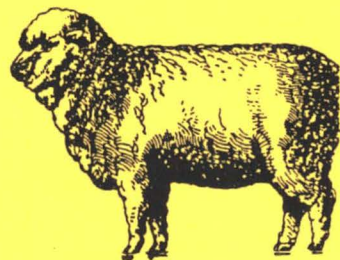
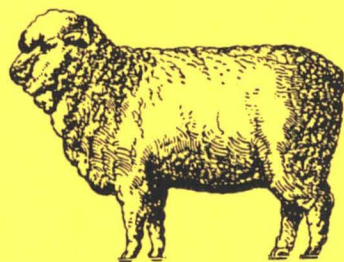
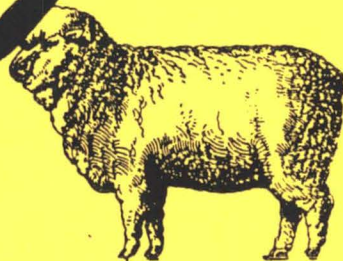
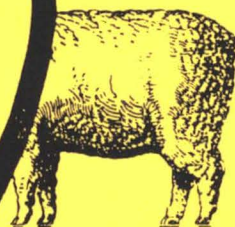


**En defensa
de las
Vías Pecuarias
(volumen II)**



Febrero 1996

Índice

El por qué de un 2º volumen monográfico «En Defensa de las Vías Pecuarias»	5
Elementos complementarios y singulares del sistema de Vías Pecuarias	6
ELEMENTOS COMPLEMENTARIOS	7
ELEMENTOS SINGULARES	13
CONCLUSIONES	14
Restos arqueológicos asociados a las cañadas	15
Las Vías Pecuarias de Aragón. Memoria histórica y futuro abierto	20
De antiguas historias y de perdurables caminos	21
El nombre de las Vías Pecuarias en Aragón y sus dimensiones	21
El origen de nuestros ligallos, casas y mestas	22
La protección y defensa de las Vías Pecuarias en el remoto pasado	23
Del modo de acceder a los abrevaderos	24
Los años aciagos para los pastores trashumantes y sus caminos	26
Flujos de ganado e itinerarios pastoriles	27
La lamentable falta de estudios y cartografía	29
La problemática actual de las Vías Pecuarias	29
CONCLUSIONES	31
Proceso de gestación de la Ley de Vías Pecuarias (Ley 3/95, de 23 de marzo).....	33
El texto articulado pasa al Senado.....	35
El texto vuelve al Congreso de los Diputados. La votación definitiva	37
Una nueva Ley, que favorece el que las Vías Pecuarias se conviertan en un instrumento en favor de la adecuada gestión del medio natural	37
Los ecologistas lanzamos una campaña para que se mejore el artículo 10	38
El Defensor del pueblo también se interesa por el artículo 10	40
AEDENAT sigue trabajando en defensa de las Vías Pecuarias	42
El Defensor del Pueblo formula nuevas recomendaciones a las Administraciones	43
Turismo rural ecuestre por las Vías Pecuarias de la Comunidad de Madrid	49
Proyecto 2001. Tres años trashumando por las cañadas	52
LA TRASHUMANCIA TRADICIONAL	52
EL PROYECTO 2001	52
LA RECUPERACION DE LA TRASHUMANCIA	53
Mesta 93	53
Mesta 94	53
Mesta 95	54
DIRECCIONES DE INTERES	55
Bibliografía de interés para conocer las Vías Pecuarias	59
Ley 3/1995, de 23 de marzo, de Vías Pecuarias	62

CORDELES Y CAÑADAS

Valeriano Dominguez López ()*

Yo recuerdo de pequeño,
que mis mayores contaban,
aquellas historias bellas,
que tiene la trashumancia.

Bendita tierra extremeña,
que a nuestro ganado dabas,
esas hierbas que en invierno,
nuestra Castilla negaba.

En el otoño se iban,
de primavera llegaban,
andando por los cordeles,
los rebaños y piaras.

La Mesta los diseñó,
el plan dos mil los avala,
para que se reconozca,
esa cultura en España.

Me alegro que ya llegó,
es lo que tanto esperaba,
el movimiento a favor,
de cordeles y cañadas.

() Valeriano Dominguez es vaquero trashumante desde su infancia. Actualmente vive en Madrid, donde trabaja como taxista. No deja, sin embargo, de realizar el recorrido trashumante cada año desde Alburquerque hasta Gredos con vacas avileñas.*

EQUIPO REALIZADOR DE ESTE MONOGRAFICO

Coordinador: Hilario Villalvilla Asenjo

Supervisión de textos: Jesús Sánchez Jaén

Ilustraciones: Inés Maroto de Landáburu

Han escrito artículos, por parte de AEDENAT: José Antonio Fernández Otal, historiador (Medievalista). Jesús Sánchez Jaén, historiador (Hª Antigua). Hilario Villalvilla Asenjo, geógrafo

Por parte de usuarios e investigadores de las Vías Pecuarias: Juan Miguel Poisón Borona. Asociación de Centros Ecuéstres de la Zona Centro (ACECAM). Eduardo de Miguel Vascoechea. Fondo Patrimonio Natural Europeo.

Agradecimientos: A Valeriano Domínguez López, por el poema que ilustra la tercera página de este monográfico, con la ilusión de que siga con su práctica trashumante y a Anastasio Miguel Cuesta, de Galapagar (Madrid), por aportarnos datos sobre los elementos complementarios de las Vías Pecuarias.

Editado por: Asociación Ecologista de Defensa de la Naturaleza (AEDENAT). C/ Campomanes 13 - 28013 Madrid

El por qué de un segundo volumen monográfico «En Defensa de las Vías Pecuarias»

EN DICIEMBRE de 1993 AEDENAT publicó un informe titulado «En defensa de las Vías Pecuarias». Tuvo una gran aceptación, y de él se han repartido centenares de copias por todos los rincones del Estado español. A raíz de la publicación de la citada monografía recibimos decenas de cartas y llamadas telefónicas, que nos han hecho ver la escasa información que existe sobre este tema en muchos lugares, por lo que entendíamos que era conveniente mantener abierta una línea de información que llegase, de forma fácil y amena, a todos los amigos de las Cañadas. Por eso hemos editado este segundo volumen «En defensa de las Vías Pecuarias», donde, siguiendo la estructura del anterior, se ofrecen nuevos datos que vienen a completar al primer volumen, y que constituyen una herramienta que nos ayudará a defender mejor nuestras Vías Pecuarias.

En este informe encontrarás información de los **elementos complementarios y singulares** del sistema de Vías Pecuarias. El objetivo es darnos cuenta que además de la Vía Pecuaria en sí, existen otros elementos que asisten y completan a esta red de caminos y que poseen un gran valor patrimonial e histórico-cultural que hemos de conocer y proteger.

Algunos restos arqueológicos parecen estar conectados con estos caminos pastoriles. Dedicamos un artículo específico a hablar sobre ellos, en la línea de la controvertida idea de una **trashumancia pre-medieval**.

En este segundo volumen conoceréis el sistema de Vías Pecuarias y el mundo de la trashumancia en **Aragón**, contribuyendo así a difundir la riqueza que posee esta Comunidad Autónoma en esta materia.

Otro capítulo está dedicado a la **nueva Ley de Vías Pecuarias**, aprobada en marzo de 1995, la cual ha tenido un lento proceso de gestación,

aunque el resultado, en general, y salvo algunos aspectos del texto articulado, es esperanzador.

También os vamos a contar **las actividades que AEDENAT** continúa haciendo en defensa de las Cañadas, ya que es prioritario realizar permanentemente acciones que mantengan vivo el tema en la sociedad y en los medios de comunicación.

Si importante es el trabajo de los grupos ecologistas, importantes son las **nuevas recomendaciones que el Defensor del Pueblo** ha realizado, tanto a la Administración del Estado como a las Comunidades autónomas. Os daremos cumplido detalle de todas ellas.

Como hicimos en el anterior monográfico, hemos intentado que este informe no sólo recoja lo que se piensa o se hace desde los distintos grupos de AEDENAT, sino lo que los usuarios de estos caminos pecuarios piensan de ellos. Así, hemos pedido a un representante de los **centros ecuestres** que nos comente el interés que tienen las Vías Pecuarias para su actividad, y las repercusiones económico-sociales de la misma.

Si hablamos de trashumancia no podemos olvidarnos en qué situación se encuentra el **Proyecto 2001**, que se puso en marcha hace ya tres años, y la situación de «El Rebaño de AEDENAT», dentro del citado proyecto.

Y ya para terminar, hemos abierto un capítulo específico de **direcciones y bibliografía** sobre el tema que nos ocupa, actualizando lo aparecido en el monográfico de 1993.

Esperamos que este nuevo informe sobre las Vías Pecuarias contenga elementos de valor que os permitan defender estos caminos tradicionales. Sólo pediros que difundáis su contenido en todos los círculos en que os mováis, que useis las Vías Pecuarias, y que participéis activamente en la conservación y mejora de estos viejos, pero entrañables y útiles caminos. □

Elementos complementarios y singulares del sistema de Vías Pecuarias

por Hilario Villalvilla Asenjo. AEDENAT-Villa de Madrid

Tanto en la bibliografía especializada en Vías Pecuarias, como por parte de los defensores de estos caminos tradicionales, se ha prestado bastante atención a los elementos principales que conforman el sistema de Vías Pecuarias. Nos estamos refiriendo a los caminos por donde circula el ganado, y que pueden ser de distintas anchuras: cañadas, cordeles, veredas y coladas en el ámbito cultural leonés y castellano; cañadas, pasadas, traviesas y ramales en el ámbito navarro; cabañeras en Aragón; caminos ramaders o assagadores en el País Valenciano; carredades, pas ramaders, cabanyeres o caminos ramaders en Cataluña; veredas de la carne y realengas en Andalucía, etc. Sin embargo han despertado muy poco interés otros elementos que complementan o asisten a este sistema de caminos ganaderos. Elementos que poseen un gran valor cultural y patrimonial, amén de ser parte integrante del sistema de Vías Pecuarias, teniendo sentido su existencia en el marco de estos caminos pastoriles.

Este artículo pretende ser una llamada de atención a todos los «Amigos de las Cañadas», para que prestemos atención a estos elementos complementarios y evitemos su pérdida. Tengamos en cuenta que la Vía Pecuaria tiene su pleno sentido con estos elementos complementarios a los cuales no podemos, ni debemos, renunciar. De ahí que sea necesario conocerlos, identificarlos en nuestros respectivos ámbitos territoriales, analizar los problemas que les aquejan, y buscar soluciones a los mismos.

A parte del interés cultural que presentan estos elementos complementarios, algunos de ellos constituyen extensiones de terreno de consideración, caso de los descansaderos, los cuales se encuentran en peligro de desaparición, por la rapiña y codicia de unos cuantos ladrones de la propiedad pública del suelo, amparados por la desidia de la administración.

Por otra parte, la nueva Ley 3/95, de 23 de marzo, de Vías Pecuarias, por primera vez en la historia de estos interesantes caminos reserva un artículo a estos elementos complementarios, lo

que nos dota de una herramienta jurídica para su protección. Así, el artículo 3 (Fines) de la citada Ley, admite que no sólo hay necesidad de conservar las Vías Pecuarias en sí, sino «*otros elementos ambientales o culturalmente valiosos, directamente vinculados a ellas, mediante la adopción de las medidas de protección y restauración necesarias.*»

Habrà que esperar al desarrollo reglamentario de esta Ley para ver en qué se concretan esos «*otros elementos ambientales o culturalmente valiosos*», y qué tipo de medidas de protección y restauración se van a llevar a cabo. Por lo menos la Ley reconoce la importancia de estos elementos, que ya es algo.

A los «*elementos complementarios*» hay que sumarle lo que me he atrevido a denominar «*elementos singulares*», y que si bien no tienen una relación muy directa con el uso ganadero de la Vía Pecuaria, sí que poseen un gran valor como suelo público (ejidos), como elementos del patrimonio histórico-cultural (berracos y calzadas romanas), o bien valor etnográfico (eras).

Seguidamente voy a ir pasando revista a esos elementos complementarios y singulares del sistema de Vías Pecuarias, comentando el significado y uso que se daba a los mismos, buscando ejemplos de éstos en algunas de las doce Comunidades Autónomas del Estado español que poseen Vías Pecuarias. Como podéis observar, la mayor parte de los ejemplos los he tomado del territorio castellano, que es el ámbito geográfico que conozco más. Sin embargo he hecho un esfuerzo por buscar ejemplos en otros territorios del Estado, aunque con resultados muy desiguales.

Antes de comenzar, una advertencia: los mojones que delimitan el ancho de la Vía Pecuaria, así como los abrevaderos, descansaderos y majadas, son, jurídicamente, Vías Pecuarias. No obstante, los he incluido en este artículo como elementos complementarios, ya que gran parte del público piensa que la Vía Pecuaria es tan sólo un camino, desconociendo que los cuatro elementos anteriores son también Vía Pecuaria, por lo que conviene realzar su importancia.

ELEMENTOS DEL SISTEMA DE VIAS PECUARIAS

A) ELEMENTOS COMPLEMENTARIOS

- Mojones
- Abrevaderos
- Descansaderos
- Majadas
- Puertos reales
- Contaderos
- Puentes
- Eremitorios pastoriles
- Casas de esquileo
- Lavaderos de lana
- Edificación-sede sociedades ganaderas
- Chozos
- Carteles indicadores de Vía Pecuaria

B) ELEMENTOS SINGULARES

- Ejidos
- Calzadas romanas
- Berracos
- Eras

ELEMENTOS COMPLEMENTARIOS

• **Mojones**

Son las señales permanentes que se ponen para fijar el ancho de la Vía Pecuaria. Con éstos queda claro por donde discurren los caminos pastoriles, y por tanto, los límites de la propiedad pública del suelo que éstos representan.

Es importante que las Vías Pecuarias estén amojonadas, pues de esta forma se detecta fácilmente cualquier intrusión de un colindante, se pueden formular denuncias a intrusos sin temor a equivocarnos sobre si están o no dentro de la Vía Pecuaria, y ayuda mucho a los jueces a dictar sentencia en contra de los intrusos.

El proceso de colocar los mojones se denomina «amojonamiento», y es una actuación regulada en la Ley 3/95, de 23 de marzo, de Vías Pecuarias: «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» (artículo 9). Hasta tal punto es importante el mojón que la nueva Ley de Vías Pecuarias califica de infracción muy grave «la alteración de hitos, mojones o indicadores de cualquier clase, destinados al señalamiento de los límites de las Vías Pecuarias» (art. 21.2 a), siendo esta infracción objeto de sanción, imponiéndose una «multa de

5.000.001 a 25.000.000 de ptas» (artículo 22.1 c).

Cada Comunidad Autónoma utiliza su propio tipo de mojones para señalar el ancho de las Vías Pecuarias que discurren por su territorio, siendo algunos de ellos bastante antiguos. Así, tenemos el caso de los mojones existentes en la Cañada Real Segoviana a su paso por los términos municipales de Quijorna y Villanueva de Perales, entorno de las fincas de La Cepilla y Perales de Milla, así como por el municipio de Villamanta, todos ellos en la Comunidad Castellana de Madrid, y que datan, al parecer de principios del s.XIX. Otros mojones antiguos los encontramos en la plaza de la Independencia, o de Alcalá, en la Villa de Madrid, junto a la entrada principal del parque de El Buen Retiro, los cuales sirven para delimitar el ancho de la Cañada Real de la Puerta del Sol. Otro mojón lo podemos encontrar en la misma calle de Alcalá, a la altura del número 181, por donde discurría la anterior Vía Pecuaria. En el pirinero catalán, «las cañadas solían ir señaladas de vez en cuando por largas piedras o hitos (fites), frecuentemente con la parte superior enjalbegada de cal, a fin de poderlas distinguir bien (Pallars, Aran). Otra señal habitual la formaba un pilar de piedras, de una altura cercana a la de una persona, llamado pilaret. Los pastores coinciden en que los pilarets no tenían ningún sentido, salvo, quizá el de servir de orientación en días de poca visibilidad o de proyectar una mínima sombra.» (Roigé Ventura, X, Coord. 1995).

• **Abrevaderos**

El agua es un elemento fundamental para el ganado trashumante, de ahí que junto a las Vías Pecuarias, y aprovechando la presencia junto a éstas de cursos de agua, ríos o arroyos de carácter temporal o permanente, o bien manantiales, pozas y pilas, se estableciesen lugares donde los ganados saciaban, y lo siguen haciendo, su sed; son los abrevaderos.

La dimensión de los abrevaderos es muy variable. Así describe María Luisa Ledesma Rubio los abrevaderos de Aragón: (1) «los ganaderos utilizan una lanza de 'cavero' -caballero- o recurren a una vara o caña ajustando su longitud en 14 palmos, invocando el canon establecido en tiempos pretéritos de 31 o 31,5 varas, según casos. Así el abrevadero de Peramán, llamado de La Champia, los visitantes disponen que sea ajustado a 31,5 varas de 14 palmos cada vara (pensando que un palmo pueda tener unos 20

centímetros aproximadamente, esto nos daría unos 90 metros disponibles para que beba el ganado».

El artículo 4.3. de la nueva Ley de Vías Pecuarias establece que «los abrevaderos, descansaderos, majadas y demás lugares asociados al tránsito ganadero tendrán la superficie que determine el acto administrativo de clasificación de vías pecuarias...», por lo que la misma Ley reconoce implícitamente la variedad de anchos que pueden existir en estos elementos integrantes del sistema de Vías Pecuarias.

• Descansaderos

Los descansaderos (2) son un ensanche de la Vía Pecuaria, en donde los rebaños descansaban, cambiaban de rumbo o esperaban unirse a otras expediciones pecuarias. En la actualidad, y en zonas donde no trashuma ganado, los descansaderos siguen siendo utilizados por los pastores no trashumantes como zonas de pastos, ya que poseen una gran amplitud, y, por tanto admiten una cierta carga ganadera.

La gran extensión que llegan a tener los descansaderos ha sido aprovechada por muchos Ayuntamientos para construir en ellos colegios, polideportivos, parques, plazas de toros, etc. Al igual que en el caso de los abrevaderos, el artículo 4.3. de la Ley de Vías Pecuarias, ya aludido, nos da idea de lo variada que es la superficie de éstos. Veamos algunos ejemplos de variación de anchos y conversión de usos:

- Descansadero de La Telá (Villa de Madrid). Localizado junto a la calle de Segovia (Cañada Real de la Puerta del Sol), en las inmediaciones del río Manzanares, posee casi 6 has. de extensión. Fue convertido en el Parque de Atenas (linda con la verja sur de los jardines del Campo del Moro -Palacio Real-).

- Descansadero de las Ventas del Espíritu Santo (Villa de Madrid). En el punto de confluencia de la Cañada Real de la Puerta del Sol (hoy calle de Alcalá) y del Cordel del Arroyo Abrónigal (hoy autopista M-30). Posee 6,5 has. Sobre este descansadero se construyó, a principios de este siglo, una plaza de toros, la Monumental de las Ventas.

- Descansadero del Puente y Descansadero-abrevadero de Las Juntas (Villamanta -Comunidad de Madrid-). Se localizan ambos en las inmediaciones del Arroyo Grande, que surca el casco y término municipal de Villamanta, y forman parte de la Cañada Real Segoviana. Po-

see 22.279 m², y alberga hoy día un campo de fútbol, la escuela municipal San Dámaso, el polideportivo municipal y una zona verde.

- Descansadero del Remanso de La Tejera (Fuentidueña de Tajo -Madrid-). Posee 48.000 m², forma parte de la Cañada Real Soriana Oriental, y está localizado junto al río Tajo. En este descansadero se ha construido un área recreativa arbolada, con mesas, barbacoas y aparcamientos, y se ha autorizado la instalación de un restaurante y un pub-discoteca.

• Majadas

Una vez que el ganado trashumante llega a los puertos de verano, o a los invernaderos, un elemento fundamental para la vida de los ganados y los pastores es la majada. Es el lugar donde se recoge el pastor y su rebaño por la noche. Consta ésta de «chozo, vivienda donde se instala el pastor; el aprisco, zona donde duermen las ovejas, y el corral o redil, pequeño recinto vallado que permite contar el ganado o la captura de ejemplares concretos» (Gómez Sal, Antonio. 1992). Antiguamente, el chozo de la majada se construía con el material de la zona. Así, en los puertos de las montañas de León, éstos «eran de planta circular, generalmente con perímetro de piedra en la base y techumbre de escobas o urces» (Gómez Sal, Antonio. 1992). Hoy en día los chozos antiguos se abandonan por construcciones más modernas y confortables.

Otros elementos de la majada son el saladero o salegar, lugar donde se coloca la sal que suministra el sodio que necesitan los ganados cuando se encuentran agostando en los puertos de montaña.

Conviene no confundir la majada con el majadal. Los «majadales son pastos creados en suelos muy abonados cercanos al área de influencia de la majada. Son apetecidos por el rebaño y juegan un importante papel en su alimentación» (Gómez Sal, Antonio. 1992). Los majadales están formados por herbáceas vivaces y denso tapiz. En otoño el majadal se puebla de *Poa bulbosa*, la *Merendera filifolia*, la *Scilla autumnalis*; en primavera el trébol subterráneo se adueña del majadal.

En la Comunidad Castellana de Madrid hay un pueblo, Majadahonda, cuyo origen pudo estar en las majadas que los pastores utilizaban para guarecer a sus ganados. Tengamos en cuenta que Majadahonda es un pueblo por donde pasaba la Cañada Real Coruñesa, más tarde reducida a Vereda del Camino de la Carrera, hoy día prácticamente desaparecida.

• Puertos reales

En la Corona de Castilla las Vías Pecuarias tenían un lugar en donde los procuradores de la Mesta cobraban un tributo, el de «servicio y montazgo», que gravaba el tránsito de ganados trashumantes. Este lugar era el Puerto real, que podía ser fijo o móvil.

A continuación os ofrecemos el listado de los doce puertos reales en activo en la Edad Moderna, en las Cañadas Reales de tres de los territorios más significativos de la Corona de Castilla: León, Extremadura y Castilla.

1. Abadía. En la Cañada Real Vizana, Mozárabe o de la Plata (entre Salamanca y Cáceres).
2. Aldeanueva. En la Cañada Real Leonesa Occidental (Cáceres).
3. Candeleda. En la Cañada Real Leonesa Occidental (Ávila).
4. Ramacastañas. En la Cañada Real Leonesa Occidental (Ávila).
5. Venta del Cojo. En la Cañada Real Leonesa Oriental (Madrid).
6. Puebla de Montalbán. En la Cañada Real Segoviana (Toledo).
7. Toledo. En la Cañada Real Riojana, Galiana o de Las Merinas (Toledo).
8. Villarta de San Juan. En la Cañada Real Soriana Oriental (Ciudad Real).
9. La Perdiguera. En la Cañada Real Soriana Oriental (Ciudad Real).
10. Socuéllamos. En la Cañada Real Conquense o de Los Chorros (Ciudad Real).
11. Villanueva de la Fuente. Ramal de la Cañada Real Conquense. (Ciudad Real).
12. Chinchilla. Ramal de la Cañada Real Conquense (Albacete).

