PUERTO DE MIRAVETE	32,6KMS	D
	CR DE LA PUENTE MOCHA	11KMS	D
	CORDEL DEL PUENTE DE LAS LAVANDERAS	1,2KMS	D
	CR DEL PUENTE DE LA BARQUILLA	3,5KMS	D
	CORDEL DE LA ALDEA DEL OBISPO	14KMS	D
TORREJON EL RUBIO	C.R TRUJILLANA	21,3 KMS	D
	COLADA DENOMINADA CORDEL SUPLENTE	19KMS	D
SERRADILLA	CR TRUJILLANA	9,4KMS	D
	CR TAEÑA	7KMS	D
MALPARTIDA DE PLASENCIA	CR TRUJILLANA	5,3KMS	D
	CORDEL DEL VALLE	13KMS	D
PLASENCIA	CORDEL DEL VALLE	2,4KMS	D
	CORDEL DE NAVACEBRERA	3,8KMS	D
	CR DE SAN POLO	4,7KMS	D
CABEZABELLOSA	CORDEL DE MERINAS	5KMS	D
VILLAR DE PLASENCIA	CR DE MERINAS	6KMS	D
JARILLA	CORDEL DE MERINAS	4KMS	D
CASAS DEL MONTE	CR DE LA PLATA	3KMS	D
SEGURA DE TORO	CR DE LA PLATA	1KMS	D
ALDEANUEVA DEL CAMINO	CR DE LA PLATA O ALISTE ZAMORANA	6KMS	D
BAÑOS DE MONTEMAYOR	CR DE ALISTE ZAMORANA DE LA PLATA	9 KMS	D
TOTAL CACERES		218,1 Kms	D

5.- Bibliografía -Hemeroteca:

- FLORES DEL MANZANO (1991):Andar por las cañadas reales. Ed. Libros Penthalon.
Dirección General de Conservación de la naturaleza(1992-1998).Cuadernos de la trashumancia. Nº2-25(Mangas,J.M.ed.)Ministerio de Medio Ambiente. Madrid
TERES LANDETA JAVIER.Valero Sáez Adelina. Cuadernos de la Trashumancia Nº15 . Extremadura. ICONA 1995.
GARZON,,2001.Importancia de la trashumancia para la conservación de los ecosistemas en España. Bolefín Institución Libre de Enseñanza
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.
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.
Ministerio de Medio Ambiente. Dirección General para la Biodiversidad.2006.I Congreso Nacional de Vías Pecuarias.
Programa de Desarrollo Rural FEADER Extremadura. 2007-2013. Junta de Extremadura. La Sierra de San Pedro, Huellas y Vivencias.
PROGRAMA CRÓNICAS. TV2 ."Trashumantes", 7 de diciembre de 2008.

5.1.- Páginas web consultadas:

- www.extremadura-turismo.es
- www.ruralex.es
- www.turismo.ayto-caceres.es
- www.viaplata.com
- www.giarte.com
- www.godesalco.com
- www.viaspecuarias.org
- www.caminoslibres.es
- <http://blog.educastur.es>
- www.ccealucho.es
- www.mancomunidadbarrosmatachel.es
- www.wikipedia.es
- www.viajarporextremadura.com

(12:30 -12:45) **Agentes Forestales: policía y vigilancia en la protección de vías pecuarias**

Autor/Ponente: Miguel Ángel Ferosell del Álamo. Agente Forestal e Ingeniero Técnico Agrícola. Ex ganadero

Institución: Comarca forestal XV del Cuerpo de Agentes Forestales.

1.-PARTICULARIDADES DE LA COMUNIDAD DE MADRID.

1.1.-Extensión, nº de habitantes y densidad de población, usos del territorio.

La Comunidad de Madrid (C.M. en adelante) tiene una superficie de 8.030,50 Km², cuenta con 6.445.499 habitantes y una media de 803,50 habitantes/Km².

En cuanto a los usos del territorio, medidos en términos de porcentaje de PIB, destaca el sector servicios con un 75,80%, la Industria con un 13%, la construcción con un 11% y la agricultura y ganadería con un 0,2%, en contraste con la provincia de Cáceres, donde contando con una superficie de 19.868 Km² tiene una población de 413.633 habitantes con una densidad de 20,82 habitantes/Km² y donde la agricultura y ganadería supone en torno al 14% de su PIB.

1.2.-Red de vías pecuarias.

En la Comunidad de Madrid hay una red de vías pecuarias (v.p. en adelante) con una longitud total de 4.200 Km, con una superficie de 13.000 ha (1,6% del territorio de la Comunidad), con 1.676 vías pecuarias clasificadas.

2.- EL CUERPO DE AGENTES FORESTALES DE LA COMUNIDAD DE MADRID.

2.1.- Breve historia.

1877: Origen del colectivo de Agentes Forestales (AAFF en adelante), con la creación del *Capataces de Cultivo*, con funciones de Auxiliar de Ingenieros y Policía de Montes.

1907: Se aprueba el Reglamento del *Cuerpo de Guardería Forestal*.

1941: Nuevo Reglamento del *Cuerpo de Guardas Forestales del Estado* y se crea la *Guardería del Patrimonio Forestal del Estado*.

1972: Aparece la *Escala de Guardas Forestales del ICONA*.

1983-1984: Con el Estatuto de Autonomía de la Comunidad de Madrid los *Guardas Forestales de la Diputación de Madrid* y *Guardas del ICONA* pasan a depender de la Comunidad, con la denominación de *Agentes Forestales*.

2002: Con la Ley 1/2002, de 27 de marzo, se crea el actual **Cuerpo de Agentes Forestales de la Comunidad de Madrid (CAF en adelante)**.

2.2.-Competencias.

En lo relativo a las competencias en materia de v.p., el artículo 50 (art. en adelante) de la Ley 8/98, de 15 de junio de V.P. de la C.M establece que "(...) Cuando ejercen funciones oficiales de vigilancia rural o urbana y en especial los Agentes Forestales (...) respecto a las v.p. (...) velarán por la custodia y conservación de las v.p., debiendo formular las oportunas denuncias de las infracciones que observen.

La Ley 1/02, de 27 de marzo desarrolla las funciones de los AAFF en su artículo 5 en 12 apartados, estableciendo en el a) *Policía, custodia y vigilancia para el cumplimiento de la normativa relativa a (...) aguas continentales, vías pecuarias (...) y todo aquello que afecte al medio natural.*

2.3.-Efectivos y medios.

El CAF de la C.M pertenece a la D.G. de Seguridad e Interior, se estructura en Escala Técnica, con un Jefe del Cuerpo de Agentes Forestales y cuatro Jefes de Área, y una Escala Operativa distribuida territorialmente en 17 comarcas forestales, contando en total con 234 efectivos y en cada comarca un Responsable Técnico, dos Jefes de Zona y un número variable de Agentes Forestales según comarcas.

Los medios con los que cuentan son una oficina comarcal forestal de trabajo y atención al público por comarca, vehículos equipados con puente de luces V-1 (azul) e identificados con el texto "AGENTES FORESTALES". Todas las comarcas cuentan con equipos de investigación de incendios forestales, equipos de captura de fauna, GPS, telescopio, cámaras de fotos, ordenadores y línea de internet, así como diverso material necesario para desempeñar sus funciones.

3.- CASUÍSTICA.

3.1.-Algunos datos; operaciones del CAF.

2008: Se realizaron 108 oficios de denuncia en materia de v.p.. 80 por circulación (74,07%), 8 por ocupaciones (7,41%), 12 por vertido de residuos (11,11%) y 8 por caza (7,41%).

2009: se realizaron 98 oficios de denuncia en v.p. 74 por circulación (75,51%), 20 por ocupaciones (20,40%), 2 por vertido de residuos (2,04%) y 2 por caza (2,04%).

2010 (hasta septiembre): Se realizaron 193 oficios de denuncia en v.p. 180 por circulación (93,26%), 11 por ocupaciones (5,70%) y 2 por vertido de residuos (1,04%).
En estos datos no se contabilizan los informes remitidos relativos a v.p.

3.2.-Problemática más frecuente en las vías pecuarias de la Comunidad de Madrid.

3.2.1.- Ocio: Paseo, caza, circulación.

Como puede interpretarse de los datos estadísticos, la circulación asociado al ocio es uno de las infracciones mas habituales en la C.M. Especialmente el uso deportivo es el más conflictivo, debido a las quejas que genera, la erosión que crea el paso continuado de motos y quads y la especial conflictividad en su control.

Respecto a la caza, la Ley de V.P. de la C.M. prohíbe esta actividad en el ámbito de las v.p. aunque muchas personas lo interpretan como terrenos libres de caza.

3.2.2.- Ocupaciones: agrarias y ganaderas, urbanas.

Las principales ocupaciones que se dan son por vallados de fincas que cogen terrenos de v.p., obras públicas que no cumplen con la legislación y viviendas que se las supone parte de los planeamientos urbanísticos.

3.2.3.- Vertido de residuos.

Problema muy extendido aunque de difícil control, ya que una vez realizado es muy difícil buscar al responsable del mismo, aunque se ha logrado identificar a un número de ellos a través de documentación y/o tipo de material vertido.

3.3.-Problemática en la práctica de la vigilancia.

3.3.1.-Tipología de los usuarios.

La experiencia cotidiana en la práctica de la vigilancia hace posible constatar comportamientos, mas o menos acordes con una cierta tipología en función del uso que se da de las v.p.

a) Usuarios propietarios de fincas y explotaciones agropecuarias.

Usan las v.p. para acceder a sus fincas, normalmente en vehículos a motor, así como para la trasterminancia y para careo o pastoreo. Son personas especialmente interesadas en la conservación de las v.p. aunque con cierto sesgo, interpretando que son caminos propios, no gustándoles las pruebas deportivas que se autorizan en algunas ocasiones.

b) Práctica deportiva.

Suelen ser aficionados al deporte del enduro, cross, quad y rutas en todo terreno. Habitualmente circulan a gran velocidad ya que entrenan para pruebas deportivas.

c) Personas que salen a pasear.

Tienen especial interés en la conservación de las v.p., suelen acudir en vehículo, con familiares con bajo nivel físico (niños, personas mayores). Para que no circulen por las v.p. se ha provisto de zonas de aparcamiento en los cruces de las carreteras con las v.p. mas visitadas.

d) Cazadores.

Acuden a los cotos con vehículos a motor. Debido a la problemática que surgió, muchos de ellos ponen a la vista una autorización expedida por la C.M.

3.3.2.-Usos tradicionales y locales.

Defino así a los usos que suelen darse en zonas rurales desde tiempos anteriores a la aprobación de la Ley de V.P. vigente, lo que provoca una problemática difícil de asimilar por los habitantes de los pueblos. Me refiero a la época de recogida de setas, a las visitas a fincas de amigos o familiares y a las romerías. En todos estos casos son muy frecuentes los casos de personas que usan el vehículo a motor para desplazarse a dichos lugares y eventos, haciéndolo sólo en fechas señaladas y tratándose generalmente de personas mayores de 50 años.

3.3.3.-Artículos de la Ley que crean conflictos específicos.

Principalmente la aplicación del art. 36, donde se estipula que fuera de los casos previstos en los arts. 31 y 33, el tránsito por las v.p. de vehículos motorizados de uso no agrícola requerirá de autorización expresa mediante documento especial que únicamente se concederá con carácter excepcional.

Es obvio que dicha disposición crea conflictos, dado que muchas personas usan el turismo como medio habitual y único para desplazarse a las fincas, pero además hemos de tener en cuenta que se ven afectados igualmente tratantes de ganado, comerciales del sector agrícola y ganadero, transportistas de materias primas agroganaderas y personas cuya única forma de llegar a la finca es a través de v.p., si a esto se une el que estas mismas personas presencian las pruebas de enduro autorizadas que se celebran todos los años, la reticencia a cumplir dicho artículo es mucho mayor.

Art. 15. Deslinde. La problemática en este caso viene determinada habitualmente por la dificultad de concretar las ocupaciones y límites de las parcelas colindantes.

4.-PROBLEMÁTICA EN ACTUACIONES DE CASOS NO URBANÍSTICOS.

4.1.-Recopilación de pruebas y material.

En todos los casos es imprescindible identificar al infractor, bien sea persona física o jurídica, para poder abrir el expediente sancionador, así como responsabilizar a alguien de las posibles medidas correctoras.

En el caso de circulación de vehículos deportivos, el principal problema se da por la negativa a identificarse de los conductores, especialmente cuando van en moto y no llevan matrícula. En el caso de los vertidos, si no se ha presenciado en el momento mismo de realizarse, es necesario buscar alguna pista que lleve hasta el responsable del vertido, investigando documentación que puede aparecer en el vertido o el tipo de material y su posible procedencia, ayudándose de posibles testimonios de testigos si los hubiere. En cualquier caso es imprescindible que los indicios, pruebas y testimonios, lleven a concretar de forma fehaciente el presunto responsable del vertido.

En los casos de ocupaciones, apropiación indebida e instalaciones de carteles publicitarios, es muy importante la diligente colaboración de las administraciones.

4.1.1.-Administración de la Comunidad de Madrid.

Las pruebas que se suelen requerir de los Órganos administrativos suelen ser los relativos a existencia de autorizaciones y los términos en que se han otorgado en caso afirmativo, con la finalidad de inspeccionar si se cumplen o no dichos condicionantes.

4.1.2.-Ayuntamientos.

Los AAFF solicitan información a los ayuntamientos así como su colaboración en el esclarecimiento de las infracciones y delitos que ocurren en las v.p. que pasan por sus municipios, en aplicación de los Arts. 10, 55 y 56 de la Ley 7/1985 reguladora de Las Bases de Régimen Local.

4.1.3.-Registro de la propiedad.

Es muy importante su colaboración a la hora de averiguar al verdadero/a propietario/a de una parcela, ya que los datos son fiables, al contrario que los del Catastro que incluso pueden estar desfasados.

4.2.-Continuidad y flujo de información en la administración.

Los problemas con que se enfrentan los AAFF, cuando son solicitados datos, información, medios y actuaciones diligentes con la finalidad de proteger al integridad de las v.p., así como aportar las pruebas necesarias a nuestros atestados, es la lentitud o inexistencia en algunos casos de la información requerida, incluso se ha llegado a poner en cuestión que el CAF, pueda solicitar la información necesaria para esclarecer infracciones y delitos.

4.3.-Apertura, tramitación y resolución de expedientes sancionadores.

4.3.1.-Normativa.

Además de la legislación sectorial y la Ley 30/92, en la C.M. está vigente el Decreto 245/ 2000, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento Para el Ejercicio de la Potestad Sancionadora de la C.M.

En su art. 5.4 dice que "(...) respecto a los denunciante, se les comunicará la iniciación o no del mismo" (del procedimiento sancionador) y en el art. 14-4 "(...) en el caso de que la iniciación se hubiera producido como consecuencia de una denuncia, se comunicará al denunciante el contenido en extracto de la resolución".

4.3.2.-Comunicación y consecuencias en la vigilancia.

La falta de comunicación adecuada en los términos establecidos legalmente, hace que muchas de las denuncias se archiven en base a alegaciones que no se ajustan a la realidad, sin dar la opción a los agentes denunciante de contrastar las mismas.

En los casos en que se establecen plazos para la retirada de elementos ilegales, no se da la opción a los AAFF de vigilar el cumplimiento de dichos plazos, dando como resultado su incumplimiento y el que los elementos a retirar continúen en las v.p.

5.-PROBLEMÁTICA DE ACTUACIONES EN CASOS URBANÍSTICOS.

5.1.-Recopilación de pruebas y material.

Sin duda las actuaciones urbanísticas son las más complicadas de resolver debido a las implicaciones que conllevan, como son las residencias donde viven personas y las obras públicas proyectadas por la propia administración.

En estos casos es especialmente importante la colaboración de las administraciones.

5.1.1.-Administración de la Comunidad de Madrid.

De ella se requiere habitualmente documentación clave para el esclarecimiento de los presuntos delitos: Existencia de calificación urbanística, proyecto de construcción en caso afirmativo, existencia o no de descatalogación de la v.p. y/o cambio de trazado, existencia de evaluación de impacto ambiental. En función de la construcción se requiere documentación o datos específicos.

A cada uno de los órganos que emiten los informes solicitados, se les informa a su vez de las actuaciones que constituyen presuntos delitos, adjuntando anexos fotográficos, mediciones, etc,

En función de los resultados obtenidos de los datos recibidos, el Juez instructor puede o no, percibir el agravante de dolo o prevaricación según los casos.

5.1.2.-Ayuntamientos.

Se les suele solicitar si existe licencia de obras, además de informar en los términos antes expuestos.

5.1.3.-Registro de la propiedad.

Se solicitan documentos que identifiquen a posibles propietarios, si la construcción está registrada y en base a que actos y legislación lo está, si es afirmativo.

En todos los casos los AAFF dependemos de la buena voluntad de los Registradores a la hora de conseguir dicha documentación, pues no existen convenios ni acuerdos con la administración para que sus agentes de la autoridad no tengan que abonar los honorarios de la documentación que se expide.

En este sentido, el texto refundido de la Ley Hipotecaria, dispone en su art.221 que *"Los registros serán públicos para quienes tengan interés conocido en averiguar el estado de los bienes inmuebles o derechos reales inscritos"* y añadido por Ley 24/2001 dispone que *"El interés se presumirá en toda autoridad, empleado o funcionario público que actúe por razón de su oficio o cargo"*.

5.2.-Obras públicas.

El mayor problema que se suele dar en este tipo de obras es la de obviar en los proyectos y por tanto en la ejecución de los mismos, la obligación de cumplir la Ley de V.P. en lo relativo a garantizar los pasos, la restitución y el cambio de trazado, así como la reticencia por parte de empresas constructoras y administración a modificar los proyectos cuando son informados de dichos requisitos, en los casos que no lo contemplan.

5.3.-Viviendas

5.3.1.- Hasta aprobación de la Ley.

Era práctica habitual la venta de terrenos o la enajenación de v.p. con fines urbanísticos, incluso cuando no ocurrían de forma expresa dichos actos, se construía en lugares que lindaban con los cascos urbanos sin más, por lo que actualmente se considera a estas viviendas legales a todos los efectos y a sus promotores, libres de responsabilidades.

5.3.2.- Desde la aprobación de la Ley.

Quedan perfectamente delimitadas las actuaciones que pueden ser consideradas presuntos delitos contra la ordenación del territorio. El principal problema que se da es la reticencia a enviar los casos a las instituciones judiciales cuando se dan claros indicios e incluso pruebas de estos sucesos, tramitándose por vía administrativa, lo que en base a determinadas alegaciones, se archivan casos flagrantes de construcciones en terrenos de v.p.

6.-PRÁCTICA DE LAS FUNCIONES POLICIALES DE LOS AGENTES FORESTALES.

6.1.-Formación y reciclaje; conocimiento de la legislación y aspectos técnicos.

Los AAFF de la C.M. cuentan con titulaciones que van desde capataces forestales a módulos de grado superior en gestión de recursos naturales y formación universitaria en ingenierías agroforestales, licenciaturas y diplomaturas en informática, geografía, biología, derecho, veterinarias, etc. La oposición a superar suele constar de 42 temas específicos en materia ambiental, técnica como legislativa.

A lo largo de la vida laboral, realizan cursos de formación continua y reciclaje en las mismas materias y ampliando las de carácter de policía e investigación de delitos ambientales, formación que reciben de fiscales, magistrados, abogados, miembros de policía, guardia civil y agentes forestales especializados.

6.2.-Planificación de las actuaciones.

6.2.1.-Prevención de actuaciones ilegales.

Para conseguir adelantarse a la comisión de las mismas, es necesario planificar rutas de vigilancia diaria. Se trata de lograr divisar las actuaciones en el momento mismo de su comisión y por supuesto evitar que se den. En el caso de circulación con vehículos deportivos se diseñan operativos, de forma aleatoria, tanto en horario y en los días de la semana, como en los lugares a controlar. Estos operativos se realizan con un mínimo de 4 AAFF, apoyados de señalización y vehículos oficiales, debido a la especial conflictividad de dicha actividad.

6.2.2.-Prioridad para evitar hechos consumados.

Se pone especial hincapié en impedir que se realicen infracciones o delitos de difícil o imposible reparación, como en el caso de obras públicas, construcciones y ocupaciones. En estos casos se comunica de forma inmediata a la constatación del hecho, a través de teléfono o fax a los órganos de gestión de v.p., con la finalidad de valorar de forma rápida la conveniencia de realizar actas, informes, documentos fotográficos, etc, en caso de que la información que se reciba en primera instancia, así lo demande.

6.2.3.-Colaboración con otros cuerpos.

Periódicamente se realizan actuaciones, principalmente de control de vehículos deportivos, con miembros del SEPRONA de la Guardia Civil y con Policía Local. En estos casos los operativos se suelen diseñar por parte de los AAFF por su mayor conocimiento de los lugares más susceptibles de paso y con más garantías para la seguridad de usuarios y de los agentes actuantes.

6.3.-Base de datos.

AAFF con conocimientos en informática, han diseñado una base de datos que ha sido dada de alta con todos los requisitos legales y admitida por el Jefe del CAF como una útil herramienta de trabajo. Se resumen algunas de las utilidades de dicha base:

- a) Qué denuncias, apercibimientos, autorizaciones, informes, construcciones, etc. tiene determinada parcela.
- b) Qué operativos, ocupaciones, etc. se han hecho en cierta vía pecuaria.
- c) Cuáles son las personas o entidades jurídicas denunciadas o apercibidas, pudiendo consultar el listado de todas las actuaciones en las que ha estado involucrada dicha persona o entidad.
- d) Consulta del estado del expediente sancionador de una denuncia realizada en la comarca.

6.4.-El Agente Forestal como policía judicial genérica y policía administrativa.

-Art. 283 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal (LEcr en adelante), dispone que "constituirán la Policía Judicial y serán auxiliares de los Jueces y Tribunales competentes en materia penal y de Ministerio Fiscal, quedando obligados a seguir las instrucciones que de aquellas Autoridades reciban (...) punto 6. Los guardas de montes, campos y sembrados, jurados o confirmados por la administración".

-Art. 282 de LEcr: " La Policía Judicial tiene por objeto, y será obligación de todos los que la componen, averiguar los delitos públicos (...) y practicar, según sus atribuciones, las diligencias necesarias para comprobarlos y descubrir a los delincuentes, y recoger todos los efectos, instrumentos o pruebas del delito (...), poniéndolos a disposición de la Autoridad Judicial".

-Art. 1-4g) de la Ley 10/06, de 28 de abril, por la que se modifica la Ley 43/03, de 21 de noviembre de Montes: "Agente Forestal: Funcionario que ostenta la condición de agente de la autoridad perteneciente a las Administraciones Públicas que, (...) tiene encomendadas, entre otras funciones las de policía y custodia de los bienes jurídicos de naturaleza forestal y la de Policía Judicial en sentido genérico tal como establece el apartado 6º del art. 283 de la LEcr".

6.4.1.-Investigación de delitos e infracciones.

La denuncia constituye una obligación legal imperativa para Autoridades, Funcionarios Públicos y otras personas por razón de sus cargos (art. 262 LEcr) cuya omisión da lugar a responsabilidades penales.

Art. 284 LEcr: *"Inmediatamente que los funcionarios de Policía Judicial tuvieren conocimiento de un delito público (...) lo participarán a la Autoridad Judicial (...).*

Por tanto la forma habitual de proceder por parte de los miembros del CAF es el inicio de oficio, sin excluir la noticia de terceros o la denuncia de particulares.

El procedimiento de averiguación consta de unos mínimos establecidos legalmente.

Garantizar los derechos de los presuntos infractores, realizar inspección ocular para valorar y analizar las circunstancias del hecho, realización de fotografías, vídeos, mediciones, actas y petición de informes necesarios a los órganos gestores de la administración.

6.4.2.-El atestado y la denuncia.

El atestado es el documento donde se explican las actuaciones que practican los funcionarios, miembros de la Policía Judicial, para la comprobación y aclaración de hechos presuntamente constitutivos de infracción penal.

Art. 292 LEcr: *"Los funcionarios de la Policía Judicial extenderán (...) un atestado de las diligencias que practiquen, en el cual especificarán con la mayor exactitud los hechos por ellos averiguados, insertando las declaraciones e informes recibidos, y anotando todas las circunstancias que hubiesen observado y pudiesen ser prueba o indicio de delito".*

6.4.3.-La práctica de la prueba.

La prueba en el proceso penal es la actividad procesal de las partes y del Juzgador, dirigida a formar la convicción de este último sobre la verdad o certeza de los hechos afirmados por las partes, que se desarrolla, fundamentalmente en el juicio oral (Gimeno Sendra).

Los principales medios de prueba son la declaración del acusado, prueba testifical, careo, prueba pericial, prueba documental e inspección ocular.

7.-TRES CASOS CONCRETOS INCIADOS POR AGENTES FORESTALES.

Se omite señalar de forma explícita nombres, lugares y cargos.

Para entender mejor la problemática de una investigación se describen los hechos de forma resumida y cronológica.

7.1.-Cañada englobada en plan urbanístico. Se impide su urbanización.

Este caso consistió en una colada que pretendía construirse al quedar englobada en una actuación urbanística.

El primer indicio consistió en comprobar que se valló el terreno de la v.p., por parte de la empresa constructora.

Fue un caso tedioso, dadas las reticencias de los órganos de gestión a comprobar in situ lo que acontecía. También los altos cargos del Ayuntamiento (Ayto. en adelante) daban por hecho que el desarrollo urbanístico era correcto.

El primer informe en el que se ponen los hechos en conocimiento de los órganos de gestión y se solicitan lo que podrían constituir las primeras pruebas, se remitió el 18 de feb. de 2006, el 31 de marzo se recibe documentación en la que se informa a los AAFF de una v.p. que no era la afectada y se aclara la situación telefónicamente. El 25 de abril se vuelven a poner los hechos en conocimiento de los órganos de gestión, los días 4 y 5 de junio se informa a altos cargos de la C.M y del Ayto., solicitando información precisa, pues la investigación ya estaba abierta. El 12 de junio se recibe un plano del Ayto., en el que no se informa nada de lo solicitado. El 15 de junio se realiza visita con personal del órgano de gestión y posterior entrevista con alto cargo del Ayto., el 28 de agosto los AAFF reciben la primera información con suficiente entidad para formar parte del atestado, planos antiguos y manuscrito de deslinde. El 12 de nov., un ciudadano aporta a los AAFF planos en los que aparecen las parcelas de las viviendas unifamiliares ocupando el terreno de la v.p.

Con estas y otras pruebas, actas y documentos, se puede concluir que se incumple el art. 3, 19 y 25.1 de la Ley 8/98, de 5 de junio, de V.P. de la C.M., una vez definido según el art. 16.1-a de la Ley 9/01 de

17 de julio la condición de suelo no urbanizable, que existe un presunto delito contra la ordenación del territorio tipificado en los arts. 319 y 320 de la Ley 10/95, de 23 de nov., del Código Penal.

El 13 de nov. De 2006, se presenta atestado en los juzgados de primera instancia.

El Juez y las partes concluyen que es obligatorio el retranqueo de las parcelas urbanas, y el deslinde y amojonamiento de la v.p. afectada.

7.2.-Cañada afectada por obra lineal pública. Se impide anulación de la vía pecuaria.

Se trata de una vía de servicio junto a una autovía ya existente y que según proyecto aprobado por la C.M., dejaría anulado el único paso de la v.p.

El 25 de agosto de 2005, los AAFF constatan sobre plano de la empresa constructora, a la vista de las obras que se empiezan a realizar, lo indicado anteriormente, el 1 de sep., personal del órgano de gestión de carreteras, insisten que el proyecto se hará según proyecto aprobado, a pesar de ser informados de la anulación de la v.p., en esta fecha se remite fax al órgano de v.p. informando de lo que acontece. El 20 de sep., los AAFF se reúnen con responsables de la empresa constructora quienes confirman que no habrá cambios, realizándose sendas llamadas in situ a los órganos de gestión de carreteras y de v.p.

El 26 de sep., se realiza informe y solicitud de datos al órgano de gestión de v.p. sobre el estado legal de la v.p, no se recibe la información solicitada, se realiza la misma operación dirigida al Ayto correspondiente y no se recibe la información solicitada.

El 30 de sep., se registran informes dirigidos a altos cargos de carreteras y medioambiente, a primeros de oct., se recibe informe del órgano gestor de carreteras en el que literalmente dicen que "las obras se van a realizar conforme al proyecto aprobado". El 10 de oct. Se recibe información del órgano gestor de v.p. en el que se aclara que no existe proyecto de modificación de trazado y se desconoce la existencia de proyectos de pasos alternativos. El 21 de nov, una vez recabada la documentación necesaria, se remite atestado al juzgado por un presunto delito contra la ordenación del territorio.

En este caso fue fundamental dejar constancia escrita al Juez instructor los arts. que se incumplían de la Ley de V.P. de la C.M, que fueron el 3, 21, 26, 27 y 28. En sucesivas fechas se hicieron hasta 3 diligencias ampliatorias.

El Juez y las partes concluyen que es obligatorio modificar el proyecto inicial, realizando un trazado alternativo, y no ocupando la parte de v.p. que se pretendía.

7.3.-Cañada ocupada por viviendas unifamiliares. Sin resolver.

Es un caso similar al de la Cañada Real Galiana, aunque en este caso se trata de chalés con parcelas, incluidas en urbanizaciones de lujo y que en su mayoría fueron construidas en los años 60 y 70, aunque también posterior al 2000, sin embargo se tramitaron como expedientes administrativos, los cuales fueron archivados. A día de hoy las actuaciones más modernas están prescritas. Las actuaciones iniciadas, que consisten en consultas por escrito al Ayto. correspondiente, no han sido respondidas después de 2 años. Es un caso complicado, en el que se ven afectadas varias administraciones.

8.-PROPUESTAS DE MEJORA COMO HERRAMIENTAS EFICACES EN LAS LABORES DE VIGILANCIA.

8.1.-Deslinde y amojonamiento de todas las vías pecuarias.

Como ha quedado plasmado implícitamente a lo largo de la presente comunicación, es del todo imprescindible llevar a cabo estos actos, es la mejor forma de constatar con prontitud posibles ilícitos, incluso por los ciudadanos, evitándose hechos consumados.

8.2.-Fluidez de información solicitada.

La falta de colaboración real y diligente de las administraciones está propiciando el que los delitos se tramiten como infracciones administrativas y que los casos lleguen incluso a prescribir.

Esta situación la describía un Fiscal Coordinador de Medio Ambiente de la siguiente manera: "(...) Las administraciones públicas tiene falta de colaboración, acompañada en muchas ocasiones de

desidia, incuria, ineficacia y vergonzosa complicidad a la hora de ejercer las funciones de control, prevención y denuncia de los supuestos delictivos(...), y en la misma línea opinaba un jurista de primera línea: (...) la actitud de las administraciones públicas a la hora de proporcionar a la Autoridad Judicial y a la Policía Judicial medioambiental el asesoramiento técnico y material para llevar a cabo las investigaciones (...) es frecuente la reticencia, desidia e incluso franca obstaculización, lo que ha llevado a incluir el art. 329 en el Código Penal (prevaricación medioambiental)".

8.3.-Proveer de herramientas legales para paralización cautelar de obras.

Si bien la Ley de V.P. habilita a los AAFF para hacerlo, no es sencillo, pues se necesita de un protocolo de actuación, plazos de confirmación y firma de altos cargos para ratificar. Todo este procedimiento no está implantado.

9.- CONCLUSIONES.

Los AAFF de la C.M. desarrollan sus funciones de vigilancia y policía de las v.p. en la Comunidad con mayor densidad de población y actividad industrial y constructiva, lo que le da una especial conflictividad. Para una adecuada conclusión de los expedientes y diligencias judiciales, es necesario que existan pruebas concluyentes sobre el autor de los delitos e infracciones, así como de las circunstancias legales que se dan en dichas acciones.

En los atestados para los juzgados, siempre se redactan los artículos con mención a la legislación sectorial, con la finalidad de dar a conocer con todo detalle la misma a los Órganos Judiciales. El deslinde y amojonamiento de las v.p., la diligente y eficaz colaboración de los órganos de las distintas administraciones y la activación de un protocolo de paralización cautelar de obras ilegales en las v.p, son tres herramientas de vital importancia para prevenir actos ilícitos.

BIBLIOGRAFÍA.

PÉREZ DE-GREGORIO CAPELLA, J.J.; 1999. El proceso penal medioambiental. 148 páginas. Editorial Centro de Estudios Ramón Areces, S.A. Madrid.
TARAZONA GRASA, C.; 2002. La Guardería Forestal, conservación de nuestros bosques a través de los tiempos. 646 páginas. Ministerio de Medioambiente, Gobierno de Aragón, Gobierno del Principado de Asturias, Junta de Comunidades de Castilla La Mancha, Junta de Castilla y León, Govern de les Illes Balears, Comunidad de Madrid, Región de Murcia, Xunta de Galicia, PROFOR, Asociación de Forestales de España y 2002 Año Internacional de las Montañas. Lunwerg editores. Barcelona.

(12:45 – 13:00) **Los señores de los caminos**

Autor/Ponente: Roberto Hernández Yustos.

Institución: Ayuntamiento de Valladolid.

RESUMEN

Con esta comunicación Audiovisual, se pretende **mostrar cómo es La Trashumancia en el siglo XXI**. Los medios audiovisuales son un elemento interesante para mostrar tanto a la sociedad como a los responsables y tomadores de decisiones, que esta práctica ganadera aún se sigue ejercitando y en qué condiciones. La propuesta visual que se presenta, muestra los momentos de una realidad desconocida, que desaparece lentamente en nuestra piel de toro: paisajes plagados de viñas donde el ganado pierde la cordura, todo terrenos que sustituyen al burro, "móviles" que alivian en la soledad y en la distancia, tiendas de campaña en vez de chozos. No se teme al lobo, se teme a la carretera, a la velocidad, a los precios de los mercados o a los trámites administrativos.

Aquí, la imagen sustituye a la palabra para ir desgranando una realidad que aún existe.

CONTENIDO

La comunicación, está dividida en dos partes: en la primera, mediante una breve presentación con diapositivas, se explicará cómo ha surgido y se ha desarrollado este proyecto ; en la segunda, se proyectará el audiovisual "Los señores de los Caminos", integrado por cien imágenes y cuya duración es de doce minutos.

En este, se plasman los distintos aspectos de la trashumancia en su recorrido por la Cañada Real Conquense de forma cronológica. Además de la propia actividad trashumante (manejo de los rebaños, actividades de los pastores), también se muestran aspectos de carácter ambiental (ecosistemas y paisajes trashumantes), legislativos (invasiones de la cañada, estado de la infraestructura pecuaria), sociales (relaciones con los agricultores, cazadores) y humanos en cuanto a la forma de vida y las relaciones de los trashumantes y sus familias.

METODOLOGÍA

Durante tres años he acompañado a los pastores trashumantes de Guadalaviar (Teruel), en este viaje de ida y vuelta a lo largo de la Cañada Real Conquense, partiendo de la Sierra de Albarracín -Teruel- y cruzando las provincias de Cuenca y Ciudad Real, para terminar al pie de Sierra Morena en La Carolina -Jaén-, tras cerca de quinientos kilómetros andados y veinticuatro días de aventuras y avatares (duración del recorrido a pie). Las imágenes de este trabajo, han sido captadas en ochenta jornadas repartidas entre los meses de noviembre en dos mil ocho y dos mil nueve; y en junio de dos mil nueve y dos mil diez, respectivamente.

Previamente, durante el año dos mil ocho y dos mil nueve he realizado una labor de revisión bibliográfica y documental sobre el tema de la trashumancia -historia, etnografía, arte y cultura pastoril, aspectos medioambientales, sociales, económicos y legislativos-.

También he recopilado y revisado diferentes trabajos audiovisuales y fotográficos realizados hasta la fecha. Toda esta información junto a las jornadas de camino con los pastores trashumantes, han dado como resultado esta visión personal titulada "**Los Señores de los caminos**" y que se presenta al II Congreso Nacional de Vías Pecuarias que se llevará a cabo en Cáceres (27-29 de octubre 2010).

Para realizar este proyecto fotográfico, he trabajado con dos cámaras digitales réflex de 35 mm. La captura se ha realizado en formato digital RAW y posteriormente se ha procedido a un tratamiento final de color y a la edición de las aproximadamente 9.000 imágenes para escoger aquellas con la suficiente calidad de fondo y de forma, acordes al planteamiento inicial del proyecto.

Mediante mi personal visión de la histórica Trashumancia y con la fotografía documental como herramienta, indago y busco imágenes que reflejen la realidad de una forma de vida, ya en peligro de extinción; que muestren esta "Crónica de una muerte anunciada" como dice Ismael Martínez, mayoral trashumante.

BIBLIOGRAFÍA

- NOVOA PORTELA, F; ELÍAS PASTOR, L.V; (2003). **Un Camino de ida y vuelta: la Trashumancia en España**. Lunwerg editores.
- RODRÍGUEZ PASCUAL, MANUEL.; 2001. **La trashumancia: cultura, cañadas y viajes**. Edilesa.
- Rtve.es/noticias/cronicas/reportajes/archivo/ ; 2008. **"Trashumantes"** reportaje emitido en Tve2. Programa Crónicas.
- MONESMA, E; 2004. **Últimos artesanos** (DVD). Huesca: Pyrene, D.L.
- RODRÍGUEZ PASCUAL, M.; FIERRO, A.; PRADO, E.; 2006. **Trashumancia. Paisajes, vivencias y sensaciones**. MAPA, Secretaría General Técnica, Centro de Publicaciones. WENAEWE- Diseño y fotografía.

AGRADECIMIENTOS

De manera muy especial a los pastores de Guadalaviar (Teruel), por su amabilidad y su hospitalidad. Por haberme dejado compartir con ellos la aventura de la Trashumancia en la Cañada Real Conquense.

Sin ellos este trabajo no hubiera sido posible: Fortunato, Arturo, Ismael, Vidal, Enrique, Alejandro, Jorge, Álvaro y Raúl.

A los familiares y amigos de los pastores trashumantes por acompañarnos en las frías y estrelladas noches del otoño al calor de la hoguera, para degustar un buen puchero "a la antigua usanza". A José Luis y Humi por velar por el coche en mi ausencia y por recibirme con los brazos abiertos y una buena cena cuando de nuevo voy a Guadalaviar.

10. Comunicaciones Gráficas

II CONGRESO NACIONAL DE

VÍAS PECUARIAS

CÁCERES 27,28 y 29
de Octubre de 2010



JUNTA DE EXTREMADURA

Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural

LIBRO DE ACTAS

1. Actuaciones de mejora en las Vías Pecuarias de Navarra

Autores:

Salomé Hernando Chicote (1),
Mikel Díaz Osés (1),
Ainhoa Isturiz Murillo (2),
Izaskun Etxaniz Millán (3),

Institución: (1) Departamento de Desarrollo Rural y Medio Ambiente. Gobierno de Navarra. (2) Gestión Ambiental, Viveros y Repoblaciones de Navarra. (3) Basartes, S.L.

2. Vías Pecuarias y Biodiversidad. Cuatro casos de estudio en La Comunidad de Madrid

Autores:

Francisco M. Azcárate,
Javier Seoane,
Begoña Peco,

Institución: TEG-UAM. Grupo de Investigación en Ecología y Conservación de Ecosistemas Terrestres. Universidad Autónoma de Madrid

3. Catálogo de Caminos Públicos de Extremadura. Caso Particular: Catalogación de un Camino Público Integrado en una Vía Pecuaria

Autores:

M^a Pilar Muñoz Burcio,

Institución: Dirección General de Infraestructuras e industrias Agrarias. Servicio de Infraestructuras Agrarias. Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural. Junta de Extremadura.

4. Implementación de Rutas Turísticas de Interés Cultural a partir de Vías Pecuarias en Neila, Burgos

Autores:

Francisco Javier Antón Burgos,
Casildo Ferreras Chasco, Javier de Marcos García-Blanco, Jesús de Miguel del Ángel

Institución: Departamento de Análisis Geográfico Regional y Geografía Física. Universidad Complutense de Madrid.

5. El saber popular de los usos de las plantas en el entorno toledano de la Cañada Real Segoviana

Autores:

Jesús Rojo (1),
Sergio Martínez Sánchez-Palencia, (2)
Rosa Pérez Badía, (1)

Institución: (1) Área de Botánica. Instituto de Ciencias Ambientales. Universidad de Castilla La Mancha. (2) Dirección General de Política Forestal. Consejería de Agricultura y Medio Ambiente. Junta de Comunidades de Castilla La Mancha.

6. Recursos Botánicos y Micológicos del Tramo Toledano de la Cañada Real Segoviana. Bases para la Gestión de las Vías Pecuarias

Autores:

Jesús Rojo, (1)
Josué De Esteban, (1)
M^a Pilar Rodríguez Rojo, (1)
Federico Fernández-González, (1)
Sergio Martínez Sánchez-Palencia, (2)
Rosa Pérez-Badía, (1)

Institución: (1) Área de Botánica. Instituto de Ciencias Ambientales. Universidad de Castilla La Mancha. (2) Dirección General de Política Forestal. Consejería de Agricultura y Medio Ambiente. Junta de Comunidades de Castilla La Mancha.

7. El patrimonio histórico-cultural de la Cañada Real Segoviana en la provincia de Toledo como medio de recuperación de la tradición trashumante

Autores:

Jesús Rojo, (1)
Ramón Sánchez-González, (2)
Sergio Martínez Sánchez-Palencia, (3)
Rosa Pérez-Badía, (1)

Institución: (1) Área de Botánica. Instituto de Ciencias Ambientales. Universidad de Castilla La Mancha. (2) Facultad de educación, Universidad de Castilla-La Mancha. (3) Dirección General de Política Forestal. Consejería de Agricultura y Medio Ambiente. Junta de Comunidades de Castilla La Mancha.

8. Evolución de los trabajos de deslinde y amojonamiento efectuados en la Comunidad autónoma de Castilla-La Mancha

Autores:

Emilio José Braojos Quintana, (1)
Pilar M^a Galán Santiago, (2)

Institución: (1) Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha. (2) GEACAM, S.A.

9. La calidad visual del paisaje vinculado a la Cañada Real Conquense (CRC). Un estudio de valoración social.

Autores:

Esther González-Martín,
César A. López Santiago,

Institución: Departamento Interuniversitario de Ecología, Facultad de Ciencias, Universidad Autónoma de Madrid.

10. Centro de Información y Documentación de Vías Pecuarias de Malpartida de Cáceres

Autores:

Carmen Domínguez,

Institución: Centro de Información y Documentación de Vías Pecuarias. Ayuntamiento de Malpartida de Cáceres.

11. Influencia de una Vía Pecuaria en la distribución espacial de tres especies de interés cinegético

Autores:

Aurora Torres, (1)
Jessica Cobo, (2)
José A. González, (2)
Elisa Oteros Rozas, (2)
Pedro Zorrilla, (2)

Institución: (1) Departamento de Ecología Evolutiva. Museo Nacional de Ciencias Naturales (CSIC). (2) Laboratorio de Socioecosistemas. Departamento Interuniversitario de Ecología, Universidad Autónoma de Madrid.

12. Las Vías Pecuarias como Corredores Ecológicos

Autor:

José Luís Jiménez Álvarez,

Institución: Sección de Vías Pecuarias. Dirección General de Desarrollo Rural. Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural. Junta de Extremadura.

13. Las Vías Pecuarias como Itinerarios Turísticos Culturales

Autor:

Agustín José Camiñas Fuentes,

Institución: Sección de Vías Pecuarias. Dirección General de Desarrollo Rural. Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural. Junta de Extremadura.

14. Las Vías Pecuarias. Cruces e Infraestructuras

Autor:

Alberto Maqueda Anguita,

Institución: Sección de Vías Pecuarias. Dirección General de Desarrollo Rural. Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural. Junta de Extremadura.

15. Las Vías Pecuarias. Actuaciones

Autor:

Venancio Barrena González,

Institución: Sección de Vías Pecuarias. Dirección General de Desarrollo Rural. Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural. Junta de Extremadura.

16. Vías Pecuarias. Elementos Singulares.

Autor:

Agustín José Camiñas Fuentes,

Institución: Sección de Vías Pecuarias. Dirección General de Desarrollo Rural. Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural. Junta de Extremadura.

17. Vías Pecuarias. Ermitas y Cruceros

Autor:

José Luís Jiménez Álvarez,

Institución: Sección de Vías Pecuarias. Dirección General de Desarrollo Rural. Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural. Junta de Extremadura.

18. Vías Pecuarias. Puentes

Autor:

Venancio Barrena González,

Institución: Sección de Vías Pecuarias. Dirección General de Desarrollo Rural. Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural. Junta de Extremadura.

19. Puesta en Valor de Vía Pecuaria

Autor:

Francisco Peña Leco

Institución: Sección de Vías Pecuarias. Dirección General de Desarrollo Rural. Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural. Junta de Extremadura.

1. Actuaciones de mejora en las Vías Pecuarias de Navarra

Autores:

Salomé Hernando Chicote (1),
Mikel Díaz Osés (1),
Ainhoa Isturiz Murillo (2),
Izaskun Etxaniz Millán (3),

Institución: (1) Departamento de Desarrollo Rural y Medio Ambiente. Gobierno de Navarra. (2) Gestión Ambiental, Viveros y Repoblaciones de Navarra. (3) Basartes, S.L.

1. Resumen

El Departamento de Desarrollo Rural y Medio Ambiente ha intervenido para favorecer el uso pecuario y los usos complementarios en diferentes tramos de vías pecuarias.

Las intervenciones para favorecer el uso pecuario se basan en mejorar las condiciones en las que se desarrolla la trashumancia. Refugios y majadas al final de las etapas de las principales rutas trashumantes constituyen las principales actuaciones, habiéndose habilitado también varios refugios en puntos intermedios de varias etapas. Como intervenciones puntuales, cabe destacar la construcción de una balsa para dar agua a los rebaños en la Travesía T-13, o los desbroces selectivos para habilitar el paso en tramos de vías pecuarias que se encontraban invadidos por la vegetación natural.

En cuanto a las intervenciones para mejorar los usos complementarios, se destaca la edición del "Manual de uso de la identidad corporativa de las vías pecuarias de Navarra" cuyo objetivo es la homogenización de la señalización en las vías pecuarias de la Comunidad Foral. Se ha actuado en la entrada a las Bardenas Reales en El Paso, y se han acondicionado 37Km de la Cañada Real de Tauste a Urbasa-Andía para el uso recreativo.

Palabras Clave: Refugio, Majada, Balsa, Desbroce selectivos, El Paso, Uso recreativo

2. Actuaciones de mejora en las Vías Pecuarias de Navarra

En los últimos años, el Departamento de Desarrollo Rural y Medio Ambiente ha promovido actuaciones de diversa naturaleza, destinadas todas ellas a la mejora de las vías pecuarias, así como los usos que en ellas se desarrollan.

2.1. Actuaciones destinadas a mejorar las condiciones para el uso pecuario

Su objetivo es mejorar las condiciones en las que se realiza la trashumancia, incidiendo en la restauración y dotación de infraestructuras en las cañadas que tienen un uso pecuario.

- *Construcción de refugios para pastores y majadas para los rebaños*

En la ruta trashumante de los pastores roncaleses y salacencos entre los valles pirenaicos de Roncal, Salazar y Aezkoa y las Bardenas Reales, se han construido cuatro refugios con sus correspondientes majadas para cobijar a los pastores y a sus rebaños al final de etapas en las que, hasta entonces, la noche se pasaba a la intemperie. Dos de los refugios están en la Cañada Real de los Roncaleses, Refugio del Paso y Refugio del Zorro. Los otros dos, Refugio de Biezcas y Refugio de Sastoia, se han construido en la ruta de los salacencos.

Los refugios son sencillos, con tejado a dos aguas y un habitáculo cerrado con un banco de obra sobre el que los pastores pueden dormir. Cada pastor trashumante tiene una copia de la llave de los refugios de la ruta que realiza.

Otra de las rutas que, aunque en menor grado, hoy día sigue contando con trashumancia, es la Cañada Real de Tauste a Urbasa-Andia. En esta ruta trashumante se han instalado, a petición de los pastores, un total de tres majadas al final de tres de las etapas, para que puedan encerrar a sus rebaños durante la noche. Las majadas se constituyen de piquetes de acacia colocados cada dos metros, con malla ganadera entre ellas y un portillo de cuatro metros que permita la entrada de rebaños grandes sin problemas.

Para favorecer las paradas intermedias en las etapas trashumantes, se han implementado varias áreas de descanso. Son estructuras sencillas, con forma de pérgola semicerrada por el lado de los vientos dominantes, con una mesa y dos bancos de mampostería y un fogón para poder preparar la comida.

- *Otras infraestructuras*

En el año 2007 se construyó en la Travesía T-13, vía pecuaria de segundo orden utilizada por los pastores salacencos en su ruta trashumante, una balsa y un asca asociada para que abrevasen los rebaños, ya que se trata de una larga etapa sin puntos de agua accesibles. La balsa, situada en un paraje forestal poco accesible y aislado, se diseñó con las directrices de la Agencia Navarra de Emergencias (Bomberos) para que pudiese ser utilizada también en la extinción de incendios.

La actuación se completó con la habilitación de un tramo de vía pecuaria que se encontraba invadido por la vegetación natural mediante apertura de una caja de 3 metros de ancho y desbroces selectivos en una franja de 20 metros de anchura.

- *Intervenciones puntuales*

Anualmente, a demanda de los propios pastores trashumantes, se realizan desbroces en aquellos tramos de cañada en los que la vegetación natural dificulta el tránsito de los rebaños por la misma.

A la hora de desbrozar, se interviene de forma selectiva fundamentalmente sobre el estrato arbustivo, podando las ramas de los pies mayores. Se actúa con herramientas manuales para minimizar el impacto ambiental.

2.2. Algunas actuaciones destinadas a la mejora de usos complementarios

- *Actuaciones en la entrada de las Bardenas Reales*

El 18 de septiembre de cada año se celebra en El Paso de Carcastillo, punto de entrada por el que los rebaños roncaleses y salacencos acceden a las Bardenas Reales, una sencilla fiesta de la trashumancia. Es la fecha en la que se abren los pastos bardeneros para que los rebaños de los pueblos congozantes puedan acceder a ellos, momento que se aprovecha para homenajear a alguna persona cuya labor en pro de la ganadería/trashumancia a lo largo del año que vence haya sido digna de mención, y que es la encargada de anunciar la apertura de los pastos mediante un tiro de escopeta al amanecer.

En apoyo a dicha actividad, el Refugio del Paso se construyó más grande que lo habitual, para que además de dar cobijo a pastores fuese un punto de referencia en la entrada al Parque Natural de Bardenas Reales. Se dotó con un fogón, una mesa y unos bancos en la parte semiabierto, y una pequeña sala que pudiera y utilizarse como punto de información. Además, se instaló un vallado desmontable con postes de madera unidos por cuerdas que facilitan la visión al público durante la entrada de los rebaños. Este proyecto contó con financiación comunitaria con cargo al FEADER.

- *Acondicionamiento de diferentes tramos de vía pecuaria para el uso recreativo*

Dada la creciente demanda de uso recreativo del entorno rural, el Departamento de Desarrollo Rural y Medio Ambiente editó en el año 2008 el "Manual de uso de la identidad corporativa de las vías pecuarias de Navarra" tomando como referencia el "Manual de señalización de los caminos naturales" editado por el Ministerio de Medio Ambiente.

El objetivo del Manual Corporativo de señalización es que todas las vías pecuarias de Navarra tengan una señalización homogénea y reconocible (como lo es la del Camino de Santiago, por ejemplo).

La primera experiencia de acondicionamiento y señalización de un tramo de vía pecuaria para el uso recreativo promovida por el Departamento de Desarrollo Rural y Medio Ambiente, se plasmó en el año 2008. Se actuó sobre un tramo de 37 Km de la Cañada Real de Tauste a Urbasa-Andía comprendido entre los términos municipales de Lezaun y Larraga.

Se eligió esta vía pecuaria porque termina, en su extremo norte, a la entrada del Parque Natural de las Sierras de Urbasa y Andía, acondicionando el tramo como una alternativa más, anexa a uno de los lugares más visitados de Navarra.

Se llevaron a cabo labores de acondicionamiento de firme, con tramos empedrados en las zonas de elevada pendiente; pequeñas obras de corrección de la erosión en los puntos en los que las escorrentías dificultaban el tránsito peatonal por la cañada; desbroces para hacer transitable la vía pecuaria en la totalidad de su anchura, etc...

En cuanto a la señalización, se diseñó siguiendo el manual corporativo anteriormente mencionado. Se colocaron tres paneles con información relativa a la ruta (distancias, perfiles longitudinales, etc.) y otros ocho para facilitar la interpretación ambiental del tramo acondicionado. A lo largo del recorrido, se instalaron en todos los cruces balizas de madera tratada con el logo de Vías Pecuarias de Navarra.

Para potenciar la puesta en valor del tramo acondicionado, se editaron 5.000 ejemplares de un desplegable que describe el tramo acondicionado, ubica los paneles y aporta información sobre la vía pecuaria en cuestión.

Cabe destacar que otros proyectos acometidos por otras Administraciones, como la ruta de BTT de la Cañada Real de los Roncaleses, se ha señalado de acuerdo con la "Norma de clasificación y señalización de rutas de los Centros BTT franceses", que es la que rige este tipo de rutas también en Navarra, adecuándola a lo establecido en el "Manual de señalización de Vías Pecuarias de Navarra".

Para finalizar este apartado, mencionar que se encuentra en fase de redacción el "Proyecto de acondicionamiento de la Cañada Real de las Provincias", que discurre entre Eskiroz, Cuenca de Pamplona, y Areso, en la muga con Guipúzcoa. Se espera poder acometer la ejecución de alguno de los tramos a lo largo del año 2011, junto a la edición del segundo de los desplegables.

2. Vías Pecuarias y Biodiversidad. Cuatro casos de estudio en La Comunidad de Madrid

Autores:

Francisco M. Azcárate,
Javier Seoane Pinilla,
Begoña Peco,

Institución: TEG-UAM. Grupo de Investigación en Ecología y Conservación de Ecosistemas Terrestres. Universidad Autónoma de Madrid

Resumen.

Las vías pecuarias modifican los ecosistemas terrestres incrementando la variabilidad paisajística. Puesto que existen evidencias de que un aumento de la heterogeneidad de ambientes y recursos puede promover un aumento de la biodiversidad, cabe preguntarse si este efecto se observa también en vías pecuarias.

El presente estudio evalúa la relación entre las vías pecuarias y la diversidad de hormigas, como sujetos de estudio ligados a las condiciones ecológicas que aquellas determinan, en cuatro paisajes tradicionales madrileños: (1) cultivos de secano, (2) encinar adehesado para ganadería, (3) melojar sobre vertientes serranas y (4) pinar de montaña.

El trabajo de campo se llevó a cabo durante los años 2009-2010. En cada ambiente se estableció una zona de estudio de aproximadamente 50 ha, que incluyese un tramo de vía pecuaria en uso de al menos 40 m de anchura y 500 m de longitud, incluida en una matriz ecológica bien conservada y en la que se mantuvieran los usos tradicionales. Se reconocieron tres tipos de hábitat en cada zona de estudio: (1) vía pecuaria, (2) matriz cercana a la vía, y (3) matriz alejada de la vía pecuaria. En cada tipo de hábitat se realizó una prospección mixta, basada en la instalación de trampas pit-fall (eficaces para el muestreo de hormigas del suelo) y cebos situados sobre troncos de árbol (eficaces para el muestreo de hormigas arborícolas). La composición de especies se estudió comparándola (1) entre los tres tipos de hábitat y (2) entre el escenario actual y un escenario hipotético sin vía pecuaria.

Se observaron dos respuestas básicas en los sistemas estudiados. En ambientes abiertos (agrícola y encinar adehesado) el tipo de hábitat presentó un efecto pequeño sobre la composición específica, y no se detectó una pérdida significativa de especies en el escenario sin vía pecuaria. Por el contrario, en ambientes forestales (roble y pinar de montaña) la vía pecuaria presentó una comunidad de hormigas composicionalmente distinta, más heterogénea y claramente más rica que la matriz. Los análisis mostraron que en un escenario carente de vías pecuarias, los sistemas forestales sufrirían una considerable pérdida de especies de hormiga, confirmando la importancia de estas estructuras para la conservación de la biodiversidad.



VÍAS PECUARIAS Y BIODIVERSIDAD



CUATRO CASOS DE ESTUDIO EN LA COMUNIDAD DE MADRID

Francisco M. Azcárate (fm.azcarate@uam.es), Javier Seoane & Begoña Peco
 TEG-UAM. Grupo de investigación en Ecología y Conservación de Ecosistemas Terrestres



¿Por qué nos preocupa la (bio)diversidad?

La diversidad biológica es uno de los principales agentes generadores de resiliencia ecológica, así, aumenta la capacidad de los ecosistemas de absorber impactos sin sufrir consecuencias irreversibles. Por ello, los sistemas menos diversos son propensos a cambios o cambios de estructura alterados y tal vez menos deseables. La diversidad biológica es dependiente de numerosos factores, entre ellos la heterogeneidad espacial y la disponibilidad de recursos de dispersión.

Las vías pecuarias ¿promueven la diversidad?

Cuando conservan su uso tradicional, las vías pecuarias incrementan la heterogeneidad espacial y facilitan la dispersión de organismos. Por ello cabe esperar que en sistemas con presencia de vías pecuarias funcionales los niveles de diversidad biológica sean más altos. Sin embargo, apenas existen estudios que hayan tratado esta hipótesis, lo que puede ser consecuencia de la escasez de vías pecuarias funcionales y de las dificultades inherentes a la medición de la diversidad biológica.

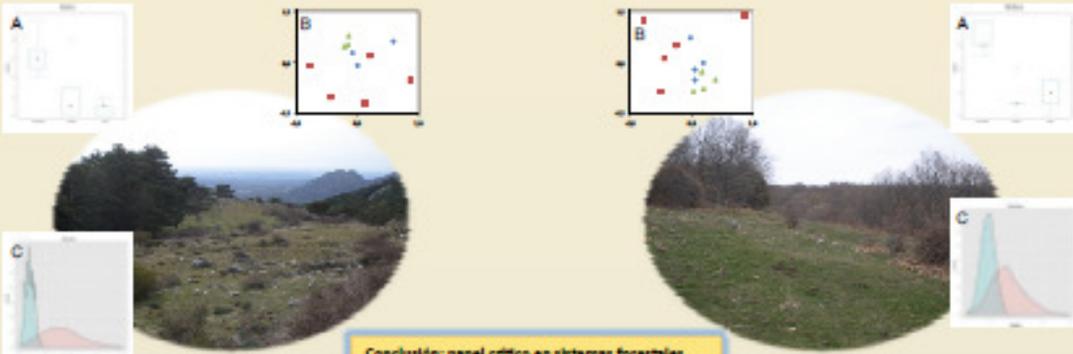


Toma de datos

Muestras en tres tipos de hábitat en cada zona de estudio: (1) vía pecuaria, (2) meado adyacente a la vía (cerca), y (3) meado alejado de la vía pecuaria. Cinco unidades de estudio por tipo de hábitat, con tres transectos (5x5m) (fuera para el muestreo de hormigas del suelo) y tres sitios situados sobre troncos de árbol (sitios para el muestreo de hormigas arbóreas).

Las hormigas son excelentes bioindicadores

No es sencillo valorar la diversidad biológica de un ecosistema en su conjunto. Una alternativa que está dando buenos resultados es el uso de grupos sencillos de insectos y que sean capaces de abarcar una parte importante de la diversidad específica y funcional del ecosistema. Numerosos estudios indican que las hormigas constituyen un grupo con gran potencial en este sentido. Se trata de una familia diversa, diversa, abundante y fácil de muestrear, que además participa en numerosas interacciones ecológicas y tiene un papel importante en los flujos de materia y energía de la mayoría de los ecosistemas terrestres.



Pinor mediterráneo de montaña

Bosque planacuadrifolio de montaña

Conclusión: papel crítico en sistemas forestales

Las vías pecuarias presentan comunidades de hormigas ricas y más heterogéneas y más ricas en especies. Las diferencias son mayores en el pinor mediterráneo de montaña y el bosque planacuadrifolio de montaña.

En un ecosistema fragmentado carente de vías pecuarias la riqueza de hormigas a escala local decrece significativamente en los sistemas forestales: el pinor mediterráneo de montaña y el bosque planacuadrifolio de montaña. Sin embargo, no había diferencias en la riqueza de especies y el número de especies.

Las vías pecuarias funcionan como agentes favorecedores de la diversidad biológica especialmente en sistemas forestales.



Dehesa de encinos

Cultivo de secano

Leyenda de las figuras:

Las fotografías muestran los cuadrantes de estudio. (A) Los diagramas de cajas dan las medidas y rangos de la riqueza de especies en cada estudio vía pecuaria, meadow y meado (de izquierda a derecha). (B) Los gráficos de dispersión ilustran en el espacio las muestras según su composición de especies de acuerdo a un estudio multidimensional (vía pecuaria: cuadrado, meadow: círculo, meado: triángulo) y (C) los histogramas muestran dan la riqueza de especies esperadas en un ecosistema vía pecuaria (gris) frente a otro vía pecuaria (rojo).

3. Catálogo de Caminos Públicos de Extremadura. Caso Particular: Catalogación de un Camino Público Integrado en una Vía Pecuaría

Autores:

M^a Pilar Muñoz Burcio,

Institución: Dirección General de Infraestructuras e Industrias Agrarias. Servicio de Infraestructuras Agrarias. Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural. Junta de Extremadura.

Resumen.

El póster describe el trabajo que se lleva a cabo en el servicio de Infraestructuras Agrarias.

La Junta de Extremadura, a través de la Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural, ha elaborado los Catálogos de Caminos Públicos de los municipios de la Comunidad Autónoma, tal y como viene establecido en el Art. 9 de la Ley 12/2001 de Caminos Públicos de Extremadura. Estos catálogos alcanzan la categoría de oficiales, tras proceder los Ayuntamientos correspondientes a la tramitación del expediente de aprobación. Existe el caso de caminos públicos que discurren tradicionalmente dentro de las Vías Pecuarias, inventariadas y pertenecientes a la Junta de Extremadura. Estos caminos han sido incluidos en el Catálogo municipal correspondiente y tienen el uso propio de una vía de comunicación rural.

De forma esquemática y con fotografías se describe la catalogación de los caminos públicos desarrollada por la Junta de Extremadura en aplicación de la mencionada Ley 12/2001, centrándonos en el caso particular de un camino que discurre por una vía pecuaría.

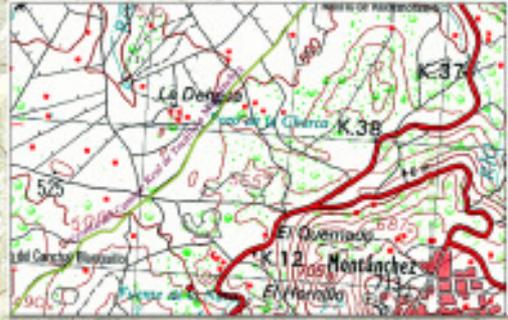
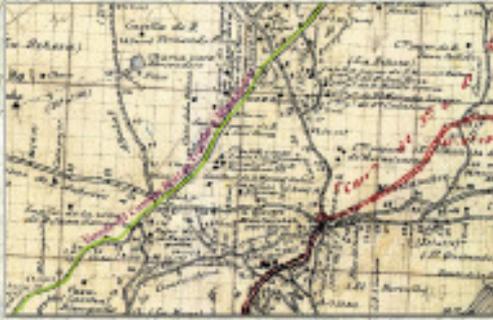
La Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural ha sido y es muy activa en la defensa de los caminos públicos y de las Vías Pecuarias, poniendo sus medios técnicos, materiales y humanos a disposición de los Ayuntamientos titulares de los caminos que quieren conservar y mejorar su patrimonio viario. La aprobación del Catálogo de Caminos Públicos por parte del Ayuntamiento y su posterior inclusión en el Inventario de Bienes es una actuación imprescindible en la protección de los caminos públicos frente a posibles usurpaciones, siendo un documento público fundamental para probar la naturaleza pública de un camino y un requisito para su inscripción registral, a la que está obligada la Administración Local.

La colaboración de la Junta de Extremadura con los Ayuntamientos no finaliza con la aprobación del catálogo, sino que se prolonga con el mantenimiento, corrección y actualización de los datos digitales del Catálogo, si así lo solicita la entidad local. Este apoyo se amplía incluso a los procedimientos judiciales, con la realización de informes periciales y asistencia a vistas orales.

Actualmente se prosigue trabajando en la materia, proporcionando cualquier asesoramiento y colaboración técnica a todos los Ayuntamientos de la Comunidad Autónoma.



CATALOGACIÓN DE UN CAMINO PÚBLICO INTEGRADO EN UNA VÍA PECUARIA



4. Implementación de Rutas Turísticas de Interés Cultural a partir de Vías Pecuarias en Neila, Burgos

Autores:

Francisco Javier Antón Burgos,
Casildo Ferreras Chasco,
Javier de Marcos García-Blanco,
Jesús de Miguel del Ángel,

Institución: Departamento de Análisis Geográfico Regional y Geografía Física. Universidad Complutense de Madrid.

1. Introducción.

Una de las propuestas de actuación derivadas del Proyecto "Pastoreo y puertos de montaña en Neila, Burgos", del que los autores forman parte, es entre otras, la implementación de varias rutas turísticas marcadas por su interés para fines culturales, educativos y recreativos. El Proyecto es sufragado por Caja Círculo de Burgos a través de una asociación local "Amigos de la Fuente Cuentera", en los años en los que se está llevando a cabo, habiéndose obtenido un singular conocimiento del tipo de uso territorial y económico que se ha dado y aún se da a los llamados "puertos", o partes de la montaña de este singular espacio del municipio serrano de Neila, en los que la actividad ganadera tanto estante como trashumante es una de sus principales señas de identidad.

Existe más de una veintena de estos puertos ganaderos distribuidos a lo largo del término con una superficie variable, especialmente en tres sectores: ramal occidental del Urbión Bungalés, Sierra de Campiña o de Neila y vertiente meridional de Cerezales. Por lo común se sitúan en las altas cabeceras de los valles que arrancan de la línea de cumbres, descendiendo luego hasta diferentes cotas en la parte baja de los colectores fluviales que drenan las altas cabeceras nivoglaciares de la zona.

2. Valores culturales, paisajísticos y patrimoniales

En todos los puertos se observa un gran número de infraestructuras pastoriles en distinto grado de conservación como majadas o majadales, "tinaos", encerraderos, corrales, "chiveros", chozas/chozos, contaderos, salegares, abrevaderos, mojoneras y mojones de señalización o "cantos hincasos", resultado de la secular actividad ganadera en un municipio que supera las seis mil hectáreas de extensión. Un primer conteo practicado en un inventario de dichas infraestructuras arroja una cifra próxima a la centena de elementos, unos en estado funcional y otros en distintos grados de deterioro.

Majadas, como exponente principal de la infraestructura pastoril en los puertos (congregando edificios para el ganado y cobijos para los pastores, además de su proximidad a fuentes o arroyos), "tinaos" o encerraderos para el ganado con cubierta de teja, encerraderos abiertos, corrales y "chiveros" (pequeños cercados para contener a las crías del ganado ovino y caprino), forman una densa red de elementos patrimoniales de gran interés, ya que muestran la forma de entender y colonizar dicho territorio por parte de los pastores de la zona, utilizando así las virtualidades de los puertos para la alimentación de sus rebaños aprovechando de ese modo una sabiduría acumulada a lo largo de generaciones.



Corrales y chozos del puerto de El Cano



Detalle de la imagen anterior



“Tinao” del Fusil, en el valle de Río Frío

Los chozos techados con lajas de piedra o las chozas con arranque de muro de piedra y cubierta con troncos, ramaje o tepes de cesp ed urdidos con “jirria” (detritus orgánico prensado del ganado), se encuentran dispersos por todo el territorio ocupado por los puertos. Muchos de estos chozos tienen el basamento de piedra y algunos otros conservan aún la estructura original, incluidos los dinteles de acceso, salvo la cubierta, que por su carácter perecedero se desmantela al poco tiempo de dejar de ser utilizados.