• Contaderos

Los contaderos eran lugares estrechos donde el pastor aprovechaba que las reses tenían que estar muy juntas, y casi en fila, para comprobar que no le faltaba ninguna cabeza de ganado. *«En las ganaderías trashumantes el conteo diario se hacía entre dos personas por el sistema de la raya o por el de los nudos, se aprovechaba algún espacio natural más estrecho por el que se hacía pasar el ganado, se ponían las dos personas y uno iba contando las unidades y otro las decenas y cuando había una decena decía 'iraya!' y la marcaba».* (Eliás Pastor, J.M. 1995).

Un importante número de contaderos son puentes que permitían salvar los cursos de agua, y también eran utilizados como punto para el

pago de postas y peajes. Uno de ellos es el puente sobre el río Guadiana a la altura del embalse del Cijara (término municipal de Villarta de los Montes -Badajoz-), que era utilizado por los trashumantes que utilizaban la Cañada Real Segoviana, para el paso y recuento de las reses. Por desgracia hoy día este puente está cubierto por las aguas del citado embalse la mayor parte del año (Terés Landeta, J. 1995).

En otras ocasiones los contaderos eran los mismísimos Puertos Reales, caso del Puerto Real del Collado de la Venta del Cojo, por donde discurre la Cañada Real Leonesa Oriental (Las Rozas de Puerto Real -Comunidad Castellana de Madrid-, lindando ya con la provincia de Ávila).

• Puentes

En un gran número de ocasiones las Vías Pecuarias tienen que atravesar cursos fluviales. Si la profundidad de éstos, o la velocidad de las aguas, no es muy acusada, los ganados cruzan a través de vados. Si ocurre lo contrario los ganados utilizan puentes, construidos expresamente para el paso de la Vía Pecuaria, o bien ésta comparte el puente con otros usuarios.

Los ejemplos que podrían ponerse son numerosos. Al señalado para los contaderos, se unen los siguientes:

- Puente romano de Alcántara (Cáceres), sobre el río Tajo, que salva unos acusados desniveles.
- Puente de hierro de Fuentidueña de Tajo (Comunidad Castellana de Madrid), por donde pasa la Cañada Real Soriana Oriental. Se trata de un puente de hierro construido en el siglo XIX (1873) y que sustituye a otros más antiguos. Puente de gran valor estratégico, dado que ha sido históricamente el paso obligado para llegar desde Castilla a Levante. Antes de existir el puente, el Tajo se atravesaba mediante una barca, que también servía para pasar los ganados trashumantes, y al pertenecer al Comendador Mayor de Castilla, se tenía que pagar un tributo por su uso.
- Puente de piedra sobre el río Miraflores. Permitía, y permite, el paso de la Cañada Real Segoviana sobre el citado río, en el término municipal de Miraflores de la Sierra (Madrid).
- Puente del Herreño, en Collado-Villalba (Madrid). Construido en el s.XV por el Marqués de Santillana, salva el paso de la Cañada Segoviana por el río Guadarrama. Como dato adicional señalar que, todavía en 1908 los ga-

naderos trashumantes pagaban el pontazgo a los herederos de dicho Marqués, al paso de sus ganados por el puente.

- Puente de la Marmota, en El Colmenar Viejo (Madrid). El puente pone en comunicación las vías pecuarias que discurren paralelas al río Manzanares (las Huelgas del Manzanares), antes de entrar en el Monte de El Pardo, con el Cordel de las tapias del Monte, que posee un ramal hacia Torrelodones y otro hacia Tres Cantos.

- Puente de La Magdalena, o Malena. Se trata de un puente de origen romano, pero reconstruido parcialmente en el siglo XVI. Salva el río Cuerpo de Hombre, y permite el paso de la Cañada Real Vizana, Mozárabe o de La Plata, así como de la calzada romana de la ruta de La Plata.

- En la Cañada Real Leonesa Oriental encontramos puentes como el de Valsordo, romano, muy cerca de la población abulense de El Burguillo.

- El puente de Las Merinas, en la comarca del Campo de Calatrava (provincia de Ciudad Real), permite el paso de la Cañada Real Riojana, Galiana o de las Merinas sobre el río Guadiana, en las proximidades de la conexión de esta Cañada con la Soriana Oriental.

• Eremitorios pastoriles

Los pastores y ganaderos poseen unas «*profundas creencias religioso-paganas*», así como un «*anhelo de protección para las personas y animales por caminos y montes*» (Fernandez Otal, J.A., 1993). Estas necesidades se traducen en todo un conjunto de pequeñas construcciones religiosas (santuarios, eremitorios pastoriles y ermitas mesteñas), cuya ubicación y distribución espacial son «*un claro indicio de las rutas trashumantes y de las vías de propagación socio-cultural entre el Llano y la Montaña*» (Fernandez Otal, J.A., 1993).

En el plano adjunto se puede ver la localización de los eremitorios pastoriles existentes en el entorno de las Vías Pecuarias que comunican los pastos estivales pirenaicos con las áreas de invernada del valle del Ebro (Aragón).

En el término municipal de Miraflores de La Sierra (Madrid), en el cruce de la Vereda del Puerto de la Morcuera a El Paular y el camino de Manzanares El Real, se localiza el humilladero (3) de San Blas. «*No se conocen los motivos de su iniciativa, pero resalta el hecho de su ubicación en un importante cruce de vías de comunicación en*

tre el valle del Lozoya y del particular movimiento de vecinos miraflores hacia los pastos de Berbellín, donde se ubicó el despoblado de San Blas de la Herrería» (Fernández Suárez, Roberto, 1995).

• Casas de esquileo

Para que conozcais la utilidad que tuvieron estos elementos complementarios del sistema de Vías Pecuarias voy a reproducir el texto que aparece en la pág. 78 del libro titulado «*Los pasos históricos de la Sierra del Guadarrama*», obra de Leonardo Fernández Troyano, y publicada gracias a la colaboración de la Consejería de Política Territorial de la Comunidad Castellana de Madrid y el Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Demarcación Centro (ver bibliografía). «*Son cuatro los esquileos más conocidos en la vertiente septentrional del Guadarrama, situados todos ellos cerca de la Cañada Real Segoviana que pasa por esta vertiente, llamada también de la Vera de la Sierra. De Oeste a Este se encuentra primero el del Espinar, del que se conservan las fachadas de la casa-palacio de los marqueses de Perales y algunas de sus dependencias (a); el segundo es el de Ortigosa del Monte, del que se conserva algún edificio y una hermosa portada de entrada al recinto (b). El tercero es el de Iturbieta (c), llamado también de Santillana por su proximidad a la antigua venta de este nombre; en la actualidad se encuentra en ruinas. El cuarto es el de Cabanillas de la Sierra (d), el único que conserva en pie todas sus instalaciones.*

Estos edificios se utilizaban únicamente durante los veinte o treinta días que duraba el esquileo; el resto del año quedaba solamente un guarda en ellos.

Hemos tomado la descripción de las operaciones del esquileo del Viaje de España de Antonio Ponz que las presenció en el esquileo de Iturbieta:

Primero se mete el ganado en los encerraderos a la espera de pasar al 'bache', pieza angosta con techo bajo para que las ovejas estén apretadas, pasen mucho calor y suden, lo que reblandece la lana y facilita el esquileo. De allí las sacan los 'ligadores' llevándolas al 'rancho', pieza principal de la operación donde las atan y pasan a los 'esquiladores' que terminan la operación.

El trabajo debía ser intensivo, porque el diccionario de Madoz, al describir el esquileo de Iturbieta, destaca que el oratorio comunica con el rancho para que los operarios cumplieran 'con el

precepto de la misa sin moverse del punto que ocupan para sus trabajos'. La misma disposición, y por la misma razón, hemos visto en el esquileo de Cabanillas de la Sierra en el que se conservan los encerraderos, el bache y el rancho.»

Los cuatro esquilos de los que habla el autor se encuentran en las inmediaciones de dos Cañadas Reales: la Soriana Occidental y el ramal de unión entre la Cañada Real Leonesa Oriental y la Cañada Real Segoviana, conocido comúnmente por *la Cañada Leonesa*.

Como se podrá observar el nombre de una de las Cañadas que acabo de dar difiere de los dados por el autor, que nombra a la Soriana Occidental como Cañada Real Segoviana o de la Vera de la Sierra. Entendemos que es más correcto denominarla Soriana Occidental, aunque localmente se denomine de la Vera de la Sierra.

El ya referido esquileo de El Espinar se localiza en las inmediaciones de la Cañada Leonesa, era propiedad de los marqueses de Perales y la mayoría de sus instalaciones se construyeron en el s. XVII. Los otros tres esquilos se localizan en las inmediaciones de la Cañada Real Soriana Occidental. Uno en las cercanías de Ortigosa del Monte, junto al río Milanillos, que también poseía lavadero de lanas, y donde todavía se conserva una portada con un escudo de armas del s. XVIII; otro, el de Iturbieta, cerca de la Venta de Santillana; y el último, el de Cabanillas, se localiza en la pedanía de Cabanillas de la Sierra, dependiente del Ayuntamiento de Torrecaballeros.

Los esquilos se comunicaban con las grandes Cañadas Reales a través de cordeles, lo que aseguraba el tránsito de importantes contingentes de ganado que iban a ser esquilados.

• Lavaderos de lana

Se trata de construcciones cuyo objetivo era el adecuado lavado de la lana de los ganados, estantes y trashumantes. En Cañizares, Señorío de Molina de Aragón (Guadalajara), se conserva todavía el edificio, construido a partir de 1714 a la vera de una acequia y presa, que albergaba el lavadero, y sus correspondientes oficinas. Junto a este edificio existía un campo cerrado que se utilizaba de tendedero para secar la lana (4).

En este lavadero, se llevaron a lavar «*anualmente entre 10 y 12.000 arrobas (unas 125 toneladas) de lana, proporcionando subsistencia en la temporada de trabajo a más de treinta jornaleros*» (Esteban, Juan Carlos, 1992).

• Edificios de las sociedades ganaderas

Las sociedades ganaderas de las dos grandes coronas ibéricas, Castilla y Aragón, tenían sedes permanentes donde realizaban sus reuniones, contaban con archivos, etc. Dichos edificios son de titularidad privada, y por tanto no son de uso público, pero son un elemento representativo del mundo de la trashumancia, y por tanto es importante conocerlos.

Entre los edificios más emblemáticos destacan el «Palacio de la Mesta», en Castilla, y la «Casa de Ganaderos de Zaragoza», en Aragón.

El primero de los inmuebles lo encontramos en la Villa de Madrid, en la calle de Huertas nº 26, esquina con la calle León, frente a la Real Academia de la historia. Pese a que existe el inmueble, ya no ejerce la función de «Palacio de la Mesta», además de por haber desaparecido ésta, por ser hoy día la sede del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas del Ministerio de Economía.

El segundo de los inmuebles se localiza en la calle de San Andrés nº 8, de la ciudad de Zaragoza. Se trata de un edificio reconstruido en el siglo XX, ya que el original fue demolido hacia 1928. En su actual archivo «*se conservan fotografías -año 1900- del edificio de época renacentista de la Casa, con fachada de estilo aragonés y un bello escudo de 1556 sobre el portal. Sabemos que en 1521 el alarife mudéjar aragonés Yayel del Baxil o Ambaxil trabajaba en el edificio de la Cofradía. La antigua sede social de la Casa de Ganaderos se erigió de nuevo -siglo XX- en la misma calle, llamada de San Andrés.*» (Fernández Otal, Jose Antonio, 1993).

En dicha Casa de Ganaderos, en la sala de Juntas, se conserva el fondo documental correspondiente a los años 1667, 1771, 1814 y 1855. La información que se puede consultar en dicho archivo es la referente a los derechos de la asociación, constitución y funcionamiento de ésta, documentos antiguos y bibliografía.

• Chozos

A lo largo de las Vías Pecuarias, y sobre todo en los agostaderos e invernaderos, el pastor se refugiaba de las inclemencias del tiempo construyendo chozos. Se trata de pequeñas construcciones que se hacían con los materiales de la zona: piedra, adobe o materia vegetal.

Los chozos construidos a base de piedra, e incluso adobe, son los que más han resistido los

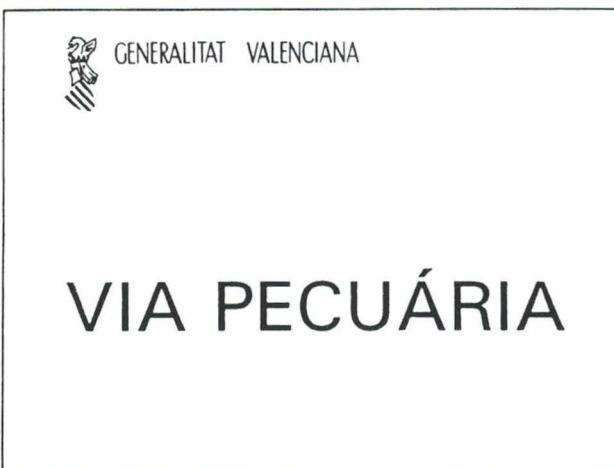
embates del tiempo, y hoy los podemos contemplar en muchos lugares. Así, en los invernaderos de La Serena (Badajoz), se localizan numerosos chozos hechos a base de pizarra; en la Alcarria de las provincias castellanas de Madrid y Guadalajara y a lo largo de la Cañada Real Soriana Oriental nos encontramos con un importante número de chozos hechos de piedra caliza.

Sin embargo no se han podido conservar los chozos realizados con materiales vegetales, dado que éstos son más livianos y fácilmente alterables por el paso del tiempo.

• **Carteles indicadores de Vía Pecuaria**

Hoy día las distintas Comunidades Autónomas que poseen las competencias en materia de Vías Pecuarias (6) están señalizando la presencia de estos caminos pastoriles mediante carteles indicadores. En general los carteles se instalan cuando la Vía Pecuaria toma contacto con una carretera, lo que avisa al conductor para que extreme su cuidado por si algún rebaño, u otro tipo de usuario, atraviesa la calzada. En algunas Comunidades, caso de la de Madrid, se coloca señalización a lo largo de la Vía Pecuaria, priorizando la señalización en el cruce de ésta con otros caminos u otras Vías Pecuarias. De esta forma es fácil seguir el itinerario de éstas.

El diseño de los carteles indicadores de las Vías Pecuarias es muy distinto de unas Comunidades Autónomas a otras. A continuación os ofrecemos tres dibujos con los carteles utilizados en el País Valenciano, Comunidad Castellana de Madrid y Castilla-La Mancha.



ELEMENTOS SINGULARES

• Ejidos

Ejido es una palabra que viene del latín «exitus», salida. Se trata de un campo o tierra que está a la salida del lugar, que no se planta ni se labra, es común para todos los vecinos y suele servir de era para descargar y limpiar las mieses. Es el lugar común donde la gente se suele juntar a tomar solaz y recreación, y donde también los pastores apacientan sus ganados.

Los ejidos no son exactamente un elemento propio de la Vía Pecuaria. Sin embargo, en numerosas ocasiones los ejidos están comunicados con Vías Pecuarias, o quedan en medio de varias de éstas. En este último caso tenemos el «ejido de Pinto (Madrid)», convertido hoy día en parque público, que se encuentra entre la Colada de Fuenlabrada y la Cañada Real Riojana, Galiana o de Las Merinas.

El ejido es un bien comunal, al igual que las Vías Pecuarias son objeto de muchos abusos por parte de los particulares y de los mismos Ayuntamientos que debían velar por su conservación, por lo que requerirían una atención especial por nuestra parte.

• Calzadas romanas

Algunas Vías Pecuarias se definieron sobre calzadas romanas, o quizás los romanos aprovecharon nuestros caminos pecuarios para construir sus calzadas. Sea cual sea el origen, lo cierto es que hay ejemplos de Vías Pecuarias que coinciden con calzadas, o viceversa.

En Avila tenemos la calzada romana que discurre por la Cañada Real Leonesa Oriental, que atraviesa el valle de las Cinco Villas hasta llegar al Puerto de El Pico (Sierra de Gredos).

En la provincia de Salamanca, y coincidiendo con la Cañada Real Vizana, Mozárabe o de La Plata, discurre otra calzada romana. Dejemos que sea Rafael Serra Naranjo quien nos comente el hecho (El País, 9/1/95): «*El corredor de Béjar, un pasillo que salva el Sistema Central entre la sierra de Francia y la sierra de Candelario, en las postrimerías occidentales de Gredos, fue ya en tiempos de la Iberia prerromana un camino transitado por los vetones, pueblo ganadero y seminómada que usaba este accidente natural para distribuir sus rebaños por los pastos veraniegos de las Montañas. Más tarde, los romanos trazaron por él una calzada, la Vía Lata, que al unir*

Mérida (Emerita Augusta) con Astorga (Asturica Augusta) se convirtió en la columna vertebral de la Lusitania. En la Edad Media, La Mesta, rebautizó esta senda milenaria como Cañada Real Vizana, Mozárabe o de la Plata» (5)

Otro ejemplo lo encontramos en el término municipal de Logroño, por donde discurre la «Colada de la calzada romana», de unos 16 km. de longitud y 15 varas de ancho (12,5 metros). Se trata de una Vía Pecuaria que es calzada romana a la vez, y que asciende, paralela al río Ebro, desde Zaragoza a Castilla, pasando por Alfaro, Calahorra, Agoncillo, Recajo, y desde aquí se dirigía a Logroño capital, entrando por Varea (Grande Ibarra, Julio et al. 1992).

Por último, en la Comunidad Castellana de Madrid, y por la Cañada del Toril (municipio de Galapagar), discurre una calzada romana del siglo I o II después de Cristo, la número 24, que está mencionada en el denominado itinerario de Antonino, calzada que enlazaba Segovia con la antigua Complutum, hoy Alcalá de Henares. Más tarde, sobre la calzada discurriría el antiguo trazado del camino de Toledo que, en parte, pasaba por este término municipal madrileño.

• Berracos o figuras de toros de piedra

Junto a algunas Vías Pecuarias aparecen esculturas que representan a toros. Son los berracos. Los más famosos son, sin duda, los cuatro célebres Toros de Guisando (parece ser que llegaron a ser más), localizados al pie de la Cañada Real Leonesa Oriental. Se trata de esculturas que se remontan a los celtiberos y que algunos han querido relacionar con las rutas ganaderas. Sobre si tienen relación directa con las Vías Pecuarias hay sus controversias entre los investigadores.

• Eras

En la Comunidad Castellana de Madrid hemos detectado que algunos sectores de Vías Pecuarias han sido tradicionalmente utilizados como eras (espacio de tierra limpia y firme donde se trillan las mieses). Resulta lógico, ya que en verano no existe movimiento ganadero trashumante, ni trasterminante, por las Vías Pecuarias, tan sólo movimientos locales de ganado, por lo que podrían realizarse este tipo de labores sin que se obstaculizase en modo alguno el escaso flujo ganadero.

Un ejemplo del uso de parte de la Vía Pecuaria como era lo tenemos en el término municipal

de Villamanta (Madrid). Al este del casco urbano existen 5 eras circulares en terrenos de la Cañada Real Segoviana. Su interés cultural ha hecho que las Normas Subsidiarias de Villamanta las hallan incluido en el Catálogo de Elementos Protegidos, siendo su protección de tipo integral.

CONCLUSIONES

No querría terminar este artículo sin volveros a recordar la importancia de estos elementos *complementarios y singulares* del Sistema de Vías Pecuarias. Es necesario que, de ahora en adelante, nos fijemos más en ellos y estudiemos la situación en la que se encuentran. Lo tenemos que hacer rápido, a fin de evitar perderlos.

En el siguiente artículo, de Jesús Sánchez Jaén, podeis seguir profundizando en el interés y significado de estos elementos singulares, y la relación que puedan tener con las rutas pastoriles. □



CHOZO DE PASTOR

Notas

- (1) LEDESMA RUBIO, María Luisa (1993): «En pos del agua: La inspección de abrevaderos en las riberas del Jalón y Huerva por los ganaderos zaragozanos (1140)». *Separata del Libro Aragón en la Edad Media (s. X-XI)*. Universidad de Zaragoza. Facultad de Filosofía y Letras. Departamento de Historia Medieval, Ciencias y Técnicas Historiográficas y Estudios Arabes e Islámicos. Zaragoza, pp 251-267.
- (2) Mientras que en gran parte del Estado español se utiliza la palabra «descansadero», en Navarra es más común la de «reposadero», y en Cataluña la de «sestadors o paratges» (sesteadores), aunque hay variaciones dependiendo de la zona: «Según Vilà Valentí (1950:418), los sesteadores reciben el nombre de «returada o paratge» en el Berguedà y Ripollès; de «remonta, remuntada o estassada» en la Cerdanya; de «desviada o múria» en el Pallars; de «mosquera» en la Ribagorça; de «acampador» en el Alt Urgell» (Roigé Ventura, X, Coord. 1995).
- (3) Humilladero: lugar de devoción en las afueras de los pueblos, con alguna cruz u otra imagen religiosa (Vázquez Maure, F. 1987).
- (4) Esteban, Juan Carlos (1992): «El lavadero de lanas de Cañizares». Nueva Alcarria pág. 59. Guadalajara.
- (5) El autor comentado, Rafael Serra, recomienda un itinerario de 9 Kms., entre Casa Adriano, junto a la carretera N-630, y la localidad salmantina de La Calzada de Béjar, para gozar de esta Cañada-Calzada.
- (6) Las Comunidades Autónomas que no poseen Vías Pecuarias son las de: Galicia, Asturias, Cantabria, Canarias y Baleares. En la Comunidad Autónoma Vasca, tan sólo tiene Vías Pecuarias la provincia de Alava.

Restos arqueológicos asociados a las cañadas

por Jesús Sánchez Jaén. AEDENAT-Villa de Madrid

EN LOS ÚLTIMOS años el campo de la investigación histórica está poniendo de relieve la existencia de actividades trashumantes en la Península Ibérica en épocas anteriores a la Edad Media. Al hilo de esta línea de trabajo se está llevando a cabo una reinterpretación funcional de buen número de materiales arqueológicos, por medio de análisis territoriales, que muestran su conexión con los movimientos de ganado durante la Antigüedad. De este modo parece haberse encontrado una estrecha unión entre algunos túmulos, verracos y estelas y la práctica trashumante por rutas usadas desde tiempos inmemoriales.