De algunas de estas unidades del patrimonio pastoril neilense se conoce a los descendientes de sus propietarios tradicionales, de otros se tienen noticias más difusas en ese sentido, y de otros tantos sólo se sabe que se construyeron para dar servicio y albergue a los pastores que arrendaban los puertos. En la ya vaga memoria de los pastores más veteranos se cifra el recuerdo de cuándo fueron contruidos algunos de ellos, ya que varios de ellos si llegaron a conocerlos en su faceta funcional e incluso llegaron a utilizar los más antiguos.



Chozo de Las Losedas, construido con lajas de arenisca



Chozo de estructura rectangular en el majadal del puerto de El Cano

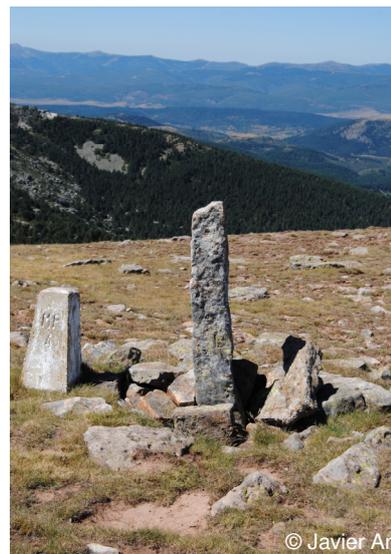
Las mojoneras y mojones sueltos, “cantoshincaos”, suponen un capítulo significativo de los recursos pastoriles de la zona. Por tradición se han usado para señalizar los límites de términos municipales, puertos de pastoreo y señalizar también el trazado de algunas cañadas históricas.



Señal del amojonamiento de 1601 entre términos municipales, sobre la cañada que discurre por la cumbre del Campiña



Mojonera del puerto de Cantincao



Mojón del Muelle en el eje de la cañada de la cumbre del Campiña

Todos estos emplazamientos junto a un espectacular elenco de lugares naturales de gran valor como circos glaciares (Circo superior e inferior de Campiña, Circo nororiental de Campiña o Las Pardillas), conjuntos morrénicos, lagunas glaciares (Negra, Larga, Los Patos, Brava, Pardillas, Cascada, Oruga y Muñalba), turberas, islas flotantes, saltos de agua y cascadas (El Chorrón), valles encajados (Riofrío), relieves de cuesta (La Cuesta o El Vado), relieves y depresiones kársticas (Rozamientos, Los Calizos o Cueva del Hoyo), surgencias hídricas (Nacimiento del río Neila o Najerilla), densos bosques de pino silvestre (dominante en la zona), robledales y hayedos, acompañados de rodales de tejo o acebo, brezos de ericáceas junto a la formación frigidéserta en la parte culminante de estas montañas, componen un singular conjunto de patrimonio natural y paisajístico asociado a las construcciones pastoriles que superan el centenar, de acuerdo con el resultado del catálogo provisional elaborado durante la investigación.



Circo glaciar superior, con las lagunas Larga (Abajo) y Negra (Arriba)



Laguna glaciar de La Oruga



Torca de Los Calizos



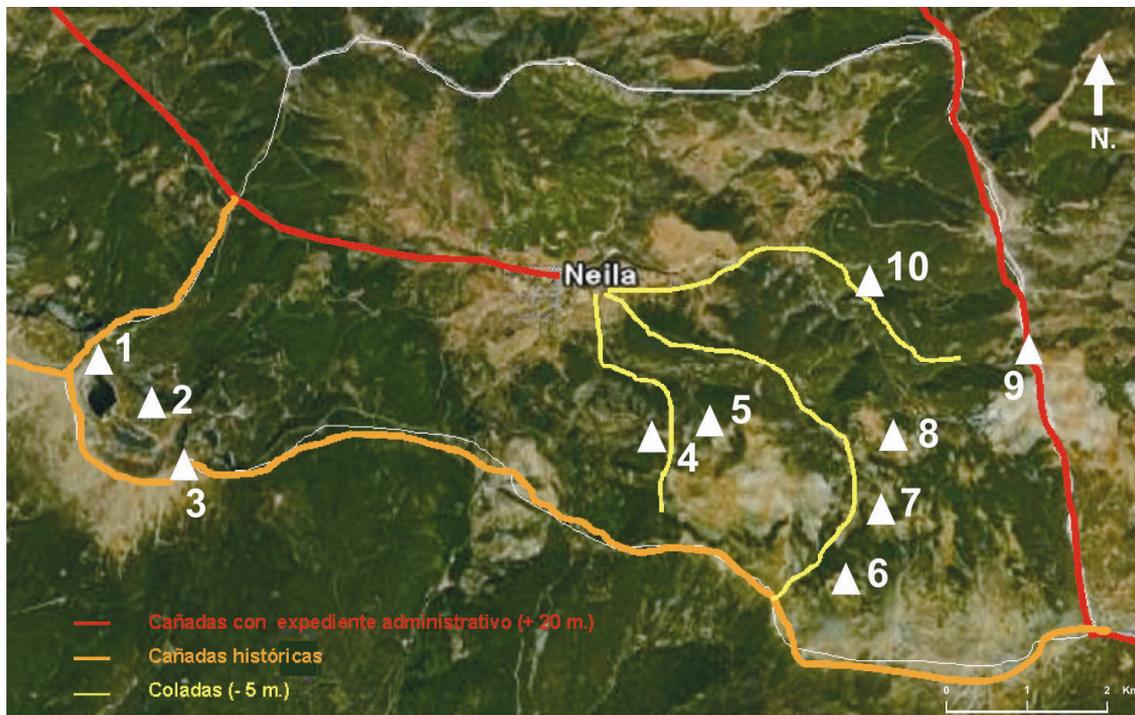
Frente de cuesta estructural en Los Paulazos

Igualmente singular es el legado viario de la actividad pastoril y trashumante en el término de Neila, en relación con las imprescindibles vías pecuarias para el desplazamiento de los rebaños tanto a extremos como a los puertos de la zona. Existen tres tipos de vías pecuarias:

- Cañadas históricas que vienen a discurrir por los interfluvios entre grandes valles que sirven de frontera entre el término municipal de Neila y otros vecinos como Huerta de Arriba, Tolbaños de Arriba, Quintanar de la Sierra, Regumiel o Villavelayo, tal como la que cuenta con señalización grabada en el roquedo de acuerdo con un apeo practicado en 1601. Se localizan sobre la línea cimera que desde el Gayubar por el oeste remonta hasta la cumbre del Campiña (En cuyas inmediaciones se une la cañada que sube desde el valle de Huerta de Arriba en su lindero con el término de Neila, y en ese cruce se origina la cañada que aguas abajo en dirección sur se llama Segoviana, muy utilizada para el desplazamiento a extremos), continuando luego por el puerto del Collado hasta remontar por el pico Muñalba hasta el Tres Provincias (vértice entre Burgos, Soria y Logroño), prologándose luego por todo el cordal de Urbión hasta el puerto soriano de Santa Inés.

- Cañadas de antigüedad inmemorial, como las anteriores, pero que sin embargo cuentan con expediente administrativo realizado en los años setenta del siglo XX con ancho legal de 90 varas: Cañada de "Las Colomas" que se une a la de las Siete Villas, una de las más utilizadas para el viaje a extremos enlazando con la Cañada Burgalesa, o la Cañada de Huertas, que saliendo de

la localidad de Neila tras pasar por el puerto de Huerta, enlazaría por Valdelaguna con la de las Siete Villas, que procede a su vez del sector más occidental de La Rioja.



Vías pecuarias y emplazamientos de lugares o elementos del patrimonio pastoril a utilizar en la definición de las rutas culturales

- Varias cañadas de ancho menor con la denominación de "coladas", a modo de arterias pecuarias locales para permitir el acceso a los puertos mencionados, como las de Matacebo, Robledilla o Peñapared.

3. Propuestas de actuación

Con el referido conjunto de valores naturales, paisajísticos y patrimoniales pecuarios, se pretende conseguir dos objetivos: implementar un cierto número de rutas turísticas convenientemente señalizadas que transiten por dichos lugares, poniendo de relieve los entornos por los que discurrirán tales trazados, y reivindicar también la memoria colectiva de la actividad pastoril y trashumante en estas montañas, mediante la visita de majadas, "finaos", corrales y chozos, que contarán con paneles explicativos sintéticos confeccionados en madera, situados en la propia ubicación de dichos lugares patrimoniales.

Del mismo modo, se ha previsto la reconstrucción parcial o total de algunas majadas, corrales y diferentes chozos aún en buen estado de conservación, en varios de los cuales se ubicarán "minimuseos" con fotos, reproducciones y textos explicativos al servicio del visitante.

A tales efectos, se están preparando cinco trípticos explicativos que permitirán la autoguía de las rutas por parte del excursionista (Rutas de Riofrío, Las Nilsas-Muñalba, Corrales de El Cano, Puerto del Collado-Picacho-Cueva del Hoyo y Puertos de la Campiña), partiendo todas ellas del Museo de la Trashumancia de Neila donde podrá obtenerse información complementaria de los recorridos. Todas las rutas pueden realizarse a pie o a caballo, y parte de ellas parcialmente en bicicleta, utilizando igualmente la red de pistas forestales del municipio, bien partiendo de Neila o en el caso de las rutas que llegan a los circos glaciares occidentales desde la carretera de acceso al Parque de las Lagunas Glaciares de Neila.

Cada ruta estará contenida en una base general de datos, de la cual se extraerán los necesarios para la confección de las guías. En cada guía de ruta se insertará una descripción de la misma,

cartografía del recorrido, perfiles altitudinales, texto explicativo con los valores naturales, patrimoniales e históricos, aplicaciones pedagógicas, orientaciones de uso y comportamiento e imágenes significativas del recorrido. Todo ello será utilizado en la confección de los trípticos explicativos que serán facilitados a los senderistas.

Las rutas elegidas en un principio permiten un relativo fácil acceso. Pueden hacerse integralmente a pie, o bien parte del recorrido se puede realizar a pie, en bicicleta, caballo o en vehículo sobre pistas forestales (en un entorno de tupidas superficies de pino silvestre, roble, acebo, etc.), terminando todas ellas en agrestes y singulares entornos paisajísticos en los que la afección antrópica es mínima.

En el sector occidental las rutas poseen una mayor accesibilidad al inicio de los trazados, ya que se cuenta con los accesos al Parque de las Lagunas Glaciares de Neila, aunque existe un umbral de esfuerzo, que con alrededor de media a una hora de camino permite situarse en enclaves paisajísticos privilegiados, tal como ocurre en los puertos de Peñaguda o Los Paules junto a los circos glaciares superiores de Campiña o el inferior de la Cascada.

Cada una de las rutas propuestas contará con un tríptico informativo en el que constarán las principales características de la misma, como longitud de la ruta, tiempo de recorrido, pendientes y desniveles, coordenadas UTM de los puntos más importantes por los que discurra para favorecer la práctica de la geonavegación con GPS, así como textos alusivos a valores ambientales por los que transitan, los valores patrimoniales e históricos de las infraestructuras pastoriles a visitar y una cartografía topográfica y temática en cada caso.

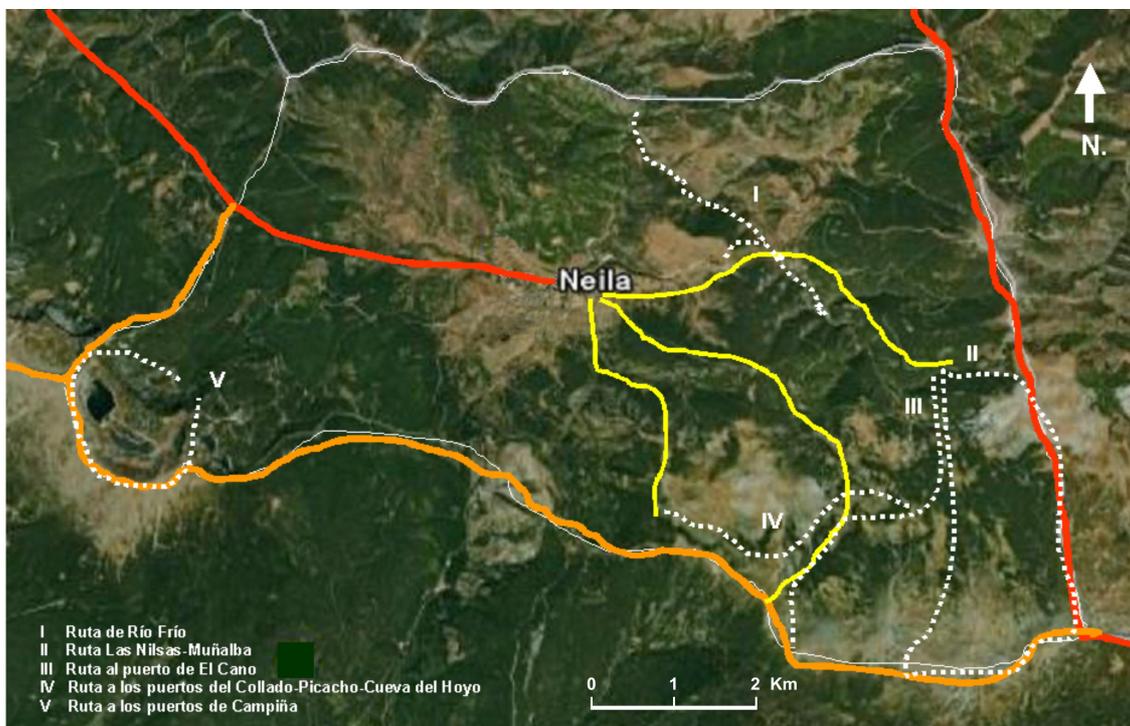
Cuatro de las cinco rutas previstas permiten su interconectividad directa, es decir, pueden enlazarse entre sí utilizando tramos parciales de unas con los de otras, incluso en dos de ellas - la segunda y tercera - algún tramo del recorrido es común. En cualquier caso, y para los excursionistas más exigentes, las cinco rutas pueden conectarse a través de las cañadas históricas, las antiguas y también por las coladas, pudiéndose realizar recorridos de mayor envergadura entre el sector occidental de las lagunas del Campiña y la banda oriental del municipio, donde se sitúan cuatro de las cinco rutas mencionadas. En dichos casos los recorridos pueden realizarse en uno o incluso dos días, pudiéndose plantear la pernocta en el emplazamiento de algunas de las instalaciones pecuarias mencionadas.

La ruta de Riofrío discurre por el fondo del valle del mismo nombre en dirección norte-sur, donde pueden visitarse hasta siete localizaciones de "finaos" para encerrar al ganado, junto a algún otro chozo para pastores, en los que se creará un minimuseo con la intención de rehabilitar una parte del finao de los "Marcelones", que es precisamente uno de los que se encuentra en mejor estado de conservación. Se trata de una ruta corta y distendida (Dos a tres horas), fácilmente accesible desde el Collado de Riofrío muy cercano al propio pueblo, en un contexto de densos pinares de pino silvestre.

La Ruta de Las Nilsas-Muñalba es mucho más larga y empinada que la anterior, posiblemente al alcance de excursionistas más avezados y entrenados. Parte de su acceso se puede hacer por pista forestal hasta "El Prado", y desde allí por fuertes pendientes ascender a sendos valles glaciares denominados "Las Nilsas", donde se podrán apreciar corrales, salegares y chozos localizados en recuencos de origen glaciar. Con algo más de esfuerzo aún se accede a la misma cabecera del circo glaciar del Pico Muñalba, donde el recorrido llega hasta la Laguna Muñalba y otra pequeña laguna situada por encima de la anterior, ganando luego la cumbre por la que va la traza de la cañada que se dirige hasta el Urbión. El regreso se puede hacer descendiendo por el camino de ida o hacerlo por el ramal que lleva hasta el pico de la Herrera a través de la cañada de la Coloma o "Colomas", que desciende por el límite provincial entre Burgos y La Rioja, y desde allí luego en dirección oeste hasta llegar a Neila.

La tercera de las rutas supone un recorrido monográfico al puerto de El Cano, pudiendo partir desde "El Prado" o desde el refugio del Dólar, ambos accesibles por pista forestal. Tras un empinado recorrido que cuenta con notables vistas panorámicas sobre Cantincao o Las Nilsas se llega a los "corrales de El Cano", situados a dos niveles altitudinales. El superior junto a un canchal de rocas es el más llamativo y cuenta con varios corrales muy bien conservados, tanto como sus chozos (uno de los cuales se techará con el tradicional sistema de ramaje). Otro elemento de la arquitectura pastoril a observar allí es un paso estrecho en lo más escarpado de la pendiente, delimitado por dos fuertes muros cuyo objeto era retener a los caballos y vacas más díscolos, terminando en un cierre con un alto muro donde finalmente se les apresaba.

La siguiente ruta está formada por una miscelánea de varios puertos. El comienzo puede hacerse a través del refugio del Dólar, al que se llega por la pista forestal antes mencionada.



Trazados y denominación de las rutas turísticas propuestas

En los puertos del Collado, Picacho y Cueva del Hoyo pueden visitarse diferentes majadas, corrales y chozos; alguna de dichas infraestructuras tiene carácter rupestre como la de la Cueva del Hoyo, donde un extraplomo ha sido utilizado tradicionalmente como resguardo para pastores y rebaños. La ruta admite varias combinaciones y bucles, pudiéndose visitar del mismo modo el lugar de "Los Calizos", que es una torca de material calcáreo afectado por un lapiaz kárstico superficial, y en el fondo de la misma un corral y un bien conservado chozo de piedras. En este enclave existe otro "estrecho" desde la parte alta al interior, con dos canales, posiblemente utilizado como "contadero", siendo este uno de los mejores y más ostensibles ejemplos de todos los existentes en Neila.

Por último, la ruta a los puertos de la Campiña conduce al extremo occidental del término. La ruta arrancarí­a del pago de "Los Paules" a los que se puede acceder desde la carretera de Neila a Huertas o por las pistas asfaltadas que llevan al Parque. Varias majadas aparecen hasta llegar al circo de la Laguna de la Cascada y desde allí por el oeste hasta la Laguna Negra, o por el este hasta el promontorio de Peñaguda (karst en pináculos con llamativos mogotes), donde se alcanzan los dos circos glaciares superiores del Campiña, en los que además de poder observar una espectacular morfología glaciaria (circos, lagunas, morrenas, morrenas colmatadas...) y periglaciaria (lenguas de soliflucción, bloques de gelifración, pingos, etc.), se puede recorrer por la línea de cumbres la histórica cañada que los ganados de Huertas y Tolbaños seguían para llegar a los puertos del vecino Urbión.

El Museo de la Trashumancia de Neila, de titularidad municipal, se encuentra en avanzado proceso de creación y está situado en el centro mismo de la Villa, contando con una valiosa muestra museística y un centro monográfico de investigación. La responsabilidad sobre dichas rutas turísticas recae en el propio Museo, incluyéndose éstas en su planel de actividades y actuaciones, habiéndose previsto recorridos por las mismas para colectivos educativos de diferente nivel y grupos de interés, en su programa educativo y de difusión ambiental y cultural, que serán guiados por profesores de la Universidad Complutense de Madrid y por voluntarios locales conocedores de la temática formados al efecto.

4. Conclusiones

La puesta en marcha de rutas culturales sobre trazados cañariegos y entornos naturales del pastoreo local y trashumante en Neila, supone una verdadera novedad en las formulas de activación de contextos rurales de montaña en la zona, máxime cuando en el sector noroccidental del Sistema Ibérico, a fecha de hoy, tales iniciativas en ese sentido están teniendo una difusión cualitativa muy limitada, sobre todo en lo referente a la valorización de dichos entornos ganaderos mediante la oferta de productos culturales.

La implementación de dichas rutas supone además un reto, tanto para los agentes promotores de la propuesta como en lo relativo a la captación de los recursos necesarios para su puesta en valor (Investigación de base, señalización de los recorridos, adecuación de majadas y chozos, edición de documentos, formación de guías, etc.). Al tratarse de una propuesta de nueva implantación, en paralelo con la reciente apertura de la Casa del Parque de Las Lagunas de Neila y el futuro próximo del Museo de la Trashumancia, es más que factible pensar en la posibilidad de aprovechar nuevas oportunidades orientadas al desarrollo local, mediante la atracción y captación de flujos turísticos de marcado interés ambiental, cultural y también de finalidad ecoturística, bajo la óptica de modelos de sostenibilidad y bajo impacto ambiental.

El municipio de Neila cuenta ya con una cierta tradición en lo que se refiere a un turismo de componente deportivo y lúdico, que se verá reforzado ahora con esta propuesta de orientación de una demanda cultural, para la que su pasado trashumante y ganadero en general, supone una excelente aportación como recurso local de gran interés. Futuras actuaciones en este campo como la difusión, mejora cuantitativa y cualitativa de infraestructuras e instalaciones turísticas locales, redundarán en el soporte y consolidación de nuevos flujos turísticos de finalidad cultural muy demandados en nuestra sociedad.

5. Bibliografía

- AA.VV.; 2003. Conferencia Internacional de Vías pecuarias y Corredores Verdes. Junta de Extremadura, Mérida.
- ALENZA GARCÍA, J.F.; 2001. Vías Pecuarias. Civitas Ediciones, Madrid.
- ÁLVAREZ, D.; BERGES, J.M.; LOZANO, J. y VILAR, J.M.; 2009. Rutas de la trashumancia por la Sierra de Albarracín. Centro de Estudios de la Comunidad de Albarracín, Albarracín.
- ANTÓN, F.J.; 2003. El fenómeno de la trashumancia: una interpretación geográfica. En Elías, L.V. y Novoa, F. (Coords.) La trashumancia en España, 203-215, Ministerio de Educación. Cultura y Deporte-Lundberg, Madrid.
- ANTÓN, F.J.; 2007. Sierra de Espadán y trashumancia. Estudio integrado del territorio. En Vidal, P. y Antón, F.J. (Eds.) Trashumancia de los pastores turolenses a la Sierra de Espadán, Castellón, 45-62, Universidad Católica de Valencia-Universidad Complutense de Madrid, Madrid.
- ANTÓN, F.J.; 2007. Trashumancia y turismo en España. Cuadernos de Turismo, nº 20, 27-54.
- CASQUEL, T.; 2006. Caminos de la trashumancia, 1 y 2. Excursiones por la Comunidad Valenciana. Centro Excursionista de Valencia, Valencia.
- CEBRIÁN, A (Coord); 2001. Turismo cultural y desarrollo sostenible: análisis de áreas patrimoniales. Universidad de Murcia, Murcia.
- COMUNIDAD DE MADRID; 1998. Rutas por la Cañada de Merinas. Colección "Descubre tus cañadas". Dirección General de Agricultura y Desarrollo Rural, Madrid.
- COMUNIDAD DE MADRID; 1999. Rutas por la Cañada Soriana Oriental. Colección "Descubre tus cañadas". Dirección General de Agricultura y Desarrollo Rural, Madrid.
- DELGADO, M.A. y AUSÍN, R.; 1994. Cañadas reales en bici de montaña. Rutas en Madrid, Segovia, Toledo, Guadalajara y Ávila. Penthatlón, Madrid.
- GRANDE, J. (Coord); 2002. Trashumancia, cañadas y desarrollo local. Centro Europeo de Información y Promoción del Medio Rural-Fundación Caja Rioja, Logroño.
- HERRAIZ SERRANO, O.; 1999. El turismo y la conservación de las vías pecuarias: una contradicción tan sólo aparente. En D. BLANQUER, II Congreso Universidad y Empresa, 641-658, Tirant Lo Blanch, Valencia.
- HERRAIZ SERRANO, O., 1999. El aprovechamiento turístico de las vías pecuarias". En TUDELA ARANDA, J. (Ed.), Régimen jurídico de los recursos turísticos, 285-317. Diputación General de Aragón, Zaragoza.
- LAYUNA, M.A.; 2002. Los nuevos museos en España. Edilupa Ediciones, Madrid.
- MORILLO, C.; 1999. Recorridos ecoturísticos por las vías pecuarias de La Serena. CEDER-Centro Rural de la Serena.
- VILLALBILLA, I.; 2000. Manual para la defensa de los caminos tradicionales. Talasa Ediciones, Madrid.
- VIDAL, P. y ANTÓN, F.J. (Eds.); 2007. Trashumancia de los pastores turolenses a la Sierra de Espadán, Castellón. Universidad Católica de Valencia-Universidad Complutense de Madrid, Madrid.



II CONGRESO NACIONAL DE VÍAS PECUARIAS
Cáceres 27,28 y 29 de octubre de 2010

**IMPLEMENTACIÓN DE RUTAS TURÍSTICAS DE INTERÉS CULTURAL
 A PARTIR DE VÍAS PECUARIAS EN NEILA, BURGOS**

Equipo de Investigación del Proyecto "Pasos y puertos de montaña en Neila, Burgos"

Francisco Javier Antón Burgos¹, Gualdo Ferreras Chasco², Javier de Marcos García-Bianco³ y Jesús de Miguel del Ángel⁴

¹ Subvencionado por Caja España de Burgos
² Departamento de Análisis Geográfico Regional y Geografía Física
 Universidad Complutense de Madrid
 Correo electrónico: fgu@geo.ucm.es, teléfono: 91 364794000

Una de las propuestas de actuación derivadas de dicho Proyecto es la implementación de varias rutas turísticas marcadas por su interés para fines culturales, educativos y recreativos. Existe más de una veintena de puertos de pastoreo distribuidos a lo largo del término municipal, especialmente en tres sectores: **ramal occidental del Unión Burgales, Sierra de Campiña o de Neila y vertiente meridional de Cerezales**. En todos ellos se observa un gran número de infraestructuras pastoriles como majadas, "bracos", encerraderos, corrales, "chiveros", chozas, contaderos, salegarros, mojones y mojones de señalización o "cantos hincos". A todos estos emplazamientos se suma un espectacular elenco de lugares naturales de gran valor como circos glaciares, conjuntos moréncicos, lagunas glaciares, turberas, islas flotantes, saltos de agua y cascadas, valles encajados, relieves de cuesta, relieves y depresiones kársticas, surgencias híbridas, densos bosques de pino silvestre, robledales y hayedos, rodales de tejo o acebo y brezales de montaña.

Igualmente singular es el legado vivo de la actividad pastoril y trashumante en relación con las vías pecuarias para el desplazamiento de los rebaños tanto a extremos como a los puertos de la zona. Existen tres tipos de vías pecuarias: **cañadas históricas, cañadas de antigüedad inmemorial**, como las anteriores, pero que sin embargo cuentan con expediente administrativo y varias cañadas de ancho menor con la denominación de "coladas", a modo de arrietas pecuarias locales para permitir el acceso a los puertos mencionados.

Con este conjunto de valores naturales, paisajísticos y patrimoniales pecuarios, se pretende conseguir dos objetivos: implementar un cierto número de rutas turísticas convenientemente señalizadas que transitan por dichos lugares, poniendo de relieve los entornos por los que discurren dichos trazados, y reivindicar también la memoria colectiva de la actividad pastoril y trashumante en estas montañas. A tal efecto, se están preparando cinco trípticos explicativos que permitirán la autogüía de las rutas iniciales (**Rutas de Riofrío, Las Nillas-Muñalba, Corrales de El Cano, Puerto del Collado-Picacho-Cueva del Hoyo y Puertos de la Campiña**), partiendo todas ellas del Museo de la Trashumancia de Neila donde podrá obtenerse información complementaria de los recorridos.

Todas las rutas pueden realizarse a pie o a caballo, y parte de ellas parcialmente en bicicleta, bien partiendo de Neila o, en el caso de las rutas que llegan a los circos glaciares occidentales, desde la cametera de acceso al Parque de las Lagunas Glaciares de Neila.

5. El saber popular de los usos de las plantas en el entorno toledano de la Cañada Real Segoviana

Autores:

Jesús Rojo (1),
Sergio Martínez Sánchez-Palencia, (2)
Rosa Pérez Badía, (1)

Institución: (1) Área de Botánica. Instituto de Ciencias Ambientales. Universidad de Castilla La Mancha. (2) Dirección General de Política Forestal. Consejería de Agricultura y Medio Ambiente. Junta de Comunidades de Castilla La Mancha.

RESUMEN

Las vías pecuarias constituyeron un importante vehículo social y cultural entre las distintas regiones a lo largo de los desplazamientos ganaderos como fruto de la actividad trashumante. Asociado a estas rutas ganaderas existe un importante conocimiento popular sobre su entorno que todavía perdura en las personas mayores que han estado asociadas a esta actividad. Una parte de este saber popular está referido al uso de las plantas para solventar los distintos problemas cotidianos y que debe de ser recopilado y puesto en valor para que no se pierda irremediablemente a consecuencia de la transformación agropecuaria y la crisis del mundo rural. El conocimiento en la utilización de las plantas puede constituir un importante recurso para la revitalización de las vías pecuarias promoviendo así la conservación del medio natural y de la cultura, asociados a las mismas.

PALABRAS CLAVE

Vías pecuarias, saber popular, etnobotánica, gestión y conservación.

INTRODUCCIÓN

La Península Ibérica posee unas características territoriales y climáticas idóneas para el desarrollo de la trashumancia ganadera entre los territorios del norte y del sur. En torno a estos desplazamientos ganaderos, se consolida la red de vías pecuarias española, siendo la más importante de Europa (MERINO & ORERA, 2008).

Las rutas ganaderas se encuentran asociadas a un alto grado de diversidad biológica debido al manejo del paisaje vegetal a lo largo de los siglos de desarrollo de la trashumancia, y muchos elementos florísticos del entorno han sido empleados desde muy antiguo por las sociedades rurales para solucionar ciertos problemas que les surgían en sus vidas cotidianas (SCHULTES, 1997). Este conocimiento popular se ha transmitido tradicionalmente de generación en generación y aún perdura en la memoria de algunas personas mayores.

En el siglo XIX se producen grandes transformaciones socioeconómicas en el sector agropecuario como la estabulación y los desplazamientos del ganado en ferrocarril y en camiones, que provocan graves problemas para el mantenimiento de los sistemas ganaderos tradicionales, derivando en una paulatina decadencia de la actividad trashumante (LAILOLO & al., 2004). Pero es a partir de los años 60, cuando la cultura popular relacionada con las vías pecuarias inicia su máximo deterioro como consecuencia de la crisis del medio rural, perdiéndose también muchos aspectos relacionados con el uso de las plantas (VILLAR, 1997).

Actualmente, la disciplina etnobotánica puede cumplir un importante papel para recuperar el conocimiento sobre los usos tradicionales de las plantas y contribuir al desarrollo rural sostenible del territorio (PARDO DE SANTAYANA & GÓMEZ, 2003) mediante la transformación de la funcionalidad de las vías pecuarias hacia el turismo con oferta de actividades de ocio y esparcimiento para la población, compatibles con el respeto y la conservación del medio natural.

Este trabajo pretende recopilar el saber popular asociado a la actividad de la ganadería trashumante que durante siglos se practicó en el tramo toledano de la Cañada Real Segoviana, y documentar los conocimientos etnobotánicos respecto a las plantas de este territorio.

METODOLOGÍA

Este trabajo ha sido realizado en el tramo toledano de la Cañada Real Segoviana, a lo largo de unos 100 km, recorriendo un total de 15 municipios y atravesando distintas comarcas como la Sagra, Torrijos o los Montes de Toledo (fig. 1).

En primer lugar, se ha estudiado la flora del territorio y se ha confeccionado un catálogo florístico con las especies inventariadas a partir del trabajo de campo realizado en el área de estudio. Los taxones se han identificado y clasificado a partir de bibliografía taxonómica especializada (CASTROVIEJO & al., 1986-2009; DEVESA, 1995; VALDÉS & al., 1987).

A partir del catálogo florístico, se han documentado los distintos usos de las plantas mediante la revisión de literatura de carácter etnobotánico y las entrevistas a los ganaderos y pastores de la zona. La literatura etnobotánica empleada incluye trabajos regionales (VERDE & al, 2000; BLANCO, 2002; CRIADO & al., 2008), así como otros de carácter más general (ROMO I DÍEZ, 1997; LÓPEZ GONZÁLEZ, 2006; FONT QUER, 2007).

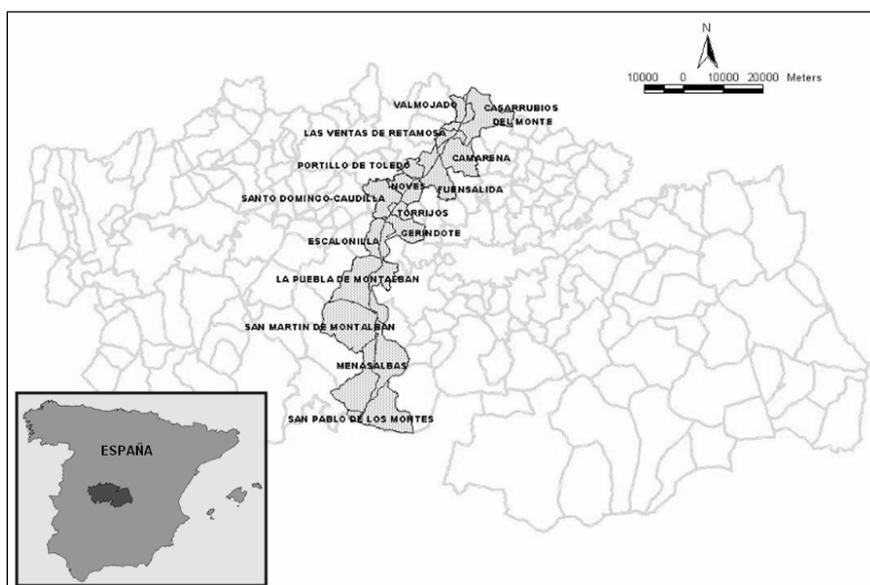


Fig. 1 Situación geográfica del área de estudio en la provincia de Toledo

RESULTADOS

El área de estudio presenta una importante diversidad florística que da lugar a un amplio catálogo de flora vascular formado por 695 especies, la mayoría autóctonas. Este alto grado de biodiversidad es el resultado de la variedad de sustratos geológicos, el rango altitudinal, y la diversidad biogeográfica y bioclimática del territorio.

Se ha recopilado abundante información sobre la utilización de las plantas en los múltiples aspectos del oficio pastoril. Uno de los aspectos interesantes es la alimentación del ganado, para lo que se realizaban grandes desplazamientos con el ganado a zonas alejadas de los pueblos en busca de buenos pastos para poder alimentarlos. Los pastizales preferidos por el ganado son los majadales compuestos por la grama cebollera (*Poa bulbosa*) entre otras gramíneas, y ricos en diversas especies de leguminosas (*Trifolium sp. pl.*, *Medicago sp. pl.*, *Astragalus sp. pl.*, etc.) que aportan una gran cantidad de proteínas. Aparecen otros pastizales con gran interés para la ganadería como los trebolares, gramales y vallicares, relacionados todos ellos con la cobertura de gramíneas y leguminosas. Otras plantas se consideraban tóxicas para el ganado que las consumía, como la flor de la jara (*Cistus ladanifer*) mojada o sus frutos, la sandía loca (*Cucumis myriocarpus*), el lampazo menor (*Xanthium strumarium*) o el dáctilo (*Dactylis glomerata*).

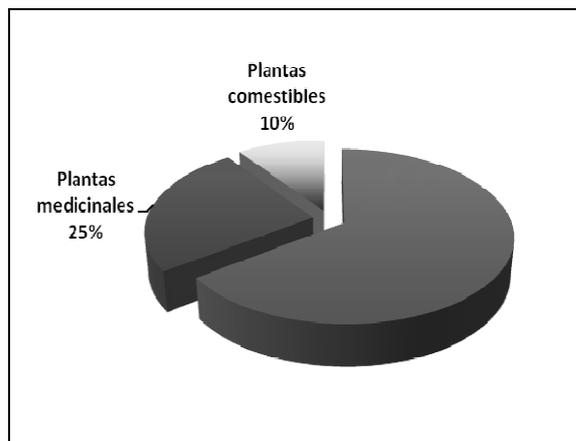


Fig. 2 Proporción (%) de flora medicinal y comestible respecto al total de la flora presente en el catálogo florístico de la Cañada Real Segoviana en Toledo.

En los desplazamientos trashumantes, los pastores y sus familias vivían en chozos de gran magnitud cuya estructura se construía con ramas de distintos árboles atadas con juncia (*Cyperus longus*) o berceo (*Stipa gigantea*), y se recubrían con espadañas (*Typha domingensis*) y juncos churreros (*Scirpus holoschoenus*). Durante la noche, el pastor recogía al ganado en corrales de "bardisco" que eran haces de leña, principalmente de los restos de poda del almendro (*Prunus dulcis*).

En sus largos recorridos con el ganado, era muy común el trabajo artesanal en el cual los pastores utilizaban su tiempo libre. En ocasiones elaboraban utensilios domésticos como horteras, platos, cucharas, etc.; tallados en madera de fresno (*Fraxinus angustifolia*), brezo castellano (*Erica arborea*) o cornicabra (*Pistacia terebinthus*); y otras muchas, realizaban trabajos en esparto (*Stipa tenacissima*) muy abundante en el territorio, con el cual se fabricaban esteras, cinchos para la fabricación de quesos, cuerdas, etc.

Se ha recopilado, además, otro tipo de usos como son los relacionados con las plantas comestibles para los propios pastores y sus familias y las plantas con propiedades medicinales, empleadas tradicionalmente para solventar problemas de salud, así como las plantas veterinarias para la curación de las enfermedades del ganado.

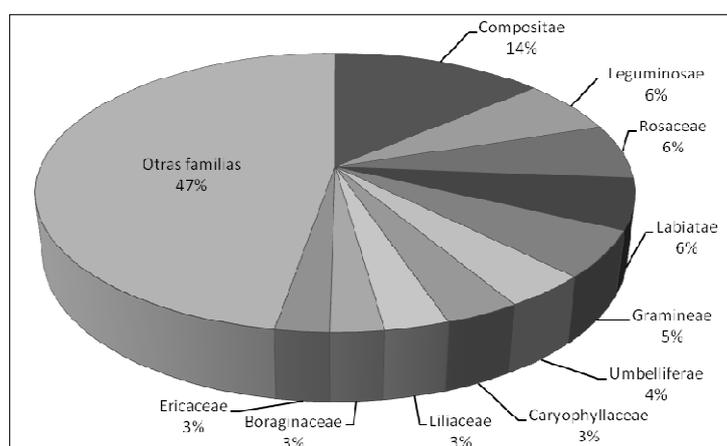


Fig. 3 Familias y porcentaje del número de especies de flora etnobotánica.

En este sentido, el 25 % de la flora del territorio (fig. 2), presenta algún tipo de propiedad medicinal (174 especies). Por ejemplo, aparece el tomillo salsero (*Thymus masticina*) o la menta de burro (*Mentha suaveolens*) empleadas para el tratamiento de problemas respiratorios, o el romero (*Rosmarinus officinalis*) con la que se elaboraban infusiones digestivas. Las plantas comestibles (69

especies) representan el 10 % de la flora del área de estudio, con especies como el cardillo (*Scolymus hispanicus*) empleada en guisos, los frutos de la zarzamora (*Rubus ulmifolius*), o los brotes de la esparraguera (*Asparagus acutifolius*). 52 plantas (7,5 % del total) han sido utilizadas como veterinarias, por ejemplo el dactilo (*Dactylis glomerata*) utilizada para curar problemas oculares del ganado, o el aceite de cade del enebro (*Juniperus oxycedrus*) empleado para la curación de la sarna y de las heridas producidas por el esquileo de los animales. También se ha tenido en cuenta la flora tóxica, que representa el 9 % de la flora total encontrada en el área de estudio (64 especies). Varias de las especies tóxicas son el torvisco (*Daphne gnidium*), la peonía (*Paeonia broteroi*) o la cicuta (*Conium maculatum*).

Desde el punto de vista de los usos etnobotánicos, se han documentado especies de 61 familias diferentes; siendo las más representadas, las compuestas, leguminosas, rosáceas, labiadas y gramíneas (fig. 3).

Esta información constituye una muestra del saber popular asociado a las vías pecuarias y puede ayudar a promover la conservación de áreas rurales y constituye un recurso que deberá tenerse en cuenta en los planes de desarrollo rural sostenible del territorio.

REFERENCIAS

- Blanco Castro, E. (2002). *Etnobotánica en los Montes de Toledo: un trabajo etnobotánico de campo*. Asociación Cultural Montes de Toledo. Toledo. 101 pp.
- Castroviejo, S. & al. (eds.). (1986-2009). *Flora ibérica*. Real Jardín Botánico (C.S.I.C.). Madrid.
- Criado Coca, J.; Fernández López, J.M.; Leocadio Barriguete, G.; Núñez Núñez, R. M. & Blanco Castro, E. (2008). *Uso tradicional de las plantas en Toledo: una contribución al estudio etnobotánico de la provincia de Toledo*. Diputación de Toledo. Toledo. 207 pp.
- Devesa, J. A. (1995). *Vegetación y flora de Extremadura*. Ed. Universitas. Badajóz. 773 pp.
- Font Quer, P. (2007). *Plantas medicinales: el Dioscórides renovado*. Ed. Península. Barcelona. Octava edición. 1033 pp.
- Laiolo, P.; Dondero, F.; Ciliento, E. & Rolando, A. (2004). Consequences of pastoral abandonment for the structure and diversity of the alpine avifauna. *Journal of Applied Ecology*. 41. 294-304 pp.
- López González, G. A. (2006). *Los árboles y arbustos de la Península Ibérica e Islas Baleares*. Mundi-Prensa Libros. 1727 pp.
- Merino, J. & Orera, M. A. (2008). Importancia de la conectividad de redes de vías pecuarias en el desarrollo rural, en CONAMA 8 (Congreso Nacional de Medio Ambiente).
- Pardo de Santayana, M. & Gómez Pellón, E. (2003) Etnobotánica: aprovechamiento tradicional de las plantas y patrimonio cultural. *Anales del Jardín Botánico de Madrid*. 60 (1). 171-182 pp.
- Romo i Díez, A. M. (1997). *Árboles de la Península Ibérica y Baleares*. Ed. Planeta. 347 pp.
- Schultes, R. E. (1997). The importance of ethnobotany in environmental conservation. *Monografías del Jardín Botánico de Córdoba*. 5. 157-164 pp.
- Valdés, B.; Talavera, S. & Fernández-Galiano, E. (eds.). (1987). *Flora vascular de Andalucía occidental*. Detres, D. L. Barcelona.
- Verde López, A.; Fajardo, J.; Rivera, D. & Obón, C. (2000). *Etnobotánica en el entorno del Parque Nacional de Cabañeros*. Organismo Autónomo de Parques Nacionales. Madrid. 238 pp.
- Villar Pérez, L. (1997). Panorámica de la etnobotánica en España (Pirineos y noroeste peninsular). *Monografías del Jardín Botánico de Córdoba*. 5. 165-177 pp.

AGRADECIMIENTOS

Este trabajo forma parte de los resultados del Proyecto de Investigación "Inventario y Valoración del Patrimonio Natural y Cultural de la Cañada Real Segoviana en Toledo: aplicaciones para la gestión de las cañadas como recurso en el Desarrollo Rural", financiado por la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.



Trabajo Financiado por la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Rural de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha



El saber popular de los usos de las plantas en el entorno toledano de la Cañada Real Segoviana

Jesús Rojo¹, Sergio Martínez Sánchez-Palencia² & Rosa Pérez Badía¹

¹Área de Botánica, Instituto de Ciencias Ambientales, Universidad de Castilla-La Mancha, Avda. Carlos III s/n, 45071, Toledo.

²Dirección General de Política Forestal, Consejería de Agricultura y Medio Ambiente, Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, C/Quintanar de la Orden s/n, 45071, Toledo.

Contacto: Tel.: 925 26 57 04; mail: jrojo@uclm.es

ANTECEDENTES

La red española de vías pecuarias es la más importante de Europa (Merino & Orens, 2006) debido a que la Península Ibérica posee unas características topográficas y climáticas idóneas para el desarrollo de la trashumancia ganadera entre los territorios del norte y del sur. Estas rutas ganaderas se encuentran asociadas a un alto grado de diversidad biológica debido al manejo del paisaje vegetal a lo largo de los siglos de desarrollo de la trashumancia, y muchos de los elementos florísticos del entorno han sido empleados desde muy antiguo por las sociedades rurales para solucionar ciertos problemas que les surgían en sus vidas cotidianas (Schulze, 1997). Este conocimiento popular se ha transmitido tradicionalmente de generación en generación y aún perdura en la memoria de algunas personas mayores.

En el siglo XIX se producen grandes transformaciones socioeconómicas en el sector agropecuario, que provocan graves problemas para el mantenimiento de los sistemas ganaderos tradicionales, derivando en una paulatina decadencia de la actividad trashumante (Lalico & al., 2004). Pero es a partir de los años 80, cuando la cultura popular relacionada con las vías pecuarias inicia su máximo declive como consecuencia de la crisis del medio rural, perdiéndose también muchos aspectos relacionados con el uso de las plantas (Vilar, 1997).

Actualmente, la etnobotánica puede cumplir un importante papel para recuperar el conocimiento sobre los usos tradicionales de las plantas y contribuir al desarrollo rural sostenible (Pardo de Santayana & Gómez, 2003) mediante la transformación de la funcionalidad de las vías pecuarias hacia el turismo con oferta de actividades de ocio y esparcimiento para la población, compatibles con el respeto y la conservación del medio.

OBJETIVOS

Este trabajo pretende recopilar el saber popular asociado a la actividad de la ganadería trashumante que durante siglos se practicó en el territorio toledano de la Cañada Real Segoviana, y documentar los conocimientos etnobotánicos respecto a las plantas de este territorio.

MÉTODOS

Este trabajo ha sido realizado en un tramo de la Cañada Real Segoviana, a lo largo de unos 100 km en la provincia de Toledo -Fig. 1-, recorriendo un total de 15 municipios y atravesando distintos comarcas como la Gagra, Tortijos o los Montes de Toledo.

En primer lugar, se ha elaborado un catálogo florístico a partir de un exhaustivo trabajo de campo a lo largo de la vía pecuaria. Posteriormente se han documentado los distintos usos de las plantas mediante la revisión de literatura de carácter etnobotánico y las entrevistas a los ganaderos y pastores de la zona.

La literatura etnobotánica revisada incluye trabajos regionales (Verde & al., 2000; Ordoño & al., 2006), así como otros de carácter más general (López González, 2006; Font Quer, 2007).

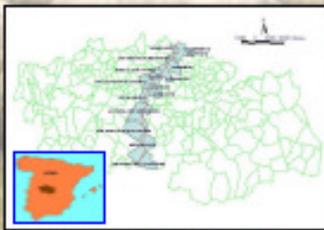


Fig. 1. Ubicación geográfica del área de estudio en la provincia de Toledo.



Fig. 2. Un pastor con su ganado y a lo largo de la Cañada Real Segoviana en tramo de las majadas pastorales para el abastecimiento.



Fig. 3. Ovejas pastando en un campo (Sáez Rodríguez) que se mantiene para el abastecimiento de pastos.



Fig. 4. Queso elaborado con leche (Sáez Rodríguez) que se mantiene para el abastecimiento de queso.



Fig. 5. Flor de las papaveras (Cistus ladanifer), la más empleada en este tipo de flores para el queso.



Fig. 6. Representación en un queso de las flores de papaveras obtenidas por D. Casaprieta. (Sáez Rodríguez, 2006) desde un queso de San Mateo de Montalbán.



Fig. 7. Pajarito. Usos para el queso (Sáez Rodríguez) obtenidos desde un queso de San Mateo de Montalbán.



Fig. 8. Representación (%) de las plantas medicinales y no medicinales que se han empleado en el catálogo florístico de la Cañada Real Segoviana en Toledo.

RESULTADOS Y CONCLUSIONES

Se ha obtenido abundante información sobre la utilización de las plantas en los múltiples aspectos del oficio pastoril. Uno de los aspectos interesantes es la alimentación del ganado, para lo que se realizaban grandes desplazamientos con el ganado en busca de buenos pastos para alimentarlos -Fig. 2-. Los pastizales preferidos por el ganado son los majadales compuestos por *Poa bulbosa* entre otras gramíneas, y ricos en diversas especies de leguminosas (*Trifolium* sp. pl., *Medicago* sp. pl., *Astragalus* sp. pl., etc.) que aportan una gran cantidad de proteínas. Algunas plantas como la flor de la jara (*Cistus ladanifer*) mojada, estaban consideradas como tóxicas -Fig. 3-.

En los desplazamientos trashumantes, los pastores vivían en chozas -Fig. 4- cuya estructura se construía con ramas de distintos árboles atadas con junco (*Cyperus longus*) o bermo (*Sida sp.*), y se recubrían con espedales (*Thysa domingensis*) y junco chumero (*Scirpus holoschoenus*) -Fig. 5-. Durante la noche, el ganado se recogía en corrales de "bardidos" que eran haces de leña de los restos de poda de los cultivos leñosos. Era muy común el trabajo del esparto (*Sida tetradactyla*) muy abundante en el territorio, con el cual se fabricaban esteras, chozas para la fabricación de queso -Fig. 6-, etc. Algunas plantas eran utilizadas como venenarías como el acedillo de cede de los enebros (*Juniperus oxycedrus*) -Fig. 7- utilizado para la curación de la serma y de las heridas producidas por el esquilado.

Además, se ha recopilado otro tipo de usos como son los relacionados con las plantas de carácter comestible para los propios pastores y sus familias y las plantas con propiedades medicinales, empleadas tradicionalmente para solucionar problemas de salud. En este sentido, el 25 % de la flora del territorio -Fig. 8-, presenta algún tipo de propiedad medicinal (174 especies). Por ejemplo, aparece el tomillo silvestre (*Thymus praecox*) o la menta de burro (*Mentha suaveolens*), empleadas para el tratamiento de problemas respiratorios, o el romero (*Rosmarinus officinalis*) con la que se elaboraban infusiones digestivas. Las plantas comestibles (89 especies) representan el 10 % de la flora del área de estudio, con especies como el cardillo (*Scolymus hispanicus*) empleada en guisos, los frutos de la zarzamora (*Fragaria vesicaria*) o los brotes de la esparaguera (*Asparagus acutifolius*).

Esta información constituye una muestra del saber popular asociado a las vías pecuarias y puede ayudar a promover la conservación de áreas rurales y constituir una fuente de recursos disponibles para el desarrollo rural sostenible del territorio.

BIBLIOGRAFÍA

Castaño Cona, J., Fernández López, J. M., Leiva Rodríguez, O., Muñoz Muñoz, R. M. & Blanco Castro, R. (2008). Uso tradicional de las plantas en Toledo: una contribución al estudio etnobotánico de la provincia de Toledo. *Diplomado de Toledo*, Toledo, 207 pp.

Font Quer, P. (2007). *Plantas medicinales en el Occidente europeo*. Ed. Península. Barcelona. Cuarta edición. 1020 pp.

Lalico, P., Domínguez, F., Ordoño, R. & Roldán, A. (2006). Consecuencias de pastoreo extensivo en la estructura and diversidad de las praderas artificiales. *Journal of Applied Ecology*, 43, 294-304 pp.

López González, G. A. (2006). *Las plantas y animales de la Península Ibérica e Islas Baleares*. Madrid: Península, 1127 pp.

Merino, J. & Orens, M. A. (2006). Importancia de la conectividad de redes de vías pecuarias en el desarrollo rural. *COMAMA 8* (Congreso de Medio Ambiente).

Pardo de Santayana, M. & Gómez Pelón, R. (2003). Etnobotánica: conocimiento tradicional de las plantas y patrimonio cultural. *Anales del Jardín Botánico de Madrid*, 63(1), 171-182 pp.

Sáez Rodríguez, R. (2006). *The importance of ethnobotany in environmental conservation. Monografía del Jardín Botánico de Córdoba*, 5, 184-197 pp.

Sáez López, A., Fajardo, J., Rivera, D. & Ordoño, C. (2008). *Etnobotánica en el entorno del Parque Nacional de Cazorla*. Cuadernos Aulónicos de Parque Nacionales. Madrid, 239 pp.

Vilar, Pinar, L. (1997). *Percepción de la etnobotánica en España* (Plantas y medicina popular). *Monografía del Jardín Botánico de Córdoba*, 5, 169-177 pp.

6. Recursos Botánicos y Micológicos del Tramo Toledano de la Cañada Real Segoviana. Bases para la Gestión de las Vías Pecuarias

Autores:

Jesús Rojo, (1)
Josué De Esteban, (1)
M^a Pilar Rodríguez Rojo, (1)
Federico Fernández-González, (1)
Sergio Martínez Sánchez-Palencia, (2)
Rosa Pérez-Badia, (1)

Institución: (1) Área de Botánica. Instituto de Ciencias Ambientales. Universidad de Castilla La Mancha. (2) Dirección General de Política Forestal. Consejería de Agricultura y Medio Ambiente. Junta de Comunidades de Castilla La Mancha.

Resumen

La ganadería tradicional y el trazado de las vías pecuarias para la movilidad del ganado trashumante, ha influido profundamente en la configuración del paisaje vegetal del entorno. El abandono de estos sistemas de pastoreo posee una serie de consecuencias negativas para el mantenimiento de la biodiversidad en el medio natural. En este estudio se presentan los resultados del análisis y la valoración de los recursos botánicos y micológicos vinculados al entorno de la Cañada Real Segoviana a su paso por la provincia de Toledo, y se muestran las zonas de mayor interés. Los resultados constituyen una base adecuada para la elaboración de planes de gestión y conservación de estos territorios y aportan una importante fuente de recursos que pueden ser utilizados en los planes de desarrollo rural sostenible del territorio.

Palabras Clave

Vías pecuarias, flora, hongos, vegetación, conservación, desarrollo rural sostenible.

Introducción

La marcada estacionalidad climática, el gradiente altitudinal y las diferencias topográficas, han propiciado en la Cuenca Mediterránea, el desarrollo de técnicas ganaderas trashumantes (CLEARY, 1988) basadas en amplios desplazamientos periódicos para el aprovechamiento de los distintos pastos estacionales localizados en distintas latitudes. Este movimiento de ganados hizo necesario el desarrollo de una red de vías pecuarias que en la Península Ibérica toma la mayor importancia de todos los lugares de tradición trashumante (RUIZ & RUIZ, 1986).

Las rutas ganaderas han cumplido desde su desarrollo un importante papel en la comunicación social y cultural de las regiones que atraviesan, pero además, han contribuido positivamente en la configuración natural del entorno, introduciendo un alto grado de heterogeneidad en el ambiente y constituyendo una importante fuente de riqueza paisajística y de diversidad biológica (GRELLIER, 2006). Además, los hábitats naturales asociados a las vías pecuarias encuentran en éstas la única conexión entre espacios naturales aislados, cumpliendo una función ecológica fundamental (MARTÍN, 2003).

La decadencia de la actividad trashumante, y del mundo rural en general, como resultado de la intensificación agropecuaria y el consecuente abandono de las vías pecuarias, amenazan la extensa red peninsular de rutas ganaderas, que requieren una transformación funcional para evitar la ocupación urbanística y agrícola y la degradación del importante patrimonio natural asociado a este entorno.

En este sentido, este trabajo pretende presentar y valorar los recursos botánicos y micológicos del entorno de la Cañada Real Segoviana a su paso por la provincia de Toledo, como base para la elaboración de planes de gestión y conservación del territorio.

MATERIALES Y MÉTODOS

El área de estudio se encuentra a lo largo del territorio de 15 municipios de la provincia de Toledo, de norte a sur, desde el municipio de Casarrubios del Monte, hasta San Pablo de los Montes a lo largo de los 100 km de distancia que recorre la Cañada Real Segoviana en la provincia. El recorrido se produce

a través de tres grandes unidades geomorfológicas cuya diferente constitución geológica ha determinado el aprovechamiento y los usos socioeconómicos del territorio respecto a los que se han caracterizado los recursos botánicos y micológicos. Se han identificado tres tramos con diferentes usos, el agrícola, el ganadero y el cinegético-forestal, distinguiendo también las áreas urbanas y zonas alteradas antrópicamente a lo largo de la Cañada (fig. 1).

Desde el punto de vista bioclimático, la mayor parte del área de estudio pertenece al piso mesomediterráneo con ombroclima seco, excepto la franja meridional de los Montes de Toledo que se encuentra en el piso supramediterráneo y posee ombroclima subhúmedo. Además, el trayecto estudiado recorre dos provincias biogeográficas, la provincia Mediterránea Ibérica Occidental y la Provincia Mediterránea Ibérica Central (RIVAS-MARTÍNEZ & al., 2002), estando representados tres sectores biogeográficos, el sector Guadarrámico y el sector Toledano-Tagano en los extremos septentrional y meridional del territorio y ambos con sustratos de carácter ácido; y en la parte central del territorio está representado el sector Manchego, con sustratos de naturaleza básica.



Fig. 1 Localización de la Cañada Real Segoviana en la provincia de Toledo y tramos de usos y aprovechamientos socioeconómicos

La vegetación potencial del territorio está constituida por distintas series de vegetación climatófila (RIVAS-MARTÍNEZ, 2007), al norte aparece la serie del encinar guadarrámico de carácter silicícola que en esta zona aparece representada por la faciación del retamar. El sector biogeográfico Manchego se caracteriza por la serie basófila seca del encinar que es sustituida en el inicio del tramo de aprovechamiento ganadero, por la serie del encinar silicícola, debido a la transformación del sustrato por el paso al sector biogeográfico Toledano-Tagano. Esta serie acidófila domina hasta las estribaciones de los Montes de Toledo donde se enriquece de quejigos con el aumento de la humedad edáfica, hasta su transformación en la serie del melojar en el piso supramediterráneo, alcanzando las cotas más altas de los Montes. Además, está presente la serie silicícola del alcornoque en una pequeña franja al sur del territorio. En las proximidades de los cursos de agua, se localizan cinco series de vegetación potencial riparias, la guadarrámica de las saucedas, las manchegas de alamedas, olmedas y tarayales, y la toledano-tagana de las fresnedas.

Se ha elaborado un completo inventario de hongos, flora y vegetación del territorio, a partir del cual se ha llevado a cabo una valoración de los trayectos de mayor interés botánico en el área de

estudio, atendiendo a los criterios de diversidad, rareza y protección de los elementos botánicos y micológicos en cada zona. Para el criterio de protección se han tenido en cuenta los catálogos de especies y de comunidades protegidas que se encuentran vigentes en cada caso. Para la flora protegida se ha consultado el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de Castilla-La Mancha (Decreto 33/1998, de 5 de mayo, Decreto 20/2001 del 6 de noviembre de 2001); para las comunidades vegetales los Catálogos de Hábitats de Interés Europeo (Directiva 92/43/CEE) y de Hábitats de Protección Especial en Castilla-La Mancha (Ley 9/1999, de 26 de mayo, de Conservación de la Naturaleza, Decreto 199/2001, de 6 de noviembre); y en el caso de los hongos se ha consultado la propuesta de Lista Roja de Especies Amenazadas para la Península Ibérica (Calonge, 2004).

Resultados

Los catálogos florístico y micológico se componen de un total de 695 especies de plantas vasculares, la mayoría autóctonas, y de 171 especies de hongos. Se han encontrado seis especies de flora incluidas en el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de Castilla-La Mancha (Decreto 33/1998, de 5 de mayo, Decreto 20/2001 del 6 de noviembre), que son el arce (*Acer monspessulanum*) el mostajo (*Sorbus torminalis*), el brezo blanco (*Erica lusitanica*), los cerezos silvestres (*Prunus avium*), la escila de primavera (*Scilla ramburei*) y el satirión (*Spiranthes aestivalis*). Respecto a los hongos, cuatro de ellos se incluyen en la propuesta de la Lista de Especies Amenazadas para la Península Ibérica, *Boletus regius*, *Ramaria botrytis*, *Aureoboletus gentilis* y *Hericium erinaceum*.

Desde el punto de vista de la vegetación se han identificado 63 asociaciones vegetales, la mitad de ellas incluidas entre los hábitats de interés europeo de conservación de la Directiva 92/43 de la UE, o entre los hábitats de protección especial de Castilla-La Mancha (fig. 2). El paisaje vegetal que aparece en cada tramo de aprovechamiento socioeconómico es el siguiente: el tramo del territorio de uso agrícola se desarrolla sobre los sectores biogeográficos Guadarrámico y Manchego. En el tramo guadarrámico la vegetación madura se corresponde con retamares acompañados de piornos y aulagas, que incorporan en sus claros y en zonas abiertas, pastizales de sustitución como majadales y vallicares que se mezclan con pastizales anuales silíceos. En esta zona se produce una intrusión del aulagar toledano-tagano. La vegetación riparia está representada por las saucedas y zarzales, acompañados por juncales ácidos. En el arroyo de la Nava aparecen espadañaes y carrizales; y en Las Ventas de Retamosa y Fuensalida aparecen charcas con comunidades temporales.

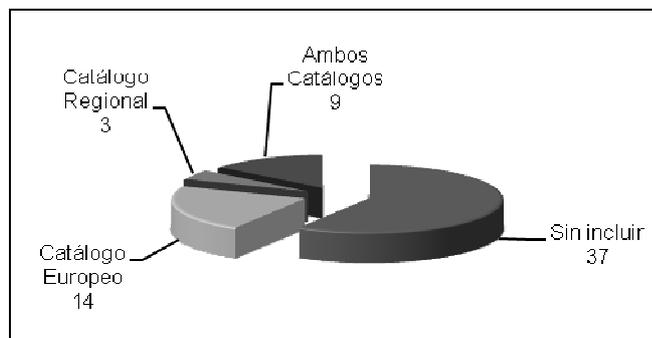


Fig. 2 Número de comunidades vegetales incluidas en la Directiva 92/43 de la UE (catálogo europeo), en los hábitats de protección especial de Castilla-La Mancha (catálogo regional) y en ambas.

La etapa madura de la zona manchega, viene definida por la serie del encinar basófilo, pero este bosque está escasamente representado, únicamente se ha mantenido en los lugares de paisaje más abrupto difíciles de cultivar. En las zonas más degradadas del encinar aparecen matorrales como romerales y tomillares. En las zonas más secas y soleadas de fuerte pendiente se instalan los espartales, y en zonas de sustrato estable con actividad ganadera se desarrollan los majadales. Destaca por su importancia una comunidad de pastizales sobre arenas en La Puebla de Montalbán. En las zonas de ambiente más antropizado ha desaparecido la vegetación potencial y ha sido sustituida por comunidades ruderales y arvenses de carácter nitrófilo. En el río Tajo aparecen alamedas con

tarayales manchegos, sustituidos hacia el sur por juncales en el arroyo de las Cuevas. En las zonas inundadas se instalan los carrizales y los espadañales.

El tramo de uso ganadero se desarrolla en la parte del territorio que pertenece al sector biogeográfico Toledano-Tagano donde el encinar silíceo se encuentra ampliamente representado. Aparecen además, grandes extensiones del encinar adhesionado. Como etapas de sustitución aparecen los piornales, jarales y cantuesares. Los pastizales que se instalan en zonas abiertas son los vallicares de vaguadas húmedas y los majadales de zonas pastoreadas. En las laderas secas se encuentran los berceales, que en ocasiones alternan con comunidades subrupícolas o por comunidades casmofíticas, en ambientes rocosos y fisuras de roca. Los pastizales anuales silíceos se encuentran ampliamente representados, así como los pastizales primocolonizadores en los bordes de las repisas en afloramientos rocosos.

En los arroyos del tramo ganadero, se desarrollan las fresnedas como etapa madura, sustituidas en algunos trayectos por zarzales. Es destacable la comunidad de culantrillos sobre paredones rezumantes que únicamente aparece en el arroyo de las Cuevas. En remansos de agua, además se instalan comunidades de hidrófilos. Destaca la vegetación lacustre que aparece en los márgenes del embalse del Torcón,

En los Montes de Toledo donde se desarrolla el tramo de uso forestal y cinegético, aparecen encinares más húmedos que en altura son sustituidos por los melojares. Como etapa de degradación se encuentra el jaral-brezal. En los cursos de agua de los Montes aparecen fresnedas con una orla de arbustos espinosos que se extienden hasta los linderos de zonas umbrosas y húmedas. En los remansos de agua aparecen comunidades de hidrófitos. Se han delimitado también una serie de zonas en el entorno de los cascos urbanos y zonas más alteradas en las cuales la vegetación dominante es la antropógena, que está representada por cardales, comunidades arvenses y comunidades ruderales. En las zonas más compactadas de márgenes de caminos, aparecen las comunidades ligadas al pisoteo.

A partir de los resultados obtenidos en la catalogación de los recursos botánicos y micológicos del territorio, se han seleccionado un total de cinco zonas consideradas de interés (fig. 3), en los que se detallan los elementos florísticos y las comunidades vegetales más importantes:



Fig. 3 Tramos de interés botánico y micológico en la Cañada Real Segoviana: (1) Arroyo de la Nava -Casarrubios del Monte-; (2) Río Tajo -La Puebla de Montalbán-; (3) Arroyo de las Cuevas -La Puebla de Montalbán/San Martín de Montalbán-; (4) Pico y embalse del Torcón -Menasalbas-; (5) Montes de Toledo -Menasalbas/San Pablo de los Montes-.

1) **Arroyo de la Nava:** ambiente ripario del municipio de Casarrubios del Monte, destacable por sus masas de saucedas, juncales, carrizales y eneales, que atraviesan un territorio dominado por retamares y piornales, en cuyos claros se instalan diferentes tipos de pastizal como los vallicares. Con cierta rareza, en el territorio se introduce un aulagar toledano-tagano.

2) **Río Tajo:** tramo en el municipio de La Puebla de Montalbán donde se instalan distintas comunidades riparias incluidas en la legislación de protección como son las alamedas, los tarayales o los juncales. También son interesantes los carrizales y eneales que se desarrollan en grandes extensiones. Más alejadas de la vegetación de ambientes riparios, aparecen retamares y pastizales instalados en sus claros.

3) **Arroyo de las Cuevas:** este tramo es el correspondiente a la zona de transición de los sectores biogeográficos Manchego y Toledano-Tagano entre los municipios de La Puebla de Montalbán y San Martín de Montalbán. La vegetación dominante del arroyo de las Cuevas en la zona manchega se corresponde con tarayales que hacia el sur se transforman en juncales y herbazales húmedos. Aparece una comunidad de culantrillo de pozo (*Adiantum capillus-veneris*) de gran singularidad y que está incluida en el catálogo regional y europeo de hábitats protegidos. En el entorno, dominan las masas de encinar bien estructuradas que dan paso a las comunidades que las sustituyen (romerales, espartales, majadales) en las zonas donde las condiciones no son óptimas para el desarrollo del encinar. Son varias las comunidades subrupícolas interesantes que encuentran su hábitat óptimo en la geomorfología abrupta originada por el arroyo.

4) **Pico y Embalse Torcón:** tramo de Menasalbas, el cual se ve representado principalmente por encinares silíceos que en sus claros dan lugar a otras comunidades de sustitución como los piornales incluidos en la Directiva Hábitat. En el Pico del Torcón se instalan comunidades subrupícolas y las comunidades de fisuras rocosas, que destacan por su singularidad. En la vegetación asociada al embalse del Torcón también aparecen distintas comunidades interesantes por su grado de protección o su rareza en el territorio como los gramales y las comunidades lacustres de nanojuncales y vallicares anuales.

5) **Montes de Toledo:** es el tramo que discurre desde el poblado de las Navillas hasta la cara sur de los Montes de Toledo, por los términos municipales de Menasalbas y San Pablo de los Montes. Este tramo posee una gran diversidad florística y micológica. La vegetación arbórea se compone de encinares que son sustituidos por melojares a medida que aumenta la altitud. Los encinares en las zonas de raña, han sido históricamente adehesados produciendo un sistema agrosilvopastoril muy interesante. En el entorno de Las Navillas aparecen piornales y majadales de gran interés ecológico y pascícolas, y en las cumbres de los Montes se abren grandes extensiones de jaral-brezal. En los arroyos y valles de la ladera norte, aparece una buena representación de las fresnedas, mientras que en el sur, se desarrollan brezales de galería en los valles más húmedos y comunidades de hidrófitos en las aguas remansadas de los arroyos. En este tramo de los Montes de Toledo se concentran la mayoría de especies micológicas identificadas, incluyendo las que figuran en la propuesta de la Lista Roja de Hongos, así como las especies protegidas de flora vascular que se han citado anteriormente.