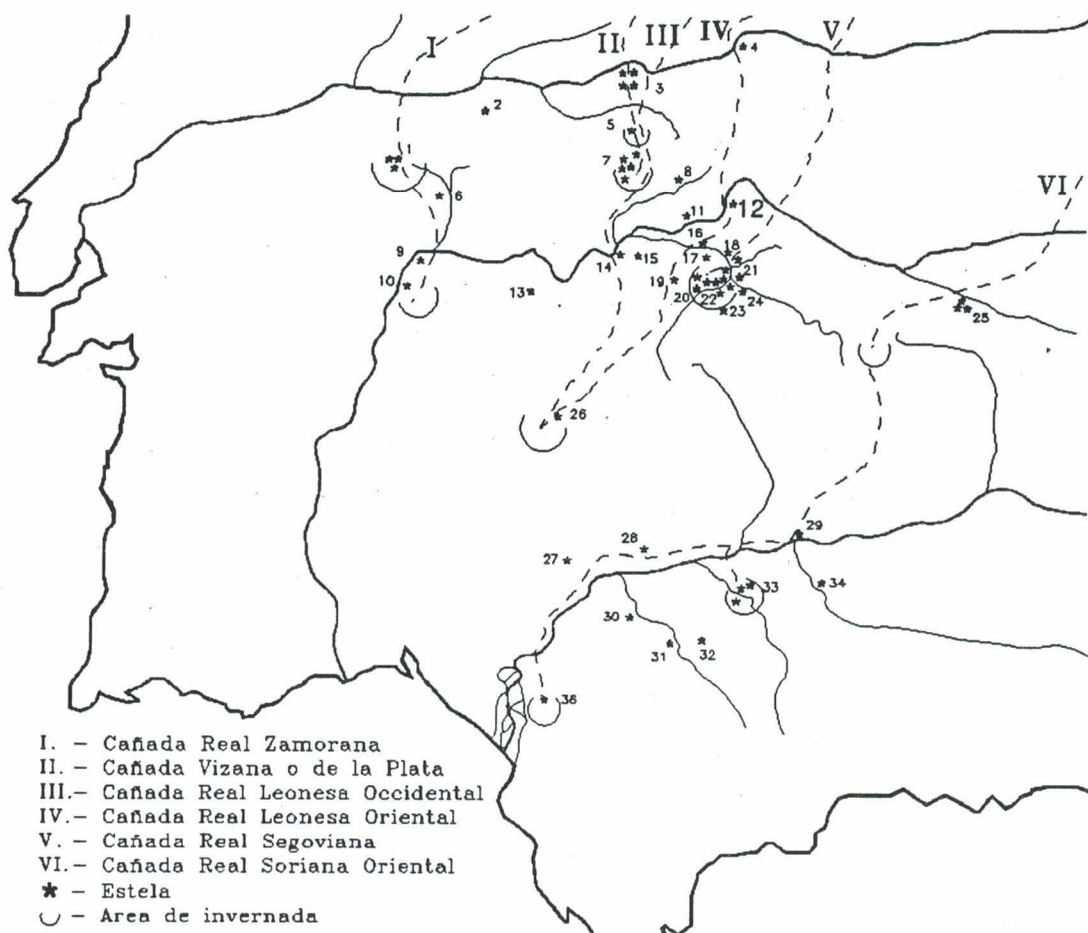
Las investigaciones sobre grupos de población nómada en tiempos prehistóricos, esencialmente dedicados a la ganadería, ha mostrado la existencia, en el valle del Guadalquivir, de ciertas rutas de comunicación jalonadas por túmulos que, según Ponsich, ponen en contacto la comarca de Setefilla con las marismas de la desembocadura. Estos caminos no presentan otro vestigio de hábitat más que los túmulos, reflejo de los grupos humanos nómadas que Ponsich relaciona con las necesidades alimenticias estacionales del ganado. Esta población itinerante aprovecharía los terrenos incultos de los contrafuertes de las sierras, poco aptos para la agricultura, en sus desplazamientos hacia los pastos de invierno en las marismas, volviendo en verano a las tierras altas de Setefilla, donde convergen las rutas que discurren por ambos lados del Guadalquivir: la de los Alcores y la del Aljarafe. La gran concentración de túmulos en el área de Setefilla ha hecho considerar la existencia de algún aspecto religioso surgido en torno a la llegada de grupos de pastores con sus rebaños para pasar el estío (1). En cuanto a este aspecto, conviene recordar la conexión existente, a través de los tiempos, entre los extremos de las cañadas y las celebraciones religiosas en torno a alguna ermita o santuario.

Sobre el significado de los verracos se ha hablado mucho, asignándoles incluso el papel de hitos de unas supuestas cañadas que discurrirían por la Meseta. En realidad parece que tuvieron funciones variadas, desde la significación religiosa, como propiciadores de la fertilidad del gana-

do, hasta un sentido funerario. Con la nueva forma de trabajo de la arqueología espacial, se ha descubierto un motivo para explicar la distribución de un numeroso grupo de verracos, los del valle del Amblés (Ávila). Esta comarca ha sido bien estudiada por Álvarez Sanchís(2), para quien las esculturas zoomorfas parecen delimitar zonas de pasto frente a otras de distintos usos. Cumplirían, de ese modo, una función de hito, de señal demarcadora, que en algunos lugares parece determinar una ruta a través de las áreas de prados. Estos caminos coinciden en gran medida con cañadas actuales, en concreto con la Cañada Soriana Occidental y con algunas coladas y cordeles adyacentes. No debe deducirse de ello que esta fuese la razón de ser de todos los verracos, pues no es extensible a todos los ejemplares conocidos. Para Álvarez Sanchís esta funcionalidad de los verracos manifiesta una relación estrecha «entre la estatuaria zoomorfa y el paisaje en el que se inscribe», influenciada por una serie de factores locales, cuya variación puede explicar perfectamente la diferente utilidad en otras localizaciones. Merece ser resaltado el papel de marcadores de áreas de pasto por cuanto implica una dedicación ganadera de las gentes de la comarca, y por que representa un intento de delimitar distintos aprovechamientos de los recursos del suelo. Con esta diferenciación se estaban evitando invasiones en áreas de distintos usos, al tiempo que se ejercía un control sobre unos recursos de gran importancia, los pastos.

Un papel similar parecen tener las estelas de los valles medios del Tajo, Guadiana y Guadalquivir. M. Ruiz-Gálvez y E. Galán han puesto de relieve que dichas estelas no estuvieron nunca relacionadas con enterramientos ni cumplieron ninguna función funeraria, sino que más bien sirvieron para marcar el control de los recursos de un territorio y las vías que discurrían por él (3). Todas las estelas del suroeste peninsular estudiadas por ellos muestran que estaban hechas para ser vistas desde lejos, permitiendo así la localización fácil de un camino o de una zona determinada. La señalización de accidentes geográficos (vados, puertos) y de elementos útiles para los viajeros y pastores (pozos, puntos de agua, zo-

Relación entre las estelas del suroeste y las Vías Pecuarias



1.- Valencia de Alcántara. 2.- Brozas. 3.- Torrejón el Rubio. 4.- Las Herencias. 5.- Trujillo. 6.- Albuquerque. 7.- Ibahernando, Robledillo de Trujillo, Santa Ana de Trujillo, Zarza de Montánchez, Almoharín. 8.- Solana de Cabañas. 9.- Granja de Céspedes. 10.- Monte Blanco. 11.- Orellana la Vieja. 12.- Quinterías. 13.- Almendralejo. 14.- Valdeterres. 15.- Magacela. 16.- Esparragosa de Lares. 17.- Zarza Capilla. 18.- Capilla. 19.- Benquerencia de La Serena. 20.- Cabeza del Buey. 21.- Guadalmez. 22.- El Viso. 23.- Belalcázar. 24.- Berfillá. 25.- Aldea del Rey. 26.- Fuente de Cantos. 27.- Burguillos. 28.- Setefilla. 29.- La Vega, Córdoba. 30.- Carmona. 31.- Ecija. 32.- Montemolín. 33.- La Lantejuela. 33.- Ecija. 34.- Ategua.

nas de pasto) que parece observarse en el emplazamiento de muchos ejemplares, lleva a estos autores a hablar de dos grandes itinerarios marcados por las estelas, que funcionarían como una referencia visual en el paisaje: uno de los caminos iría desde la Sierra de Gata hasta el bajo Guadalquivir, en torno a las marismas, y el otro cruzaría desde el Tajo, por la zona de Monfragüe hasta la orilla meridional del Guadalquivir, a la altura de Carmona. Estas vías habrían sido utilizadas tanto para la trashumancia como para el comercio. No obstante, superponiendo el mapa de situación de las estelas y la cartografía de las cañadas reales puede apreciarse cómo los núcleos donde aparecen más estelas están situa-

dos en zonas de prados, usados desde tiempo inmemorial por los pastores para llevar a sus animales en invierno. Así ocurre en Trujillo y sus alrededores, hasta Montánchez, donde se sitúan las invernadas de la Cañada Vizana o de la Plata, y por donde discurre el tramo final de la Cañada Leonesa Occidental. En el área marcada por las estelas de Zarza Capilla, Guadalmez, Capilla, Cabeza del Buey y Benquerencia de la Serena confluyen la Cañada Leonesa Oriental y la Segoviana, y algo más al sur, al final de la comarca de La Serena, están los prados de ésta última. Las estelas de Aldea del rey se encuentran en las proximidades del Valle de La Alcudia, uno de los destinos de las Cañadas Soriana Oriental y Rio-

jana, que en algunas épocas llegaron hasta el Guadalquivir, aprovechando los pastos de ambos márgenes, en torno a Setefilla y Carmona, para confluir en las inmediaciones de Sevilla, lugares donde aparece una nueva concentración de estelas. Los hitos de Valencia de Alcántara, Albuquerque y Granja de Céspedes coinciden con la trayectoria final de la Zamorana, que concluye en Valverde de Leganés, en cuyas proximidades se sitúa la estela de Monte Blanco. Por último, la estela de Fuente de Cantos se encuentra situada a las puertas de las invernadas de las Cañadas Leonesa Occidental y Oriental, cuyos ganados se distribuían desde Bodonal de la Sierra hasta Montemolín, pueblos vecinos y que rodean por el sur Fuente de Cantos.

Como puede apreciarse en el mapa, la coincidencia de las estelas con los tramos finales de las cañadas excede de la mera relación casual: todas las áreas de invernada, los extremos, de las grandes rutas trashumantes, y alguno de los itinerarios que llevaban hasta ellas cuentan con estelas prerromanas en su paisaje. Resulta pues casi obligado buscar algún tipo de conexión entre ambos hechos; la utilidad funeraria ya ha sido descartada por los autores del trabajo; y pensar en que sirviesen de señales para algún otro recurso, como yacimientos metalúrgicos, no funciona: solo dos estelas se han hallado en lugares claramente próximos a zonas mineras, las de Berfillá y Belalcazar.

Creemos que la relación estelas-tierras de pastos-caminos de ganado es evidente. Los grandes bloques monolíticos servirían como anunciadores de la presencia próxima de los prados y como delimitadores de las comarcas donde se podía aprovechar el pasto, marcando así las áreas en que los pastores y sus rebaños podían instalarse para pasar el invierno, sirviéndose de los pastos que allí había. No sería ajeno a todo esto un papel delimitador de actividades, que sirviese a un tiempo a los pastores para que nadie interrumpiese su labor, y para que ellos no invadiesen con el ganado las tierras circundantes, celosamente guardadas por las gentes de la región para otros usos. La cuestión se mantiene aún en el terreno de la hipótesis, pero si admitimos la idea de unas estelas que marcan áreas de utilidades diferentes, áreas que coinciden, por lo demás, con usos ganaderos en su mayoría, la teoría no parece descabellada.

En el otro extremo de las principales vías pecuarias, los agostaderos, un pequeño pero signi-

ficativo número de yacimientos se encuentran relacionados, por diversas causas, con el trazado de algunos de los caminos de trashumancia más importantes de la Mesta. Así ocurre con los numerosos castros prospectados en las sierras y valles del norte de Soria. Todos ellos están situados en las cabeceras de las cañadas sorianas, distribuidos por las localidades desde las que han partido siempre los pastores hacia el sur al llegar el otoño. El Castillejo de Langosto, el Castillo de Hinojosa de la Sierra y el Castillo de las Espinillas, en Valdeavellano de Tera, están en las proximidades de la Sierra Cebollera, donde se encuentran los agostaderos de la Cañada Real Riojana. Junto al Castillo de las Espinillas, en el mismo monte, relata Taracena la existencia de una ermita en la que los pastores celebraban una fiesta anual, en junio, para dar gracias por su vuelta a casa. También al inicio de la Riojana están el Castillejo de Cubo de la Sierra, el de Tejadillo y el de Castilfrío de la Sierra de Alba (4). Una localización similar tienen los *castillejos* de Arévalo de la Sierra, Ventosa de la Sierra y Taniñe, este último cerca de San Pedro Manrique, y los tres en las comarcas que sirven de cabecera a la Cañada Soriana Oriental (5). Las abundantes muestras de huesos, predominando el ganado lanar y el vacuno, el tipo de restos y la inexistencia de construcciones de piedra en muchos casos, llevan a pensar en una ocupación estacional. Creemos que puede tratarse de unos enclaves que tendrían habitantes solo en los meses calurosos, coincidiendo con la falta de pastos en otros lugares: habitantes dedicados casi en exclusiva a la ganadería, y que muy probablemente venían de invernar con sus rebaños en tierras mucho más al sur.

De los tiempos de la Hispania romanizada también contamos con algunos hallazgos arqueológicos que parecen tener cierta relación con las vías pecuarias: un conjunto de villas y asentamientos romanos enclavados en la margen derecha del río Cea, desde la provincia de León hasta la de Zamora, pasando por el norte de Valladolid. Por esa orilla corre una cañada, La Zamorana septentrional, que llevaba los ganados desde la cabecera del río Cea hasta la Leonesa occidental, y une esta con la de la Vizana o de la Plata. Un buen número de yacimientos, señalados por T. Mañanes, están muy próximos a la cañada: son las villas de Bustillo de Cea, Valdelaguna, Galleuillos de Campos y Ermita del Otero en León; el Quintanar, Granja Bejar y Vega de Rosales, y los

asentamientos de Santa Olalla y la Ermita en Valladolid; y el de Escorriel en Zamora(6). La existencia de una vía romana junto a las villas habría servido, según Mañanes, para la creación de la cañada medieval. Desde nuestro punto de vista, la interpretación de este alineamiento junto al camino de los yacimientos ha de hacerse en sentido inverso. Las villas no se ubicaron allí por estar junto a una vía romana, ni esta facilitó la existencia de la cañada medieval, sino que el camino trashumante preexistía a la dominación romana. Como prueba de ello tenemos los asentamientos prerromanos, que el propio autor cita, en la otra orilla del río, sobre los pequeños cerros que domina la campiña. Los establecimientos romanos muestran el proceso seguido tras la conquista: se obliga a los indígenas a abandonar sus poblados bien guarnecidos y asentarlos en las zonas bajas. Las gentes que habitaban los castros cercanos al Cea controlarían el paso por la primitiva cañada, vía estratégica y fundamen-

tal para llevar sus ganados hacia el sur. La localización de las villas y los asentamientos junto al camino indica una continuidad en la explotación del principal recurso, la ganadería, y de su más importante *infraestructura*, el camino, pero también una posible sustitución en las gentes que controlaban y explotaban el recurso: las villas pueden ponernos sobre la idea de una ganadería que, a partir del siglo I d.C., momento en que se fechan las primeras, comienza a ser controlada por ricos propietarios hispanorromanos.

Todos estos argumentos no constituyen una prueba determinante de la existencia de trashumancia en la Antigüedad, pero mantenemos la idea de que una visión panorámica de los elementos expuestos (estelas y verracos; castros de ocupación estacional situados en comarcas pastoriles con climatología adversa en invierno; villas enclavadas en tradicionales lugares de paso de ganado; concentración de gentes en lugares alejados de su población de origen para lo que



no se halla una justificación dentro de las explicaciones más usuales de los movimientos migratorios de la Antigüedad; epígrafes de cuya localización y contenido no se ha dado una explicación satisfactoria...) muestra que el movimiento de ganados a largas distancias en la Península Ibérica es un hecho desde mucho antes de la Edad Media. Es una línea de investigación interesante en la que se ha de profundizar. □

Notas

(1) - PONSICH, M., «*Implantation rurale antique sur le Bas-Guadalquivir*», *Publicaciones de la casa de Velázquez. Archeologie* vol. II, París, 1987, pág. 15, fig. 4; y «*Trashumance et similitudes iberomauretaniennes*», *Homenaje al prof. Martín Almagro*, Madrid, 1983, vol. II, pág. 123-125.

(2) - ALVAREZ SANCHIS, J.R., «*Los verracos del valle del Amblés (Ávila): del análisis espacial a la interpretación socioeconómica*», *Trabajos de Prehistoria*, XLVII, 1990, pp. 216-228.
 (3) - RUIZ-GALVEZ, M. y GALAN, E., «*Las estelas del suroeste como hitos de vías ganaderas y rutas comerciales*», *Trabajos de Prehistoria*, XLVIII, 1991, pp. 257-273.
 (4) - TARACENA, B., «*Excavaciones en las provincias de Soria y Logroño*», *Memorias de la Junta Superior de Excavaciones y Antigüedades*, CIII, 1928, pp. 10-17.
 (5) - TARACENA, B., «*Excavaciones en diversos lugares de la provincia de Soria*», *Memorias de la Junta Superior de Excavaciones y Antigüedades*, LXXV, 1924-1925, pp. 15 ss.
 (6) - MAÑANES, T., «*La implantación romana en el territorio leonés*», *Cántabros y Astures. Lancia I*, León, 1983, pág. 157.

NACE EL «CONSEJO DE LAS CABAÑERAS DE ARAGON»

El 31 de diciembre de 1994, varias asociaciones aragonesas, CPN-Aragón, Fondo Natural y Concejo de la Mesta, constituyeron el «Consejo de las Cabañeras de Aragón»^(*), en una reunión celebrada en el bosque centenario de Gamueta (Valle de Ansó-Huesca).

Se trata de una organización de carácter cultural y sin ánimo de lucro, cuyo objetivo es promover en Aragón la defensa del patrimonio natural y cultural que representan las Vías Pecuarias y todas las actividades rurales tradicionales asociadas a ellas.

El Consejo de las Cabañeras considera que, es imprescindible adoptar medidas urgentes para paliar la pérdida de valores culturales y el despoblamiento de las comarcas y pueblos de Aragón, lo que constituye un grave riesgo social y ecológico para el futuro de muchas comarcas de alto valor cultural y ecológico, tanto a nivel nacional como internacional.

Para ello, el Consejo estima que es necesario comprometer a la sociedad en su conjunto, y fundamentalmente a las generaciones más jóvenes, así como a los técnicos y científicos e instituciones, para la puesta en marcha de programas de desarrollo integral sostenible que garanticen la conservación de la cali-

dad de vida, de la estructura social, y de los valores culturales y ambientales de las comarcas naturales afectadas.

El Consejo de las Cabañeras de Aragón realizará actividades de apoyo a la ganadería trashumante, a la agricultura extensiva o ecológica, a los artesanos locales, y al turismo verde, así como de conservación de las razas autóctonas, la diversidad biológica y la calidad del medio ambiente de Aragón y otras comarcas limítrofes.

(*) Consejo de las Cabañeras de Aragón (Razón: Federico Sancho). C/ Juan Pablo Bonet 24-6º izda - 50006 Zaragoza. Tel (976) 254520

NUEVAS ASOCIACIONES DE DEFENSA DE LAS CAÑADAS

EL NACIMIENTO de Asociaciones de Defensa de las Cañadas se extiende por todo el Estado español. En Salamanca y Ávila han nacido 2 de ellas y sus señas son:

Asociación «Las Cañadas»

C/ Meléndez nº 12 - 37002 Salamanca

Asociación para la Recuperación Integral de las Cañadas Reales (ARIC) «90 Varas»

Hospital Viejo. Plaza del Cristo
 Madrigal de las Altas Torres (Ávila)
 Teléfonos: (923) 54 03 78 - 23 89 14

LAS VÍAS PECUARIAS DE ARAGÓN. Memoria histórica y futuro abierto (*)

por José Antonio Fernández Ota. Universidad de Zaragoza

*A los Noguero
de Casa Garcés de Fanlo,
transhumantes en activo*

En unas breves páginas no es posible presentar una visión pormenorizada de aquel fascinante, intrincado y variopinto mundo de caminos y sendas pastoriles. En el hatillo forja sus andarines trotamundos portaban Historia, Lengua y Economía, Música, Derecho y Artes, Ecología primigenia y Antropología, como presentes para un futuro que es hoy. Nos ceñimos a un territorio de geografías cambiantes y gentes diversas, hecho con siglos de Historia y recorrido por cabañeros de una a otra de sus lindes.

La gran diversidad física de Aragón, con tres grandes unidades de relieve -los Pirineos, el Valle del Ebro y el Sistema Ibérico-, una vegetación que conoce el piso mediterráneo y el alpino, y un áspero clima continental, han obligado a sus pobladores desde los primeros asentamientos en el territorio a adoptar métodos trashumantes para alimentar a sus ganados. Así, las zonas de pastos de verano más importantes radican en los altos puertos del Pirineo y en las comarcas serranas de Calatayud, Daroca, Teruel y Albarracín, mientras que las de invernada se sitúan en las planicies del Ebro. Todo ello sin configurar un sistema cerrado, pues algunos rebaños altoaragoneses han acudido de siempre a la vertiente francesa en verano y algunos turolenses a Castilla, Andalucía y Levante en invierno. A su vez, otros contingentes de ganado del sur de Francia, Navarra, Castellón y Valencia han venido al país, ya sea a invernar o a estivar.

Aragón ha desarrollado durante toda su historia una destacada actividad agropecuaria, y en la actualidad este sector sigue siendo trascendente en su economía. Provincias como Huesca y Teruel estuvieron en tiempos a la cabeza de las estadísticas de la trashumancia y aunque hoy, lamentablemente lo están en la de hábitats desdoblados, consecuencia del hundimiento de la so-

ciudad tradicional, las explotaciones pecuarias tratan de adaptarse a las inhóspitas leyes del mercado para sobrevivir, sin apenas concesiones a las viejas prácticas. La trashumancia fue uno de los fundamentos de aquella sociedad, sirvió para transformar y organizar el espacio, modelar la cubierta vegetal y el paisaje, configurar el hábitat humano, adecuar un sistema productivo entrelazando la Montaña y el Llano y alimentar nuestro acervo cultural y popular. Así contestaba el rey Felipe V a los ganaderos pirenaicos en 1745:

«Por cuanto por parte de los Valles de Tena y Broto y otros del mi reyno de Aragón se me ha representado que desde que los Sarracenos redujeron a sus antiguos a retirarse a un país tan quebrantado como las Montañas de dicho Reyno de Aragón, que por no producir aquellos pastos a causa de su clima y fragosidad de terreno, frutos para alimentarse, les fue preciso aplicarse a los Ganados, y que sin otros tesoros emprendieron conquistas contra los Sarracenos, por lo que los Señores Reyes mis predecesores les concedieron varios Privilegios y confirmaciones y el del libre transito de los Ganados a la tendida como antiguamente estaba establecido, y que en caso de passar por terminos cultivados se guardasen los frutos, pero que sus dueños con los labores no se estrechasen los caminos para dexar libre el transito de los Ganados que suben y baxan a los imberaderos y a las ferias con la franqueza de pastar, dormir y aguar las cabañas...» (1).

Bien es cierto que carecemos de un análisis completo y actualizado de nuestra tradición ganadera. La historiografía hispánica ha pivotado en torno al estudio del Honrado Concejo de la Mesta de Ganaderos de Castilla y ha insistido mucho menos en la originalidad y trascendencia de las organizaciones de pastores y ganaderos surgidas en los territorios de la antigua Corona de Aragón, así como en la red de infraestructuras con que se dotaron: caminos y pasos cabañeros, balsas y abrevaderos, boalares y dehesas, corralizas y sesteros, etc.

De antiguas historias y de perdurables caminos

La red viaria pastoril constituyó el primer entramado de caminos amplios en la Península Ibérica, pero desconocemos casi todo de la ganadería en Aragón antes del año mil. Sólo ciertos hallazgos arqueológicos y algunos restos megalíticos inducen a pensar en un antiguo y amplio desarrollo. La relativa abundancia de dólmenes o de círculos de piedras de origen prehistórico en los altos puertos pirenaicos, así como abundantes restos de industrias líticas en las rutas de acceso, parecen indicar que en las Edades del Bronce y del Hierro ya hubo pueblos que practicaron algún tipo de trashumancia (2).

Es obligado resaltar la intrínseca relación existente entre las rutas cabañeras y la red viaria general, aunque no puede asimilarse automáticamente el itinerario de los caminos ganaderos con el de otro tipo de caminos, ya sean vías romanas o caminos históricos. Se concibieron para funciones diferentes, si bien es muy frecuente que los ganaderos aprovechen parte de estos antiguos caminos por la seguridad que brindan -tienen la protección real- y viceversa, que los poderes públicos hayan trazado multitud de infraestructuras viarias sobre antiguas cabañeras. Lo cierto es que las vías que siguieron en sus desplazamientos fueron casi las mismas que han llegado hasta nuestros días, puesto que cualquier pequeño cambio en estas rutas ha concitado siempre enormes problemas.

Ejemplo de ello puede ser el del camino llamado «de pie de vaca» entre Ejea de los Caballeros y Zaragoza, que en agosto de 1383 necesitaba reparación y desviación de su trazado por culpa de un desbordamiento del río Arba de Biel a la altura del término de Luchán. Debe tratarse de la antigua vía romana de las Cinco Villas que conducía de Zaragoza a Pamplona, por Castejón de Valdejasa y el castillo de Sora. El curioso apelativo parece indicar un trasiego ganadero.

Y la villa de Almudévar es otro caso ilustrativo. En su término, que el autor atravesó con pastores y ganado trashumantes en mayo de 1993, quedan hoy restos de una vía romana, sobre cuyo empedrado caminó el que esto escribe. Los arqueólogos han identificado construcciones neolíticas en unos salientes del terreno situados al norte del término, entre la parte alta del Barranco de Villanueva y la cabañera que recorríamos hacia Fanlo (Valle de Vió) y que, por otro ramal, con-

duce al Somport (Canfranc). Se acepta que el núcleo urbano actual de Almudévar es el heredero de la mansión romana de «Bortina», situada en la «Vía Lata» que desde Zaragoza se dirigía a Lérida por Huesca. Algunos autores opinan que la vía romana no pasaba por la actual cabañera que desde Huesca discurre algo más al norte de las Canteras. Según ALIOD, esta opinión es debida a que no han llegado a ver las profundas huellas dejadas por los carromatos en la roca de esta semiabandonada vía pecuaria, a la altura del km 62 (562) de la actual carretera de Zaragoza a Huesca, ni los restos de la calzada romana que se aprecian en la citada cabañera, pasado el barranco de las Fuentes en dirección a Huesca.

El nombre de las Vías Pecuarias en Aragón y sus dimensiones

La calle de la «Cabañera», semiescondida en el zaragozano barrio de Torrero, es el recuerdo de lo que en su tiempo fue un camino de ganados. En 1993, para mayo, el autor caminó desde las inmediaciones de dicha calle hasta el Pirineo con una gran cabaña de ganado trashumante, acompañando a los hermanos Noguero, montañeses de Casa Garcés de Fanlo, que todavía recorren el trayecto a pie año tras año. E igualmente se repiten en todas las ciudades y pueblos, campiñas y montes de Aragón los vestigios de la toponimia pecuaria. Estos caminos, que atraviesan barbechos y yermos y, de vez en cuando, ciudades, carreteras, vías férreas y pantanos, son poco más que unas franjas de tierra lindantes con los cultivos, pues al cruzar por tierra libre no se acotan ni se designan de modo especial y se han ido borrando con el tiempo. Reciben diferente nombre según el territorio en que se hallan localizados: *cabañeras* desde los Pirineos a la zona sur del Ebro -por Navarra, Aragón, zonas del sur de Francia-, *carredades* en Cataluña, *azagadores* en Valencia y comarcas lindantes de Teruel, *cañadas*, *cordeles*, *veredas* y *coladas* en Castilla y parte suroccidental de Aragón.

Estas denominaciones de origen castellano fueron trasplantadas a Aragón en el siglo XVIII tras la Guerra de Sucesión española, la abolición de los Fueros de Aragón y los Decretos de Nueva Planta, cuando la tradición métrica castellana pasó a aplicarse en toda España. Hoy permanecen en vigor y responden a las diferentes categorías de las vías pecuarias: las cañadas, las más

importantes, miden 90 varas castellanas de anchura (unos 75 m.); los cordeles, unos 38 m. de anchura; las veredas, unos 20 m. de anchura; y finalmente las coladas que son cualquier vía pecuaria de menor anchura que las anteriores. No obstante, los aragoneses siguieron utilizando en su vida cotidiana las denominaciones, costumbres y medidas del país. Y ya desde antiguo el vocablo de *cabañera* originó equívocos e interesadas interpretaciones, entablándose agrias disputas jurídicas sobre su significado, como en el siglo XVII.

Las cabañeras unen los pastos veraniegos de los puertos altos de montaña con los pastos de transición prepirenaicos e ibéricos, y los de invernada de la ribera del Ebro, del Levante e incluso Andalucía. Entre los altos puertos pirenaicos y los de la zona de aborral (Prepireneo) hay de 20 a 60 km. y desde esos altos puertos al Ebro, de 150 a 200 km., equivalentes a la distancia que separa este río de las serranías del sur de Teruel. Según los viejos pastores ribagorzanos las cabañeras tenían 40 pasos de anchura y los pastores del valle de Vio, en Sobrarbe, consideraban tradicional 84 varas ó 70 metros como anchura de las cabañeras principales. Por término medio, en una jornada trashumante se recorren, pacientemente, unos 20-22 km. durante 9 ó 10 horas de camino. De esta manera, es fácil que el ascenso o descenso aca- pare de 8 a 10 jornadas, y a veces más si se cruza el Ebro, como es el caso de los hermanos Nogue- ro, de Fanlo, que cubren en la actualidad el tra- yecto desde La Torrecilla de Valmadrid a Fanlo en unos 10 días.

Los itinerarios de las vías pecuarias en Ara- gón, dada la configuración de su territorio y la localización de las zonas de estivada e invernada, son largos si se comparan con las vecinas navarras, y cortos si los comparamos con las ca- ñadas castellanas, aquejadas de mayores condi- cionantes. Están orientados a grandes rasgos de norte a sur y viceversa (caso de la trashuman- cia que se realiza entre el Pirineo y el valle del Ebro y entre este valle y el Sistema Ibérico) y de oeste a este (desde las sierras de Javalambre, Gúdar y Maestrazgo al País Valenciano), además de la excepcional trashumancia larga que se di- rige desde los Montes Universales y la Sierra de Albarracín -cabecera de la cañada real mesteña de Cuenca- al sudoeste, hacia Ciudad Real (va- lle de Alcudia), Jaén y Murcia.

De la misma manera que transitaban rebaños serranos hacia pastos de invierno en el Levante,

los serranos de Castellón subían a los agostade- ros de la montaña turolense, mediante convenios con la Orden de Montesa o el Ligallo de Morella. Se documenta el uso por los ganaderos de Alba- rracín de la cañada conquense y a través de ella le llegaban rebaños para herbajar y animales para las ferias locales. Las cañadas occidenta- les de Albarracín conducían rebaños merinos para invernar en Alcudia y Andalucía, en tanto que las orientales sólo llevaban ganado raso. Tampoco se puede olvidar otra trashumancia de largo alcance: las emigraciones de ganado fran- cés hacia territorio aragonés, atestiguadas por unas ordenanzas de la Comunidad de Aldeas de Daroca del siglo XVIII, en las que se habla de antecedentes en 1270, 1336 y 1441-1445; esas or- denanzas regulaban los movimientos de los pas- tores «franceses, vascos y forasteros», que des- cendían por el valle del Ebro e invernaban en el sur de Aragón (3).

El origen de nuestros ligallos, casas y mestas

La Historia nos habla de consuetudinarias prác- ticas ganaderas. Pasemos por alto el legado pas- toril de romanos, godos y musulmanes en el ac- tual Aragón, pues apenas se conservan referen- cias documentales. Desde finales del siglo XI, Aragón dejó de ser un pequeño reino pirenaico de economía silvo-pastoril y se expandió hacia el Sur en un proceso que duró cerca de doscien- tos años, a la conquista de ricos valles agrícolas y populosas ciudades. Y lo llevaron a cabo hom- bres con mentalidad de guerreros y pastores. Con la conquista de Valencia en 1238 y alejada físi- camente la frontera, los riesgos para el tránsito de los rebaños disminuyó, se dedicaron grandes áreas para pastos en exclusiva, los caminos se hicieron francos y se pusieron las bases del ne- gocio lanero. Los documentos coetáneos reflejan estos traslados estacionales del ganado, indicio de que la red de vías pecuarias se consolidó en- tre la conquista de Teruel (1170) y la de Valencia. La actividad pecuaria y trashumante tuvo una gran trascendencia en la vida económica, social y política del reino de Aragón, y en especial du- rante los siglos XIV y XV, cuando la producción de lana y su comercialización se erigieron en so- porte de la economía aragonesa, actividad que se mantuvo en auge hasta fines del siglo XVIII.

La trashumancia del ganado pronto fue moti- vo de litigios por el uso de los pastos y aguas, el

derecho de paso y las rentas productivas. Para evitarlo, desde el siglo XI los fueros y las cartas de población regularon estos aspectos, mediante la fijación de «boalares» y vedados a modo de salvaguarda del ganado de labor, servidumbres de pastos limítrofes como la alera foral, la fiscalización del tránsito del ganado, la protección del camino y el viandante, etc. Para evitar abusos y agotamiento de los pastos, se fijó la costumbre de penalizar la estancia en el término más de una noche, aunque los ganados del rey estuvieran exentos del pago de impuestos a los pueblos por cuyos términos pasaban los ganados: eran los llamados herbajes y camerajes. Los monarcas, en premio a servicios prestados hicieron extensivo este privilegio a su vez a personas particulares, monasterios, órdenes militares y villas y ciudades.

Los ganaderos y pastores, ante los continuos y graves conflictos suscitados con los campesinos y terratenientes por el uso y posesión de pastos, aguas y pasos cabañeros se asociaron en diversas agrupaciones locales o comarcales bajo el nombre de ligallos, mestas, cofradías y casas de ganaderos, que surgieron en esa época medieval y han pervivido hasta hoy en ocasiones (Zaragoza, Tauste, Caspe). El influjo de estos ligallos se afianzó en el Bajo Ebro catalán y en el Maestrazgo castellonense y surgieron allí también asociaciones pastoriles como los ligallos de Tortosa y Morella. Sin embargo, en Aragón y en el ámbito de la Corona no se configuró una organización general bajo el control real, como sí sucedió en la vecina Castilla con la creación de la Mesta en 1273.

Entre las misiones de estas agrupaciones pastoriles estaba el cuidado y la protección de las vías pecuarias y el acceso a los pastos y el agua para sus cabañas, además de la autodefensa, la persecución de cuatrerros y la reintegración al legítimo dueño del ganado perdido o robado. En Aragón hubo múltiples entidades ganaderas, como la influyente Casa de Ganaderos de Zaragoza, configurada como una cofradía al menos desde 1229 y devota a los santos Simón y Judas. Estaba presidida por un juez propio, el «Justicia de Ganaderos», desde 1218, con jurisdicción civil y criminal. Los ganaderos de Tauste pusieron también su casa bajo la protección de aquellos santos y fundaron cofradía propia como en Zaragoza, mientras que en Ejea de los Caballeros lo hicieron bajo la protección de Sto Domingo y en Caspe se llamaron ligallo y casa sucesivamente.

Hubo mestas en Tarazona y en la ciudad y comunidad de Albarracín, mientras que se adoptó el nombre de *ligallo* en las comunidades aldeanas de Teruel (Sarrión es una de las villas más destacadas), Daroca y Calatayud. Muchos pueblos tuvieron en definitiva su ligallo o cofradía pastoril, como Letux, Perdiguera, Villamayor, Cantavieja, Valderrobles, Azaila, Fuentes de Ebro y Quinto de Ebro, Mallén, Sádaba, Sos del Rey Católico, etc., mientras que los ganaderos del Pirineo, unidos tradicionalmente en comunidades de valle, organizaron una Junta General de Ganaderos de las Montañas en la primera mitad del siglo XVIII, con el fin de defenderse y acotar las cabañeras, aunque obtuvieron poco éxito. La Mesta castellana estuvo a punto de atraer a su organización en esa centuria a los ganaderos del Sistema Ibérico aragonés (Daroca, Albarracín y Teruel), pero la operación no llegó a concretarse.

Como otras poblaciones y ciudades, Zaragoza disfrutó de importantes prerrogativas conseguidas del poder real (el derecho de pastos gratuitos para sus ganaderos en todos los montes comunes y baldíos de los pueblos) que la beneficiaron enormemente pero el mayor peso político, económico e institucional de la capital aragonesa no logró imponer del todo sus privilegios al resto de Aragón, debido a la dura y secular resistencia de las comunidades de aldeas del Sur del Ebro, las jerarquías y concejos del Maestrazgo y del Moncayo y las juntas de los valles pirenaicos. Estas otras comunidades ganaderas hicieron valer sus propios privilegios, y la diversidad de regímenes jurídicos en Aragón permitió establecer acuerdos y pactos entre las partes enfrentadas, en contraste con la tradición jurídica y política castellana, más autoritaria y verticalista.

La protección y defensa de las Vías Pecuarias en el remoto pasado

Los caminos, y las cabañeras entre ellos, fueron protegidos legalmente desde el siglo XIII mediante disposiciones sobre seguridad pública. En 1488, el rey Fernando II de Aragón atendía en Zaragoza las peticiones de los ganaderos, mercaderes y mayoresales de las ciudades, villas, valles y lugares de las juntas de Jaca, Ejea, Aínsa, Ribagorza y otras comarcas y poblaciones altoaragonesas, prohibiendo las tasas locales abusivas al tránsito trashumante -pago de cameraje sólo en determinados castillos- y los estrechamientos artificiosos en caminos y pasos cabañeros. Estas

trabas eran causa de injustas degüellas de ganado, tasas y prendas cuando sus ganados avanzaban «a la tendida», esto es, a sus anchas -tal como permite el fuero en el baldío- y se topaban con trigales y viñedos que obstruían el paso sin cerramiento alguno, especialmente en torno a las poblaciones. La disposición fue confirmada por Felipe II en 1587 y por Felipe IV en 1626.

La aplicación de los Decretos de Nueva Planta (1711) en Aragón no supuso la abolición de los derechos de pastos regulados por los Fueros y Observancias, si bien éstos perdieron a lo largo del siglo parte de su contenido y regulación peculiar por las nuevas reglamentaciones borbónicas sobre montes, roturaciones, dehesas y arriendos de pastos que, sin derogar expresamente la legislación vernácula, se aplicaron -de hecho- con preferencia respecto al Derecho aragonés. Aunque la Casa de Ganaderos de Zaragoza y las demás organizaciones ganaderas aragonesas no fueron absorbidas por la Mesta castellana y no se aplicaron las leyes y privilegios de ésta en Aragón, en una Cédula Real del rey Felipe V, que confirmaba en 1745 los privilegios de los ganaderos de los valles de Tena y Broto, se puede apreciar la imposición de dimensiones y medidas castellanas a las cabañeras: «*Que el tránsito libre de los Ganados a la tendida se entienda en caminos cabañales, entre sembrados, Huertas y plantados a quarenta varas castellanas de anchura, y entre Montes y Prados a quantas sin dividirse el Rebaño pueda ocupar en su extensión. Que en estos caminos, especialmente en los del Partido de Huesca (que tienen mas necesidad) se haga acotamiento y se renueve cada veinte años*» (4).

Almudévar, encrucijada de caminos en el llano, es todavía lugar de paso y de pasto de las cabañas del Pirineo. El extenso término de esta villa servía de refugio invernal a algunos rebaños de ovejas procedentes del Pirineo; concretamente en el siglo XVIII los hatos provenían exclusivamente del valle de Tena. Como en 1745 los ganaderos de los valles de Tena y Broto conseguía del rey la citada confirmación de sus privilegios de libre paso, el concejo de Almudévar trató de regularlo y señaló veredas de 42 varas y 4 palmos de anchura (5). Al igual que en otras villas aragonesas, el aumento de población forzó la ampliación del área cultivada. En 1696 se produjeron roturaciones y destrozos en los «parizonales» (terrenos de pastos y partos) de Tardienta y en algunos pasos cabañales, como inicio de una

expansión de los cultivos. Un amojonamiento de todos los pasos y pastos dentro del término municipal de Almudévar realizado en enero de 1566 se confirmaba en 1696 por el gobernador don Juan de Gurrea, para acabar con los enfrentamientos entre ganaderos y agricultores (6).

Con las medidas aplicadas por la monarquía se intentaba atajar las agresiones a los rebaños trashumantes por parte de los terratenientes y campesinos. Según José Luis ARGUDO, en 1746 la Real Audiencia de Aragón, a instancia de la Junta General de Ganaderos de las Montañas oscenses, propició un acotamiento de las principales cabañeras de los corregimientos de Zaragoza, Huesca y Barbastro, presidido por un delegado de la Audiencia, portador para tal menester de un cordel fabricado expresamente en Zaragoza al efecto, que medía las 40 varas castellanas señaladas en la confirmación de 1745, señalando una equivalencia de 43,3 varas aragonesas (lo que viene a equivaler a 33,43 m. aproximadamente). Los cuantiosos gastos corrieron a cuenta de los interesados, que a través de su Junta consiguieron de nuevo una orden del Supremo Consejo de Castilla para que en 1779 se nombrasen a dos miembros de la Real Audiencia e hicieran una nueva delimitación y revisión de cabañeras. El citado autor expone que éste fue el último gran intento de lograr una clara delimitación de las vías y pasos pecuarios en el Aragón norteño hasta el presente siglo. A partir de entonces encontraron ya muchas dificultades para poder llevar a cabo las revisiones previstas cada veinte años, por el apoyo a las tesis agraristas del último tercio del siglo XVIII en la legislación borbónica, como preludio de la larga agonía de la trashumancia ganadera peninsular en los siglos XIX y XX (7).

Del modo de acceder a los abrevaderos

Los ganaderos aragoneses, además de respetar viñedos, trigales y dehesas concejiles, debían respetar escrupulosamente los cultivos de las ricas y feraces huertas. Intrincados sistemas de acequias servían de riego a los campos y también atraían a los rebaños en pos del agua, surgiendo inevitables conflictos con los labradores por su uso y acceso. ¿Qué anchura tenían y cómo ajustaban estos pasos para abrevar?. En las inspecciones de pasos y abrevaderos para el ganado los ganaderos zaragozanos utilizaban una lan-

za de combatir a caballo o recurrían a una vara o caña para medir la anchura de los situados en la orilla de los ríos, o acequias. Ajustaban la longitud de la vara en 14 palmos e invocaban el canon establecido en tiempos pretéritos de 31 o 31,5 varas, que puede equivaler a unos 90 metros de anchura disponible para que beba el ganado. El método es descrito sucintamente: se pone la vara 31,5 veces «por el canto de la cequia ayuso asaber yes XXXIª canya et media de larguesa juxta et segunt sus privilegios lo mandan».

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

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

A propósito del acceso a los abrevaderos, la anchura de las entradas, en monte y huerta, variaba entre 40 y 80 varas; las del monte debían estar libres de labores, a fin de no perjudicar los frutos. En caso de que la vía fuese insuficiente, los ganados podían pasar por los campos que lo impedirían sin ser multados. En la inspección y amojonamiento de los términos, pasos y abrevaderos de Zaragoza del año 1616, el jurado de la ciudad se guía por la práctica de anteriores visitas y alude a la anchura de las vías pecuarias: «... y declaro que desde donde se dividen y apar-

tan los caminos de Alagon y Grisen, encima de Sant Miguel del Tercio, son caminos cabañales para los ganados de los ganaderos y vezinos de la dicha ciudad y sus barrios y que, conforme la costumbre antiquissima, han de tener sesenta passos de ancheza hasta salir de las viñas de los vezinos de la dicha ciudad y sus barrios...» (8).

El concejo de la ciudad de Zaragoza, como los de otras ciudades y villas aragonesas, trataba de evitar los posibles daños del ganado en los cultivos de su amplio término, ya fueran de huerta o de secano. En la huerta había 11 descansaderos de ganado según Jerónimo Martel, lugarteniente del Justicia de Ganaderos de Zaragoza y Cronista del Reino de Aragón, quien escribió un tratado en 1602 sobre el procedimiento judicial de la corte del citado Justicia, y que proporciona una completa información de la infraestructura pecuaria zaragozana. Su autor, tras hacer memoria de la doctrina foral acerca del libre paso de los ganados «para yr de unas partes a otras, assí por los montes blancos y comunes como por las dehesas privilegiadas» sin pagar nada a cambio, habla de la anchura de los pasos cabañeros y dice lo siguiente:

«La ancheza que han de tener los passos no esta señalada en particular en los dichos fueros ni observancias y assi se ha de entender que sea competente para poder pasar los ganados y lo que mas en esto se ha de mirar es el districtu que tiene de largo el dicho passo porque siendo en la huerta donde ordinariamente son de muy poco trecho bastaria que el paso tubiese sesenta barras y algunos he visto de ochenta y quando el paso es mas largo suelen tener casi siempre de ancheza ciento y veynte varas, en fin, en esto se ha de considerar como he dicho la largueza que toman los dichos pasos de la huerta para darles la ancheza que en su respecto sea competente. Los pasos del monte son muy diferentes porque como los ganados han de yr pasciendo en ellos, siendo claro que no pueden pasar sin comer, es necesario que estos pasos son muy anchos y tanto mas quanto la largueza dellos sea mayor, porque cierto es que si el paso fuese de un quarto de luega [sic: legua] no necesita de tanta ancheza donde se pueden estender y pascer los ganados como si fuesse de dos y tres leguas, según ay muchos montes en el Reyno por donde pasan los ganados que toman este districtu y entonçes necesitan los ganados de mas pastura y poderse estender, y assi la regla mas general que en esto de los passos de los ganados se puede dar es

que pasen en cada çiuadad, villa y lugar por el districtu que esta señalado para ellos o se ha acostumbrado de antiguo pasar conforme y de la manera que arriba en el numero 2 del capitulo 'de los Abrebaderos' hablando del passo dellos queda dicho».