Conclusión

El tramo de la Cañada Real Segoviana posee una estructura lineal que atraviesa toda la provincia de Toledo a lo largo de una gran variedad de sustratos, un amplio rango altitudinal y distintas unidades bioclimáticas y biogeográficas; dando lugar a una gran riqueza y diversidad de comunidades vegetales. A estos agentes naturales, se les debe añadir el factor antrópico que condiciona el paisaje vegetal de las distintas zonas de la vía pecuaria.

Los resultados de este inventario botánico y micológico, constituyen el punto de partida para la gestión y planificación de este territorio. En este sentido, el valor y la conservación del patrimonio natural debe considerarse como prioridad y como fuente de recursos para la realización de actividades turísticas y recreativas que permitan la transformación de las vías pecuarias en espacios naturales de esparcimiento valorados por la sociedad.

Referencias

- Calonge, F. (2004). Apuntes para la futura lista roja de hongos españoles. *Bol. Soc. Micol. Madrid*, 28, 391-397
- Cleary, M. C. (1988). Transhumance in the Mediterranean world: the case of Languedoc 1900-1940. *Journal of Historical Geography*. Vol. 14. 37-49 pp.
- Grellier, B. (2006). A transhumant shepherd on Mount Algoual: sheep transhumance and the shepherd's knowledge. *International Social Science Journal*. Vol. 59. 161-164 pp.
- Martín Casas, J. (coord.). (2003). *Las vías pecuarias del Reino de España: un patrimonio natural y cultural europeo*. Organismo Autónomo de Parques Nacionales. Madrid.
- Rivas-Martínez, S. (2007). Mapa de series, geoserias y geopermaseries de vegetación de España. Memoria del Mapa de Vegetación Potencial de España. Parte 1. *Itinera Geobotánica*. Vol. 17. 1-435 pp.
- Rivas-Martínez, S.; Fernández González, F.; Izco, J.; Loidi, J.; Lousa, M. & Penas, A. (2002). Vascular plant communities of Spain and Portugal. Addenda to the syntaxonomical checklist of 2001. *Itinera Geobotánica*. Vol. 15(1/2). 5-922 pp.
- Ruiz, M. & Ruiz, J. P. (1986). Ecological History of Transhumance in Spain. *Biological Conservation*. Vol. 37. 73-86 pp.

Agradecimientos

Este trabajo forma parte de los resultados del Proyecto de Investigación "Inventario y Valoración del Patrimonio Natural y Cultural de la Cañada Real Segoviana en Toledo: aplicaciones para la gestión de las cañadas como recurso en el Desarrollo Rural", financiado por la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.



RECURSOS BOTÁNICOS Y MICOLÓGICOS DEL TRAMO TOLEDANO DE LA CAÑADA REAL SEGOVIANA. BASES PARA LA GESTIÓN DE LAS VÍAS PECUARIAS

Jesús Rojo¹, Jocué De Eteban¹, M^a Pilar Rodríguez Rojo¹, Federico Fernández-González¹, Sergio Martínez Sánchez-Palenzo¹ & Roca Pérez-Badía¹

¹Área de Botánica, Instituto de Ciencias Ambientales, Universidad de Castilla-La Mancha, Avda. Carlos III s/n, 45071, Toledo

²Dirección General de Política Forestal, Consejería de Agricultura y Medio Ambiente, Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, C/ Quintanar de la Orden s/n, 45071, Toledo

Contacto: Telf: 925265704; mail: rosa.perez@uclm.es

Introducción

La marcada heterogeneidad climática, el gradiente altitudinal y las diferencias topográficas, han provocado en la Cañada Real Segoviana, el desarrollo de floras pecuarias heterocéntricas (Cano, 1955) basadas en amplios desplazamientos periódicos para el aprovechamiento de las distintas pasturas estacionales y para lo que han resultado el desarrollo de una red de vías pecuarias que en la Península Ibérica tiene la mayor importancia de todas las ligadas de territorio rural (Pérez-Badía, 2008).

Tales vías pecuarias han surgido desde sus orígenes al incorporar paulo a paulo la combinación espacial y cultural de los regímenes de abastecimiento. Pero también han contribuido positivamente en la configuración natural del entorno, introduciendo un alto grado de heterogeneidad en el paisaje y constituyendo una importante fuente de riqueza genética y de diversidad biológica (Cano, 2008). Además, las hábitats naturales asociados a las vías pecuarias encuentran en ellas la única conexión entre espacios naturales aislados, cumpliendo una función ecológica fundamental (Martín, 2002).

La diversidad de la actividad pecuaria como resultado de la intensificación agropecuaria y el consiguiente abandono de las vías pecuarias, amenaza la riqueza del resultado de tales generaciones que requieren una transformación funcional para evitar la pérdida de biodiversidad agrícola y la degradación del importante patrimonio natural.

En este sentido, este trabajo pretende presentar los recursos botánicos y micológicos del entorno de la Cañada Real Segoviana a su paso por la provincia de Toledo, como base para la elaboración de planes de gestión y conservación del territorio.

Fig. 1. Delimitación de la Cañada Real Segoviana en la provincia de Toledo y zona de estudio y estudio de la zona de estudio.

MATERIAS Y MÉTODOS

El área de estudio comprende el territorio de 17 municipios de norte a sur de la provincia de Toledo, desde el municipio de Castañeda del Monte, hasta San Pablo de los Montes a lo largo de los 100 km de distancia que recorre la Cañada Real Segoviana en la provincia. El estudio se realizó a lo largo de las grandes unidades geomorfológicas y/o diferentes condiciones geológicas ya determinadas y aprovechando los entornos geográficos delimitados, el sector Ciudad Real en el extremo septentrional, el sector Manchego en la parte central y el sector Tago en la zona sur del territorio (Pérez-Badía et al., 2002).

Desde el punto de vista climático, la mayor parte del área de estudio pertenece al clima mediterráneo con características semi, excepto la franja meridional de los Montes de Toledo de carácter supermediterráneo y continental subhúmedo. Además, el espacio estudiado muestra dos provincias biogeográficas, la provincia mediterránea Ibérica Occidental y la provincia mediterránea Ibérica Central, estando representadas las zonas biogeográficas delimitadas, el sector Ciudad Real en el extremo septentrional, el sector Manchego en la parte central y el sector Tago en la zona sur del territorio (Pérez-Badía et al., 2002).

En este territorio se ha realizado un completo inventario de hongos, flora y vegetación a partir del cual se ha llevado a cabo un diagnóstico de los distintos tipos de vegetación natural en el área de estudio, atendiendo a los criterios de diversidad, riqueza y producción de las especies botánicas y micológicas en cada zona. Para el estudio de producción se han tenido en cuenta los catálogos de especies y comunidades vegetales que se encuentran vigentes en cada caso: Catálogo Regional de Especies Comunales de Castilla-La Mancha (Decreto 33/1984, de 3 de mayo, Decreto 20/2001 del 8 de noviembre de 2001) en el caso de la flora; Catálogo de Hábitats de Interés Regional (Decreto 80/2007) y Catálogo de Hábitats de Protección Especial en Castilla-La Mancha (Ley 9/2005, de 29 de mayo, de Conservación de la Naturaleza, Decreto 1/2007) de 8 de noviembre) para las comunidades vegetales; y la Lista Roja de Especies Amenazadas para la Península Ibérica en el caso de los hongos.

Fig. 2. Zonas de producción botánica y micológica, representadas por colores diferentes.

RESULTADOS

El catálogo botánico y micológico se compone de un total de 802 especies de plantas vasculares, la mayoría autóctonas, y 171 especies de hongos. Desde el punto de vista de la vegetación se han identificado 63 comunidades vegetales, la mitad de ellas incluidas en algún tipo de legislación de tutela comunitaria (Fig. 2-3), el territorio delimitado por la diversidad altitudinal y latitudinal de las comunidades vegetales las bases de uso ganadero y cinegético forestal (Ley 1).

A partir de los resultados obtenidos en el catálogo de los recursos botánicos y micológicos del territorio, se han establecido un total de cinco zonas comunitarias de interés (Fig. 3), en las que se delimitan las elementos florísticos y vegetales más importantes.

1. Zona de la Sierra, ambiente riguroso dominado por sus masas de matorrales, juncales, canchales y eriales, que abarcan un territorio dominado por matorrales, juncales, canchales y eriales, entre los campos de cultivo y viñedos.

2. La Mancha, importante masa de comunidades vegetales al ambiente riguroso como en las montañas, canchales, juncales, eriales y matorrales.

3. Zona de los Montes, zona de gran diversidad vegetal y comunitaria de la transición entre los sectores manchego, manchego y manchego Tago. Destacables masas de eriales con una gran heterogeneidad, abarcadas por las comunidades rigurosas asociadas al campo de los Montes Manchegos, Manchego Manchego... Aparece una comunidad de matorrales de pino (Pinus sp.) en un entorno de gran singularidad.

4. Zona de los Montes de Toledo, ambiente dominado por el erial con un alto grado de conservación y una importante representación de sus comunidades vegetales. Destacan las comunidades florísticas y subalpinas que se sitúan en el Plan del Tago al norte de las comunidades locales representadas por matorrales y canchales azules del sector de Toledo que presentan una gran singularidad.

5. Zona de los Montes de Toledo, zona de gran diversidad florística y micológica. La vegetación alóctona se compone de matorrales y matorrales de alto grado de conservación, aunque también están presentes masas de pino levante. Destacan las comunidades de matorrales. Para tener en cuenta el espacio de flora (Ley 9/2005, de 29 de mayo, Decreto 1/2007, de 8 de noviembre de 2001) en el caso de la flora; Catálogo de Hábitats de Interés Regional (Decreto 80/2007) y Catálogo de Hábitats de Protección Especial en Castilla-La Mancha (Ley 9/2005, de 29 de mayo, de Conservación de la Naturaleza, Decreto 1/2007) de 8 de noviembre) para las comunidades vegetales; y la Lista Roja de Especies Amenazadas para la Península Ibérica en el caso de los hongos.

Zona	Comunidades vegetales	
Zona de la Sierra	Vegetación de matorrales	Bosques, matorrales y canchales
	Vegetación de juncales	Juncales, matorrales, canchales y eriales
	Vegetación de canchales	Vegetación de matorrales y canchales de eriales
	Vegetación de eriales	Eriales, matorrales, canchales y eriales
	Vegetación de matorrales	Comunidades de matorrales, canchales y eriales
Zona de los Montes	Vegetación de matorrales	Comunidades de matorrales y canchales
	Vegetación de juncales	Juncales, matorrales, canchales y eriales
	Vegetación de canchales	Vegetación de matorrales y canchales de eriales
	Vegetación de eriales	Eriales, matorrales, canchales y eriales
	Vegetación de matorrales	Comunidades de matorrales y canchales
Zona de los Montes de Toledo	Vegetación de matorrales	Bosques y matorrales
	Vegetación de juncales	Juncales, matorrales, canchales y eriales
	Vegetación de canchales	Vegetación de matorrales y canchales de eriales
	Vegetación de eriales	Eriales, matorrales, canchales y eriales
	Vegetación de matorrales	Comunidades de matorrales y canchales

CONCLUSIONES

El entorno de la Cañada Real Segoviana posee una estructura lineal que abarcan toda la provincia de Toledo a lo largo de una gran variedad de paisajes, un amplio rango altitudinal y climático, unida por las comunidades florísticas y vegetales, dando lugar como consecuencia, a una gran riqueza y diversidad de comunidades vegetales. A estos agentes naturales, se les debe añadir el factor antrópico que condiciona el paisaje vegetal de las distintas zonas de la vía pecuaria.

Los resultados de este inventario botánico y micológico, constituyen el punto de partida para la gestión y planificación del territorio. En este sentido, el patrimonio natural es de gran importancia para la conservación de las vías pecuarias en espacios naturales de importancia estratégica para la sociedad.

Fig. 3. Zonas de producción botánica y micológica en la Cañada Real Segoviana. 1) Zona de la Sierra; 2) Zona de los Montes; 3) Zona de los Montes de Toledo; 4) Zona de los Montes de Toledo; 5) Zona de los Montes de Toledo.

REFERENCIAS

CANO, J. (1955). Descripción de las vías pecuarias de la provincia de Toledo. Boletín de la Real Academia de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales de Madrid, 57, 1-10.

CANO, J. (2008). Descripción de las vías pecuarias de la provincia de Toledo. Boletín de la Real Academia de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales de Madrid, 110, 1-10.

DE ETEBAN, J., RODRÍGUEZ ROJO, M. P., FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, F., MARTÍNEZ SÁNCHEZ-PALENZO, S. & PÉREZ-BADÍA, R. (2002). Descripción de las vías pecuarias de la provincia de Toledo. Boletín de la Real Academia de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales de Madrid, 104, 1-10.

MARTÍN, J. (2002). Descripción de las vías pecuarias de la provincia de Toledo. Boletín de la Real Academia de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales de Madrid, 104, 1-10.

PÉREZ-BADÍA, R. (2008). Descripción de las vías pecuarias de la provincia de Toledo. Boletín de la Real Academia de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales de Madrid, 110, 1-10.

Fig. 4. Imágenes de plantas y hongos encontrados en el estudio.

7. El patrimonio histórico-cultural de la Cañada Real Segoviana en la provincia de Toledo como medio de recuperación de la tradición trashumante

Autores:

Jesús Rojo, (1)
Ramón Sánchez-González, (2)
Sergio Martínez Sánchez-Palencia, (3)
Rosa Pérez-Badía, (1)

Institución: (1) Área de Botánica. Instituto de Ciencias Ambientales. Universidad de Castilla La Mancha. (2) Facultad de educación, Universidad de Castilla-La Mancha. (3) Dirección General de Política Forestal. Consejería de Agricultura y Medio Ambiente. Junta de Comunidades de Castilla La Mancha.

La Mesta

El Honrado Concejo de la Mesta- constituyó durante siglos un elemento determinante en la configuración económica de España. Íntimamente asociada a la explotación de la oveja merina y a la trashumancia del ganado, su aparición en Castilla en 1273, cuando Alfonso X le otorga una serie de privilegios, supuso el inicio no sólo de una iniciativa ganadera de gran raigambre en el mundo rural, sino también de una forma de vida que con todo rigor puede denominarse cultura mesteña.

Esta organización surgió como la integración de numerosas asociaciones de pastores con el fin de regular el movimiento de los rebaños ovinos. A lo largo de toda su existencia siempre contó con el apoyo firme y decidido de la Monarquía que veía en la institución ganadera una fuente de recursos económicos muy importante, además de ser un instrumento para homogeneizar el régimen agrario castellano.

Fue paradójicamente a partir de la segunda mitad del Setecientos, coincidiendo con la etapa de mayor contingente ganadero trashumante, cuando se inicia una campaña antimesteña en el contexto del naciente liberalismo económico que culminará en 1836 con la supresión de la Mesta y la decadencia de la actividad trashumante.

En la actualidad, la Mesta, la trashumancia, los caminos cañariegos, en suma la cultura pastoril, se han convertido en objeto de reivindicación, de estudio y de recuperación. Y así, en las últimas décadas se han realizado una serie de estudios novedosos e interesantes sobre la trashumancia, definida con acierto como "una filosofía de vida enraizada en la intrahistoria castellana". Es en esta línea de trabajo en la que se inscribe la aportación que aquí se hace sobre el patrimonio cultural que gravita alrededor del tramo toledano de la Cañada Real Segoviana, con la salvedad de que por la especial relevancia y significado en el campo del arte, se incluyen algunos edificios cuya aparición no presentan necesariamente una vinculación con la Mesta y la cultura pastoril.

Parece oportuno comenzar por los vestigios de la antigüedad que han ido apareciendo en el curso de los años, algunos de los cuales se conservan en museos. Lo más alejado en el tiempo que se conoce son útiles neolíticos de piedra pulimentada así como una antigua explotación de hierro en los Montes de Toledo, donde aparecen muestras de la extracción de este mineral.

Testimonios de la *Hispania* romana es el asentamiento Mante Carpetano Romano o Mantua en el municipio de Valmojado, de donde derivarán lugares como Villamanta, Méntrida, Mantrueque o Somante. En otro yacimiento romano, como es el de Escalonilla se ha encontrado una lápida funeraria del siglo I actualmente depositada en el Museo de Santa Cruz de Toledo.

La joya arquitectónica de la ruta cañariega segoviana es Santa María de Melque, sin duda alguna, una de las obras maestras del arte visigodo español. Se sitúa en el municipio de San Martín de Montalbán y posee un entorno formado por una dehesa en terreno granítico. Los restos más antiguos de esta ermita datan del siglo VII-VIII, época visigoda, pero presenta muestras culturales posteriores, debido a las vicisitudes históricas por las que pasó. Se piensa también que en torno a Melque se asentó un poblado porque se han descubierto muros de piedra de mampostería romana rodeando la zona, además de distintos lugares en forma de terrazas que podían constituir presas para la extracción de agua y habilitación de zonas para el cultivo.

Los estudios realizados, desvelan que la zona de Melque fue un importante núcleo económico en la época romana, y por lo tanto, se tienen evidencias de varias sendas de paso que confluirían allí. De esta forma se encuentran restos de una calzada romana que iría a Toledo y de otras vías tales el carril Manchego, paraje de la Fuente del Caño, Vereda Cabritero o de la Gitana. Inclusive existe la posibilidad de que en el lugar donde se emplazó el santuario existiera un asentamiento romano, como se puede deducir de los restos arqueológicos encontrados y de los diques construidos que recogían el agua para el consumo humano o para el regadío.

La construcción de la iglesia se inicia con un estilo visigodo y se paraliza a consecuencia de la invasión islámica, durante la cual se convierte en una fortificación con orientación militar durante los siglos IX-X. A partir del dominio árabe la construcción contendrá tendencias mozárabes, ya que se finaliza por manos cristianas, pero en un territorio de dominancia musulmana. A partir de la reconquista de la zona por Alfonso VI, se vuelve a realizar el culto y pasa a ser un monasterio llamado Santa María de Valdemelque.

En suma, Santa María de Melque se muestra como el mayor templo visigodo abovedado y mejor conservado de la Península Ibérica, muy interesante por poseer las huellas culturales y artísticas, del paso del tiempo.

Elementos que aparecen con cierta reiteración a lo largo de la Cañada Real Segoviana son tumbas antropomórficas, algunas como las de San Martín de Montalbán, ubicadas dentro de la delimitación de la vía pecuaria. Dos de ellas son muy representativas, pero se cree que existen otras más sepultadas, todavía sin descubrir. Varias de estas necrópolis rupestres se encuentran por toda la comarca. Su datación se ha fijado en el siglo XII durante las repoblaciones que se realizaron en estas zonas.

En Menasalbas se encuentra una necrópolis rupestre situada a un kilómetro de la Cañada en el margen derecho del embalse del Torcón. Se trata de cuarenta tumbas antropomórficas, de diferentes tipos, excavadas en roca granítica y zonas altas, generalmente agrupadas en núcleos, aunque también las hay en parejas o aisladas. Más al sur, en San Pablo de los Montes, se localiza otro conjunto de tumbas de factura similar como la hallada en Las Navillas, así como inscripciones de símbolos religiosos en unos grandes bloques de granito en la subida al puerto del Marchés.

En estado de ruina existe en Caudilla un castillo palaciego, no militar, del último periodo feudal, mediados del siglo XV y de estilo gótico. Su planta fue cuadrada y estaba protegido por un foso. De todo el complejo, se conserva la parte norte por la que se accedía al castillo, con una torre de homenaje circular y un muro donde se sitúa el escudo nobiliario que está formado por una cruz con cinco conchas sobre ondas. La fortaleza sólo se construyó para el uso señorial de don Fernando Díaz de Rivedeneira, Mariscal de Castilla, que fue alcalde mayor de Toledo. Murió en 1474 y fue enterrado en la iglesia de Santa María de los Reyes, junto a su mujer doña Guiomar que falleció en 1465.

Cercana a los restos de este castillo, se encuentra la iglesia de Santa María de los Reyes, cuya cronología data de finales del siglo XV. Esta iglesia poseía una interesante ornamentación sacra de orfebrería y tejidos que se trasladó al templo de Santo Domingo de Silos, en Santo Domingo-Caudilla, cuando se abandonó el templo, provocando el deterioro de toda la construcción.

Sin duda alguna la gran construcción militar de la zona es el castillo de Montalbán, "el más robusto, extenso y fuerte de todos los de la provincia". Probablemente por su misma robustez no consta noticia alguna de que haya sido atacado en una batalla. Este castillo ocupa un espacio de más de 15.000 metros cuadrados bordeado de muralla almenada, con escasas torres cuadrangulares que albergan garitas en algún ángulo. Todo ello en una zona de profundos cortados producidos por el río Torcón a su paso por San Martín de Montalbán. Se encuentra en un estado original sin rehabilitaciones y se considera abandonado desde la época del reinado de Felipe II. A lo largo de la historia, desde su construcción, al castillo se le han dado diversos usos además de fortaleza no siendo ajeno el de prisión, como en el caso del encarcelamiento en Montalbán de don Alfonso Enríquez. Es muy probable, que su construcción tuviese un inicio islámico pudiéndose asentar en primer lugar, un poblado asociado a actividades ganaderas. Después se procedió a la compartimentación de la zona al ser muy extensa y se le dio un uso defensivo. Además, sobre zonas cercanas se han encontrado asentamientos romanos y celtíberos.

Debió erigirse como un enclave defensivo de la margen izquierda del río Tajo, reformado mucho y ampliando más el castillo árabe que allí existía, abandonado probablemente al rendirse Toledo. La mayor parte de la fortificación se construyó hacia el siglo XIII por la orden de los Templarios a quienes

se lo cedió Alfonso VII pocos años después haciendo de él y de sus dehesas inmediatas la más importante encomienda de su orden en Castilla. En 1308 vuelve a la Corona donándola Alfonso XI a Alfonso Fernández Coronel, señor de Aguilar. Enemistado éste con Pedro I, se reforma el edificio y se le añaden nuevas defensas. Ejecutado Fernández Coronel, se cede a la hija ilegítima del rey, Beatriz. Posteriormente recaerá en el estado de Montalbán y en 1430 Juan II lo dona a don Álvaro de Luna, que tras ser ajusticiado pasa a su viuda doña Juana Pimentel. Bajo el reinado de Enrique IV, lo adquirirá su valido Juan Pacheco, y desde él se transmite a sus sucesores, hacia finales del siglo XVI, pertenece a la casa de Uceda. A partir de entonces, el castillo de Montalbán pierde importancia y comienza su inexorable decadencia.

Para finalizar el apartado dedicado al patrimonio arquitectónico conviene mencionar los dos complejos agropecuarios ubicados en sendas de dehesas que forman parte del paisaje por donde transitaban las merinas. Uno de ellos conocido como "Dehesa de Pero Véquez", se construye a finales del siglo XX y se sitúa a menos de 2,5 km de la Cañada Real Segoviana. En esta importante explotación ganadera llegaron a habitar más de doscientas personas, pero hoy día ese número se ha reducido muy considerablemente. Otro complejo agropecuario, "Nohalos", a unos 500 metros de la cañada, en término de Escalonilla, es una casa de labor constituida por un conjunto de viviendas, dependencias agropecuarias y una ermita.

Consecuencia de la distribución viaria y la concentración de rutas en determinados puntos es la presencia de fuentes y de abrevaderos utilizados no sólo para calmar la sed de las ovejas, sino también como descansadero del ganado. La toponimia se convierte en un aliado para ratificar la realidad. Fuensalida debe su nombre a la abundancia de fuentes como es la de la calle del Pilar a tan sólo unos 500 metros de la Cañada Real Segoviana.

Escalonilla cuenta con abundancia de agua utilizada como reservorios en las distintas fuentes que aparecen a lo largo de la vía pecuaria, muchas de ellas dotadas de abrevadero. En La Puebla de Montalbán se localiza otra fuente y otro abrevadero en el cruce de la vía pecuaria con la carretera CM-4000. En este pueblo, al borde del arroyo de las Cuevas existió, además de un lugar para abastecerse de agua, una zona de descansadero.

Menasalbas en pleno recorrido de la Cañada Real, conserva un pozo y un abrevadero contruidos de piedra granítica en la zona del Chaparral, próximo al río Marchés, vestigios de la ganadería tradicional. Ya en San Pablo de los Montes, descubrimos un descansadero en Las Navillas, algún abrevadero y más adelante, en la falda de la sierra, la fuente de La Canaleja donde en la actualidad acuden muchos vecinos a abastecerse de agua para beber y para cocinar.

En relación con el agua y más en concreto con el río Tajo, es obligado destacar al puente que existe en La Puebla de Montalbán. Se trata de uno de los seis puentes reales de Castilla, también llamados contaderos, contruidos en la segunda mitad del Quinientos y reconstruido en el Setecientos. Otro contadero de ganado era el que existía en el Real Puerto de ganado de Valmojado durante el siglo XV, en el cual se pagaban rentas por servicio y montazgo a favor de la corona.

Con ser relevante el patrimonio monumental imbricado en la Cañada Real Segoviana, tal como se acaba de poner de relieve, no hay que desdeñar el patrimonio inmaterial, no tangible, pero no por ello menos atractivo. De sabor popular, en la mayoría de los casos, constituye un reflejo vibrante de la denominada "cultura popular", más en concreto de la cultura pastoril.

Un grupo de ancianos, pastores jubilados, nos ayudan a reconstruir la vida pastoril de hace unas décadas. Dormían fuera del pueblo, en chozos cerca de las zonas de pastos para los ganados, contruidos a base de una estructura de palos rígidos cubiertos con juncos, espadañas y ramas de sauces u otros árboles o arbustos. En ocasiones disponían de chimeneas que expelían el humo de las pequeñas lumbres que encendían para calentarse. Era frecuente dormir sobre una estera con pieles de oveja en camastros que se contruían elevados del suelo con un colchón de juncos y espadañas. También tenían una zona resguardada para los perros que vigilaban la llegada de los lobos. En los chozos pasaban gran parte del tiempo de ocio, por lo que en las fiestas como Nochebuena, dentro de estos habitáculos se cantaban villancicos, canciones, o se contaban leyendas... Uno de los octogenarios recuerda una temible historia de unos pastores que murieron en Fuensalida estando dentro de los chozos, a causa de la caída de un rayo durante una tormenta.

En ocasiones se contruían otros chozos más pequeños sólo para dormir una persona siempre en las zonas más próximas a los pastos, donde cuidaban al ganado. Estos "chocillos" eran móviles y se cambiaban de localización cada cierto tiempo.

En las chozas o "portales" disponían de diferentes utensilios para preparar la comida y para el almacenamiento de alimentos. Así se disponía de cantareras, en muchas ocasiones construidas por ellos mismos o de horteras que eran platos de madera de fresno u olivo que tallaban con un cuchillo.

En algunos lugares y más con ganado ovino no trashumante se establecieron corrales donde se custodiaba al ganado cuando no estaba pastando libre. Solía constar de alguna dependencia cubierta (porche) con el techo de juncos y una mayor extensión sin cubrir que estaba limitada por palos y haces de almendro o cualquier otro tipo de ramaje apilado formando una pared. En invierno se utilizaban los corrales de "bardisco" y en verano las "redes". El bardisco estaba formado por haces de leña con los que se cercaba el corral donde tenían el ganado. Este sistema aportaba un beneficio complementario en cuanto se abonaba el suelo. A este método se le denomina también redeo cambiando el pastor constantemente la majada de lugar para el abono homogéneo del terreno.

La literatura con sus diferentes formas de expresión ha dejado una huella perdurable que se conserva y se transmite la mayoría de las veces por tradición oral. Numerosas eran también, las canciones cantadas en las fiestas que en gran medida se siguen conservando a pesar del retroceso de la importancia del sector agrario en la actividad económica. Otras manifestaciones antropológicas que ayudan a conocer mejor el territorio objeto de estudio tienen que ver con las supersticiones o con los juegos.

A mitad de camino entre la artesanía y el utillaje doméstico, la cultura mesteña ha dejado una extensa huella, cuyos restos, desaparecidos en su mayor parte por el ocaso de la trashumancia, pero que aún perduran entre los escasos pastores existentes, se encuentran en museos etnológicos como el de Menasalbas. Existe un arte pastoril a base de decoraciones realizadas a punta de navaja sobre huesos, madera o astas, raspados de colodras y cuernas; útiles confeccionados con madera y corcho; indumentaria a base de pieles, lana, compuesta de zamarras, zahones, zurrones, morrales, albarcas, piales, mantas, cayados, garrotes, hondas..., pantalones de pana, las delanteras y una chaqueta de cuero; perros mastines para proteger el rebaño de los lobos o careas para evitar que las ovejas se desperdigaran; burros en los que transportaban alimentos, agua y numerosos enseres de uso cotidiano...

Objetos de mayor elaboración realizados por pastores eran cestas, curtido de pieles, trabajos con esparto, verde o seco, machacado o natural con el que confeccionaban esteras, cestas, forros de garrafas, serijos, cinchos para la fabricación de queso...

Llegados a este punto parece oportuno concluir con una consideración final. Es necesario situar la revalorización de la vida rural y el interés por conservar la memoria de prácticas agropecuarias con la creación de museos, la protección de paisajes, la revitalización de vías pecuarias, la relación del hombre con el medio, el aprovechamiento del agua, los recursos colectivos..., es decir, diseñar objetos de investigación que contribuyan a un mejor conocimiento del pasado sin olvidar el presente.

AGRADECIMIENTOS

Este trabajo forma parte de los resultados del Proyecto de Investigación "*Inventario y Valoración del Patrimonio Natural y Cultural de la Cañada Real Segoviana en Toledo: aplicaciones para la gestión de las cañadas como recurso en el Desarrollo Rural*", financiado por la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.



El patrimonio histórico-cultural de la Cañada Real Segoviana en la provincia de Toledo como medio de recuperación de la tradición trashumante

Jesús Rojo¹, Ramón Sánchez-González², Sergio Martínez Sánchez-Palencia³ & Roca Pérez Badía⁴

¹ Área de Botánica, Instituto de Ciencias Ambientales, Universidad de Castilla-La Mancha, Avda. Carlos III s/n, 45071, Toledo.

² Facultad de Educación, Universidad de Castilla-La Mancha, Avda. Carlos III s/n, 45071, Toledo.

³ Dirección General de Política Forestal, Consejería de Agricultura y Medio Ambiente, Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, C/Quintanar de la Orden s/n, 45071, Toledo.

Contacto: Telf.: 925 28 57 54; mail:

Introducción

Aún cuando no pueden asociarse a la vida pastoril como tal, a lo largo del recorrido de la Cañada Real se han encontrado elementos histórico-culturales de gran variedad de épocas. El elemento más antiguo que constituye el yacimiento hallado en el municipio de San Martín de Montalbán. De la época romana nos encontramos varios yacimientos como es el de Escalónilla en el páramo de "El Guano" en el cual se han excavado varios restos romanos y de otras épocas, como es una lápida funeraria romana del siglo I que actualmente se encuentra en el museo de Santa Cruz de Toledo (López Muñoz, 2005). Otro yacimiento romano lo encontramos en el municipio de Valdeiglesia, llamado "Marta" pudo constituir un centro importante de varias vías romanas, de las cuales, una de ellas es la actual Cañada Real Segoviana (Sánchez Aguiló, 2007). En las Montañas de Toledo también aparece una mina romana de esta época (Fig. 2).

A lo largo de la historia se ha proporcionado una gran protección a los ganaderos trashumantes mediante un marco legal que apoyase sus derechos y privilegios. Su mayor desarrollo se produce durante los siglos XV-XVI, y en el siglo XIX se produce la decadencia de la trashumancia, con la consiguiente abolición de privilegios a las asociaciones trashumantes como la Mesa.

La ganadería tradicional está asociada a un importante patrimonio cultural que amenaza con perderse inmediatamente como fruto del abandono de las vías pecuarias. En este sentido, este trabajo se elabora con el objetivo de recopilar este recurso en el tomo toledano de la Cañada Real Segoviana, para proporcionar a los gestores orientaciones en la elaboración de planes de desarrollo y gestión sostenible del entorno de las vías pecuarias.



Fig. 1 Mapa de municipios que atraviesa la Cañada Real Segoviana a su paso por la provincia de Toledo. Fuente: elaboración propia.

Material y Métodos

El itinerario peninsular de la Cañada Real Segoviana atraviesa las provincias de Burgos, Segovia, Madrid, Toledo, Ciudad Real y Badajoz, desde las sierras de Carmona Demanda y Hella del Sistema Ibérico hasta la cornisa de La Sierra de Guadarrama, a lo largo de unos 525 km. En la provincia de Toledo, esta vía pecuaria recorre unos 150 km de Norte a Sur.

El trabajo consta de un inventario cultural e histórico elaborado en los 15 municipios toledanos atravesados por la Cañada Real Segoviana (Fig. 1) a partir de la identificación de los elementos culturales a lo largo de la vía pecuaria, revisión bibliográfica de distintas fuentes históricas y etnológicas a diferentes períodos relacionados con el uso tradicional asociado a la cultura trashumante.



Fig. 2 Fuente "El Bar" del municipio de Fuencaliente.



Fig. 3 Fuente y pozos en el campo del campo de Montalbán.



Fig. 4 Trabajo artesanal: molinos en campo, propiedad de un castor de San Martín de Montalbán.



Fig. 5 Fuente romana en la zona sur de la provincia de Toledo (San Pablo de los Montes).



Fig. 6 Fuentes artesanales: arena en el campo del campo de San Martín de Montalbán.



Fig. 7 Ermita de Santa María de Méjuga en el municipio de San Martín de Montalbán.



Fig. 8 Localización geográfica de los elementos relacionados con la ganadería trashumante en el tomo toledano de la Cañada Real Segoviana. Fuente: elaboración propia.