El cronista Martel denomina a continuación «cabañeras» y «camino cabañeros» a las 8 vías pecuarias que atraviesan el término de Zaragoza, libres a cualquier ganado y viandante, y además un paso «por el qual paso no pueden yr otros ganados sino los de los vezinos de la çiuadad de Çaragoça y sus barrios por ser como es passo particular para ellos y no camino cabañero como los demas que he dicho» (9). El Justicia de Ganaderos, por privilegios reales otorgados en 1218 y 1391 tenía la prerrogativa de inspeccionar el estado de vías pecuarias y abrevaderos en lugares de realengo y de ordenar su correcto estado, y don Jerónimo se encarga de hacerlo constar.

«Los demas passos de ganados que ay por los terminos de la ciudades, villas y lugares del Reyno por donde los ganados de los vezinos de la çiuadad de Çaragoça acostumbran pasar los puede visitar el Justícia de Ganaderos o su lugarteniente para ver si aquellos tienen la ancheza devida y si estan desembarazados para poder pasar por ellos libremente los ganados y sobre esto y todo lo a ello tocante y conçerniente puede conoçer el dicho Justícia y dar sus sentencias y hacer las declaraciones que combiniere, compeñiendo a los Jurados de las universidades y a sus conçejos deonde estan los dichos pasos a que aquellos tengan desembaraçados y en debido estado, conforme lo dispuesto por otras visitas y por lo que en ellos se ha acostumbrado usar, lo qual parece haberlo hecho assi muchas y diversas vezes del dicho Justícia de Ganaderos y su lugarteniente por los actos de visitas que de dichos passos se han hecho que estan sacados en publica forma y reconditos en el archivo de la dicha Cassa de Ganaderos» (10).

Respecto a los abrevaderos, el término de la ciudad tenía un total de 44 de agua corriente -en el Ebro, Gállego, Huerva y acequias-, especificando respecto a la acequia de Candiclaus que «no viniendo agua en dicha acequia puedan passar los ganados a vever al rio Gallego en ancheza de çiento y veynte passos por los mojones que dividen la guerta del lugar de Peñafior con el de San Matheo atravesando las labores que alli hubiere». Además el Justicia de Ganaderos, junto con los jurados de la ciudad, tenía derecho a vi-

sitar 25 abrevaderos en los lugares circundantes al término zaragozano (unos tienen 200, 120, o 60 pasos; otro 60 hastas de lanza, otros 60 y 80 varas respectivamente, etc.), y un total de 36 balsas de sangre -las reservadas sólo a los vecinos de la ciudad y sus barrios- en el término de la ciudad, estratégicamente situadas para el servicio del ganado (19 en la dehesa de la ciudad, 3 de estas para los carniceros). Una de ellas es «la balsa que llaman de Los Moros que esta cerca de Çaragoça entre la Puerta Baltax y la del Portillo en medio el descansadero de los ganados». A estas se sumaban las balsas particulares de los barrios de Zaragoza (6 Perdiguera, 9 La Muela, etc.) y 4 más en el término de Zuera, 5 en el del Castellar y 2 en el de Longares, con diferentes usos de abrear para unos u otros (11).

En Almudévar los rebaños no podían detenerse a menos de 50 pasos de las balsas ni para dormir ni para acalorar. Los corrales para el ganado lanar no podían construirse a menos de 200 pasos unos de otros con un área yerma de sesenta pasos de radio alrededor. En 1765 sus 135 vecinos disponían de 90 de estos corrales.

Los años aciagos para los pastores trashumantes y sus caminos

El siglo XIX fue aciago para los intereses trashumantes tradicionales. Herido de muerte por las roturaciones y el hambre de tierras, el sistema trashumante entró en crisis. El Honrado Concejo de la Mesta perdió poder desde 1813 y fue sustituido por la Asociación General de Ganaderos del Reino (año 1836), que trató de salvaguardar desde Madrid los intereses pecuarios peninsulares y hacer respetar las vías pecuarias, sin gran efectividad. La Casa de Ganaderos de Zaragoza hubo de renunciar a la condición privilegiada, pero se adaptó a los tiempos y no pasó a depender de esa Asociación. En 1915 la Casa se transformó en una sociedad cooperativa, situación en la que sigue con las lógicas adaptaciones, sin interrumpir su trayectoria histórica desde comienzos del siglo XIII.

Hacia fines del siglo XIX y ante el furor agrarista se realizaron deslindes y amojonaciones de vías pecuarias a petición de ayuntamientos y ganaderos. Por ejemplo, el ayuntamiento de Mainar-aldea de Daroca en el campo de Romanos- lo solicitó en 1892 a propósito de las rutas cabañeras que usaba el ganado procedente de Castilla (12).

Tanto ganaderos de la montaña pirenaica como de las serranías turolenses se vieron constreñidos por la dificultad de arrendar pastos en las zonas de invernada. La colonización y compraventa de tierras en el siglo XIX de antiguas dehesas en el Maestrazgo castellonense por parte de «masoveros» inmigrados desde las sierras turolenses es la culminación de un proceso de asentamiento, ahora definitivo, de unos flujos de personas que antes habían sido sólo de tipo «golondrina» (estacionales) por obedecer a la trashumancia. Otro caso significativo es la compra y arrendamiento de grandes extensiones de tierra (generalmente pastizales) que en los siglos XVIII y XIX realizaron algunos ganaderos propietarios de Albarracín en Orihuela (Bajo Segura) y que hay que poner en relación con las dificultades que por estas fechas empezaban a tener estos trashumantes para pastar en tierras de dominio particular o comunal (13).

Esa vinculación al Levante venía de lejos, de la reconquista y repoblación del siglo XIII. Después y durante siglos, la magnitud de las cabanías aragonesas trashumantes a Valencia fue muy importante: en la invernada de los años 1620-21 entraron en el territorio de la gobernación de Valencia 268.000 cabezas procedentes de Aragón y Castilla y en la de 1662-63 entraron procedentes casi exclusivamente de Aragón 147.000 cabezas. Los rebaños de vacuno podían llegar a tener como máximo un centenar de cabezas (las que pasó en diciembre de 1662 Antón Navarro, de Camarena), aunque lo normal era que estuvieran compuestos por una o dos docenas; su origen más frecuente eran las sierras de Albarracín (Frías), Javalambre (Camarena, Torrijos), y Gúdar (Mosqueruela). El ganado mular y caballo formaba rebaños de entre 30 y 90 cabezas. Su origen solía coincidir con el del vacuno (14).

Flujos de ganado e itinerarios pastoriles

La definición de los desplazamientos estacionales varía según la situación de la vivienda permanente del ganadero trashumante. La trasterminancia consiste en el desplazamiento estacional del ganado dentro de un área: el ganado pasa el invierno en los lugares donde viven sus propietarios y el verano en los puertos. Los traslados cubren distancias que rondan los 50 km., aunque en ocasiones son algo mayores. En cambio, la trashumancia supone ya un traslado a larga dis-

tancia.

En la trashumancia descendente -o inversa- los ganaderos tienen su residencia en los valles próximos a los puertos donde el ganado pasa el verano, de modo que los pastos de invernada se sitúan lejos del hogar familiar. Es la tradicional en el Pirineo aragonés y en las tierras altas de las comunidades de Albarracín y Teruel y en el Maestrazgo. La trashumancia descendente de los valles altoaragoneses tiene sus lugares de invernada en las Cinco Villas, en los Monegros y en la ribera del Ebro, mientras que los ganados de Albarracín invernan en el sur de Castilla La Nueva o Alta Andalucía y los de Teruel o Gúdar lo hacen en Castellón y Valencia. Las zonas de «aborral» se dan al sur de San Juan de la Peña y de la jacetana Peña Oroel. A veces el ganado trashumante no descendía de un tirón desde los altos valles a la ribera: con frecuencia, al traspasar el Prepirineo detenía su marcha en la zona de «pardinas», donde permanecía entre quince días y un mes. Así, el ganado descansaba y no agotaba prematuramente los pastos de invierno. La Trashumancia oscilante es la practicada por el ganadero cuya vivienda se encuentra en un punto intermedio entre los pastos de invernada y los de estiva-je.

Respecto al flujo de Teruel al antiguo reino de Valencia, destacan tres zonas trashumantes en las estribaciones surorientales de la Cordillera Ibérica, según los profesores PIQUERAS Y SANCHIS: la de Gúdar, la de Javalambre y la de Albarracín-Montes Universales, separadas por otros tantos valles o corredores (el del Cella-Jiloca, el del Mijares-Sarrión y el del Turia). La Sierra de Gúdar (macizo de Gúdar, sierras del Pobo y de Palomera), solía aportar más de la mitad de todos los ganados trashumantes que pasaban al reino de Valencia. La aportación de Javalambre era la más modesta y venía a representar poco más de la décima parte de todo el contingente trashumante. Y la de Albarracín solía ser tan importante como la de Gúdar, y eso que también se dirigía a Alcudia y Jaén. Se deduce de ello una zonificación de la cordillera ibérica en función del origen-destino de sus trashumantes, que se corresponde con las cuencas hidrográficas, dato muy a tener en cuenta. Así, las divisorias de las aguas actúan como verdaderas *fronteras* ganaderas (hecho subrayado, a nuestro entender, por la histórica subdivisión de las comunidades de aldeas hispánicas en sesmas-ríos). El flujo de los trashumantes se produce entre *tierras frías* por

encima de los 1200 metros y *tierras calientes* por debajo de los 400 metros, dedicadas al cultivo y que se beneficiaban del estiércol de las ovejas (15).

Siempre ha destacado la trashumancia de Albarracín y su Comunidad, cuyos ganaderos se organizaron tempranamente y cuidaron de sus cañadas y pastos, constituyendo cuadrilla mesteña propia y arropados por los privilegios de la Mesta castellana desde el reinado del rey Carlos II de España. En la década de 1950, los pueblos trashumantes con oveja rasa aragonesa (Pozondón, Tramacastilla, Moscardón, Saldón, Vallecillo, Toril y Masegoso, Jabaloyas y Nonterde; en menor grado Terriente y Albarracín) buscaban sus pastos de invernada en todo el Levante, principalmente en la provincia de Alicante (Crevillente) y Murcia, las altiplanicies manchegas y también en número considerable en los valles y vertientes de Sierra Morena. En cambio, los pueblos trashumantes con raza merina (Orihuela del Tremedal, Griegos, Villar del Cobo, Guadalaviar y Frías, parte de los de Terriente y Albaracín) se dirigían a Castilla y Andalucía, a las provincias de Córdoba, Jaén, Ciudad Real y el Campo de Calatrava. Aunque en menor medida, todavía practican estos viajes. Los que partían -años 50- a Valencia solían salir de Cella o Santa Eulalia, mientras que los que se dirigían a Andalucía lo hacían en Los Chorros, en Cuenca (16).

Los trayectos de las vías pecuarias utilizados por los ganaderos de Albarracín y su Comunidad son conocidos gracias a los deslindes practicados en los últimos siglos (1722, 1829, etc.) y publicados en 1906. La sierra es cabecera de la Real Cañada de Cuenca, del este o Manchega. Las fracciones anchas de cañadas todavía se conservan en parte en la zona de la sierra, pero en el resto las veredas y cordones están cortados a veces por irrupción de cultivos.

La Cañada de los Chorros procede de la Sierra de Albarracín, alcanzando el paraje desde el comienzo de la Vega del Tajo por el Pino de la Magdalena, para llegar a la cuenca del Júcar. Diferentes ramales enlazan con las Cañadas Reales de Húelamo, Jabaga, Beteta, Molina, Cañada del Hoyo, Zafrilla, Salvacañete y la denominada de Serranos. Estas fracciones anchas de cañadas todavía se conservaban en los años 50 en parte en la zona de la Sierra, por un lado, por ser de una importancia grande para el movimiento del ganado trashumante y, por otro, por discurrir

dichas vías pecuarias por terreno de monte en el que las roturas son relativamente escasas. Por lo demás, en el resto de la Sierra, las veredas y cordones están desdibujados y en muchas zonas los cultivos han irrumpido totalmente encontrando los ganados las vías cortadas y borradas. Otra gran cañada baja desde Jabaloyas, Alobras, Terriente, Toril y Masegoso y Arroyo Frío en dirección a Levante, ramificándose hacia Castellón, Valencia y Murcia.

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

En 1895 el ayuntamiento zaragozano y la Casa de Ganaderos andaban enfrascados en expedientes respecto a la situación de esta cabañera, descansadero y abrevadero, inmediatos al camino que entonces se proponía abrir el concejo desde la carretera de Huesca a San Juan de Mozarrifar. Hoy se sigue manteniendo dicha cabañera y descansadero de San Juan -actual cruce de caminos rurales- y en él pasó la noche el autor cuando acompañaba a una gran cabaña de ganado en 1993, en ruta hacia el Pirineo.

La lamentable falta de estudios y cartografía

Las cañadas castellanas han atraído la atención de investigadores y eruditos, tanto españoles como extranjeros, y durante este siglo han sido dibujados y descritos sus itinerarios, con lo que se conocen, dentro de lo que cabe, adecuadamente. En Navarra, Cataluña y Valencia también hubo desde principios de siglo cierta inquietud por fijar cartográficamente las vías pecuarias y el prurito de plasmarlas en mapas, aunque éstos no hayan sido tan difundidos; en la actualidad han asumido su protección, clasificación y plasmación cartográfica. En Aragón, con todo su pasado ganadero y tradición trashumante, parece que no constituyó grave problema carecer de dicha representación cartográfica. Concretamente hoy no tenemos estudios publicados, con apoyo cartográfico, de las cabañeras aragonesas secundarias del Alto Aragón y de ninguna de las de las provincias de Zaragoza y Teruel. Se hace necesario, por tanto, un exhaustivo estudio de las fuentes históricas y catastrales y la realización de campañas sistemáticas de prospección arqueológica en cabañeras, abrevaderos, descansaderos, casas y corrales, con lo que podrían despejarse algunas incógnitas en cuanto a comunicación, poblamiento y relaciones económico-sociales.

De gran envergadura es la tarea de afrontar de modo global dicha investigación. Para consultar un trazado concreto o buscar información, la persona interesada puede dirigirse a los Servicios Provinciales de Vías Pecuarias de la Diputación General de Aragón, encargados de clasificar, deslindar y preservar las cabañeras, y en sus respectivas sedes tienen a disposición de la ciudadanía la información de aquellos términos municipales catalogados (17). En el Archivo de la Casa de Ganaderos de Zaragoza se conserva valiosa documentación relativa a visitas e inspecciones de la infraestructura pecuaria del término zaragozano y de otras poblaciones aragonesas de los siglos XIV-XX. Igualmente, otros archivos, como los de las Diputaciones Provinciales, los Históricos Provinciales (en especial el de Zaragoza, celador de la documentación de la antigua Audiencia de Aragón), los municipales y notariales ofrecen la oportunidad de recabar copiosa información del pasado y presente de los caminos pecuarios.

El panorama es extensivo todavía a gran par-

te de la Península Ibérica. Desde 1920 hay una necesidad acuciante de mapas a gran escala y diacrónicos, al no haber existido un criterio de coordinación. Tampoco hay obras cartográficas actualizadas y exhaustivas sobre las vías pecuarias europeas y magrebíes, aunque se han realizado numerosos trabajos parciales y congresos internacionales sobre la actividad pecuaria.

La problemática actual de las Vías Pecuarias

Don Jorge Puyó fue el único ganadero y pastor altoaragonés que dejó una abundante producción literaria -editada- acerca de su oficio. La mayor parte de sus escritos se publicaron entre 1940 y 1960. En ellos es frecuente encontrar lamentos, protestas y reivindicaciones relacionadas con las cabañeras (18). Los problemas continúan: en la actualidad hay en la provincia de Huesca más de 600 reclamaciones, pendientes de resolución, acerca de problemas relacionados con las cabañeras. Los más frecuentes de las vías pecuarias aragonesas están unidos a los siguientes conflictos:

- usurpación de la cabañera por parte de los labradores que cultivan las tierras que bordean la vía pecuaria. Este es el contencioso más frecuente y ha sido el más denunciado.
- desvío de la vía pecuaria tradicional que, olvidando la legislación vigente al respecto, se encamina por lugares nunca antes empleados con esta finalidad.
- interrupción del camino pecuario, cortándolo en alguna parte de su recorrido mediante construcciones o roturaciones nuevas.
- no reconocimiento por parte de la Administración o de ciertos particulares del carácter pecuario de algunos caminos que los ganaderos consideran cabañeras.
- enfrentamiento entre los diferentes tipos de usuarios que confluyen en un mismo camino. Este enfrentamiento se materializa, sobre todo, en las disputas que se establecen entre los pastores y los conductores de automóviles y entre los pastores y las autoridades de las ciudades por cuyos paseos o calles principales discurre la cabañera.

Si los ganaderos denuncian constantemente los ataques que sufren las vías pecuarias, los labradores no se quedan atrás en sus quejas contra los pastores: dicen que las ovejas, en los viajes trashumantes, invaden los campos próximos

destrozando los árboles frutales y acabando con el forraje. Ambas partes tienen razón. Los agricultores labran las cabañeras. Hay cabañeras, entre campos de almendros y de cereal, que tienen sólo cuatro metros de anchura cuando deberían tener los 75 de rigor. Parece establecerse un pacto tácito entre los dos oficios de intereses contrapuestos: ambos conocen la ilegalidad de sus actitudes respectivas, pero las toleran mutuamente mientras no sobrepasan ciertos límites. El ganadero sabe que no será denunciado por el agricultor aunque penetre en sus campos, siempre que evite daños de difícil reparación, como por ejemplo el que puede causar el ganado en los árboles jóvenes. Así parece que ha sido siempre a lo largo de los últimos siglos (19).

Las tareas de clasificación de las vías pecuarias en el Alto Aragón avanzan con lentitud. El balance de estos trabajos a finales de 1982 señalaba que se hallaban clasificados dos tercios de estas vías. Se habían clasificado las vías de algo más de la mitad de los términos municipales. Estas cabañeras sumaban 2537 km. de longitud. Se calculaba entonces que todavía faltaban 1670 km. por clasificar. Entre las no clasificadas se encontraban las de algunos de los valles con más tradición ganadera, como Benasque, Broto, Bielsa, Fanlo, Plan o Puértolas.

A menudo las vías pecuarias han sido ocupadas y desplazadas por nuevas infraestructuras, ya sean vías de comunicación y obras agrícolas, industriales, etc., causando serios trastornos en los hábitos ganaderos. En 1844, por ejemplo, la Casa de Ganaderos de Zaragoza pedía a las autoridades provinciales que no se molestara a los ganados de los miembros de la Casa que transitaran por los caminos cabañales que a partir de entonces eran carreteras, aludiendo a las que conducían a Navarra, Madrid, Barcelona y Valencia por María de Huerva. Hoy la carga en infraestructuras desplegada en el corredor del Ebro y polígonos periféricos tiene tal densidad que los obstáculos son de gran envergadura para el movimiento del ganado.

Respecto al estado de las vías pecuarias de la provincia de Teruel, ya se realizó un informe en 1881 en el que se relataba el estado desolador de las vías pecuarias, situación extensible al resto de las provincias aragonesas y a otras muchas, tras la desamortización:

«a pesar de tener las servidumbres de los pasos de ganados, se vendieron en pública subasta varias dehesas y terrenos, y sin que los nuevos

dueños permitan el paso por sus fincas, la ganadería resulta sin estas arterias o vías de comunicación, a cuya desaparición han contribuido, en mucha parte, las roturaciones de terreno hechas arbitrariamente por los propietarios de posesiones a ellas conlindantes, y por no estar expeditas al presente dichas veredas el conductor de ganados sufre tantas vejaciones, socoliñas y amarguras que bien puede afirmarse que este solo inconveniente basta para tener aniquilado el movimiento del importante comercio de animales domésticos que necesita hacerse diariamente por todo nuestro territorio. Está demostrado por la experiencia más sensible que la Asociación general de ganaderos, es impotente en absoluto, para deslindar y conservar las vías pecuarias en esta provincia» (20).

El problema de los despoblados del Alto Aragón y de las Serranías turolenses está muy relacionado con la desaparición de la trashumancia. Como destaca S. PARALLUELO, resulta paradójico que *«sin que nadie elogiara sus virtudes, la trashumancia ha conocido siglos de pujante vigor en los Pirineos. Ahora que agoniza se ensalza. Es el destino de las técnicas y aún de las sociedades: su vigor depende poco de lo que se escribe de ellas» (21)*. Como señala este autor, en la actualidad no existe crisis del ovino sino descalabro del modelo trashumante tradicional. El censo de ganado lanar se ha hundido en los altos valles que practicaban la trashumancia descendente, en tanto que se ha mantenido o ha crecido en las zonas que explotaban el ovino con sistemas trasterminatnes o estantes. Mientras que las cabras han disminuido de modo muy considerable (entre 1960-1970), el ganado vacuno ha conocido un crecimiento espectacular. El equino casi ha desaparecido de los censos.

Desde 1960 la transformación ha seguido un ritmo vertiginoso. Hay unos primeros datos reveladores de la profundidad de los cambios: frente a las 300.000 cabezas que pastaban hace 130 años en los puertos del Pirineo aragonés, ahora hay menos de 100.000. Frente a los 1000 ó 1500 pastores trashumantes de entonces, en nuestros días encontramos poco más de un centenar.

Además de afectar al censo de la cabaña trashumante y al número de pastores, los cambios han alcanzado a todo el sistema. Los traslados de ganado se realizan empleando distintos medios de locomoción: algunos rebaños se desplazan de los pastos estivales a los de invernada caminando, como se ha hecho tradicionalmente,

por las viejas cabañeras; otros realizan el viaje trashumante en camión y unos pocos emplean el ferrocarril.