Resultados y Conclusiones

Destaca la ermita de Santa María de Méjuga (Fig. 3), a tan solo un kilómetro de la Cañada Real Segoviana, muy singular por constituirse en una época de transición entre la época visigoda y la árabe, de las cuales obtuvo influencias arquitectónicas (Espínosa Cilla, 2003). Han quedado también numerosos vestigios de la época posterior a la reconquista cristiana, que en este territorio se realizó durante el siglo XII, de esta forma encontramos numerosas torres antropomórficas (Fig. 4) talladas en granito, localizadas en los municipios de Menasalbas (Ruiz Morcán, 2005) y San Martín de Montalbán. Han sido descubiertos también otros símbolos religiosos como las inscripciones cristianas en la salida al puerto del Machón de la sierra de San Pablo de los Montes.

Importante centro de poder de la orden de los Templarios, lo constituye el Castillo de Montalbán (Fig. 5) en San Martín de Montalbán durante el siglo XII (Dorado Martín, 1986). Poco conservado se encuentra el Castillo del antiguo municipio de Ciudadela construido en el siglo XV.

Directamente relacionado con la trashumancia estuvo el Real Puerto de ganado de Valdeiglesia durante el siglo XV, en el cual se pagaban rentas por servicio y montaje a favor de la corona. Destacan también los descensos asociados a las vías pecuarias en la Puebla de Montalbán y Menasalbas (Fig. 6). El trazado de la Cañada Real Segoviana en muchas zonas sigue paralelo a cursos de agua aprovechados para el abovedado del ganado. En otras zonas se construyeron pozos y abovedados para surtir de agua a los rebaños. Encontramos fuentes y abovedados en los municipios de Valdeiglesia, Fuencaliente (Fig. 7), Novés, Escalónilla, San Martín de Montalbán, Menasalbas (Fig. 8) y San Pablo de los Montes.

Para la conservación de los recursos culturales e etnográficos relacionados con las vías pecuarias, es imprescindible además, conocer y reconstruir la vida rural tradicional y para ello se han recopilado trabajos etnográficos, objetos relacionados con la ganadería que se utilizaban en la vida cotidiana (Fig. 9 y 10) y la cultura popular asociada a la trashumancia (fiestas, juegos, etc.).

En resumen, en este trabajo se presenta una muestra de la riqueza cultural asociada a las vías pecuarias. Toda esta información, junto con la de los recursos naturales del territorio, deberá ser tenida en cuenta para la elaboración de planes de gestión que prioricen la conservación de estos sistemas agropecuarios y los valores culturales que llevan asociados. La correcta gestión de estos recursos puede constituir un potencial para el desarrollo más sostenible de la zona, que puede estar basado, entre otros, en actividades de turismo rural y de educación ambiental.

Referencias

Dirección Provincial de Toledo. 2003. Inventario de recursos de la zona de los Montes de Toledo (Toledo). Dirección Provincial de Toledo, Unidad de Recursos Naturales y Caza de Océano.

Dorado Martín, F. 1986. Fortales de Montalbán: cronología y desarrollo en torno a Santa María de Méjuga. Instituto Provincial de Investigaciones y Estudios Toledanos Océano.

Espínosa Cilla, A. 2003. Santa María de Méjuga. Dirección de Toledo.

García Martín, S. et al. 1986. Contribución a la historia de la trashumancia en España. Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

Sánchez Aguiló, D. 2007. Itinerario en la montaña Ibérica: historia de un paisaje. Dirección Provincial de Toledo.

López Muñoz, J. 2005. Fines del Imperio del Occidente del Imperio Romano (siglos I-IV). Gredos Toros.

Ruiz Morcán, L. M. 2005. Castros de Menasalbas (1981-1976). Dirección de Toledo y Ayuntamiento de Menasalbas, Toledo.

8. Evolución de los trabajos de deslinde y amojonamiento efectuados en la Comunidad autónoma de Castilla-La Mancha

Autores:

Emilio José Braojos Quintana, (1)

Pilar M^a Galán Santiago, (2)

Institución: (1) Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha. (2) GEACAM, S.A.

En el ámbito territorial de la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha existe una red de Vías Pecuarias con una longitud y superficie clasificada superior a 14.000 km y 56.000 ha lo que supone el 0,6 % de la superficie regional. Aproximadamente el 50 % de este conjunto lo constituyen las Cañadas Reales que atravesando la Región unen los pastizales de norte y sur tanto de esta Región como de otras colindantes. En la tabla siguiente se describen las principales magnitudes por provincia:

Provincia	Longitud (km)	Porcentaje (%)	Superficie (ha)	Porcentaje (%)
Albacete	1.820	12,7	7.840	14,0
Ciudad Real	3.698	25,8	16.074	28,6
Cuenca	2.508	17,5	9.452	16,8
Guadalajara	2.757	19,1%	10.827	19,3
Toledo	3.578	24,9	12.022	21,3
TOTAL	14.361		56.215	

Los deslindes y amojonamientos son una de las principales actuaciones incluidas en el Plan de Conservación del Medio Natural, concretamente en su línea de actuación denominada Gestión y Administración de Vías Pecuarias.

Los procedimientos de deslinde y amojonamiento y son tareas esenciales para la conservación de estos bienes, ya que se constituyen como un medio de defensa jurídica cuando sea cuestionada su posesión y titularidad.

Entre las principales actuaciones efectuadas desde la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha (ya sea con fondos propios o mediante Convenios con el Ministerio), y con el apoyo de TRAGSATEC, figuran la ejecución de estos trabajos en las Cañadas Reales Soriana Oriental, Segoviana, Leonesa Oriental y Leonesa Occidental; y la planificación e inicio de los deslindes y amojonamientos en otras como la Galiana, del Reino, de Cuenca a Cartagena y en las Cañadas Reales transversales de Molina de Aragón, de Beteta, de Andalucía, así como en los enlaces entre las Cañadas Reales de la Red Nacional. Igualmente se efectúan deslindes y amojonamientos en los principales términos municipales de la Región.

La comunicación gráfica a elaborar pretende mostrar la evolución de estos trabajos a través de una representación cartográfica de la Red Regional de Vías Pecuarias de Castilla-La Mancha, diferenciando:

- Tramos de vía pecuaria que están deslindados y/o amojonados antes de la transferencia de competencias a las Comunidades Autónomas.
- Tramos de vía pecuaria que están deslindados y/o amojonados después de la transferencia de competencias a las Comunidades Autónomas.
- Tramos que están previstos deslindar y amojonar en el horizonte 2010-2013.

Además del correspondiente mapa general, se completará el póster con las correspondientes leyendas, explicaciones y tablas con datos y cifras resultantes.

9. La calidad visual del paisaje vinculado a la Cañada Real Conquense (CRC). Un estudio de valoración social.

Autores:

Esther González-Martín,
César A. López Santiago,

Institución: Departamento Interuniversitario de Ecología, Facultad de Ciencias, Universidad Autónoma de Madrid.

RESUMEN

La **Cañada Real Conquense** (CRC) constituye un caso excepcional porque en ella aún persiste una de las últimas actividades ganaderas trashumantes a pie de España, que hacen uso y a su vez mantienen este importante legado paisajístico, claramente amenazado. Urge investigar sobre este patrimonio paisajístico y cuál es su importancia en el imaginario cultural de los actores sociales que lo vivencian y otras poblaciones que viven cerca, lo visitan o incluso no tienen una relación directa con él. En el presente trabajo se realiza una experiencia de evaluación de la calidad visual del paisaje de la CRC, por parte de estas poblaciones, utilizando un test de pares en los que se plantea la disyuntiva entre el paisaje de las áreas por las que discurre esta cañada con o sin su presencia y la del ganado trashumante y los pastores. Los resultados muestran que la percepción de los ganaderos es claramente distinta de la del resto del público, diferenciándose de forma significativa de los habitantes de grandes ciudades y de aquellos que tienen estudios de medio ambiente.

Palabras clave

Vías pecuarias, percepción del paisaje, calidad visual

LA CAÑADA REAL CONQUENSE, PAISAJE DE TRASHUMANCIA

La presencia de las Vías Pecuarias aporta al territorio una riqueza y heterogeneidad paisajísticas que le dotan de cualidades de incuestionable valor escénico. Tanto su estructura de red de corredores que conectan el medio rural hispano, como el conjunto de elementos acompañantes intrínsecos de la actividad ganadera que les dio sentido -setos, bosquetes, abrevaderos, apriscos o la propia presencia del ganado moviéndose por ellas-, dejan en nuestros campos un perceptible sello estético. La red de cañadas, veredas y resto de vías pecuarias son a la vez el sello de identidad más genuino de una actividad que ha dado estructura y diversidad al paisaje cultural mediterráneo durante siglos (Ruiz *et al.*, 1990): la trashumancia. La tendencia regresiva de esta actividad, de demostrada sostenibilidad a largo plazo, viene de la mano de los cambios extremos que está sufriendo el mundo rural en el último siglo (Gómez Ibáñez, 1977). peligra tanto su valor económico como el ecológico y cultural asociados, poniendo en entredicho la conservación y uso de las Vías Pecuarias y esto está dejando una huella en el paisaje hispano muy notoria en términos de pérdida de patrimonio paisajístico.

La **Cañada Real Conquense** (CRC) es un caso excepcional porque en ella aún persiste una de las últimas actividades ganaderas trashumantes a pie de España, incluyendo ganado vacuno de carne, de lidia y oveja merina. El uso que hacen de ella mantiene vivo este importante legado paisajístico, claramente amenazado. Las cañadas, junto con toda la cabaña ganadera, la población humana que las gestiona y la biodiversidad que albergan, forman parte de un socioecosistema (SE) funcional, sostenible y resiliente durante siglos, que constituye un patrimonio natural y cultural digno de conservación (Gómez Sal & Lorente, 2004). La incertidumbre que plantean los cambios ambientales globales para la pervivencia de las poblaciones ganaderas es también muy grande y la funcionalidad de las propias Vías Pecuarias se encuentra en entredicho. Su pérdida definitiva o su rescate, tanto para los usos tradicionales como para otros nuevos que sean compatibles con los anteriores, está en manos de esta generación y las sucesoras inmediatas.

LA CALIDAD DEL PAISAJE: UNA PERCEPCIÓN SOCIAL

La sobrevaloración de aspectos economicistas de corto plazo, característica de nuestra civilización y época, ha provocado que los valores estéticos, sentimentales, visuales,... de un determinado paisaje hayan perdido importancia a la hora de justificar su preservación. El permanente olvido e infravaloración del patrimonio natural y cultural que albergan los paisajes culturales, ha dado lugar

a una rápida degradación de la calidad de vida que proporcionan. Sin embargo, detrás de la configuración biofísica de un territorio, se esconden multitud de estructuras y procesos ecológicos fundamentales para nuestro bienestar (Bernáldez, 1985). La manera en que los humanos captamos, interpretamos y vivimos los ecosistemas, es esencial para nuestra supervivencia como individuos y como especie, razón por la que esta experiencia es esencial para nuestro funcionamiento psicológico. La permanente interacción entre sociedad humana y el ecosistema que la sustenta, se produce en esa interfase entre territorio e individuo, que implica la experiencia paisajística (Bernáldez, 1981; Gobster *et al.*, 2007). Partiendo de unos mecanismos innatos de percepción y manejo de la información ambiental, los humanos construimos patrones estéticos modulados por la experiencia personal y el contexto sociocultural (Appleton, 1975; Bell, 1999). Como mejor se expresa esta vivencia es en forma de preferencias escénicas, que no dejan de ser un reflejo de nuestros valores éticos y actitudes ambientales profundas (Benayas y López, 2010). Estudiar este fenómeno es imprescindible para identificar y definir los valores estéticos que acompañan el proceso de cambio y deterioro de nuestros paisajes, proporcionando argumentos para proteger, ordenar y gestionarlos (Mata y Sanz, 2003).

Tras el esfuerzo de consenso multinacional que supone el Convenio Europeo del Paisaje, se plantea, al menos intencionalmente pues de momento no se ha articulado en normativas específicas, un conjunto de objetivos de defensa del patrimonio paisajístico, por ser *"elemento esencial del bienestar individual y social (tanto físico como psíquico), escenario de experiencias recreativas, conserva la identidad propia del lugar y contribuye a la identidad europea. Participa de forma importante en el interés general, sobre una base cultural, ecológica, ambiental y social y constituye un recurso favorable en la actividad económica..."* (Convenio Europeo del Paisaje, 2000).

Es a la escala de paisaje donde mejor se constatan los efectos de las distintas actividades y usos humanos, prestándose de forma excepcional para determinar cuál es la relevancia percibida por los actores sociales protagonistas del uso y manejo del territorio. El propio Convenio define *"paisaje"* como: *"cualquier parte del territorio tal como la percibe la población, cuyo carácter sea el resultado de la acción de factores naturales y/o humanos"* e invita a *"tomar en consideración los valores particulares asignados a los paisajes por las partes interesadas y la población implicada"*. Según este acuerdo, *"es la hora de las técnicas participativas que revelen las percepciones y preferencias del público"*.

METODOLOGÍA

Objetivos e hipótesis de partida

El presente trabajo se plantea contribuir a la valorización de los paisajes rurales españoles, tal y como pretende el Convenio Europeo del Paisaje, en lo que se refiere a la presencia de Vías Pecuarias y actividades ganaderas asociadas a los "Paisajes de la Trashumancia". Este término fue acuñado para referirse a aquellos paisajes culturales conformados durante muchos siglos por la actividad pastoril, a través de las prácticas de manejo que los pastores desarrollaron para adaptarse y perdurar en un ambiente duro y muy fluctuante (Herzog *et al.*, 2005; Oteros-Rozas *et al.*, 2010). Nuestra intención es la de sustentar con métodos participativos, la definición de objetivos de paisaje (CEP, 2000) en los territorios asociados a las Cañada Real Conquense mediante procesos de consulta a los actores y ciudadanos implicados.

El objetivo principal es el de evaluar las preferencias escénicas de los actores sociales en relación a los paisajes asociados a la trashumancia en la CRC. Para ello, se han establecido unos objetivos específicos:

- Analizar el efecto paisajístico percibido por la presencia y ausencia de la CRC en los paisajes que atraviesa y por la presencia o ausencia de ganado en ella.
- Estudiar las preferencias escénicas del público y actores sociales vinculados e implicados en el uso y manejo de la CRC y sus paisajes asociados, vinculándolas a sus características socioculturales de referencia.

Como hipótesis de partida, planteamos que la presencia de la CRC en el paisaje, es preferida visualmente frente a escenas similares donde la misma no está presente. En este sentido, y a la luz de experiencias previas, se espera que las diferentes actitudes y valores ambientales de los distintos actores sociales encuestados, se reflejen en las percepciones y grados de preferencia de cada uno de ellos.

El área de estudio

El área de estudio que abarca este trabajo es la propia de la Cañada Real Conquense (Fig. 1) que, con sus más de 400 Km., atraviesa tres comunidades autónomas (Aragón, Castilla-La Mancha y Andalucía). La Cañada Real Conquense, comienza por el norte en los pastos de montaña de la Sierra de Albarracín y Montes Universales, para bajar cruzando la Serranía de Cuenca hasta la gran planicie manchega. El mar de cultivos de secano, vid y olivo que atraviesa a continuación, se extiende por las provincias de Cuenca hasta Ciudad Real, para acabar bajando el gran escalón de la Sierra Morena en dirección a su vertiente meridional en Jaén, en busca de las dehesas de encinas que conforman su paisaje. Se han utilizado las unidades de paisaje definidas en el Atlas de los Paisajes de España (Mata y Sanz, 2003), como referencia para la elaboración de las encuestas visuales (véase más abajo).

Descripción de la muestra

Por la amplitud del área estudiada, se decidió repartir el esfuerzo de muestreo en la zona de invernada (Jaén), la de agostada (Teruel), el propio recorrido de la vereda (Ciudad Real y Cuenca), englobando en este grupo municipios colindantes o no con la CRC y, por último, un grupo de encuestas realizadas en la Comunidad de Madrid (ver tabla 1). Se realizaron 300 encuestas y tras descartar los datos perdidos, contamos con una muestra total de 286.

Se aplicó un diseño de muestreo estratificado por cuotas, en función de diez categorías recogidas en la tabla 2. La selección de los entrevistados fue aleatoria en función de la disponibilidad de individuos que se ajustaran a alguna de las categorías de actores sociales que se pretendía incluir, a conveniencia en cada localidad visitada. Las encuestas han sido realizadas tanto en espacios públicos (Ayuntamientos, plaza, piscinas, bares,...) como privados (viviendas).

El método de encuesta visual de foto-pares

La herramienta fundamental de trabajo fue una colección de 30 pares de imágenes, que permiten analizar las preferencias paisajísticas de una muestra de individuos, forzándoles a realizar una elección preferente entre dos imágenes de acuerdo a una cuestión. En este caso, el enunciado planteado ante cada par de imágenes fue siempre el mismo: "*Seleccione la imagen que más le agrade de las dos que se le presentan*". Este método se sustenta en planteamientos de tipo ecoetológicos (Daniel, 1990; Ornstein & Carstensen, 1991) y existe una dilatada experiencia previa del equipo investigador (Ruiz, 1989; López, 1994). Según dichos estudios previos, este método posee múltiples ventajas: permite la jerarquización de preferencias escénicas, posibilita la fácil comparación de diferentes colectivos (mediante representación gráfica de las medias ponderadas de las elecciones) y, al permitir el uso de pruebas estadísticas inferenciales de uso común, es útil para la toma de decisiones en intervenciones paisajísticas y/o planificaciones territoriales.

Se realizó un reportaje fotográfico a lo largo del recorrido de la CRC en Jaén, Castilla-La Mancha y Teruel. Se han obtenido imágenes representativas del paisaje de las unidades de paisaje definidas en el Atlas de los Paisajes de España (Mata y Sanz, 2003), con presencia o no de la Cañada Real. El test se ha conformado por 60 fotografías agrupadas en 30 pares, construidas en función de la similitud de ambas imágenes del par. Se enfrentan imágenes con presencia de la CRC *versus* paisajes sin ella y paisajes con ganado *versus* sin ganado (tanto ovino como bovino).

En la confección gráfica de las colecciones se han utilizado fotografías digitales a color, con formato horizontal de 10x15 cm, en las que aparecen distintos paisajes rurales de la zona de estudio atravesada por la CRC. Dichas fotografías, tomadas durante julio y agosto de 2009 y julio de 2010, han sido editadas mediante un programa informático para homogeneizarlas respecto a sus características visuales: encuadre, proporción de cielo, color, nitidez, apertura plano, profundidad de campo...

Acompañando al test de pares de imágenes, se realizan un conjunto de preguntas a los encuestados sobre su perfil personal y socioeconómico con el objetivo de realizar una clasificación de actores sociales. El objeto es comprobar la existencia de relaciones entre dichas características socioeconómicas y sus preferencias (Barrios *et al.*, 1992). Una vez en la zona de estudio, tanto el test de fotos como el cuestionario, se realizaron a través de encuestas presenciales y de forma independiente en cada individuo para evitar interferencias que sesgasen los resultados. El tiempo

de visualización de cada par se estableció en 15 segundos aproximados, tras diversas pruebas de validación.

Tras la realización del muestreo, las fotografías fueron codificadas en función de la elección realizada, 1 si se elegía la imagen de cañada y 0 si no fue así. Esto permitió análisis descriptivos de las medias de elección de cada par, detectando de forma global y por submuestras, cuáles eran los pares con mayor asimetría. Esto presenta los pares donde mayoritariamente los encuestados se decantan por la imagen con cañada (cercanos a 1) o sin cañada (cercanos a 0).

Con el objeto de realizar un sencillo análisis de contenido de las preferencias de la muestra y una comparación de los grupos de actores entrevistados, se agruparon los pares en cuatro Unidades Paisajísticas de V.P.: por un lado dos grandes categorías visuales para agrupar los pares con presencia/ausencia de CRC: *Cañada zona La Mancha*, *Cañada zona Serranía*; por otro lado los pares con presencias de ganado se agruparon en las unidades de *Cañada con ovino* y *Cañada con bovino*,

Un *Análisis de Correspondencias Múltiples (ACM)* fue aplicado a la matriz de elecciones de cada individuo en cada par y esto, permitió simplificar la información, generando ejes de máxima variabilidad y visualizarlo en una ordenación espacial en dos dimensiones. De esta forma, fue posible ubicar en el mencionado gráfico bidimensional los pares determinantes de la polaridad de dichos ejes e interpretarlos, así como ubicar en los ejes de coordenadas, cada una de las submuestras analizadas (figura 3).

Se realizaron el test de significación de Kruskal-wallis para contrastar la igualdad de las distintas submuestras en las Unidades Paisajísticas de V.P., así como un ANOVA para contrastar la similitud de las submuestras en los ejes del ACM.

RESULTADOS

Los promedios de elección observados en las Unidades Paisajísticas de V.P. (valor medio de las elecciones de un conjunto de encuestados en todos los pares incluidos en cada Unidad Paisajística de V.P.), tanto para la muestra total como para cada submuestra, se recogen en la tabla 3. Los promedios de elección de la muestra general para las unidades de *Cañada en La Mancha* y *Cañada en Serranía*, se encuentran en torno al 0,5, lo que nos indica que no hay una preferencia generalizada clara por las dos opciones de elección: con o sin cañada. El gráfico de cajas (figura 2) muestra una comparación de las distintas submuestras en las unidades paisajísticas de *Cañada en La Mancha* y *Cañada en Serranía*. El análisis de Kruskal-wallis arroja diferencias significativas al 95% entre las preferencias de **trashumantes** y **urbanos no visitantes** en la primera unidad y entre los primeros y **urbanos no visitantes, habitantes CRC** y **estudios de medio ambiente** en la segunda (véase tabla 2 para la definición de estas categorías de actores). En ambos casos, los ganaderos trashumantes muestran una preferencia muy alta por las imágenes con cañada (similares a las de los ganaderos no trashumantes y neo rurales cuando se toma una significación al 10%). Urbanos no visitantes, encuestados con estudios de medio ambiente y habitantes de municipios con cañada, muestran preferencia por las imágenes sin cañada. En las Unidades Paisajísticas de V.P. de *Cañada con ovino* y *Cañada con bovino* se aprecia un consenso general en elegir las imágenes con ganado. Los ganaderos, tanto trashumantes como no trashumantes junto con los neo rurales, muestran una mayor preferencia por las imágenes con ganado en ambas unidades, comparadas con el resto de las submuestras.

El análisis de ACM genera tres ejes importantes, seleccionados por una inercia acumulada de 80,26%. Estos ejes representan una polaridad manifiesta entre grupos de encuestados que eligen de manera opuesta en un conjunto de pares. Los pares determinantes en los dos primeros factores se reflejan en la tabla 4 y se representan alineados en dos columnas para facilitar la interpretación. Los pares de fotos determinantes en el factor 1 para diferenciar las preferencias de los ganaderos y neo rurales de las preferencias del resto de grupos encuestados son el 23 y el 25 de ganado en La Mancha en los que muestran su mayor preferencia (aunque estos pares presentan alto grado de preferencia para el global), y el 18 y 20 donde muestran su mayor preferencia por imágenes de cañada en la Serranía de Cuenca, en esta última la preferencia de muestra total es por la imagen sin cañada. En el factor 2 son la 25 y la 8 las que más importancia tienen en esta polaridad que separa a la muestra de urbanos en el polo negativo (rechazan las imágenes ganado y cañada en La Mancha) frente al grupo de ganaderos y de estudiantes de medio ambiente.

Al comprobar cómo se ubican en los dos primeros ejes los encuestados clasificados por grupos de submuestras, se observa que **ganaderos no trashumantes y trashumantes** se agrupan en el polo positivo del factor 1 (la de los que eligen la cañada y la presencia de ganado mayoritariamente), que se diferencia significativamente ($F=9,14$, $p<0,0001$) frente al resto, excepto de los **neo rurales**, que tampoco se diferencian de los demás y se sitúan entre medias. En lo referente a la segunda polaridad (factor 2 del ACM), el enfrentamiento se produce de nuevo entre el mini grupo de **ganaderos no trashumantes, trashumantes y neo rurales**, frente al grupo de encuestados de carácter **urbano no visitante**, (en el ANOVA, $F=1,91$, $p<0,05$). El resto no es significativo, aunque los **habitantes CRC y agricultores** se acercan bastante. En la figura 3 muestra la distribución espacial de las submuestras de actores en los dos factores considerados en la interpretación.

CONCLUSIONES Y DISCUSIÓN

Tras el análisis de los resultados expuestos, se constata que la presencia de la cañada en el paisaje no es un elemento universalmente apreciado por los ciudadanos, sino que genera grupos diferenciados de actores sociales con estilos de preferencias distintos. En el caso de la presencia de ganado en la cañada es aceptada por todos los actores consultados, aunque con un grado de interés muy diferente, vinculado a la propia identidad ganadera o no, y a su vinculación con el medio rural y los paisajes de la Cañada Real Conquense, directa o no.

Tanto los ganaderos trashumantes, como los ganaderos no trashumantes, manifiestan una clara preferencia por las imágenes con cañada y por aquellas que contienen ganado, tanto bovino como ovino. Estos resultados son lógicos puesto que están seleccionando imágenes que contienen aquellos elementos indispensables para desempeñar su profesión y que son el marco paisajístico de su forma de vida. Demuestran un alto grado de coherencia entre sus preferencias escénicas y su actividad profesional, que en este caso tiene un alto grado de tradición familiar y vocación personal (Oteros-Rozas *et al.*, 2010). Este grupo, incluso los más jóvenes, se comporta como expertos directa y profundamente relacionados con su paisaje y cuya lenta marcha por la VP durante las épocas de trashumancia le permite un conocimiento meticuloso del mismo.

Por el contrario, aquellos que tienen estudios de medio ambiente, difieren de manera drástica con los ganaderos, al rechazar en los pares forestales, la presencia de la cañada y conceder menos valor a las imágenes que contienen ganado. Esto puede estar revelando un estilo de preferencia por parte de este grupo de encuestados, en busca de un tipo de paisaje idealmente virgen, asimilable a parques naturales por encima de cualquier actividad de aprovechamiento humano, incluida la ganadera, que en muchos casos puede ser la responsable de la existencia de paisajes preferidos por ellos mismos.

Por otra parte, los valores estéticos del público, especialmente el urbano, incluso el más afín y "amante" de la naturaleza, se trivializan ante la experiencia cotidiana de ambientes donde el paisaje es considerado falto de valores estéticos, perdiendo la capacidad de apreciar la presencia de la cañada en el paisaje como algo "preferible". Es muy posible que su lejanía del medio natural y rural genere en ellos expectativas de búsqueda de paisajes pintorescos, que les lleven a priorizar imágenes más silvestres o forestales, eludiendo la presencia de la cañada, probablemente interpretada como una estructura antrópica más (ven el camino pero no perciben la VP).

La pregunta que nos planteamos es: ¿será posible volver a informar y educar al público sobre la importancia social y ambiental de las VP y sus usos tradicionales? ¿podría ser la vivencia directa del paisaje de la trashumancia (vía turismo rural o de naturaleza) una vía para ello?

Agradecimientos

Esta investigación ha sido financiada por el Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, con cargo al proyecto # 079/RN08/02.1 "Valoración económica de la biodiversidad y los servicios de los ecosistemas ligados a la trashumancia en la Cañada Real Conquense: implicaciones para la gestión de los agroecosistemas mediterráneos en el contexto del cambio global".

TABLAS Y FIGURAS

Tabla 1. Distribución de las encuestas realizadas por áreas geográficas y por municipios.

Localización	N	%	Municipios
Municipios área agostada	56	19,58	Guadalaviar, Orihuela del Tremedal, Tragacete, Tramacastilla
Municipios área CRC	177	61,89	Altarejos, Belmonte, Belmontejo, Cuenca, El Provencio, La Hinojosa, Las Mesas, Las Pedroñeras, San Lorenzo de la Parrilla, Olivares del Júcar, Ruidera, Socuéllamos, Tomelloso, Villamayor de Santiago, Villarejo-Periesteban y Villares del Saz
Municipios área invernada	24	8,39	Andújar, La Carolina, Vilches
Madrid	29	10,14	Madrid y Villalba
TOTAL	286	100	

Tabla 2. Tipología y caracterización de las personas encuestadas

Submuestras	N	%	Descripción
Agricultor no CRC	33	11,54	Agricultor que realiza su actividad en un municipio que no es atravesado por la CRC
Agricultor CRC	31	10,84	Agricultor que realiza su actividad en un municipio por el que atraviesa la CRC
Estudios medio ambiente	28	9,79	Persona que tiene algún tipo de formación universitaria, FP,... relacionada con el medio ambiente
Ganadero no trashumante	22	7,69	Ganadero que no realiza la trashumancia actualmente pese a poder haberla realizado en algún momento de su vida
Habitante CRC	34	11,89	Habitante de un municipio que se engloba en la comarca de la vereda y no es agricultor ni ganadero
Habitante no CRC	21	7,34	Habitante de un municipio que no se engloba en la comarca de la vereda y no es agricultor ni ganadero
Neo rural	11	3,85	Habitante de zona rural que vivió anteriormente en zona urbana
Ganadero trashumante	34	11,89	Ganadero que realiza la trashumancia
Urbano no visitante	34	11,89	Habitante de la Comunidad Autónoma de Madrid
Turista	38	13,29	Visitante encuestado en municipios con vereda
Total	286	100,00	

Tabla 3. Puntuaciones observadas para las Unidades Paisajísticas de V.P.

MUESTRA/UNIDADES PAISAJE V.P.	CAÑADA MANCHA	CAÑADA SERRANÍA	OVINO EN CAÑADA	BOVINO EN CAÑADA
Agricultor no CRC	0,43	0,49	0,72	0,76
Agricultor CRC	0,45	0,45	0,74	0,77
Estudios medio ambiente	0,41	0,42	0,62	0,67
Ganadero no trashumante	0,63	0,70	0,82	0,85
Habitante CRC	0,38	0,43	0,71	0,70
Habitante no CRC	0,40	0,58	0,65	0,48
Neo rural	0,59	0,56	0,73	0,88
Ganadero trashumante	0,66	0,75	0,81	0,90
Urbano no visitante	0,32	0,44	0,63	0,71
Turista	0,43	0,44	0,73	0,69
TOTAL	0,46	0,52	0,71	0,74

- Alta preferencia de las submuestras por la cañada o por ganado (ovino o bovino) en la cañada.
- Preferencia media por la cañada o por el ganado (ovino o bovino) en la cañada
- Rechazo ligero hacia la cañada y ganado en la cañada
- Fuerte rechazo hacia la cañada

Tabla 4. Pares de fotos con mayor asimetría en la elección entre diferentes submuestras

Nº de par	Porcentaje de elección	Unidades paisaje V.P.		
P23	72,03	Ovino en cañada		
P25	80,07	Bovino en cañada		
P18	64,34	Cañada en serranía		
P20	32,87	Cañada en serranía		
P8	30,08	Cañada en La Mancha		

Figura 1. Trayectoria de la Cañada Real Conquense sobre el mapa de paisajes. Elaboración propia a partir de Mata y Sanz, 2003.

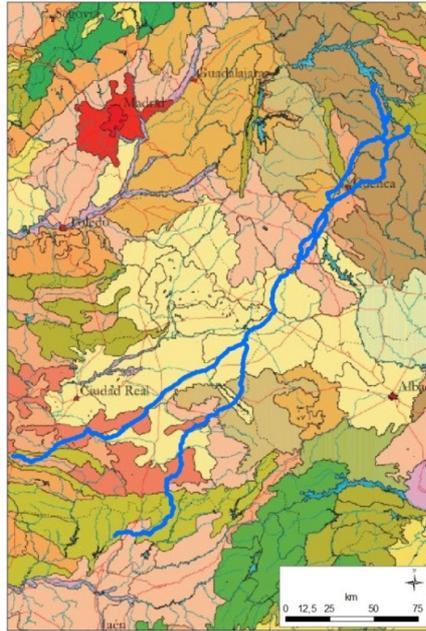
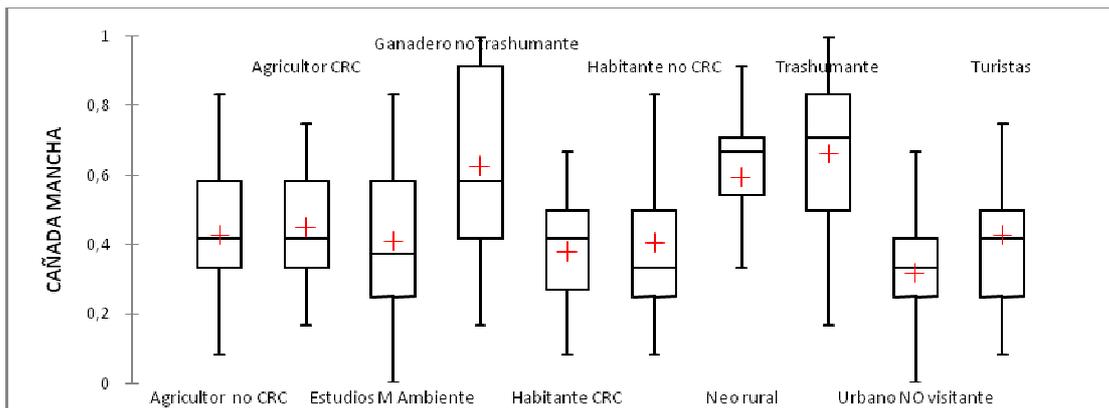


Figura 2. Comparación de las distintas submuestras en las unidades paisajísticas de Cañada en La Mancha (arriba) y (abajo) Cañada en Serranía.