Como explica S. PALLARUELO, hubo un momento, entre 1970 y 1980, en el que las cabañeras cayeron en un desuso casi general. Fueron los años en los que el derribo de la sociedad tradicional alcanzó su punto culminante: se extendió entre los vecinos de los pueblos pirenaicos -y de cualquier zona rural- un sentimiento de absoluto desprecio por todo cuanto se asociaba con un pasado que se consideraba relacionado con la pobreza, la incultura y el aislamiento. Estas actitudes se vieron favorecidas por los consejos de algunos técnicos que, siguiendo criterios economicistas muy arraigados en ciertos sectores académicos de nuestro país, consideraban la trashumancia -y más si los desplazamientos se realizaban caminando- un arcaísmo indigno de existir a finales del siglo XX.

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

En 1991, los datos indican que la mayor parte de los ganados trashumantes oscenses realizan sus traslados caminando. Algunos combinan esta forma de desplazarse con el uso del camión. Hay ganaderos -como los que acompañó el que escribe en 1993- que realizan el viaje de ascenso por las cabañeras y emplean el camión para el descenso; otros conducen el grueso del rebaño por las viejas vías pecuarias y reservan el uso del camión para las ovejas que acaban de parir, para las que van a parir pronto y para los animales enfermos o débiles (22).

CONCLUSIONES

Nos encontramos ante un reto. Las vías pecuarias aragonesas, soporte físico de millones de pezuñas en movimiento a lo largo de los siglos, han permanecido casi inalterables en su sitio hasta la generación de nuestros padres y abuelos. La actual situación es de ostentosa indefensión y virtual desaparición de las rutas ganaderas, aunque la progresiva y mayor presión social y sensibilidad institucional han propiciado la elaboración de una nueva Ley de Vías Pecuarias, recién aprobada en el Parlamento Español. La educación medioambiental y la divulgación socio-cultural debe facilitar su digna conservación y su uso económico, social y recreativo. En cuanto a los itinerarios ganaderos aragoneses, han sido absorbidos en un alto grado por los campos de cultivo o el monte, lo que facilita el cotejo con los datos suministrados por las fuentes históricas. No están suficientemente clasificadas, deslindadas ni amojonadas y todavía no es posible disponer de una cartografía detallada y completa de las mismas, responsabilidad que recae en la Comunidad Autónoma de Aragón, de quien se espera que gestione y potencie este importante patrimonio público.

En este siglo XX que nos deja, la función de las cabañeras ha quedado en entredicho por el sistema productivo imperante -también él lo está- y debemos reflexionar, con la perspectiva que da la Historia, si el uso de las vías pecuarias volverá a tener interés económico mediante la práctica de una ganadería semi-extensiva de radio medio, dirigida a la comercialización de productos de calidad y con denominación de origen. Ello implica una tecnología limpia, un bajo consumo de energía y de recursos no renovables, el empleo de materiales locales y la renuncia a costosos transportes rápidos. Un método, en suma, económico y accesible, abordable a pequeña escala, tendente a la autosuficiencia y basado en los mecanismos de autorregulación biológica. A ello se une la necesidad de un uso social respetuoso con el medio ambiente natural, la potenciación del turismo verde y el atractivo del acervo histórico de su patrimonio.

La situación puede cambiar a medio plazo ante la gradual sensibilización ciudadana y de la Administración, unidas ambas en iniciativas como la de la Fundación para la Ecología y la Protección del Medio Ambiente (FEPMA) y el ICONA, que editan la colección de «Cuadernos de la Trashumancia». El trabajo por la defensa de los

caminos ganaderos, sensibilizando e informando a la opinión pública, denunciando el deplorable estado de este patrimonio público e impulsando la clasificación de vías, su plasmación cartográfica y la aprobación de una Ley de Vías Pecuarias más dinámica es fruto del interés demostrado por personas y colectivos ciudadanos a lo largo de años, como cooperativas agro-ganaderas, sindicatos y colectivos ecologistas, entre los que destacan la Asociación Ecologista de Defensa de la Naturaleza (AEDENAT) y el Fondo Patrimonio Natural Europeo, con su «Proyecto 2001 de protección a las Vías Pecuarias. Para un Desarrollo Armónico del Mundo Rural».

Caminemos pensando en un futuro «Parque Cultural de las Vías Pecuarias de Aragón». Y en definitiva, el que esto escribe invita al lector a que prosiga viajando por nuestras cabañeras a través de la bibliografía seleccionada, los mapas al uso, la tradición oral, el paseo y la observación al aire libre. □

Notas

(*) El texto íntegro del presente artículo podrá consultarse en *"LAS VIAS PECUARIAS DE ARAGÓN: MEMORIA HISTÓRICA Y FUTURO ABIERTO"*, editado por la Diputación Provincial de Zaragoza (en prensa).

- (1) Archivo Casa Ganaderos de Zaragoza (ACGZ), caja 253, 138-48. Impreso, tamaño folio, 16 pp. Real provisión del rey Felipe V de 1745, VIII, 24, San Ildefonso, otorgada a los valles de Tena y Broto protegiendo la trashumancia de sus ganados. Inserta y confirma los privilegios de Fernando II (1488) y de Felipe II (1587). El texto citado figura en la p. 11.
- (2) PALLARUELO, S., *Pastores del Pirineo*, Madrid, 1988, pp. 179-209, y BALDELLOU, V. y otros: *El Neolítico Antiguo (los primeros agricultores y ganaderos en Aragón, Cataluña y Valencia)*. Diputación de Huesca. Huesca, 1989.
- (3) KLEIN, Julius, *La Mesta*. Madrid, 1985, p. 152, nota 13.
- (4) Real provisión del rey Felipe V de 1745, VIII, 24, San Ildefonso. A.C.G.Z., caja 253, 138-48, p. 13 del impreso.
- (5) Los pastos de invierno de Almudévar acogían a unas diez mil ovejas en la segunda mitad del siglo XVIII, entre estantes y trashumantes (ALIOD, J.L., *Historia de la villa de Almudévar*, p. 94).
- (6) ALIOD, J.L., *Historia de la villa de Almudévar*, p. 86.
- (7) ARGUDO, J.L., «El régimen foral histórico aragonés sobre trashumancia ganadera y vías pecuarias». *IV Congreso Nacional de Derecho*

Agrario (Madrid, octubre 1994). En prensa.

- (8) FALCON, Isabel. *El término municipal de Zaragoza en la Edad Media, según unas actas de mojonación del siglo XVI*. Tesis de Licenciatura, Tomo II. Textos.
- (9) A.C.G.Z. Manuscrito de MARTEL, J., *Forma y modo de proceder ...*, pp. 260-265.
- (10) *idem*, pp. 269-270.
- (11) *idem*, pp. 187-223.
- (12) A.C.G.Z., caja 47, doc. 41.
- (13) PIQUERAS, Juan y SANCHIS, Carmen, «La trashumancia ibérico-valenciana en la Edad Moderna». *Saitabi*, XL. Valencia, 1990, pp. 197-198.
- (14) *Idem*, pp. 200-204.
- (15) Dentro del antiguo reino de Valencia las zonas receptoras de ganado trashumante durante el invierno pueden ser agrupadas en tres grandes unidades: la del Maestrazgo-Plana de Castellón, la de la Llanura Central de Valencia y la de Orihuela (PIQUERAS, J., y SANCHIS, C., «La trashumancia ibérico-valenciana en la Edad Moderna», pp. 201-205).
- (16) MORENO, A., «La trashumancia en la Sierra de Albarracín», pp. 76-78.
- (17) En la cartografía del Instituto Geográfico Nacional de los años 1952-53 se puede consultar el trazado de las vías pecuarias clasificadas hasta aquellos momentos, en escala 1:50.000. La cartografía posterior fue prescindiendo de esta información, por la decadencia y el menosprecio de la trashumancia en España.
- (18) Decía el señor Puyó en 1967 en su libro *Notas de la vida de un pastor*...las vías pecuarias en esta provincia están totalmente deshechas y totalmente abandonadas. No hay un solo trozo, ni uno siquiera para poder citar su punto, que guarde las dimensiones legalmente establecidas. Cortadas en unos sitios; interrumpidas y carcomidas por la reja arbitraria en otros. El pensar en poner en marcha nuestros ganados hacia los cuarteles de invierno supone para nosotros una verdadera pesadilla (...) el ganadero montañés, siempre más vigilado que atendido, en ocasiones tiene que dejar sus propios caminos y con ellos sus derechos de utilizarlos, para desembocar en otros que la ley prohíbe (...). Desde el Pirineo al llano tenemos las vías pecuarias interrumpidas, cortadas y desviadas...». La cita textual se toma de PALLARUELO, S., *Cuadernos de la trashumancia*, 6, *Pirineo Aragonés*, p. 45.
- (19) PALLARUELO, S., *Cuadernos de la trashumancia*, 6, *Pirineo Aragonés*, p. 46.
- (20) HERRERO Y ARGENTE, Juan, (vocal de la Junta provincial de Agricultura, Industria y Comercio de Teruel). *Memoria sobre la ganadería de esta provincia*. Teruel, 1881. La cita textual y referencia proviene de José Luis ARGUDO, *opus cit.*
- (21) PALLARUELO, S., *op. cit.*, p. 6.
- (22) *idem*, p. 37-38.

Proceso de gestación de la Ley de Vías Pecuarias (Ley 3/95, de 23 de marzo)

por *Hilario Villalvilla Asenjo*

Una de las reivindicaciones más sentidas por todos los Amigos de las Cañadas ha sido, sin duda alguna, la de contar con una Ley que tratase a las Vías Pecuarias mejor que la que teníamos vigente hasta el pasado 23 de marzo de 1995. AEDENAT ha hecho todo lo que a su alcance ha estado para que la Administración central acelerase el proceso de elaboración de la nueva Ley de Vías Pecuarias, con el objetivo de que ésta sustituyese, con la mayor rapidez posible, a la de 1974 (Reglamento de 1978). Esta desgraciada Ley, la del 74, de la cual mejor no acordarse ya, junto con la desidia de la Administración central y de las autonómicas, así como el descuido intencionado de las Administraciones locales, ha posibilitado que nos encontremos con un sistema de Vías Pecuarias mermado, tocado, en el que faltan muchos kilómetros y ciento de hectáreas, muchas de las cuales, por desgracia ya no podremos recuperar.

Sin embargo, ahora contamos con una nueva Ley y con un movimiento ciudadano que exigirá a las Administraciones competentes que esta nueva Ley no sea papel mojado, ya que no estamos dispuestos a perder más metros, y hectáreas, de estos históricos caminos. Por tanto, vamos a estar pendientes de que se haga cumplir la Ley, y de que se libren los recursos económicos y humanos precisos para que el mandato de ésta se cumpla.

El proceso de gestación de la nueva Ley de Vías pecuarias ha sido lento, pero lo importante es que ahora hay una Ley aceptable, en términos generales, que abre muchas posibilidades para proteger a nuestras Vías Pecuarias, y eso es lo que vale.

Pero ojo, no nos durmamos en los laureles. ¿Porqué digo esto?. Pues muy fácil. Ahora queda por desarrollar reglamentariamente la Ley 3/95, de 23 de marzo, e incluso algunas, o todas, de las doce Comunidades Autónomas con competencias en la materia pueden desarrollar leyes propias, tomando como base la del Estado. Es decir, tenemos que prestar atención a varios «frentes», y no podemos olvidarnos de ellos. De nada

sirve una Ley básica estatal aceptable, si no hacemos un buen reglamento. De nada sirve una Ley aceptable y un buen Reglamento, si las Comunidades Autónomas desarrollan normas propias malas. Tenemos que estar pendientes, e incluso hablar con los responsables de las Vías Pecuarias de las Comunidades Autónomas en las que estemos trabajando, para que se tenga en cuenta la opinión de los «Amigos de las Cañadas», a la hora de elaborar los desarrollos autonómicos de la Ley básica de Vías Pecuarias.

Ahora pasaré a comentar lo que hemos hecho desde AEDENAT en el proceso de elaboración de la nueva Ley de Vías Pecuarias, que, por cierto, la teneis al final de este informe como Anejo.

A lo largo de 1993 AEDENAT tuvo acceso a dos versiones del Anteproyecto de Ley de Vías Pecuarias. El primero hacia el mes de mayo, y el segundo hacia el mes de octubre. Estuvimos estudiando con mucho detenimiento ambos anteproyectos, y procedimos a emitir dos informes de sugerencias al ICONA, uno el 26 de julio de 1993 y otro el 27 de diciembre del mismo año.

El 1 de julio de 1994 el gobierno aprobó el Anteproyecto de Ley que le presentó el Ministerio de Agricultura y Alimentación, y acto seguido fue remitido al parlamento estatal, quien lo publicó en el Boletín Oficial de las Cortes Generales el 26 de julio del mismo año. En dicho boletín se especificaba que se establecía un plazo de enmiendas por un período de quince días hábiles, que finalizaba el día 19 de septiembre de 1994.

En AEDENAT estuvimos estudiando este proyecto de Ley y elaboramos un documento de sugerencias que remitimos el día 7 de septiembre de 1994 a todos los grupos parlamentarios, así como a la Comisión de Agricultura, Ganadería y Pesca del Congreso de los Diputados. De todos los grupos parlamentarios presentes en el Congreso de los Diputados (IU, PSOE, PP, PNV, CiU, PNV y Mixto), recibimos acuse de recibo del informe del PNV, cuyo representante, el Señor Ricardo Gatzagaetxebarria, comentaba, «*cuyas sugerencias analizaremos*»; del presidente de la Comisión de Agricultura, Ganadería y Pesca del

Congreso, Sr. Josep Pau i Pernau, quien nos decía que «*Esta documentación obrará en poder de los Grupos Parlamentarios y diputados ponentes de la Ley, para su estudio, y en su caso, consideración.*»; y por último fuimos llamados por los grupos parlamentarios de Izquierda Unida y el Partido Popular, a sus respectivos despachos parlamentarios.

Izquierda Unida puso a nuestra disposición tres abogados, con los cuales estuvimos varias tardes redactando las modificaciones que estimábamos debía sufrir el proyecto de Ley. Fueron unos días de trabajo fructíferos, y el trabajo realizado por estos abogados importante.

Con el Partido Popular mantuvimos una reunión con la Sra. Diputada Loyola de Palacios y tres de los abogados de su partido. Expusimos las sugerencias que entendíamos debían incorporarse a la Ley, pero no llegamos más que a buenas palabras e intenciones, sin que este grupo parlamentario se comprometiese a nada. Tan sólo prometieron solicitar nuestra comparecencia en la Comisión de Agricultura del Senado, y tampoco esto se materializó.

Este proceso finalizó el 16 de noviembre de 1994, cuando la Comisión de Agricultura, Ganadería y Pesca del Congreso de los Diputados, a la vista del informe emitido por la Ponencia, aprueba con competencia legislativa plena, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 75.2 de la Constitución, el Proyecto de Ley de Vías Pecuarias (Núm. expte.: 121/57).

Cuando salió publicado el proyecto de Ley en el Boletín Oficial del Congreso de los Diputados lo estudiamos de nuevo, y pudimos comprobar que algunas de nuestras sugerencias fueron incorporadas:

- Se incorporó a la exposición de motivos la importancia de gremios ganaderos no castellanos, caso de la **Casa de Ganaderos de Zaragoza**, como representante de las asociaciones de ganaderos existentes en uno de los antiguos estados ibéricos que mayor importancia tuvieron a lo largo de la historia en materia de Vías Pecuarias y trashumancia, la Corona de Aragón.

- Se incorporó el concepto **paisaje** al artículo 1.3, punto donde se regulan los usos compatibles y complementarios a los que pueden ser destinados las Vías Pecuarias, usos que deberán inspirarse en un conjunto de principios; entre ellos, entendíamos, debía incorporarse el **respeto al paisaje**.

- La regulación por parte de las Comunidades Autónomas del uso de las vías pecuarias, de acuerdo con la normativa básica estatal (artículo 3 a).

- Que a las organizaciones o colectivos cuyo fin sea la defensa del medio ambiente **les fuese dada audiencia** en los procesos de deslindes (art. 8.7) y modificaciones de trazado (art. 11.2) de las Vías Pecuarias.

- Que las modificaciones de trazado (art. 11) y las ocupaciones temporales (art. 14) se sometiesen a **información pública**.

- Que las instalaciones que se autorizasen sobre las Vías Pecuarias (art. 17) **fuesen desmontables**, a fin de evitar construcciones indeseables en nuestras Cañadas.

- **Aumentar los plazos de prescripción de las infracciones administrativas** (art. 24), que quedaron en cinco años para las muy graves, tres para las graves y un año para las leves.

Sin embargo, notamos que otras sugerencias no fueron incluidas, por lo que hicimos un nuevo documento que remitimos a todos los grupos parlamentarios del Senado, así como al presidente de la Comisión de Agricultura, Ganadería y Pesca de la Cámara Alta. El documento fue entregado el 11 de enero de 1995 en el registro del Senado. A continuación os ofrecemos un resumen de las modificaciones que entendíamos el Senado debía introducir en el proyecto de Ley:

- 1) Establecer como mínimos, y no como máximos, los anchos de las Vías Pecuarias contemplados en el artículo 4 (Cañadas, 75 m: Cordeles, 37,5 m. y Veredas, 20 m.), para de esta forma poder reivindicar y recuperar Vías Pecuarias que tienen más de 75 m. de ancho.
- 2) Reducir de 10 a 5 años los plazos de las Ocupaciones Temporales (art. 14) y Aprovechamientos Sobrantes (art. 15) en Vías Pecuarias.
- 3) Creíamos, y creemos, que era conveniente definir qué cuerpos y fuerzas de seguridad, del Estado, de las Comunidades Autónomas o de los Ayuntamientos, se tienen que hacer cargo de la vigilancia de las Vías Pecuarias. Como mínimo la Guardia Civil, policía nacional, policías autonómicas, policías municipales, agentes forestales y agentes ambientales, deberían estar implicados en su vigilancia.
- 4) Aún a sabiendas del fuerte impacto que está teniendo la circulación motorizada sobre las

Vías Pecuarias, el art. 16.1 dejaba a los desarrollos reglamentarios de la futura Ley Básica de Vías Pecuarias el uso de vehículos motorizados por éstas. No entendíamos muy bien que la Ley Básica no prohibiese la circulación motorizada por las Vías Pecuarias, cuando en ese momento ya había Comunidades Autónomas que lo estaban haciendo. En concreto, la Comunidad Foral Navarra, mediante Decreto 36/1994 de 14 de Febrero, artículos 8 y 11 (que regula la «*circulación de vehículos a motor en Suelo No Urbanizable*»), «*excluye a las cañadas de la libre circulación de vehículos, excepto cuando se realiza para actividades pastoriles propias.*». O la Comunidad de Castilla y León, la cual, mediante Decreto 4/1995 de 12 de enero regula «*la circulación y práctica de deportes, con vehículos a motor, en los montes y vías pecuarias de la Comunidad Autónoma*».

Si bien este segundo Decreto es menos protector que el Navarro, ya que en él tan sólo se regula la circulación de vehículos a motor por las vías pecuarias que transiten por montes propiedad de la Comunidad de Castilla y León, los incluidos en el catálogo de utilidad pública y en los protectores, así como en aquellas vías pecuarias declaradas de interés especial (artículo 1º), es un paso más hacia la regulación de esta actividad en los caminos pastoriles.

5) Aunque se incluía un claro régimen de infracciones y sanciones, se considera que los plazos de prescripción de las sanciones (art. 24) eran cortos, siendo necesario ampliarlos para que sirvan de mecanismo de disuasión a los que pretendan seguir robando Vías Pecuarias.

PRESCRIPCIÓN DE SANCIONES		
	PROYECTO DE LEY	AEDENAT
Muy Graves:	3 años	5 años
Graves:	2 años	3 años
Leves:	1 año	1,5 años

6) Considerábamos escaso que el Fondo Documental estatal de Vías Pecuarias (art. 18.5) sólo afectase a los actos administrativos de lo que en el artículo 18 se denomina

la Red Nacional de Vías Pecuarias. Para nosotros es necesario que dicho fondo cuente con los actos administrativos llevados a cabo por las CC.AA. en todo tipo de Vías Pecuarias. El objetivo es que alguien, en este caso el ICONA (*), cuente con un Fondo Documental que pueda ser consultado por cualquier persona o estudioso de cualquier parte del Estado español, amén de posibilitar la elaboración del «Mapa estatal de Vías Pecuarias».

El texto articulado pasa al Senado

Aprobado el proyecto de Ley por el Congreso de los Diputados, éste pasó al Senado, a fin de que la Cámara Baja lo estudiase y lo aprobase.

Nosotros volvimos a repetir la operación, estudio del proyecto de Ley y remisión de las sugerencias que os acabamos de comentar a todos los grupos parlamentarios, con el objetivo de animarles a que aceptasen algunas de nuestras, entendíamos, mejoras. En esta ocasión tan sólo Izquierda Unida nos volvió a llamar para ver qué posibilidades había de que este grupo parlamentario pudiese defender en el Senado algunas de nuestras sugerencias.

El Senado, en sesión plenaria celebrada el día 22 de febrero de 1995, aprueba el proyecto de Ley Básica de Vías Pecuarias, y se lo remite de nuevo al Congreso de los Diputados, para que éste lo apruebe definitivamente.

En AEDENAT volvimos a repasar el texto articulado y pudimos observar que:

- Las sugerencias 1, 2, 3, 5, y 6, que remitimos al Senado no fueron aceptadas.

- En la exposición de motivos se elimina la referencia a la Casa de Ganaderos de Zaragoza. Si en el texto que aprobó el Congreso se hablaba de dos de las más significativas asociaciones ganaderas de la península ibérica, La Mesta castellana y la Casa de Ganaderos de Zaragoza, en un intento de representar dos sociedades ganaderas de dos de los más importantes estados peninsulares, el Senado hace desaparecer a la Casa de Ganaderos de Zaragoza.

Bien es cierto que se habla de «juntas, ligallos, mestas», como algunas de las agrupaciones pastoriles que existieron en la península ibérica, y, salvo las mestas leonesas y castellanas, las juntas y ligallos son típicas asociaciones ganaderas de los países no castellanos ni leoneses del actual Estado español.

Nosotros entendíamos que por justicia histórica era importante que apareciese el nombre de alguna asociación ganadera no castellana, para equilibrar la tan conocida Mesta de Castilla, cosa que al final no se consiguió.

· El apartado 3 del artículo 18 no servía para nada, ya que si bien se creaba la Red Nacional de Vías Pecuarias, y se regulaba que los expedientes de desafección y de expropiación, así como los negocios jurídicos de adquisición que afecten a terrenos de las Vías Pecuarias integradas en esta Red Nacional, eran competencia de las Comunidades Autónomas, **previo informe del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación**, en ningún sitio se decía que este informe debería ser vinculante. Se perdía así la ocasión de tener un árbitro que controlase, de alguna forma, los potenciales desaguisados y desmanes que pudiesen cometer las Comunidades Autónomas en la Red Nacional.

· Se había modificado sustancialmente el artículo 10, que, a nuestro entender, va a permitir a las Comunidades Autónomas desafectar las Vías Pecuarias que les venga en gana.

Reproducimos el artículo 10, antes y después de la modificación introducida por el Senado, para que veáis la gran diferencia de redacción, y de fondo, del mismo. Con la nueva redacción, se pone en manos de las Comunidades Autónomas, que están deseando eliminar Vías Pecuarias y venderlas, un instrumento peligroso que supone una *puñalada traperera* a los «Amigos de las Cañadas».

Artículo 10. Desafección. (antes de la modificación del Senado)

«La desafección sólo podrá declararse una vez que haya sido efectuado el trazado alternativo de la vía pecuaria que 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. Igualmente, si como consecuencia del deslinde hubiesen resultado terrenos sobrantes, deberán ser previamente desafectados para llevar a cabo cualquier acto de disposición sobre los mismos.»

Artículo 10. Desafección. (tras ser modificado por el Senado)

«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.»

Sin embargo, no todo fue negativo, a continuación vamos a comentar algo sobre los artículos positivos que aprobó el Senado:

· El artículo 3 (Fines) admite, que no sólo hay necesidad de conservar las Vías Pecuarias en sí, sino *«otros elementos ambientales o culturalmente valiosos, directamente vinculados a ellas, mediante la adopción de las medidas de protección y restauración necesarias.»* La inclusión de este artículo nos alegró, ya que AEDENAT, en la fase de anteproyecto, sugirió al ICONA que la Ley debería incluir la protección de los elementos complementarios y singulares del sistema de Vías Pecuarias, y hasta este momento no se incluyó esta sugerencia. De esta forma, puentes contaderos, casas de esquila, lavaderos de lana, ermitas mesteñas y eremitorios pastoriles, mojones históricos, chozos de pastores, etc. podrán preservarse de forma eficiente. Todo depende ahora de como se desarrolle este artículo en el Reglamento de la Ley.

· El artículo 16.1 (Usos compatibles) ha sido uno de los que más hemos intentado cambiar, y es el que se refiere a la circulación motorizada por las Vías Pecuarias. En nuestros documentos remitidos al Congreso y al Senado, apostábamos por la prohibición de la circulación motorizada, salvo para actividades agrarias, ganaderas y de vigilancia.

La redacción final del artículo ha sido la siguiente:

«... 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 revisitan interés ecológico y cultural.»

· En el artículo 17, y en relación a los Usos Complementarios de las Vías Pecuarias, se

introduce una precisión que intenta conjurar los problemas que pueden derivarse de estos usos en relación a la protección de la naturaleza y usos culturales de estos viejos caminos: «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.»

El texto vuelve al Congreso de los Diputados. La votación definitiva

El texto aprobado por el Senado es remitido al Congreso de los Diputados para que éste lo apruebe definitivamente. El día 9 de marzo de 1995 se reúne el Pleno del Congreso para aprobar las enmiendas del Senado, y es un momento crucial, pues lo que aquí se apruebe será la Ley que tengamos durante los próximos años. En el Pleno un representante de cada grupo parlamentario interviene y fija la posición de su grupo en torno a la Ley. Este momento es aprovechado por Izquierda Unida para arremeter contra el artículo 10; ésta es su intervención:

«(Habla el Sr. Martínez Blasco de IU) Señor Presidente, señorías, el Senado nos remite este proyecto de Ley con una bomba de relojería. Se han introducido distintas modificaciones que mejoran sustancialmente el texto remitido por el Congreso, pero ha aparecido un artículo 10 que señala que las comunidades autónomas podrán desafectar del dominio público los terrenos de las vías pecuarias cuando consideren que no son adecuadas para el tránsito del ganado o no son susceptibles de otros usos. Señorías, esta es una bomba de relojería. Si esto se aprueba tal cual se ha remitido por el Senado ya no habrá más vías pecuarias en nuestro país.»

«Además, en el segundo párrafo de este artículo 10 se señala que los terrenos desafectados tendrán la condición de bienes patrimoniales de las comunidades autónomas. Es decir, van a ser enajenables, van a ser embargables. Señorías, el juego de estas dos cláusulas (que las comunidades autónomas que consideren que son inadecuadas las Cabañeras pueden desafectar el uso público y que, además, esos terrenos pasarán a ser bien pa-

trimonial de la comunidad autónoma) puede hacer que se pierdan definitivamente las cabañeras.»

«Por consiguiente, señorías, nuestra propuesta es que esta enmienda introducida por el Senado sea votada en contra, por lo que señor Presidente, formalmente pedimos que se vote separadamente el texto introducido por el Senado en el artículo 10.»

La votación de las enmiendas quedó de la siguiente manera:

- Votación a la enmienda del Senado al artículo 10:

Votos emitidos: 304; a favor 164; en contra, 9 (los votos de IU); abstenciones, 131 (del Partido Popular).

- Votación al resto del texto legal:

Votos emitidos: 304; a favor 173; abstenciones, 131 (del Partido Popular).

Como se puede ver por el resultado de las votaciones, tan sólo Izquierda Unida se opuso al artículo 10, en su actual redacción, y el Partido Popular se abstuvo en ambas votaciones, mostrando este segundo grupo parlamentario un nulo interés por conseguir una buena Ley.

Una nueva Ley, que favorece el que las Vías Pecuarias se conviertan en un instrumento en favor de la adecuada gestión del medio natural

Pese a los aspectos negativos que tiene la Ley, y que os he comentado, el resto de la Ley habría que calificarlo de adecuado y con talante conservacionista. Por primera vez se ha elaborado una Ley de Vías Pecuarias en la que se deja claro el interés que presentan estos caminos, no sólo para el tránsito ganadero, sino también para la gestión del medio natural, así como elemento que permite el contacto del hombre con la naturaleza.

Hagamos un repaso de todos aquellos puntos de la Ley en donde se reconoce estos papeles de las Vías Pecuarias:

a) Punto II de la Exposición de Motivos.

En referencia a las razones que aconsejan dictar esta Ley, se dice que:

«Una última razón sería la consideración de las vías pecuarias como auténticos «corredores ecológicos» esenciales para la migración, la distribución geográfica y el intercambio genético de las especies silvestres. Todo ello convierte a las

vías pecuarias en un instrumento al servicio de la política de conservación de la naturaleza. (**)

A su vez, las vías pecuarias son un instrumento favorecedor del contacto del ser humano con la naturaleza, al ser compatible su uso prioritario para el movimiento ganadero con otros usos compatibles y complementarios con aquél.» (***)

b) Artículo 1.3.

«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, el paisaje y al patrimonio natural y cultural.»

c) Artículo 16.2.

En relación a los usos compatibles que pueden desarrollarse o implantarse en las Vías Pecuarias tenemos «...las plantaciones lineales, cortavientos u ornamentales, cuando permitan el tránsito normal de los ganados.»

d) Artículo 17

En relación a los usos complementarios que puedan desarrollarse en las Vías Pecuarias, la Ley define «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».

e) Artículo 22.2.

En relación a las sanciones, y a los criterios que deben guiar su imposición, la Ley dice lo siguiente: «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 hubiese obtenido,....»

f) Disposición Adicional Tercera: Régimen de las vías pecuarias que atraviesan las Reservas Naturales y los Parques.

«1. El uso que se dé a los tramos de las vías pecuarias 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.»

Los ecologistas lanzamos una campaña para que se mejore el artículo 10

Con el objetivo de modificar el artículo 10 de la nueva Ley de Vías Pecuarias, desde AEDENAT y la CODA lanzamos una campaña en todo el Estado español, para recoger firmas a favor de dicha modificación. Las firmas se enviaron desde el mes de julio, hasta el de octubre de 1995, al Presidente del Gobierno del Estado español, así como al Ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación.

A continuación os reproducimos el texto que fué remitido:

«Que el pasado 9 de marzo de 1995 fue aprobada por el Congreso de los Diputados la nueva Ley de Vías Pecuarias (3/95, de 23 de marzo), la cual esperábamos con tanta ilusión los «Amigos y usuarios de las Cañadas» (ganaderos trashumantes, ecologistas, conservacionistas, senderistas, cicloturistas, caballistas, numerosos colectivos específicos de defensa de las Vías Pecuarias y cientos de personas a título individual).

Pero, cual fue nuestra sorpresa cuando observamos que se aprobó un artículo, el 10, que, a nuestro juicio vacía de contenido el talante conservacionista y proteccionista de la totalidad de la Ley.

Ese artículo, en manos de las Comunidades Autónomas, y por la experiencia cotidiana que tenemos, entendemos que es muy peligroso, ya que les da a éstas un alto grado de discrecionalidad para decidir las Vías Pecuarias que pueden desafectarse.

Por otra parte, el artículo no introduce ningún mecanismo de control o de salvaguardia que permita, a personas u organizaciones no gubernamentales, ajenas a la Administración, usuarias o involucradas en la defensa de las Vías Pecuarias, controlar de algún modo como se aplica el mismo.

Ni siquiera el artículo establece un procedimiento de participación pública que permita a organizaciones, como la que represento, emitir informes, alegaciones, etc. que eviten desafectar

Vías Pecuarias de interés.

Por todo lo expuesto,

SOLICITO A VD.:

SU INTERVENCION, A FIN DE QUE SEA MODIFICADO EN EL MAS BREVE PLAZO DE TIEMPO EL ARTICULO 10 DE LA LEY 3/95 DE 23 DE MARZO DE «VIAS PECUARIAS», YA QUE SU ACTUAL REDACCION DESVIRTUA EL TALANTE CONSERVACIONISTA Y PROTECCIONISTA QUE EL CONJUNTO DEL TEXTO ARTICULADO TIENE, Y PONE EN SERIO PELIGRO UN SISTEMA DE CAMINOS, LAS VIAS PECUARIAS, DE GRAN VALOR HISTORICO, CULTURAL, AMBIENTAL, ECOLOGICO, ECONOMICO Y SOCIAL.»

La buena acogida que tubo la campaña de recogida de firmas, tanto entre los grupos ecologistas, conservacionistas y de Amigos de las Cañadas, como en personas a título individual, permitió remitir un buen número de pliegos. El 18 de julio de 1995 recibimos una carta del Director del Gabinete de la Presidencia del Gobierno (Secretario de Estado), D. Antonio Zabalza Martí, en el que nos decía que *«Por indicación del Presidente del Gobierno doy respuesta a los escritos que miembros de esa Asociación le han dirigido manifestándole su inquietud por el texto del artículo 10 de la Ley de Vías Pecuarias, recientemente aprobada por las Cortes Generales.»*

A continuación os reproducimos el resto de la carta, para que tengais constancia de la misma, y aprovecho para daros las gracias a todas y todos por haber remitido las firmas, ya que como veis surtieron efecto:

«Como ustedes saben, es la propia Constitución española la que prevé la posibilidad de que los bienes de dominio público puedan ser desafectados a través de una Ley. Por tanto, el hecho de que las vías pecuarias sean bienes de dominio público y, consecuentemente, inalienables, imprescriptibles e inembargables, no excluye la posibilidad de que tales bienes puedan ser desafectados, aunque para ello deben concurrir unas circunstancias muy concretas que determina esa misma Ley, con lo que queda garantizada la imposibilidad de que tal desafección pueda producirse en forma subjetiva o arbitraria.

Por otro lado, según me informa el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, la derogada Ley de Vías Pecuarias de 1974, partía de una premisa corregida por la vigente Ley, pues aquella permitía considerar que las vías pecuarias no transitadas por ganado debían tener interés general y, en consecuencia, podían desafectarse

de su condición de bienes de dominio público. La experiencia demostró que no resultaba difícil declarar la desafección de terrenos de dominio público por considerarlos sobrantes e innecesarios, con lo que la red de vías pecuarias empezó a sufrir un grave deterioro que demandaba una urgente derogación de aquella Ley que permitía semejante práctica.

Y así se ha hecho; la nueva Ley de Vías Pecuarias tiene un carácter netamente conservacionista y protector de los bienes que regula, ya que no solamente ha abandonado la mencionada premisa de la Ley anterior sino que, al uso tradicional del tránsito ganadero de dichas vías suma la garantía de poderles dar otros usos compatibles o complementarios de la actividad pecuaria, como son el senderismo, la cabalgada, etc., además de reconocerles el interés ecológico y cultural que sin duda poseen.

A propósito del interés ecológico, me indican que en el texto del Real Decreto que traspone la Directiva de la Unión Europea, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la flora y fauna silvestres, se ha introducido una figura, única en Europa, que son nuestras vías pecuarias, como «corredores ecológicos», a fin de que las Administraciones Públicas españolas garanticen su conservación para facilitar la migración y el intercambio genético de las especies silvestres.

Como puede ver, el actual régimen jurídico de las vías pecuarias es netamente protector de las mismas, ya que exige para la desafección no solamente que los terrenos de las vías pecuarias hayan dejado de ser adecuados para el tránsito del ganado, sino que, además, no sean susceptibles de los usos compatibles y complementarios que determinan los artículos 16 y 17 de la propia Ley, entre los que se encuentran los que he citado anteriormente.

En la confianza de que esta información pueda serles de utilidad, les envío un cordial saludo.»

De la lectura de la carta remitida por el Sr. Zabalza no nos quedamos satisfechos, por lo que el 28 de julio de 1995 le remitimos el siguiente escrito:

«Que el pasado 20 de julio de 1995 recibimos una atenta carta de Vd., en donde, por indicación del Sr. Presidente del Gobierno del Estado Español, daba respuesta a los escritos que le hemos remitido, en relación a la necesidad de modificar el artículo 10 de la Ley de Vías Pecuarias.

En primer lugar, agradecerle la molestia que se ha tomado en escribirnos, y en segundo lugar hacerle un conjunto de apreciaciones muy breves:

a) La nueva Ley de Vías Pecuarias (3/95, de 23 de marzo), supone un importante avance respecto a la ya derogada Ley de 1974 y su reglamento del 78. De hecho, hemos seguido su trámite en fase de anteproyecto y de proyecto, e incluso nos hemos entrevistado con algunos grupos parlamentarios del Congreso y Senado, a los que les hicimos llegar nuestras sugerencias respecto al texto articulado.

b) Pese a ese avance hay aspectos de la Ley que consideramos hay que mejorar técnicamente, y entre ellos está el artículo 10.

Si bien es cierto que para desafectar una Vía Pecuaria deben cumplirse dos requisitos «que no sea adecuada para el tránsito del ganado» y «que no sean susceptible de los usos compatibles y complementarios que establece la nueva Ley de Vías Pecuarias (senderismo, cicloturismo, cabalgada, franjas arboladas, etc.)», no es menos cierto que falta algo muy importante para que el artículo 10 no se convierta en un coladero de desafecciones:

«El sometimiento a un periodo de información pública, por espacio de un mes, del expediente de desafección» con el objetivo de que colectivos ganaderos, grupos ecologistas y conservacionistas, asociaciones de vecinos, o personas sin filiación alguna, tuviésemos la posibilidad de formular alegaciones en contra de desafecciones que pudiesen ser «inadecuadas».

A lo anterior se suma la imperiosa necesidad de, «Que el dinero que se obtenga por la venta de la Vía Pecuaria desafectada sea finalista» es decir, repercuta en la mejora del Sistema de Vías Pecuarias en su conjunto.

c) Para que vea Vd. que los planteamientos que le formulamos son sensatos y fundamentados, le remito una copia de una carta que me ha mandado el Excmo. Sr. Defensor del Pueblo, el cual representa a una alta institución del Estado español, donde también muestra su preocupación por dicho artículo.

En este caso no se trata de un grupo ecologista que puede tener más o menos credibilidad. Se trata de una institución prestigiosa del Estado, que, entendemos, actúa con bastante fundamento.

SOLICITA

Tener una reunión, bien con el Sr. Presidente

del Gobierno del Estado español, o bien con el Ministro de Agricultura, al objeto de hacerles llegar la necesidad de modificar el artículo 10 de la Ley 3/95, de 23 de marzo de Vías Pecuarias, en un sentido más participativo y progresista.»

El 27 de septiembre de 1995 recibimos en AEDENAT la llamada del Director General de Conservación de la Naturaleza (Ex-ICONA), D. Fernando Estirado, en la cual nos convocaba a una reunión el día 10 de octubre, para dialogar sobre el tema del artículo 10. En dicha reunión, expusimos al Director General nuestra postura en torno al artículo 10, así como sobre el 4, 14, 18, y 24, y le solicitamos que en el Desarrollo Reglamentario se pudiesen mejorar estos artículos, para hacer de la Ley de Vías Pecuarias un buen instrumento para la defensa de estos caminos pastoriles. El Director General mostró buena predisposición, y nos prometió remitirnos el borrador de Reglamento, cuando estuviese en una fase más madura, y nos requirió a que le formulásemos por escrito las sugerencias que le expusimos en la reunión.

También se nos informó que la Dirección General de Conservación de la Naturaleza iba a tener una reunión con las Comunidades Autónomas que tienen competencias en materia de Vías Pecuarias, al objeto de unificar posturas en torno a la elaboración de las Leyes y Reglamentos autonómicos en esta materia.

AEDENAT animó a la citada Dirección General a prestar el mayor apoyo posible a las Comunidades Autónomas, tanto en dinero como en asesoramiento técnico y documental, y, salvo el primer tema, ya que no hay mucho presupuesto para 1996, los otros apoyos se nos aseguraron.

El Defensor del pueblo también se interesa por el artículo 10

Mientras remitíamos al Presidente del Gobierno y al Ministro de Agricultura del Estado español las cartas solicitando la modificación del artículo 10, escribimos al Defensor del Pueblo mostrándole nuestra preocupación por los negativos efectos que podría tener dicho artículo en las Vías Pecuarias. Esta institución del Estado nos remitió el siguiente escrito el 7 de julio de 1995:

«En relación con la queja tramitada en esta institución con el número de referencia Q/11730/92, ponemos en su conocimiento que, con esta fecha, nos dirigimos a las Comunidades Autónomas de Madrid, Andalucía, Aragón, Castilla-La Mancha, Castilla-León, Valencia, Murcia, Extre-

madura, Cataluña, Navarra y La Rioja, solicitando un nuevo informe en el que se ponga de manifiesto el criterio de dichas administraciones sobre las perspectivas abiertas por la nueva Ley de Vías Pecuarias, y en especial sobre lo previsto en el artículo 10 de dicha ley.

Como usted sabe, dicho artículo establece que las Comunidades Autónomas, en el ejercicio de las facultades que les confiere el artículo 5 de la misma norma, podrán desafectar del dominio público los terrenos de las 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 la nueva Ley.

El criterio con el que las distintas Comunidades Autónomas puedan considerar las restricciones que se derivan de dicha regulación, en orden a desafectar del dominio público los terrenos de las Vías Pecuarias, plantean distintos interrogantes sobre los riesgos que para la integridad de dichos caminos puedan derivarse del ejercicio de las facultades reconocidas en los citados artículos.»

Para terminar, animaros a que leáis la Ley con detenimiento, y a que esteis atentos a los desarrollos que hagan en las Comunidades Autónomas. Además, de ahora en adelante exigir a la Administración que se haga cumplir la Ley, para poder poner en orden a nuestras queridas Vías Pecuarias. □

Notas

(*) Aunque nos cueste a todos un poco olvidarnos del ICONA, tenemos que comenzar a convivir con su nuevo nombre: Dirección General de Conservación de la Naturaleza, que se encuentra encuadrada en la Secretaría General de Desarrollo Rural y Conservación de la Naturaleza del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

(**) En relación a este tema, reproducimos el artículo 17 de la Ley 11/1994, de 27 de diciembre, de Espacios Naturales Protegidos del País Va-

lenciano (Diario Oficial del Govern Valencià), dedicado a las Vías Pecuarias, donde se puede observar como se van incluyendo este tipo de conceptos en las normativas autonómicas:

«1. La Consellería de Medio Ambiente designará como de interés natural aquellas vías pecuarias que resulten de interés para fines de conservación de la naturaleza, educativos o recreativos, y, en particular las que puedan servir para conectar los distintos espacios naturales protegidos en el ámbito de la Comunidad Valenciana.

2. No podrán declararse innecesarias, ni, por consiguiente, enajenarse o dedicarse a otros usos, las vías pecuarias que hayan sido designadas de interés natural con arreglo a lo previsto en el párrafo anterior, aún en el supuesto de haber perdido su utilidad para el tránsito de ganado o las comunicaciones agrarias.

3. La Consellería de Medio Ambiente elaborará un catálogo de vías pecuarias de interés natural.»

(***) En relación a este tema, reproducimos los artículos 44 y 52, de la Ley 8/1991, de 10 de mayo, de espacios naturales de la Comunidad de Castilla y León, donde, al igual que la Ley Valenciana, pero por motivos recreativos, se hace referencia a las Vías Pecuarias:

La Red de Espacios Naturales de Castilla y León, está formada por los Espacios Naturales Protegidos y las Zonas y Especímenes Naturales de Interés Especial. Dentro de estas últimas, el artículo 44 incluye «Las Vías Pecuarias declaradas de Interés Especial».

El artículo 52 establece lo siguiente respecto a estas Vías Pecuarias:

«Podrán ser declaradas Vías Pecuarias de Interés Especial, aquellos tramos de cañadas, cordeles, descansaderos y veredas, que ofrezcan recursos para la educación, recreo y contacto de la población con la naturaleza.

La declaración se realizará por Decreto de la Junta de Castilla y León.

Las normas de Protección son las que resultan de aplicación de la Ley de Vías Pecuarias y su Reglamento.

La Consejería elaborará un programa de uso público para su puesta en valor y utilización.»

AEDENAT sigue trabajando en defensa de las Vías Pecuarias

por *Hilario Villalvilla Asenjo*

En AEDENAT seguimos realizando todo tipo de actos que de una u otra forma permitan mantener viva la defensa de las Vías Pecuarias. Comentamos brevemente algunas de las actividades que hemos venido realizando a lo largo de los años 1994 y 1995.

La buena acogida que tuvieron las primeras marchas reivindicativas, en bicicleta o andando, por las Vías Pecuarias de la provincia de Madrid ha permitido consolidar dos recorridos anuales, uno en primavera y otro en otoño.

En marzo de 1994 recorrimos en bicicleta 40 kms. de la Cañada Real Soriana Oriental, desde la localidad de Mondéjar (Guadalajara) hasta la de Fuentidueña de Tajo (Madrid). 76 personas en bicicleta se acercaron hasta Mondéjar, 55 en el autocar que fletamos desde Madrid y el resto nos esperaban en dicha localidad alcarreña.

En octubre del mismo año recorrimos en bicicleta, los 45 kilómetros que separan la localidad de Ciempozuelos de Villaverde Bajo (Madrid). El objetivo era conocer la comarca madrileña de La Sagra, y mostrar nuestra protesta por el proyecto de construcción de una carretera de acceso al Polígono Industrial «Las Arenas», de Pinto, sobre terrenos de la Cañada Real Riojana, Galiana o de las Merinas. 286 bicicletas participaron en este evento, que contó con la colaboración del Club Cicloturista Pedalibre y diversas organizaciones vecinales, culturales y políticas de Getafe y Pinto. Fue una de las mayores concentraciones de bicicletas en Defensa de las Vías Pecuarias que se han producido en Madrid, y la culpa de esta masiva afluencia la tuvieron los pinteños, los cuales aportaron más de la mitad de los participantes a la misma. En relación con este tema, AEDENAT presentó el 19 de diciembre de 1994 un Recurso Contencioso-Administrativo contra el Plan Especial de Reforma Interior (PERI) del Polígono Industrial citado. Dicho Recurso todavía está pendiente de resolución por parte de la Administración de Justicia.

En 1994 se publicó la guía que hicimos algunos miembros de AEDENAT para la Dirección

General de la Juventud de la Comunidad Castellana de Madrid, y que mostraba itinerarios para realizar, a pie o en bicicleta, a través de la Cañada Real Riojana, Galiana o de Las Merinas.

En 1995 hemos dado varias charlas sobre el tema de las Vías Pecuarias: el 23 de marzo dimos una en el local de la Coordinadora Madrileña de Defensa de la Naturaleza (COMADEN); el 19 de abril se acudió al Centro Cívico Municipal «San Isidro» (Getafe), donde el grupo ecologista CARCAVA nos invitó a dar una conferencia sobre las Vías Pecuarias madrileñas; el 6 de junio, y en el marco de la «IV Semana cultural de Alpedrete» (Madrid), compartimos mesa con los compañeros del grupo ecologista Villalba Ecológica, y dimos una charla sobre las Vías Pecuarias; el 15 de junio hicimos una tertulia de AEDENAT en un café tradicional madrileño, el Barbieri, donde hablamos de la nueva Ley de Vías Pecuarias; el 16 y 17 de junio acudimos a Medina del Campo, donde el Módulo de Promoción y Desarrollo de esta localidad convocó las «IIª Jornadas sobre Vías Pecuarias y su revalorización». AEDENAT participó en dichas Jornadas, exponiendo una ponencia sobre los usos tradicionales y alternativos que pueden darse a estos caminos pastoriles.

El 1 de octubre acudimos a la segunda marcha «Deja tu huella defendiendo las Cañadas, 95», que por segundo año consecutivo convocaban los grupos ecologistas de la sierra madrileña (AJT -Torrelodones-, Galápago -Galapagar-, Villalba Ecológica -Villalba-, Camino Verde -El Escorial-, y Marx Madera -As.IU Madrid-).

El 8 de octubre de 1995, con la colaboración del grupo ecologista Maragil, así como con el apoyo de grupos culturales, feministas y dos formaciones políticas, realizamos la «VIª Marcha en Defensa de las Vías Pecuarias de la Comunidad de Madrid», esta vez por la Cañada Real Segoviana a su paso por la sierra madrileña (Valdemanco, Bustarviejo y Miraflores de la Sierra).

El 22 de octubre colaboramos con el Fondo Patrimonio Natural Europeo, que volvió a pasar

las ovejas del «Proyecto 2001» por la Villa de Madrid, tanto en el recorrido como en la posterior fiesta del Pastor que realizamos en la Casa de Campo. En la fiesta no faltó material de propaganda, el vinillo, las migas, los quesos y algo de música tradicional para animar el asunto.

Por último, el día 15 de noviembre acudimos a Pamplona, donde se celebraron las «II Jornadas sobre Trashumancia y Cañadas», organizadas por los «Amigos de las Cañadas de Navarra», con apoyo del «Departamento de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente del Gobierno Navarro». En dichas jornadas expusimos nuestra participación en el trámite parlamentario que llevó a la aprobación de la actual Ley 3/95, de 23 de marzo de Vías Pecuarias.

El primer fin de semana de marzo de 1995, AEDENAT-Boadilla del Monte, junto con la Asociación de Vecinos de Boadilla, el grupo juvenil AZOR y apoyada por la Coordinadora por la Declaración del Parque Natural del Río Guadarrama, realizó una plantación de 550 árboles de especies autóctonas (encinas, quejigos, almendros, etc.), en las Vías Pecuarias que cruzan el Cerro de la

Mora, en la localidad de Boadilla del Monte.

El 21 de marzo de 1995 AEDENAT-Móstoles organizó una charla sobre las Vías Pecuarias en el Centro Cultural de esta villa, y al domingo siguiente, 26 de marzo, los Aedenat de Móstoles y Villa de Madrid, con la asistencia de los compañeros de Boadilla del Monte, organizaron la V Marcha en Defensa de las Vías Pecuarias de la Comunidad de Madrid, con la participación de 150 personas en bicicleta, y recorriendo 45 kilómetros por los caminos pastoriles de la comarca madrileña de La Sagra occidental (Móstoles, Fuenlabrada, Humanes de Madrid, Batres, El Alamo, Navalcarnero y Villaviciosa de Odón).

La marcha contó con la participación del Club Cicloturista Pedalibre, la Coordinadora Madrileña de Defensa de la Naturaleza (COMADEN), el grupo ecologista ALNUS de El Alamo, el grupo ecologista GALAPAGO, de Galapagar, y CALATALIFA, de Arroyomolinos.

Los compañeros de AEDENAT-Rivas han publicado diversos artículos en revistas de su comarca sobre la problemática de las Vías Pecuarias. □

El Defensor del Pueblo formula nuevas recomendaciones a las Administraciones Públicas^(*)

El primer volumen del monográfico «En defensa de las Vías Pecuarias» vio la luz a principios del mes de diciembre de 1993, por lo que no tuvimos tiempo de incorporar las recomendaciones que el Defensor del Pueblo del Estado español emitió el 5 de noviembre de ese año. Recomendaciones que, como ya sabeis, surgen de la denuncia que planteamos en 1992 a dicha institución por el mal estado en que se encuentran las Vías Pecuarias en el Estado español, y que supuso la admisión a trámite de nuestra Queja, así como el inicio de investigaciones por esta prestigiosa institución del Estado.

Junto con las recomendaciones formuladas el 5 de noviembre de 1993 os adjuntamos las que le siguieron a lo largo de 1994 y 1995, todas ellas de gran interés.

También reproducimos de nuevo la única recomendación que incorporamos en el anterior monográfico, para que así tengais una visión

completa de los pasos que ha ido dando el Defensor del Pueblo en la defensa de las Vías Pecuarias.

Si necesitais una copia de estas recomendaciones podeis pedir las a AEDENAT, os las mandaremos con mucho gusto.

A continuación las reproducimos literalmente, subrayando en negrita aquellos aspectos que consideramos de especial trascendencia para la defensa de nuestras queridas Cañadas.

· 24 de febrero de 1993 (Informe del Defensor del Pueblo al Parlamento español)

*«En el momento de redactar este informe todavía no se han recibido algunos de los informes solicitados a las comunidades autónomas. Por otra parte, de los recibidos algunos son **claramente insuficientes para valorar con exactitud la dimensión de los problemas que afectan a las vías pecuarias, y el contenido de otros induce a plan-***

tear nuevas cuestiones que aclaren y profundicen estos problemas

En relación con la actuación de las distintas administraciones públicas, debe señalarse que, con carácter general, no se ha realizado hasta el presente una gestión eficaz que garantice la conservación y mejora de las vías pecuarias.

Por tanto, esta institución considera necesario proseguir con la investigación iniciada para profundizar en el conjunto de problemas que se han puesto de manifiesto, al tiempo que, dada la gravedad de los mismos, plantea la necesidad de que cada una de las administraciones con competencias en la materia multiplique sus esfuerzos para evitar la degradación de este patrimonio.

En este sentido, debemos manifestar nuestra preocupación por el hecho de que en un número importante de comunidades autónomas no existen deslindes o se encuentran en una fase muy insuficiente.

Esta situación puede ser considerada como muy peligrosa, ya que sólo a través del deslinde queda suficientemente determinada la situación territorial de las vías, lo que constituye un requisito previo para la defensa eficaz de este patrimonio, especialmente en los casos de ocupaciones ilegales.

El acceso a la documentación existente sobre las vías pecuarias es otro de los problemas básicos que debe resolverse para la eficaz gestión de las mismas.

El Centro de Documentación del Icona no reúne todos los datos disponibles sobre las vías pecuarias. Esto, unido a que dicha documentación no está informatizada, dificulta el acceso a la información así como la transferencia de la misma a las Comunidades Autónomas.

Por último esta institución quiere resaltar la especial importancia que la elaboración de una nueva normativa sobre las vías pecuarias debe tener como instrumento que permita abordar con mayor eficacia los problemas planteados.

En consecuencia consideramos que el Ministerio de Agricultura deberá adoptar las medidas necesarias para acelerar el proceso de elaboración del anteproyecto de Ley Básica de Vías Pecuarias que actualmente se encuentra en estudio.» (Cortes Generales. 24 de febrero de 1993. Serie A. núm 51. pp. 242 a 245).

• 5 de noviembre de 1993

El 5 de noviembre de 1993 la Oficina del De-

fensor del Pueblo nos remitió el siguiente escrito:

«En relación con la queja que tiene usted planteada ante esta institución, que se tramita con el número de referencia arriba indicado, se han recibido oficios del Instituto para la Conservación de la Naturaleza (ICONA), Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta de Castilla y León, Consejería de Agricultura y Comercio de la Junta de Extremadura, Consejería de Agricultura, Ganadería y Montes de la Junta de Galicia, Consejería de Economía de la Comunidad de Madrid, Consejería de Agricultura y Pesca de la Junta de Andalucía, Departamento de Agricultura, Ganadería y Montes de la Diputación de Aragón, Consejería de Agricultura de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, y Consejería de Medio Ambiente de la Generalitat Valenciana, los cuales le trasladamos para su oportuno conocimiento.

Asimismo, le informamos de que, con esta fecha, esta institución ha procedido a formular una recomendación al Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación y otra a cada uno de los departamentos antes citados, de las que le adjuntamos copia para su oportuno conocimiento.

Por otra parte, le señalamos que nos hemos dirigido de nuevo al Instituto para la Conservación de la Naturaleza (ICONA), a la Consejería de Agricultura, Ganadería y Pesca de la Región de Murcia y a la Consejería de Agricultura y Alimentación de la Comunidad Autónoma de La Rioja, solicitando en el primer caso una ampliación de informe remitido a esta institución, y en los dos siguientes requiriendo a las citadas Consejerías para que nos remitan el informe solicitado en su día.» (Registro del Defensor del Pueblo 05/11/93 - 044387-)

Las recomendaciones formuladas por el Defensor del Pueblo en funciones fueron las siguientes:

Al Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación:

«Que se adopten las medidas necesarias para acelerar el proceso de elaboración del anteproyecto de Ley Básica de Vías Pecuarias que actualmente se halla en fase de estudio.

Le agradeceré que nos remita el informe solicitado en el plazo previsto en el art. 30 de la Ley 3/81.»

Al Instituto Nacional para la Conservación de la Naturaleza (ICONA):

«Especialmente grave resulta la insuficiencia

de los trabajos realizados hasta el momento en las diferentes Comunidades sobre deslinde y amojonamiento ante la ambigua situación territorial de las vías pecuarias, que condiciona la posibilidad de una defensa eficaz de este patrimonio, especialmente en el caso de las ocupaciones ilegales.

Para la realización de estos trabajos es necesario disponer de un fondo documental con las copias o fotografías de los documentos, planos y antecedentes de todo orden relativos a dichas vías, que, según lo establecido en el art. 4º de la Ley 22/79, de 27 de junio, es competencia de ese instituto.

Teniendo en cuenta lo previsto en los distintos Reales Decretos sobre traspaso de funciones y servicios en materia de conservación de la naturaleza, esta institución desea conocer los aspectos más relevantes que afectan a la situación general de los mencionados fondos documentales, y en especial, en qué medida las distintas Comunidades Autónomas disponen de dicha documentación, así como su grado de informatización, en el caso de que dicho proceso haya sido iniciado.

Por otra parte, se solicita información sobre la elaboración del plano general de las vías pecuarias, así como sobre las existentes en el territorio de las Comunidades autónomas de Galicia, Asturias, Cantabria, País Vasco y Navarra, y, en su caso, sobre las competencias de ese instituto en la administración y gestión de las vías pecuarias en dichos territorios.

Le agradeceré que nos remita el informe solicitado, en el plazo previsto en el art. 18.1 de la Ley Orgánica 3/81 de 6 de abril, reguladora de esta institución.»

A las Comunidades Autónomas que poseen Vías Pecuarias, excepto Rioja y Murcia:

«Que se adopten cuantas medidas sean necesarias para garantizar la conservación y defensa eficaz de las vías pecuarias, impulsando los trabajos de clasificación, deslinde y amojonamiento de las mismas, y ejercitando los instrumentos legales previstos en la normativa vigente para restablecer este patrimonio a su primitivo estado, en el caso de las ocupaciones ilegales.

Le agradeceré que nos remita el informe solicitado, en el plazo previsto en el precitado art. 30 de la Ley 3/81.»

A la Comunidad Autónoma de La Rioja:

«En relación con esa Comunidad Autónoma de La Rioja, con fecha 13 de agosto de 1992 nos

dirigimos a esa Consejería mediante el escrito que le acompañamos en fotocopia. Dicha Consejería nos remitió oficio de fecha 20 de agosto de 1992 que, asimismo, le adjuntamos en fotocopia.

Lamentablemente, hasta la fecha no se ha recibido en esta institución el preceptivo informe, por lo que se le requiere mediante el presente escrito para que dé cumplimiento a cuanto preceptúa la Ley Orgánica 3/1981, de 6 de abril, recordándole especialmente la obligación de todos los poderes públicos de prestar auxilio a esta institución con carácter preferente y urgente en sus investigaciones.

En consecuencia, solicito a V.E. la remisión urgente a esta institución del referido informe.»

A la Comunidad Autónoma de Murcia:

«En relación con esa Comunidad Autónoma con fecha 13 de agosto de 1992 nos dirigimos a esa Consejería (se refiere a la de Agricultura, Ganadería y Pesca) mediante el escrito que le acompañamos en fotocopia. Dicha Consejería nos remitió oficio de fecha 21 de agosto de 1992 que, asimismo, le adjuntamos en fotocopia.

Lamentablemente, hasta la fecha no se ha recibido en esta institución el preceptivo informe, por lo que se le requiere mediante el presente escrito para que dé cumplimiento a cuanto preceptúa la Ley Orgánica 3/1981, de 6 de abril, recordándole especialmente la obligación de todos los poderes públicos de prestar auxilio a esta institución con carácter preferente y urgente en sus investigaciones.

En consecuencia, solicito a V.E. la remisión urgente a esta institución del referido informe.»

La Consejería de Agricultura, Ganadería y Pesca de la Región de Murcia, remitió el siguiente escrito al Defensor:

«Por el presente oficio, le comunico que con fecha de hoy 27/08/92) ha sido remitido su escrito de 13 de Agosto del presente año, nº de registro de salida 31.932, en el que solicita información sobre vías pecuarias (Expte: AII-H-Q/11730/92-12), a la Agencia Regional de Medio Ambiente, de la Consejería de Política Territorial, Obras Públicas y Medio Ambiente, por ser este tema materia de su competencia.»

· 9 de junio de 1994

Informe Anual del Defensor del Pueblo a las Cortes Generales.

«5.2. Ganadería.

5.2.1. Vías Pecuarias.

En relación con la queja presentada por una asociación coordinadora de organizaciones de defensa ambiental, (9211730) esta institución, valorando la importancia de las cuestiones planteadas, resolvió, en su momento, iniciar una investigación general sobre la situación de las vías pecuarias como se puso de manifiesto en el informe de 1992.

En consecuencia, esta institución se dirigió al Instituto para la Conservación de la Naturaleza y a todas las Comunidades Autónomas, con excepción de las insulares, solicitando los correspondientes informes para evaluar los problemas que afectan a este valiosísimo espacio natural.

Una vez recibidos los informes solicitados, procedió a un detenido estudio de los mismos, llegando, con carácter general, al convencimiento de que no se había realizado hasta el presente una gestión que garantizase eficazmente la conservación y mejora de las vías pecuarias.

Especialmente grave resulta el hecho de la insuficiencia de los trabajos de deslinde, clasificación y amojonamiento realizados hasta el momento en las diferentes Comunidades, lo que pone de manifiesto una indeterminación de la situación territorial de las vías pecuarias, que condiciona la posibilidad de una defensa eficaz de este patrimonio, especialmente, en el caso de las ocupaciones ilegales.

Teniendo en cuenta los distintos aspectos que afectan a la administración y gestión de este bien de dominio público, y en tanto que no se ultime el proceso de elaboración del nuevo marco legal adecuándolo a los problemas presentes, esta institución considera necesario que cada una de las Administraciones implicadas cumpla eficazmente, en el marco de sus competencias, con todas las obligaciones que se derivan de la normativa vigente, utilizando al máximo los instrumentos legales previstos en dichas normas.

En este sentido, debe destacarse lo dispuesto en el artículo 2.2. de la Ley 22/1974, de 27 de junio, de Vías Pecuarias, en relación con la clasificación, deslinde, amojonamiento y reivindicación de las vías pecuarias, así como lo previsto en el artículo 2.3 de la citada norma, en relación con su conservación, mejora y vigilancia específica.

Por cuanto antecede, se acordó formular a las Comunidades Autónomas de Andalucía, Castilla y León, Aragón, Castilla-La Mancha, Cataluña, Madrid, Extremadura, Valencia, La Rioja y Murcia, la recomendación de 'Que adopten cuantas

medidas sean necesarias para garantizar la conservación y defensa eficaz de las vías pecuarias, impulsando los trabajos de clasificación, deslinde y amojonamiento de las mismas, y ejercitando los instrumentos legales previstos en la normativa vigente para restablecer este patrimonio a su primitivo estado, en el caso de las ocupaciones ilegales`.

Las Comunidades de Aragón, Castilla y León, Castilla-La Mancha y Valencia han aceptado la recomendación transcrita.

En los informes remitidos por la Consejería de Economía de la Comunidad de Madrid, y por la Consejería de Agricultura y Pesca de la Junta de Andalucía, se precisan las actuaciones que están desarrollando los citados departamentos en relación con el contenido de la recomendación formulada por esta institución.

Las Comunidades autónomas de Galicia, Cantabria y Asturias han manifestado que no consta la existencia de vías pecuarias en sus territorios respectivos, por lo que se va a proceder a cerrar la investigación en relación con dichas administraciones.

Por otra parte, para la realización de estos trabajos es necesario disponer de un fondo documental con las copias o fotografías de los documentos, planos y antecedentes de todo orden relativos a dichas vías, que, según lo establecido en el artículo 4 de la Ley 22/1979, de 27 de junio, se formará en el Instituto para la Conservación de la Naturaleza.

En consecuencia, se señaló a dicho Instituto que, teniendo en cuenta lo previsto en los distintos reales decretos sobre traspaso de funciones y servicios en materia de conservación de la naturaleza, esta institución deseaba conocer los aspectos más relevantes que afectan a la situación general de los mencionados fondos documentales y, en especial, en qué medida las distintas Comunidades Autónomas disponen de dicha documentación, así como su grado de informatización, en el caso de que dicho proceso hubiera sido iniciado. También, se solicitó información sobre la elaboración del plano general de las vías pecuarias.

En el informe remitido, se manifiesta que dicho Instituto es depositario del fondo documental a que hace referencia el artículo 4 de la Ley 22/1974, de 27 de junio de Vías Pecuarias (diez mil carpetas aproximadamente), constituido, en su mayor parte, por expedientes de clasificación, deslinde y amojonamiento debidamente ordena-

dos e informatizados, de los cuales se enviaron copias a los ayuntamientos afectados, quedando un duplicado en cada uno de los antiguos servicios provinciales de dicho organismo que, al tiempo de las reiteradas transferencias se incorporaron a los archivos de las nuevas unidades administrativas competentes en cada Comunidad Autónoma. Asimismo, se afirma que el Instituto atiende día a día una copiosa demanda de información solicitada por los diversos organismos, entidades y particulares interesados, bien en consulta directa, bien facilitando copias o certificados de la documentación requerida.

En relación con el plano general de vías pecuarias, se señala que no ha sido elaborado, toda vez que su ejecución exige el previo deslinde de todas ellas, ingente tarea cuya realización compete hoy en día a cada una de las diferentes comunidades autónomas. No obstante, el proyecto de clasificación de las vías pecuarias de cada término municipal se acompaña de un croquis (E:1/25.000), existiendo, además, los correspondientes a algunas provincias (E:1/200.000) y el general para todo el territorio nacional (E:1.000.000).

Por último, hay que resaltar que teniendo en cuenta los graves problemas que afectan a este bien de dominio público, y que se han puesto de relieve con motivo de la investigación en curso, esta institución considera de especial importancia la promulgación de una nueva normativa reguladora de las vías pecuarias que, superando las insuficiencias de la vigente ley y reglamento, sirva como instrumento que permita abordar con mayor eficacia los problemas planteados en la actualidad.

En este sentido debe recordarse que en el informe, remitido por el Instituto Nacional para la Conservación de la Naturaleza se manifestaba que, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 149.1.23 de la Constitución que atribuye al Estado la competencia exclusiva sobre legislación básica en materia de vías pecuarias, y siguiendo las directrices del programa ministerial, se había elevado a la superioridad una propuesta de anteproyecto de Ley Básica de Vías Pecuarias que se hallaba en fase de estudio y cuyas líneas maestras respondían a una concepción estrictamente conservacionista de la red viaria que posibilite toda una serie de usos y actividades compatibles con el tránsito ganadero (senderismo, acampada, ocio y turismo, etc.), asegure la defensa de esta herencia patrimonial y ga-

rantice su preservación para las generaciones venideras.

Por cuanto antecede, se recomendó al Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación que se adoptasen las medidas necesarias para acelerar el proceso de elaboración del anteproyecto de Ley Básica de Vías Pecuarias que actualmente se halla en fase de estudio.

Estamos a la espera de recibir el informe solicitado al citado departamento » (Cortes Generales. 9 de Junio de 1994.-Serie A. Núm. 26. págs. 279 y 280).

· 16 de marzo de 1995

El Defensor del Pueblo, ahora D. Fernando Alvarez de Miranda y Torres, que sustituye a la Adjunta 1ª, Dª Margarita Retuerto, poniendo fin a la situación de interinidad de esta institución, nos remite el siguiente escrito:

«Como continuación a nuestro último escrito en relación con su queja que se tramita en esta institución con el número de referencia Q/11730/92, le comunicamos que con esta fecha se