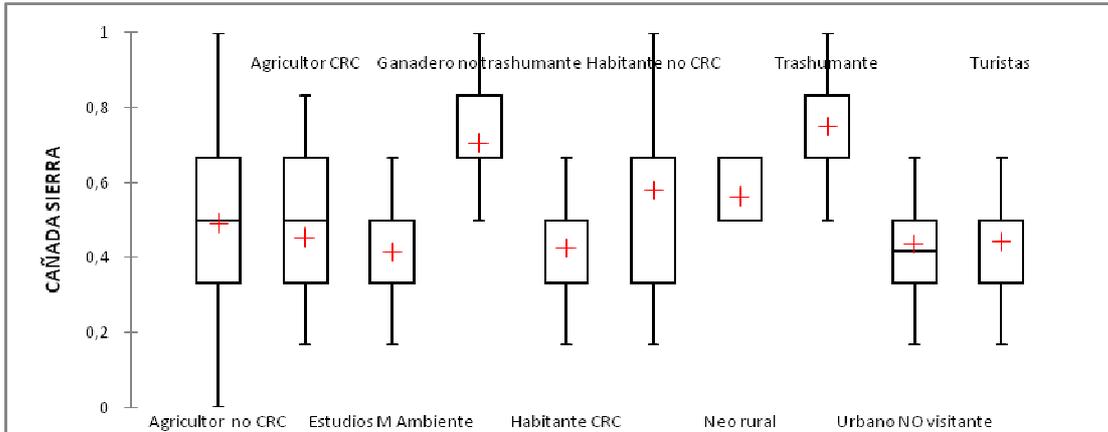
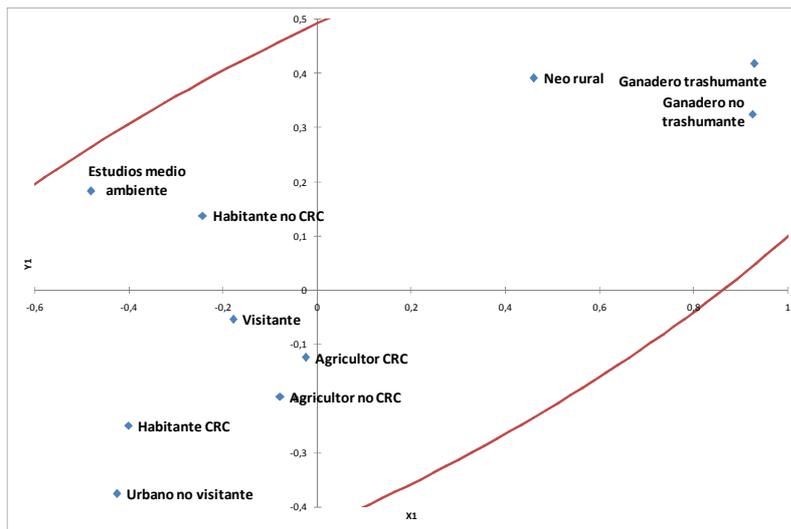


Figura 3. Gráfico de factores 1 y 2 del análisis ACM, donde se ubican las coordenadas principales de las submuestras de actores sociales.

1.1.1.1.1



1.1.1.1.2 REFERENCIAS

- APPLETON, J.; 1975. The experience of landscape. John Wiley. London.
- BARRIOS, J. C.; FUENTES, M. T. y RUIZ, J. P.; 1992. El saber ecológico de los ganaderos de la Sierra de Madrid. Agencia de Medio Ambiente de Madrid. Madrid.
- BELL, S.; 1999. Landscape. Pattern, perception and process. E & FN SPON. New York.
- BENAYAS, J. y LÓPEZ, C.A.; 2010. Propuesta didáctica para vivir el paisaje. *Íber* 65: 56-65.
- BERNÁLDEZ, F. G.; 1981. Ecología y paisaje. H. Blume Ediciones. Madrid.
- BERNÁLDEZ, F. G.; 1985. Invitación a la ecología humana. La adaptación afectiva al entorno. Editorial Tecnos. Madrid.
- CONVENIO EUROPEO DEL PAISAJE; 2000. Comisión Europea. Florencia.
- DANIEL, T. C.; 1990. Measuring the Quality of the Natural Environment. *American Psychologist* 45 (5): 633-637.
- GARCÍA MARTÍN, P.; 1990. El patrimonio cultural de las Cañadas Reales. Junta de Castilla y León, Consejería de Cultura y Bienestar Social. Valladolid.
- GOBSTER, P. H.; NASSAUER, J. I. & DANIEL, T. C.; 2007. The shared landscape: what does aesthetics have to do with ecology? *Landscape Ecol* 22: 959 – 972.
- GÓMEZ IBAÑEZ, D. A.; 1977. Energy, economics and the decline of trashumance. *Geographical Review* 67 (3): 284-298.
- GÓMEZ SAL, A. & LORENTE, I.; 2004. The present status and ecological consequences of transhumance in Spain, in *Transhumance and Biodiversity in European Mountains*. Report from the EU-FP5 project Transhumount (EVK2-CT-2002-80017). IALE publication series no. 1, pp. 321, eds. R.G.H. Bunce, M. Pérez-Soba, R.H.G. Jongman, A. Gómez Sal, F. Herzog & I. Austad, Alterra, Wageningen UR, Wageningen; pp. 233-248.
- HERZOG, F.; BUNCE, R.G.H.; PÉREZ-SOBA, M.; JONGMAN, R.H.G.; GÓMEZ-SAL, A., & AUSTAD, I.; 2005. Policy options to support transhumance and biodiversity in European mountains. *Mountain Research and Development* 25: 82-84.
- LÓPEZ, C.; 1994. Lo universal y lo cultural en la estética del paisaje. Experimento transcultural de percepción del paisaje. Universidad Autónoma de Madrid. Facultad de Ciencias. Tesis doctoral.
- MATA, R. y SANZ, C.; 2003. Atlas de los paisajes de España. Ministerio de Medio Ambiente. Madrid.
- ORNSTEIN, R. & CARSTENSEN, L.; 1991. *Psychology. The study of human experience* (3ª edition). Harcourt Brace Jovanovich (H.B.J.). Florida
- OTEROS-ROZAS, E.; GONZÁLEZ, J. A.; MARTÍN-LÓPEZ, B.; LÓPEZ, C. A. y MONTES, C.; 2010. Social-ecological resilience and transhumance landscapes in the mediterranean: learning from the past, looking for future. Sin publicar.
- RUIZ, J. P.; 1989. Ecología y cultura en la ganadería de montaña. Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. Madrid.

10. Centro de Información y Documentación de Vías Pecuarias de Malpartida de Cáceres

Autores: Carmen Domínguez,

Institución: Centro de Información y Documentación de Vías Pecuarias. Ayuntamiento de Malpartida de Cáceres.

(Ver Apartado 13. Visita Técnica, Pag. 408)

11. Influencia de una Vía Pecuaria en la distribución espacial de tres especies de interés cinegético

Autores: Aurora Torres, (1)
Jessica Cobo, (2)
José A. González, (2)
Elisa Oteros Rozas, (2)
Pedro Zorrilla, (2)

Institución: (1) Departamento de Ecología Evolutiva. Museo Nacional de Ciencias Naturales (CSIC). (2) Laboratorio de Socioecosistemas. Departamento Inteuniversitario de Ecología, Univ. Autónoma de Madrid.

Las vías pecuarias actúan como corredores ecológicos, reservorio de recursos genéticos y son el hábitat de gran número de especies, incrementando la diversidad biológica. Este trabajo evaluó la influencia de una vía trashumante, la Cañada Real Conquense, sobre la distribución espacial de tres especies de caza menor: la perdiz roja (*Alectoris rufa*), el conejo (*Oryctolagus cuniculus*) y la liebre ibérica (*Lepus granatensis*). Para ello se seleccionaron tres escenarios de diferente disponibilidad de alimento y estructura de la vegetación: cultivos, monte mediterráneo y zona mixta. Por una parte, se estudiaron los patrones de distribución de cada especie y el conjunto de todas ellas, a partir de las observaciones obtenidas en transectos lineales de 675 m perpendiculares a la Cañada ($n = 189$) y muestreos de distancias. Se generaron modelos aditivos generalizados (GAMs) para examinar el efecto de la distancia a la Cañada Real sobre la probabilidad de presencia de las especies junto con un análisis de bandas de 75 m (anchura de la Cañada) mediante test de *chi-cuadrado*. Por otra, se analizó la percepción social de los actores más vinculados a la vía pecuaria (pastores, agricultores y ganaderos) mediante la realización de encuestas ($n = 70$).

Se detectó una marcada variabilidad interespecífica, de tal forma que los patrones de distribución del conejo, la liebre y la perdiz no fueron coincidentes, probablemente por los diferentes requerimientos de hábitat de estas especies. Los resultados también mostraron la existencia de una variabilidad intraespecífica, ya que la distribución en bandas desde la Cañada, en general, difirió significativamente ($p < 0.001$) entre los escenarios considerados. La probabilidad de presencia fue superior en la Cañada con respecto al resto del territorio tanto en el caso de la perdiz, en la zona de cultivos, como en el caso del conejo, en la zona de monte mediterráneo, pareciendo que el efecto es más intenso hasta los 250 y 300 m respectivamente. En cuanto a la percepción social acerca de la influencia de la Cañada en la caza menor los resultados no son concluyentes, aunque sí se reconoce su importancia como zona de alimentación, anidación y refugio. Este es el primer trabajo que explora el efecto de una vía pecuaria sobre la caza, un servicio cultural y de abastecimiento de gran importancia que genera una gran actividad económica en nuestro país.



Influencia de una vía pecuaria en la distribución espacial de tres especies de interés cinegético



Aurora Torres^{1*}, Jessica Cobo², José A. González², Elisa Oteros-Rozas² y Pedro Zorrilla²

¹ Dept. Ecología Evolutiva, Museo Nacional de Ciencias Naturales (CSIC).

² Laboratorio de Socioecosistemas, Dept. Interuniversitario de Ecología, Universidad Autónoma de Madrid.

* Email: aurora.torres@mncn.csic.es

La trashumancia delo ser valen de forma global en relación a los servicios y en pocas. Entre ellos la casa consista en un importante servicio recreativo y de bienestar, además de ser una fuente importante de biodiversidad. Las vías pecuarias, al no laberarse y permitir el crecimiento de vegetación, podrían aportar mayor disponibilidad de alimento a mejor protección frente a depredadores.

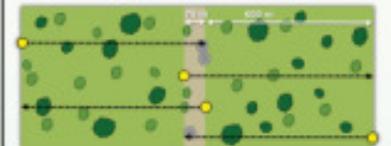
OBJETIVO

Se analizó la influencia de la Cañada Real Conqueña, en la abundancia y distribución de la perdiz roja (*Dryotlagus canisculus*) y la liebre ibérica (*Lepus granatensis*).

MÉTODOS

1. Diferencias de los patrones de distribución entre especies.
2. Variabilidad entre zonas con distinta estructura de la vegetación:
 - Cultivos
 - Monte mediterráneo
 - Mixta

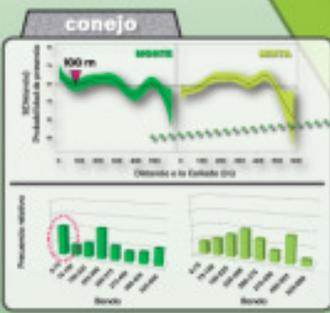
DISEÑO DE MUESTREO: Se realizaron transectos de 675 m perpendiculares a la Cañada (60-68 transectos/zona en tramos de 12-17 km/zona). Se anotaron número de individuos observados, especie, distancia al punto de observación y rumbo. Los puntos de inicio de los transectos se seleccionaron de forma aleatoria tanto en los límites de la Cañada como a 600 m de la misma. Los muestreos se realizaron al amanecer y al atardecer, durante 23 días de campo entre junio y julio de 2010.



ANÁLISIS DE DATOS:

- Modelos Aditivos Generalizados con la presencia/ausencia de cada especie, por zona de estudio, para estudiar su distribución en función de la distancia a la Cañada.
- Análisis de bandas, considerando el ancho de la Cañada (75 m) como la anchura de cada banda. A partir de ésta se tomaron otras 7, llegando así a los 600 m. Para comprobar si la distribución en bandas cambió entre zonas se testaron las diferencias mediante χ^2 .

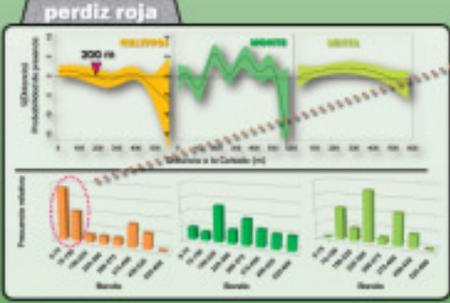
RESULTADOS



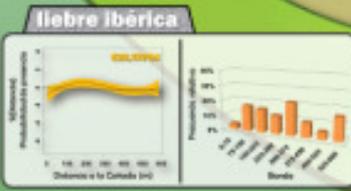
180 transectos (más 130 km)
 337 conejos
 125 perdices
 102 liebres

El número de conejos en cultivos ($n=3$) y de liebre en monte y zona mixta ($n=2$ y $n=1$) fueron insuficientes para los análisis previos.

En la zona de monte mediterráneo, la probabilidad de presencia de conejo fue elevada en la Cañada y su entorno y disminuyó con la distancia. Esta especie suele preferir valores medios de densidad de matorral, por lo que es razonable que en zonas de monte mediterráneo cultivos aprovechar las zonas abiertas que ofrece la vía pecuaria.



En la zona de cultivos, los perdices utilizan más la Cañada y la zona próxima a ésta. Estas zonas podrían estar siendo escogidas por la especie para acudir por la presencia de una considerable cobertura vegetal y una mayor disponibilidad de refugio.



No estuvo un efecto notable de la Cañada en la distribución espacial de la liebre.

CONCLUSIONES

1. Los patrones de distribución del conejo, la liebre y la perdiz fueron diferentes (**variabilidad interspecifica**), probablemente por sus distintos requerimientos ecológicos.
2. Las tres especies presentaron patrones de distribución distintos en cada uno de los ambientes estudiados (**variabilidad intraspecifica**).

La presencia de la Cañada influyó en la distribución de especies cinegéticas como el conejo y la perdiz, en la zona de monte y de cultivos respectivamente, siendo su probabilidad en ésta y sus proximidades superior a la del resto del territorio. Ya que en zonas mixtas de cultivos y monte se ve destacado efecto, parece que en medios más homogéneos es las que la vía pecuaria jugará un papel clave, introduciendo heterogeneidad en el paisaje, e inherente a ella, beneficiando a estas especies.

Agradecemos a R. Borrero sus indicaciones y asesoramiento en las primeras fases del estudio. Esta investigación ha sido financiada por el Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, en el marco del proyecto CITA-PR06-CO-1. "Transferencia económica de la sostenibilidad y los servicios de los ecosistemas: su gestión y la transformación en la Cañada Real Conqueña: implicaciones para la gestión de los agroecosistemas mediterráneos en el contexto del cambio global".

12. Las Vías Pecuarias como Corredores Ecológicos

Autor:

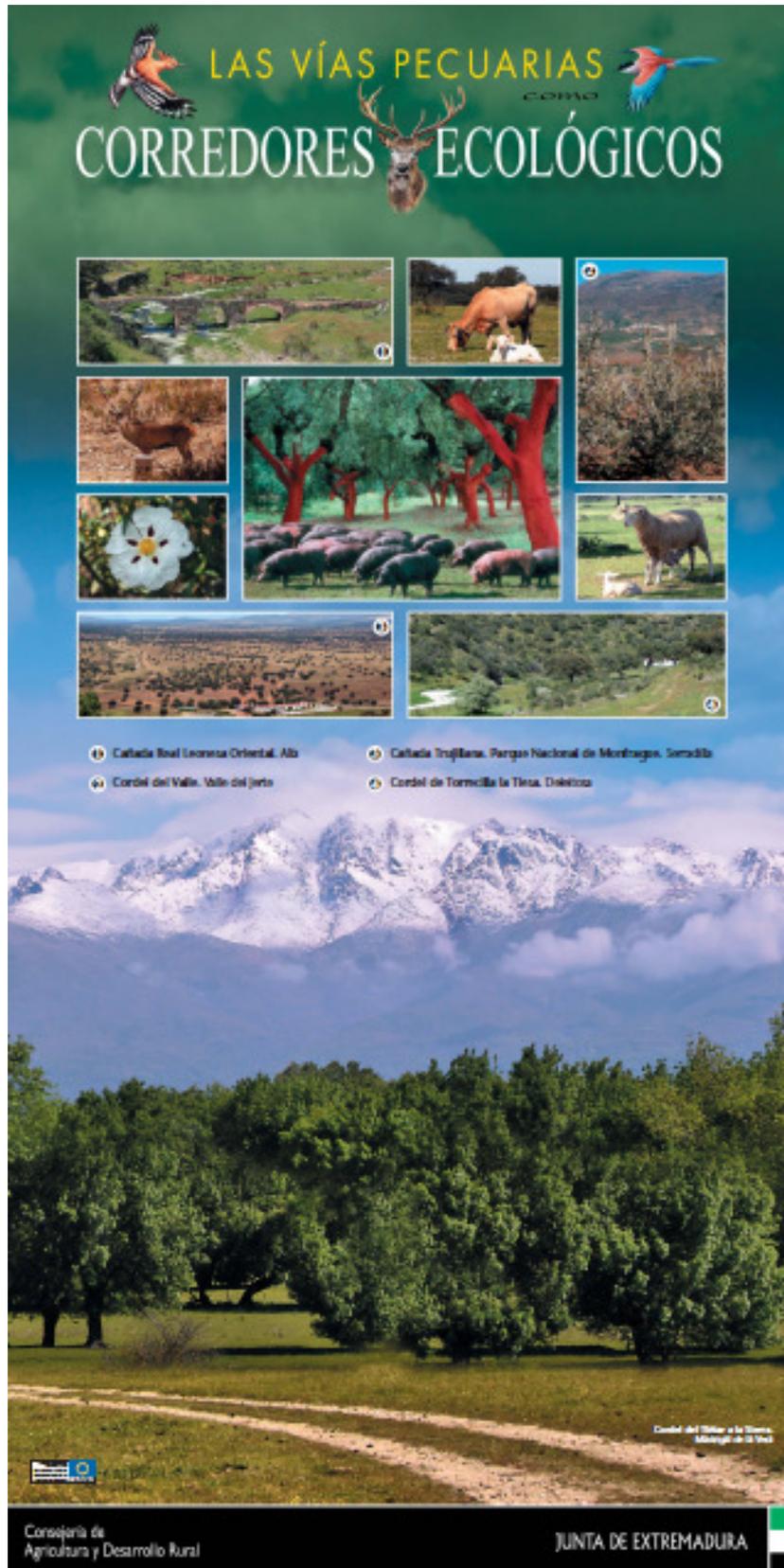
José Luís Jiménez Álvarez,

Institución: Sección de Vías Pecuarias. Dirección General de Desarrollo Rural. Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural. Junta de Extremadura.

Resumen:

En la exposición de motivos de la Ley de Vías Pecuarias, pone de manifiesto la consideración de las mismas como corredores ecológicos, y por lo tanto, podrían encuadrarse en las diversas figuras de protección medioambiental. Cumplen con la condición de corredores ecológicos en el sentido que les da el artículo 10 de la Directiva Hábitats (92/43 CEE) "... Se trata de aquellos elementos que, por su estructura lineal y continua, o por su papel de puntos de enlace resultan esenciales para la migración, la distribución geográfica y el intercambio genético de las especies silvestres".

Extremadura se encuentra enclavada en un lugar privilegiado de singular belleza, catalogado por la Red Natura 2000, como Área Importante para las Aves en casi un 80% de su territorio. Dentro de los Espacios Naturales Protegidos de Extremadura, destacan el Parque Nacional de Monfragüe y el Parque Natural de Cornalvo.



13. Las Vías Pecuarias como Itinerarios Turísticos Culturales

Autor:

Agustín José Camiñas Fuentes,

Institución: Sección de Vías Pecuarias. Dirección General de Desarrollo Rural. Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural. Junta de Extremadura.

RESUMEN

En un mapa de Extremadura con las vías pecuarias, se incluyen fotografías de monumentos, puentes ganaderos medievales y de origen romano, construcciones pastoriles, bohíos, escudos, etc. dando a conocer la huella de carácter histórico que han dejado las vías pecuarias en toda la geografía extremeña.

De igual manera, en el mismo mapa, se fijarán fotos de vías pecuarias que discurren por espacios naturales o lugares de interés paisajístico, manifestando la espectacularidad de los terrenos surcados por los caminos pastoriles de Extremadura.



LAS VÍAS PECUARIAS como Itinerarios TURÍSTICOS CULTURALES

Itinerarios Turísticos Culturales:

- Itinerario 1:** Puente Romano, Catedral de San Juan, Alarcón
- Itinerario 2:** Delicias de Mérida, Conde Alvarado de Mérida, Villa de Mérida
- Itinerario 3:** Puente de Cáceres, Fuente de la Cruzada de los Baños, Cueva de la Cruzada
- Itinerario 4:** Fuente y Cueva, Fuente de la Cruzada de los Baños, Villa de la Cruzada
- Itinerario 5:** Puente Romano, Catedral de San Juan, Mérida
- Itinerario 6:** Torreón de Cáceres, Fuente de la Cruzada de los Baños, Villa de la Cruzada
- Itinerario 7:** Torreón de Cáceres, Fuente de la Cruzada de los Baños, Villa de la Cruzada
- Itinerario 8:** Torreón de Cáceres, Fuente de la Cruzada de los Baños, Villa de la Cruzada

Legenda:

- Itinerarios Turísticos Culturales
- Itinerarios de Interés Regional
- Itinerarios de Interés Local
- Itinerarios de Interés Comarcal
- Itinerarios de Interés Municipal
- Itinerarios de Interés Provincial
- Itinerarios de Interés Autonómico
- Itinerarios de Interés Europeo
- Itinerarios de Interés Internacional

Itinerarios Turísticos Culturales:

- Itinerario 1: Mérida, Catedral de San Juan, Alarcón
- Itinerario 2: Mérida, Catedral de San Juan, Alarcón
- Itinerario 3: Mérida, Catedral de San Juan, Alarcón
- Itinerario 4: Mérida, Catedral de San Juan, Alarcón
- Itinerario 5: Mérida, Catedral de San Juan, Alarcón
- Itinerario 6: Mérida, Catedral de San Juan, Alarcón
- Itinerario 7: Mérida, Catedral de San Juan, Alarcón
- Itinerario 8: Mérida, Catedral de San Juan, Alarcón

Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural
 JUNTA DE EXTREMADURA

14. Las Vías Pecuarias. Cruces e Infraestructuras

Autor:

Alberto Maqueda Anguita,

Institución: Sección de Vías Pecuarias. Dirección General de Desarrollo Rural. Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural. Junta de Extremadura.

Resumen:

El póster contiene fotos de las vías pecuarias extremeñas con ejemplos de pasos y cruces de infraestructuras, representando cómo han evolucionado en el tiempo las distintas soluciones. Se puede observar desde el cruzamiento con una calzada romana en Cáparra hasta los pasos a mismo nivel o distinto nivel en las modernas autovías.

Se muestran también señalizaciones de peligro en carreteras o informativas.



LAS VÍAS PECUARIAS CRUCES E INFRAESTRUCTURAS



Paseadero
Venda del Cavallero de Lomas
Cáceres



Paseadero Calle
Venda de Casas
a Sanlúcar de Guadiana
Hermosa de Guadiana



Paseadero Barranco
Calleada Real de Merinos
Cáceres



Paseo Infantería A-22
Calleada Real de Casas
Cáceres



Paseadero
Calleada Real de Casas
Cáceres



Paseo superior A-22
Calleada Real de Casas
Cáceres



Reserva de Casas
Venda de Casas de los Berrones
Cáceres

15. Las Vías Pecuarias. Actuaciones

Autor:

Venancio Barrena González,

Institución: Sección de Vías Pecuarias. Dirección General de Desarrollo Rural. Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural. Junta de Extremadura.

Resumen:

Se exponen fotos con todo tipo de actuaciones realizadas en las Vías Pecuarias: albergues ganaderos, centros de interpretación, desbroces, forestaciones, corrales de ganado, etc.



LAS VÍAS PECUARIAS ACTUACIONES



Panel Informativo de Anilloamiento
Calleja Cordal Espinosa
Teruelilla



Refugio ganadero
Calleja Real del Pozo de Miguera
Caba de Miguera



Cordal Real
Cordal Miguera
Miguera de Cáceres



Encierros
Cordal de Miguera
Teruelilla



Área de Ocio
Cordal del Camino de Logroño
Alá



Almacén
Calleja Real Abba Constanza o de la Plata
Miguera de Cáceres



Centro Nacional de Documentación
de Vías Pecuarias
Miguera de Cáceres



Construcción de Vías Pecuarias
Cordal de Miguera
Cáceres



Ordenar, gata y apaisado
Venta del Camino de Santiago de Miguera
Cáceres



16. Vías Pecuarias. Elementos Singulares.

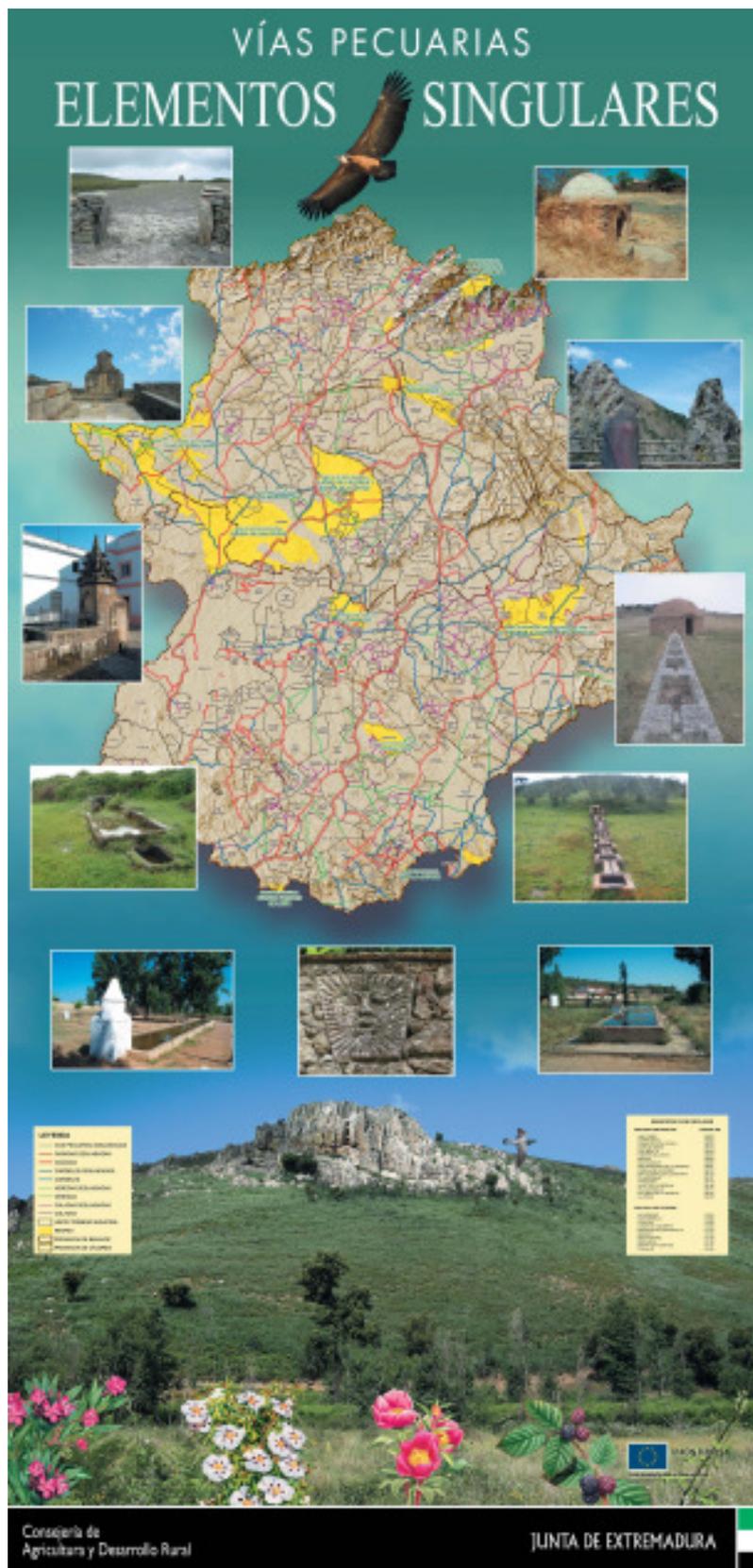
Autor:

Agustín José Camiñas Fuentes,

Institución: Sección de Vías Pecuarias. Dirección General de Desarrollo Rural. Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural. Junta de Extremadura.

Resumen:

Se exponen fotos de fuentes, pozos, abrevaderos, porteras, miradores componentes característicos de las vías pecuarias. Junto con un plano de las vías pecuarias clasificadas y/o deslindadas con los espacios naturales.



17. Vías Pecuarias. Ermitas y Cruceros

Autor:

José Luís Jiménez Álvarez,

Institución: Sección de Vías Pecuarias. Dirección General de Desarrollo Rural. Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural. Junta de Extremadura.

Resumen:

Contiene imágenes de distintas ermitas y cruceros presentes en las vías pecuarias. Tradicionalmente los ganaderos se encomendaban a los Santos buscando protección de sus ganados. Encontramos ermitas dedicadas a San Blas, San Isidro patronos muy relacionados con el mundo agrario.



VÍAS PECUARIAS ERMITAS Y CRUCEROS



Cañada Real Bariana Occidental
 (Zonas de Guadalupe)



Ermita de San Antonio
 (Cañada Real de Plasencia)



Cañada Real de la Plata de Abad y Comares
 (Zonas de Badajoz)



Ermita, Cañada del Camino de la Cabaña
 (Zona de Mérida)



Cañada Real de Puerto del Pico y Berrado
 (Zona de Huelva)



Ermita de la Virgen de Argemua
 Cañada de Casas de San Simón al Camino del Placerón (Zona de Badajoz)



Ermita de San Antonio, Cañada Real de Plasencia
 (Zona de Plasencia)



Ermita de San Antonio, Cañada Real de Plasencia
 (Zona de Plasencia)



Ermita del Rosaladero
 Cañada de Arroyo de la Luz (Zona de Badajoz)



Cruceiro en la Cañada de San Pedro
 Cañada de San Pedro (Zona de Badajoz)



Ermita de San Antonio, Cañada Real de Plasencia
 (Zona de Plasencia)



Ermita de San Antonio
 Cañada Real de Plasencia



18. Vías Pecuarias. Puentes

Autor:

Venancio Barrena González,

Institución: Sección de Vías Pecuarias. Dirección General de Desarrollo Rural. Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural. Junta de Extremadura.

Resumen:

Las vías pecuarias tienen que vadear arroyos atravesar ríos, para lo cual desde muy antiguo se construyeron infraestructuras como badenes, pasaderas y puentes.

Se incorporaran fotos de puentes de distintas épocas: romana, medieval y moderna. Infraestructuras que han dejado un patrimonio histórico de incalculable valor para generaciones venideras.

19. Puesta en Valor de Vía Pecuaria

Autor:

Francisco Peña Leco,

Institución: Sección de Vías Pecuarias. Dirección General de Desarrollo Rural. Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural. Junta de Extremadura.

Resumen:

Se exponen fotografías de las actuaciones ejecutadas desde la Dirección General de Desarrollo Rural para la puesta en valor de la Vía Pecuaria Cañada Real de Cabeza del Ciervo. Las fotografías son relativas a merendero, aerogenerador, depósito de agua, reconstrucción de pared de piedra, conducciones de agua, acciones para la recuperación cinegética de la perdiz y del conejo, parques temáticos, aparcamientos, etc.



VÍAS PECUARIAS

Puesta en valor de la Cañada Real de Cabeza del Ciervo

Término municipal Puebla de la Reina

• VÍAS	— BARRIO DE CABEZAS DEL CIERVO	■ VÍAS DE INTERÉS LOCAL
• REPEROS DE INTERÉS LOCAL	— CERCOS DE VÍAS	■ BARRIO DE CABEZAS DEL CIERVO
• REPEROS DE VÍAS	■ BARRIO	■ BARRIO DE CABEZAS DEL CIERVO
• REPEROS DE VÍAS	■ BARRIO	■ BARRIO DE CABEZAS DEL CIERVO
• REPEROS DE VÍAS	■ BARRIO	■ BARRIO DE CABEZAS DEL CIERVO

Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural

JUNTA DE EXTREMADURA

II CONGRESO NACIONAL DE

VÍAS CÁCERES 27,28 y 29
PECUARIAS de Octubre de 2010



JUNTA DE EXTREMADURA
Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural

LIBRO DE ACTAS

11. Conclusiones Generales

II CONGRESO NACIONAL DE

VÍAS PECUARIAS

CÁCERES 27,28 y 29
de Octubre de 2010



JUNTA DE EXTREMADURA
Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural

LIBRO DE ACTAS

1. Se constata la plena vigencia de la trashumancia y la utilidad de las Vías Pecuarias como corredores, necesarios para mantener la biodiversidad y la riqueza ecológica de nuestro territorio nacional.
2. Completar el marco normativo por parte de las administraciones públicas competentes en Vías Pecuarias.
3. Urgir a las administraciones la tramitación de los procedimientos de defensa de las Vías Pecuarias (clasificación, deslinde, amojonamiento y señalización).
4. Fortalecer la posición de los órganos gestores de Vías Pecuarias en la planificación territorial.
5. Fomentar la cooperación entre los distintos estamentos y agentes sociales, con el objeto de conservar este recurso y favorecer el mantenimiento de sus funciones.
6. Fomento de herramientas que agilicen el reflejo en la cartografía catastral de los deslindes practicados, como paso previo a cumplir con el imperativo legal de la inmatriculación de los bienes de dominio público pecuario.
7. Impulsar la plurifuncionalidad de las Vías Pecuarias como garantía de su conservación.
8. Desarrollar estrategias que fomenten la complicidad de los actores sociales con la actividad de la administración, como garante de este patrimonio demanial.
9. Impulsar la normalización en la aplicación de técnicas SIG, así como la geovisualización de procesos digitales relacionados y su implementación en la red.
10. Instar a la celebración del III Congreso Nacional de Vías Pecuarias.

II CONGRESO NACIONAL DE

**VÍAS
PECUARIAS**

CÁCERES 27,28 y 29
de Octubre de 2010



JUNTA DE EXTREMADURA
Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural

LIBRO DE ACTAS

II CONGRESO NACIONAL DE

VÍAS CÁCERES 27,28 y 29
PECUARIAS de Octubre de 2010



JUNTA DE EXTREMADURA
Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural

LIBRO DE ACTAS

12. Discurso de Clausura.

II CONGRESO NACIONAL DE

**VÍAS
PECUARIAS**

CÁCERES 27,28 y 29
de Octubre de 2010



JUNTA DE EXTREMADURA
Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural

LIBRO DE ACTAS

Antonio Guiberteau Cabanillas. Director General de Desarrollo Rural. Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural. Junta de Extremadura

Buenas tardes. Quisiera terminar como empezamos hace tres días. Yo quiero simplemente decir tres cosas.

En primer lugar que espero que hayáis disfrutado, y que hayáis al mismo tiempo aprovechado vuestra estancia en nuestra tierra, nos hemos sentido por otra parte muy orgullosos de teneros aquí entre nosotros.

En segundo lugar quiero felicitar públicamente al equipo de Desarrollo Rural y de la Dirección General de Desarrollo Rural, estas personas que os habéis encontrado constantemente por estas instalaciones, que también seguro que habéis valorado y apreciado, felicitaros por el trabajo que habéis hecho, muchas felicidades Maite.

También quiero felicitar a la empresa que nos ha ayudado a las tareas de organización.

Yo hago mi propio balance personal, y me voy muy satisfecho, hemos encontrado sobre todo inquietud, y donde hay inquietud hay vida. Que duda cabe que tenemos un reto, como administraciones, que tenemos un patrimonio y con una problemática que ha quedado diseccionada a lo largo de estos tres días. Hay muchos problemas, hay una realidad socio económica que no tienen la importancia que nos gustaría a nosotros, porque eso sería, desde luego la mejor garantía de mantenimiento de este patrimonio, pero bueno la realidad socio económica es nuestro reto como administración y conservar, recuperar, transmitir y velar por su integridad. Pero también hemos sabido dibujar o identificar escenarios y oportunidades. Yo creo que el reto lo tenemos todos, no es un problema de las administraciones es un reto de toda la sociedad en su conjunto, no se si lo he repetido ya cansinamente. Me alegra mucho que se recoja ese punto en las conclusiones porque en realidad lo sentimos así. A falta de esa actividad económica, que es perfectamente compartida por todos, que ójala no fuera así, tenemos que suplirla con un esfuerzo de imaginación y de sentido común. De modo que en la medida en la que este congreso haya contribuido a revisar a actualizar, a encontrarnos, a reconocernos las administraciones y todos los que tenéis y tenemos interés en este patrimonio pues ha sido un éxito.

De modo que siendo como es viernes, siendo más de las dos de la tarde, no sólo prelude de fin de semana sino de puente,

Doy por concluido este II Congreso Nacional de Vías Pecuarias

Gracias a Todos

II CONGRESO NACIONAL DE
VÍAS PECUARIAS
CÁCERES 27,28 y 29
de Octubre de 2010
LIBRO DE ACTAS



JUNTA DE EXTREMADURA
Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural

13. Visita Técnica

II CONGRESO NACIONAL DE

VÍAS PECUARIAS

CÁCERES 27,28 y 29
de Octubre de 2010



JUNTA DE EXTREMADURA
Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural

LIBRO DE ACTAS

VISITA AL MUSEO VOSTELL MALPARTIDA Y LAVADERO DE LANAS

Visitas:

- José Antonio Agúndez García. Director Gerente del Museo Vostell Malpartida y Lavadero de Lanás, de Malpartida de Cáceres
- Mari Fe Plaza Collado. Guía del Museo Vostell Malpartida y Lavadero de Lanás, de Malpartida de Cáceres

El Museo Vostell Malpartida se encuentra situado en una zona de gran importancia geológica y ecológica: Los Barruecos, un magnífico paraje declarado Monumento Natural, donde se conjuga la belleza de unas grandes rocas graníticas y el agua de una presa con un rico potencial de flora y fauna.

El Lavadero acoge un Centro de Interpretación de las Vías Pecuarias e Historia del Lavado de Lanás de Los Barruecos, en el que se han intentado conjugar las nuevas tecnologías con elementos de la tradición pastoril y trashumante. De este modo, a través de paneles, fotografías, dibujos, programas informáticos interactivos, un mapa de la Península Ibérica en relieve con los recorridos de las cañadas reales y una gran maqueta del lavadero de lanás en plena actividad, que muestra de forma didáctica y cercana un fenómeno como el de la Trashumancia y la historia de esta importante industria.

Wolf Vostell conoció en 1974 Los Barruecos, proclamándolos inmediatamente Obra de Arte de la Naturaleza y concibiendo la idea de crear aquí un museo como expresión del arte de vanguardia, un lugar de encuentro del Arte y la Vida. Así, los primeros ambientes fueron situados por Vostell al aire libre, entre las rocas: **VOAEX** (1976) y **El muerto que tiene sed** (1978), abriéndose un diálogo entre las formas artísticas y el paisaje siempre móvil y cambiante del entorno.

Junto a las obras de arte en el entorno de Los Barruecos, el Museo Vostell Malpartida ocupa también un recinto de unos 14000 m² que perteneció a un antiguo lavadero de lanás activo durante los siglos XVIII y XIX.

El complejo de edificios constituye una interesante muestra de arquitectura industrial relacionada con el fenómeno ganadero de La Mesta, para lo cual se aprovecharon las aguas represadas de las charcas del Barrueco de Abajo, que recorrían sus instalaciones cumpliendo una finalidad industrial. El lavadero se articula en diversas naves cuyos nombres corresponden a sus antiguas funciones (del esquila, pesaje, calderas, estiba, molino harinero, etc..)

Del interés del edificio dieron testimonio Antonio Ponz y Pascual Madoz, quienes a mediados del siglo pasado escribieron sobre la importancia del lugar en el que llegaron a trabajar más de cien personas y a lavarse más de 80000 arrobas de lana anuales.

El complejo fue declarado en 1988 Bien de Interés Cultural - Sitio Histórico por la Junta de Extremadura.

CENTRO DE INFORMACIÓN Y DOCUMENTACIÓN DE VÍAS PECUARIAS EN MALPARTIDA DE CÁCERES

Autora:

- Carmen Domínguez Pedrera. Técnica responsable del Centro de Información y Documentación de Vías Pecuarias. Ayuntamiento de Malpartida de Cáceres

Visita:

- M^ª Paz Leo Arroyo. Responsable de Actividades Turísticas del Centro de Información y Documentación de Vías Pecuarias del Ayuntamiento de Malpartida de Cáceres

PRESENTACIÓN Y OBJETIVOS

El Centro de Información y Documentación de Vías Pecuarias es un nuevo referente en el ámbito de la defensa y divulgación de la extensa red de cañadas, cordeles, veredas y coladas que articulan nuestro territorio. Fue inaugurado el 27 de abril de 2010 con la presencia de altos representantes de las instituciones implicadas en su concepción. La implementación y puesta en marcha de este Centro de Vías Pecuarias ha sido posible gracias al convenio firmado entre la Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural de la Junta de Extremadura, la Fundación Biodiversidad, dependiente del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, y el propio Ayuntamiento de Malpartida de Cáceres.

El centro se gestó ante la necesidad de poner a disposición de investigadores y estudiosos los Fondos Documentales que poseía la Junta de Extremadura sobre Vías Pecuarias, que no tenía la infraestructura necesaria para dar los servicios requeridos. Pero al mismo tiempo se concibió la idea de que superase el ámbito regional y que, además de esta vertiente científica, se complementara con aspectos de divulgación sobre los valores de la Red Nacional de Vías Pecuarias. Nació así un centro en el que se dan dos aspectos bien diferenciados en el Área de Documentación y el Área Expositiva, pero que se complementan y enriquecen dentro de las actividades que se desarrollan.

Se pretende que sea lugar obligado de cita para estudiosos y expertos en el tema, además de concitar el interés del público en general, grupos organizados y escolares a través de las actividades educativas y lúdicas que se plantean llevar a cabo.

EL EDIFICIO

Para su instalación se aprovechó la casa de los Mayoralgo, situada en la Calle Santa María de Malpartida de Cáceres y propiedad del Ayuntamiento. Se trata de una construcción del siglo XVIII que sigue las características de la arquitectura tradicional de la zona, por lo que no destaca del entramado urbano que lo rodea, a no ser por sus dimensiones. Rehabilitada por el arquitecto cacereño Agustín García Trujillo se mantuvieron sus valores arquitectónicos respetando el espíritu sereno y funcional de las construcciones propias de la meseta cacereña. Las bóvedas de ladrillo, los anchos muros de mampostería o los cercos de granito en los vanos siguen presentes, acogiendo ahora unos nuevos usos, que paradójicamente rememoran las actividades agropecuarias presentes en la casa en otras épocas.

Pero para adaptar el edificio a su nueva función, y también para suplir partes en las que el deterioro había llegado al derrumbe, debieron construirse algunas estructuras, que se destacaron de las antiguas por los materiales innovadores y por su fusión con las formas tradicionales. En este sentido es de reseñar la bóveda cañón en hormigón bajo la que se cobija la Sala de Investigadores, que supuso todo un reto constructivo.

Aprovechando el patio, que no tenía ningún interés arquitectónico, se hubo de levantar un edificio para poder albergar las instalaciones de climatización y los servicios. La solución de cubrir la fachada con granito blanco de la zona aportó una simbiosis con la arquitectura circundante. Este nuevo edificio sirve también para albergar en su segunda planta lo que denominamos Sala de Usos Múltiples, hábilmente comunicada con la terraza interior –otro elemento tradicional de la arquitectura de la zona- en la que se pueden prolongar las actividades hacia el exterior.

Igualmente, se aprovechó el patio para la instalación de un ascensor que facilita la accesibilidad a todas las áreas del edificio, cumpliendo así con las normativas, que a veces no son fáciles de aplicar en los edificios históricos.

ÁREA DOCUMENTAL

La importancia científica del Centro, y lo que lo verdaderamente lo distingue, radica en los contenidos del Fondo Documental y Bibliográfico, que realmente fueron su objetivo primigenio.

El Fondo Documental se compone actualmente de la cesión, en formato digital, de documentos históricos y administrativos provenientes de la Junta de Extremadura, del Ministerio de Medio Ambiente y de la Sección de Ganaderos del Reino y Mesta del Archivo Histórico Nacional, todos ellos referidos a la Red de Vías Pecuarias Extremeña, facilitándose así la consulta de una información dispersa y, en ocasiones, difícil de abordar.

La documentación se consulta a través de tres puestos de ordenador instalados en la Sala de Investigadores, conectados a un servidor desde el que se sirve la documentación requerida. La digitalización de la documentación tiene unas ventajas indudables que hoy en día se están aprovechando en todos los archivos, donde los investigadores acceden a la información sin poner en peligro el documento original y de una forma mucho más ágil.

El Sistema de Gestión Documental con el que se cuenta está adaptado a estos nuevos requerimientos, facilitando la búsqueda y proporcionando el archivo digital al mismo tiempo. Incluso existe una conexión con el sitio WEB (www.centroviasepecuarias.es) para acceder de forma virtual al catálogo y a parte de los documentos.

Los objetivos del Centro pretenden completar este Fondo Documental con adquisiciones provenientes de otras administraciones y entidades, que tengan la misma necesidad que el gobierno extremeño de poner la valiosa documentación que custodian al alcance de los investigadores.

La segunda parte de esta área Documental la compone el Fondo Bibliográfico temático que se clasifica en cinco secciones: Vías Pecuarias, Historia de la Mesta, Trashumancia, Etnografía y Sector Agropecuario. Contiene monografías, artículos de revistas especializadas o de actas de congresos y material audiovisual. Parte de los registros los podemos consultar en la sala de lectura, incluso existe servicio de préstamo cuando contamos con más de un ejemplar en depósito. Pero, otra parte de ellos se presentan en formato digital, pudiendo acceder a través de los ordenadores dispuestos en la sala, al igual que sucede con el Fondo Documental. Todo ello posibilita que podamos tener acceso a ejemplares que actualmente se encuentran desclasificados y que son de muy difícil consulta, lo cual concede un gran valor a los contenidos de nuestra Área Documental.

En el futuro pretendemos ir completando nuestro catálogo con más adquisiciones, hasta conformar una completa biblioteca donde se pueda consultar el más extenso catálogo de publicaciones sobre la temática del Centro.

Sin embargo, pensamos que no es suficiente con ofrecer a nuestros usuarios la información contenida sólo en nuestro Centro. Es nuestro objetivo establecer contactos con otras fuentes de información, con otras entidades, organizaciones e instituciones para ejercer de intermediarios y facilitar el acceso a sus recursos de los investigadores, estudiosos y de todo aquel que pudiera estar interesado en la temática que nos ocupa.

ÁREA EXPOSITIVA

La vertiente del Centro de Información y Documentación de Vías Pecuarias relacionada con la divulgación hacia el público en general se concreta en el Área Expositiva. Se trata de un espacio innovador y, a la vez, pleno de contenidos, como corresponde a la vocación científica del Centro, lo que lo convierte en un foco de atracción para los que quieran acercarse a la comprensión de este entramado de vías de comunicación único en el mundo. Hemos contado con la colaboración de personalidades expertas en los temas que nos ocupan y cuya trayectoria no deja lugar a dudas de su implicación a defensa de la Vías Pecuarias y todo lo que conllevan. Entre otros, nos permitimos destacar la aportación realizada por Jesús Garzón, Santiago Bayón, Miguel Ángel Melón o Domingo Moreno. Incluso podemos presumir de la colaboración de Alberto Oliart, que nos ha permitido el acceso a su explotación ganadera de merinas para grabar imágenes usadas en el itinerario expositivo.

El Área Expositiva se ha planteado con contenidos que se acercan al visitante a través de un itinerario en el que se utilizan recursos audiovisuales e informáticos que se alternan con objetos etnográficos y paneles informativos, enlazando pasado y presente, y que nos introducirá en los aspectos históricos, culturales, económicos, medioambientales o jurídicos de las vías pecuarias, la trashumancia y la vida pastoril.

A través de la reproducción de un plano histórico de la 'Sancha Brava' dispuesto en el pavimento nos introducimos en un itinerario compuesto por seis salas donde se alterna la experimentación de sensaciones y la captación de información.

Sala 1: Avíos de ida y vuelta.

Los objetos que reflejan las faenas diarias del pastor caracterizan toda una cultura que ha ido contagiando sus características de un extremo a otro de la vereda. Una escenografía de utensilios y herramientas habituales en una casa situada en el entorno de la cañada nos traslada a los austeros orígenes de la cultura pastoril.

Sala 2: Un camino interior.

Los pastores han seguido rutas pecuarias durante siglos para trasladar los ganados de unos puntos de nuestra geografía a otros más adecuados para pastar, según los cambios estacionales y peculiaridades climáticas de cada zona. Junto al pastor recordamos esas vivencias trashumantes en una proyección audiovisual ambientada en la cocina, junto al fuego, donde se pone de manifiesto el trasiego cultural entre el norte montañoso y los extremos a lo largo de los siglos.

Sala 3: La ruta trashumante.

El visitante se sumerge en un recorrido de información sobre los más variados aspectos de la vía pecuarias y de la vida trashumante, indagando en los orígenes de las rutas pecuarias y asistiendo al nacimiento y ocaso de la Mesta y el comercio de la lana.

Sala 4: Un sendero de siglos.

Las conexiones culturales entre territorios naturales -que no conocen de fronteras- nos permiten divisar a vista de pájaro el entramado imaginario que hermana a todos los puntos de esta red invisible. Ahora, la sabiduría heredada de nuestros antepasados en el uso de la tierra ha de seguir enseñándonos y seremos nosotros los que debemos buscar el equilibrio entre el uso tradicional y la sostenibilidad para el futuro.

Sala 5: Un viaje infinito.

Viviremos en primera persona, mediante una escenografía ambientada con paisaje sonoro, la jornada final de la trashumancia en los umbrales del verano, cuando los pastores vuelven a sus lugares de origen.

Sala 6: Nuevos recorridos.

Un interactivo nos invita a descubrir el patrimonio natural, cultural e histórico asociado a las vías pecuarias. Diferentes recorridos lúdicos, deportivos, medioambientales, culturales y turísticos ofrecen al visitante la posibilidad de acceder a la red pecuaria y su entorno con una nueva mirada, siempre compatible con los usos ganaderos y con su conservación.

PROGRAMAS PUBLICOS

Desde el principio se ha concebido del Centro de Vías Pecuarias bajo una gestión dinámica, generadora de interés y contenidos que aúne la vertiente científica con la lúdica. Es fundamental que se planifique y ejecuten acciones de gestión que ayuden a lograr los objetivos anteriormente expuestos.

El carácter técnico del Centro hace imprescindible la organización de encuentros técnicos, jornadas de trabajo, cursos de formación dirigidos a expertos relacionados con las Vías Pecuarias y las actividades agropecuarias, turísticas, medioambientales o históricas. De ellas surgirán contactos y propuestas que activarán la organización del Centro, además de favorecer la divulgación y el conocimiento de las Vías Pecuarias. Desde el principio nos hemos tomado esta propuesta muy en serio, precisamente dos días después de la inauguración, el Grupo de Acción Local TAGUS, organizó con nosotros unas Jornadas Técnicas denominadas 'Los espacios protegidos de la comarca Tajo-Salor-Almonte, como clave para el desarrollo rural', con la presencia de Jesús Garzón y los responsables todos los espacios naturales a debate.

Pensando en el público en general, y con el objetivo de divulgar ampliamente los conceptos y valores de las Vías Pecuarias, se plantean actividades complementarias de acompañamiento a grupos de visitantes, actividades interpretativas, educativas y lúdicas que sirven de refuerzo y reafirmación de los conocimientos adquiridos a lo largo del itinerario expositivo. A ello contribuye la dotación de un adecuado material pedagógico y divulgativo entre el que contamos con tres programas formativos adaptados a los diseños curriculares de los niveles de infantil, primaria y

secundaria, acompañados de fichas didácticas, de muy buena acogida por parte de los centros de enseñanza.

En este tipo de actividades no queremos circunscribirnos a los muros de nuestro edificio, también salimos a la calle para organizar proyecciones documentales al aire libre sobre Vías Pecuarias y Trashumancia y nos lanzamos a realizar recorridos por las vías pecuarias y la cultura agroganadera de la zona. En este sentido hemos querido hacer incapié en estos primeros meses de funcionamiento en abrir el Centro a la población de Malpartida de Cáceres para que sean los primeros en conocerlo, se vean implicados en él y sean partícipes de las actividades desarrolladas.

Desde nuestra apertura el 27 de abril, hasta mediados de octubre hemos registrado un número de visitas que superan las 1500, cuya procedencia es mayoritariamente de la región extremeña, contando también con la presencia de visitantes de otras regiones autónomas y de países europeos.

En cuanto al Centro de Documentación, han sido 9 los investigadores que han estado trabajando en nuestro fondo documental. Algunos de ellos universitarios que están realizando trabajos de investigación y, otros particulares interesados sobre todo en los trazados de las Vías Pecuarias.

Considerando que nuestro recorrido no ha hecho más que empezar, que el verano con su cadencia de descansos nos ha pillado en todo el proceso y que aún nos queda por realizar un enorme trabajo de difusión de los Fondos Documentales y de los servicios del Centro, estamos satisfechos de la acogida que hemos tenido. En este sentido, ha sido para nosotros proverbial la organización de este II Congreso Nacional de Vías Pecuarias, precisamente en Cáceres, y agradecemos la oportunidad que se nos ha brindado desde la Dirección General de Desarrollo Rural de la Junta de Extremadura de poder participar activamente en su programa.

Resumen

El Centro de Información y Documentación de Vías Pecuarias fue inaugurado recientemente, el pasado 27 de abril de 2010. Los organismos implicados en su creación han sido la Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural de la Junta de Extremadura, la Fundación Biodiversidad y el Ayuntamiento de Malpartida de Cáceres. Se propone como referencia para la promoción de la Red Nacional de Vías Pecuarias, como apoyo al desarrollo territorial y se configurará como foco de atracción para investigadores, pero también del público en general atraído por las actividades lúdicas desarrolladas. En realidad, el Centro se plantea en una doble vertiente, cuyos aspectos resultan complementarios: la planta baja alberga el **Área de Documentación** -donde se puede consultar el Fondo Documental y la Biblioteca especializada en Vías Pecuarias, Historia de la Mesta y Trashumancia-, en la planta alta se desarrolla el **Área Expositiva**, con un itinerario compuesto por seis salas donde se alterna la experimentación de sensaciones y la captación de información. La propuesta se completa con una WEB (www.centroviaspecuarias.es), desde la que se accede a los servicios del Centro y que puede servir como plataforma de intercambio de experiencias.

DENOMINACIÓN Centro de Información y Documentación de Vías Pecuarias
DIRECCIÓN Calle Santa María, 4. 10910 Malpartida de Cáceres
CONTACTO Teléfono: +34 927 27 52 77 E-mail: info@centroviaspecuarias.es Web: www.centroviaspecuarias.es
ENTIDAD GESTORA Ayuntamiento de Malpartida de Cáceres
ENTIDADES PATROCINADORAS Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural. Junta de Extremadura Fundación Biodiversidad. Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino Ayuntamiento de Malpartida de Cáceres

Tabla 1. Datos generales del Centro de Información y Documentación de Vías Pecuarias

Tabla 2. Inventario de Registros Bibliográficos

SECCIONES	REGISTROS DE MONOGRAFÍAS	REGISTROS PDF
Vías Pecuarias	31	33
Historia de la Mesta	56	149
Trashumancia	35	3
Etnografía	26	31
Sector Agropecuario	23	30
TOTAL	171	246

Tabla 3. Cuadro de Clasificación Documental

1. FONDO DE GANADEROS DEL REINO Y MESTA		
DESCRIPCIÓN	FECHAS	NÚMERO DE EXPEDIENTES
1.1. Documentación clasificada por Municipios de Extremadura	1827-2003	1030
1.2. Clasificación de Vías Pecuarias		
Clasificaciones de Badajoz	1951-2000	153
Clasificaciones de Cáceres	S/F- 1971	78
Clasificaciones BA y CC	1926-1992	222
1.3. Diarios de Visitadores		
Diario Visitadores Badajoz	1819-1894	2
Diario Visitadores Cáceres	1857	6
1.4. Mapas topográficos	-----	238
2. MINISTERIO DE AGRICULTURA		
2.1. Histórico Vías Pecuarias de Badajoz		
Circulares	1841-1997	3
Clasificaciones	1926-1991	175
Exp. de Agricultura 1	1487-1996	953
Exp. de Agricultura 2	1841-1990	152
Exp. Autorización	1836-1982	28
Exp. de Denuncia	1488-2000	433
Gráficos –Planos	1882-1997	126
Instancias	1838-1973	5
Litigios	1883-1970	29
Modif. de trazados	1954-1972	6
Oficios-Informes	1840-1991	35
Ordenes Ministeriales	1799-1962	9
Recursos		

	1882-1980	294
1.1. Histórico Vías Pecuarias de Cáceres		
Actas	1928-1981	33
Amojonamientos	1931-1976	7
Antecedentes	1902-1945	61
Autorizaciones	1858-1978	61
Circulares	1994	2
Clasificaciones	1928-1999	192
Denuncias	1482-1984	230
Exp. de Agricultura 1	1916-1981	31
Exp. de Agricultura 2	1675-1995	611
Gráficos –Planos	1554-1995	480
Litigios	1900-1983	97
Modif. de trazados	1632-1971	35
Ordenes Ministeriales	1950—1980	14
Recursos	1749-1992	35
Reglamentos	1818-1949	5
	1899-1955	19
	1978-1996	4



Figura 1. Logotipo del centro de Información y Documentación de Vías Pecuarias. Diseñado a partir de la esquematización del trazado de las principales Cañadas Reales



Figura 2. Fachada principal de la Casa de los Mayoralgo.



Figura 3. Durante la inauguración del Centro de Información y Documentación de Vías Pecuarias, las autoridades comprueban el Fondo Bibliográfico: Guillermo Fernández Vara, Presidente de la Junta de Extremadura; Josep Puxeu, Secretario de Estado de Medio Rural y Agua y presidente de la Fundación Biodiversidad; Víctor Del Moral, Alcalde de Malpartida de Cáceres





Figura 4. Biblioteca y Sala de Investigadores.

Figura 5. Sala del Área Expositiva.



Figura 6. Sala de Usos Múltiples

VISITA AL ENTORNO MONUMENTO NATURAL DE LOS BARRUECOS

Visitas:

- María Isabel Saucedo Pizarro. Monitora de Educación Ambiental en el Centro de Interpretación de Los Barruecos en Malpartida de Cáceres
- Francisco Ordiales Rosado. Vigilante en el Centro de Interpretación de Los Barruecos en Malpartida de Cáceres
- Julio García Mogollón. Vigilante en el Centro de Interpretación de Los Barruecos en Malpartida de Cáceres

El Monumento Natural de Los Barruecos se encuentra en el término municipal de Malpartida de Cáceres, a 11km de la capital de la provincia, y enclavado en plena penillanura cacereña que se caracteriza por un relieve periplanado y una práctica ausencia de arbolado.

Los Barruecos fueron declarados Monumento Natural en razón a la espectacularidad de su paisaje, dominado por los grandes bolos graníticos que se asientan a la orilla de las charcas. Su singularidad radica en las múltiples y variadas formas labradas en el granito por los agentes geológicos a lo largo de millones de años dibujando unos de los parajes graníticos más interesantes de España.

El elemento más característico de la fauna en Los Barruecos es la colonia de cigüeñas, que ha encontrado en las cúspides de los bolos un lugar ideal para anidar. Más de cincuenta nidos coronan los bolos graníticos, ubicándose la zona de mayor concentración en torno a las Peñas del Tesoro.

Desde el 14 de abril de 2003, el Monumento Natural cuenta con un Centro de Interpretación situado junto a la Charca del Molinillo. En el molino de ésta se exhibe la maquinaria de un molino harinero tradicional, junto con una amplia explicación sobre la importancia, los usos y necesidades del agua, una de las grandes protagonistas de Los Barruecos junto con el paisaje, la flora y la fauna.

El espacio se distribuye alojando dos grandes bloques temáticos: **geomorfología, geología y paisaje y flora, fauna y patrimonio.**

El primer bloque temático muestra, a través de maquetas, paneles y vitrinas interactivas cómo se han originado las formaciones rocosas que conforman el paisaje de Los Barruecos, haciendo entender tanto la génesis como los distintos procesos erosivos que han dado lugar a las caprichosas formas que hoy podemos contemplar.

El segundo bloque comienza definiéndose por la situación geográfica del Monumento Natural entre dos Espacios Naturales Protegidos, como son las Z.E.C. (Zonas Especial de Conservación) de los "Llanos de Cáceres" y la "Sierra de San Pedro", lo cual permite observar especies que habitando en dichas zonas se acercan a cazar o alimentarse en las charcas de Los Barruecos. Se aprecian gran cantidad de insectos, mamíferos, reptiles, anfibios y sobre todo aves que viven o buscan alimento en sus charcas y roquedos desde los espacios protegidos próximos. Igualmente la flora se representa mediante reproducciones a escala de las especies vegetales más características. La vegetación se distribuye en tres zonas:

Las formaciones de matorral

Las formaciones ligadas a las zonas húmedas

Las formaciones pseudoestepáricas

Complementa esta parte referida al ecosistema natural la réplica de una de las peñas más significativas de Los Barruecos, peña donde también se reproducen algunas de las pinturas rupestres que se conservan, testimonio del paso del hombre por estos parajes desde hace más de cinco mil años, si bien el hombre habitó en la zona mucho antes. Es por tanto remarcable la influencia antrópica en el entorno, que ha ido dejando un rico patrimonio que en la actualidad podemos disfrutar.

Sin lugar a dudas el monumento emblemático de nuestro patrimonio reciente en Los Barruecos es el Lavadero de Lanas (actual Museo Vostell/Malpartida). Construido a finales del S. XVIII, fue una gran industria del lavado de lanas durante el S. XIX, alcanzando a lavar hasta 80.000 arrobas anuales y a emplear a 100 operarios.

Posteriormente esta lana era exportada, a través de Lisboa, a Bristol y Amberes para surtir la demanda europea de lana en esta época.

Entre los siglos XVI y XIX, en Malpartida de Cáceres se construyen presas para almacenar agua de lluvia, aprovechando la impermeabilidad de los suelos graníticos. El agua no se pierde, pues discurre de una presa a la siguiente. Las cuatro charcas de Los Barruecos, con sus correspondientes molinos, son un magistral ejemplo de aprovechamiento racional e integral del agua, pues, además de mitigar los rigores del estiaje, se utilizaban para el riego de huertas, abrevadero de uso común para ganado, lavadero de lanas por ser importante lugar de esquila trashumante, lavandería de ropa y molienda de grano, a lo que se añade también el uso pesquero.

En la actualidad, modernas industrias han sustituido esta tradicional labor, y los molinos se restauran y rehabilitan para la sensibilización cultural y la educación ambiental.

Finalmente, el visitante puede tener acceso a observar las cigüeñas y las formas graníticas a través del monitor instalado en el Centro de Interpretación, sistema novedoso mediante el que se puede ver, en tiempo real, tanto el paisaje, la geomorfología, la flora y la fauna sin necesidad de perturbar, en época de incubación, la colonia de cigüeñas que anidan en Los Barruecos. La observación en directo de éstas y sus crías, es uno de los atractivos del Centro, llamando de manera singular la expectación de los usuarios.

Completan las instalaciones una sala multimedia donde el visitante puede tener información sobre distintos Espacios Naturales de Extremadura. Además, en el Barrueco de Abajo se ha instalado un observatorio de aves, desde el que se pueden ver e identificar la gran variedad de especies que habitan en esta charca.

14. Visita Cultural

II CONGRESO NACIONAL DE

**VÍAS
PECUARIAS**

CÁCERES 27,28 y 29
de Octubre de 2010



JUNTA DE EXTREMADURA
Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural

LIBRO DE ACTAS

La visita cultural comenzó en el arco de la Estrella, principal acceso al recinto amurallado a través de la Plaza Mayor. Se trata de un gran arco ovalado del siglo SVIII.

Seguidamente, pudimos contemplar los exteriores del Palacio de Moctezuma, del siglo XVI y estilo renacentista. Desde aquí nos dirigimos por una calleja de las traseras del palacio Episcopal hasta llegar a la plaza de Santa María y, una vez allí, giramos a la izquierda para encontrarnos con el precioso palacio de Carvajal, sede actualmente del Patronato de Turismo y Artesanía de la Diputación de Cáceres. Los elementos más característicos de su fachada son un espléndido arco de impresionantes dovelas y un bonito balcón de esquina. Por la calle de la Amargura, trasera a la catedral, se puede ver su torre redonda de la primera época de la reconquista de la ciudad.

Llegamos a la Plaza de Santa María, esta constituye el centro de la parte baja de la ciudad, con la catedral como núcleo alrededor del cual se levantan gran número de palacios y casas solariegas, como el palacio de los Golfines, el de la Diputación, etc. Destaca entre estos edificios la Iglesia Concatedral de Santa María de estilo románico-gótica, destaca en su base una estatua en bronce de San Pedro de Alcántara.

Seguidamente pasamos a la Plaza de San Jorge, patrón de la ciudad y que constituye la transición entre las partes baja y alta del casco urbano.

Más adelante se encuentra la Iglesia de la Sagrada Sangre, de estilo barroco. Tiene dos características torres cuadradas coronadas con nidos de cigüeñas. Los fuertes desniveles obligaron a la construcción de unas preciosas escalinatas que descienden hasta la plaza de San Jorge.

Dirigiéndonos a la parte más elevada del recinto amurallado y antes de llegar a la Plaza de San Mateo, pasamos por la casa de Los Solís y Torre de Sande. Ya en la Plaza de San Mateo contemplamos los exteriores de la Iglesia de San Mateo, el convento de San Pablo, habitado por hermanas Clarisas, y la torre de las cigüeñas, perteneciente al palacio de los Cáceres Ovando. En los alrededores de la plaza se encuentra la plaza de las Veletas, donde se ubica la Casa de las Veletas, que da cobijo al Museo Provincial y al aljibe árabe del siglo XII. Retomando la calle condes nos dirigimos al Palacio de los Golfines de Arriba, edificio del siglo XV.

De vuelta a la plaza de Santa María observamos la conocida "casa mudéjar" y "casa del mono".

La visita concluyó en la Plaza de San Juan.

II CONGRESO NACIONAL DE
VÍAS PECUARIAS
CÁCERES 27,28 y 29
de Octubre de 2010
LIBRO DE ACTAS



JUNTA DE EXTREMADURA
Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural

15. Reportaje Fotográfico

II CONGRESO NACIONAL DE

**VÍAS
PECUARIAS**

CÁCERES 27,28 y 29
de Octubre de 2010



JUNTA DE EXTREMADURA
Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural

LIBRO DE ACTAS



Acto inaugural



Visita al Centro de Información y Documentación de Vías Pecuarias
 Malpartida De Cáceres



Visita al Museo Vostell Malpartida y Lavadero de Lanas



Visita al Entorno Monumento Natural de Los Barruecos



Visita Cultural a la Ciudad Monumental de Cáceres

II CONGRESO NACIONAL DE

VÍAS PECUARIAS

CÁCERES 27,28 y 29
de Octubre de 2010



JUNTA DE EXTREMADURA
Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural

LIBRO DE ACTAS



Extremadura



LUGAR DE CELEBRACIÓN

Complejo Cultural “San Francisco”
Ronda de San Francisco, s/n. 10005- Cáceres

SECRETARÍA TÉCNICA:

Tragsatec
Apartado 10051, 06080 Badajoz
Tlf.: 924 222 741
Fax: 924 261 169
Email: congresoyp@tragsa.es



INSTITUCIÓN CULTURAL
EL BROCENSE
DIPUTACIÓN DE CÁCERES



DIPUTACIÓN
DE CÁCERES



MALPARTIDA
DE CÁCERES
-AYUNTAMIENTO-



UNIÓN EUROPEA

Fondo Europeo Agrícola de Desarrollo Rural:
Europa invierte en las zonas rurales

JUNTA DE EXTREMADURA

Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural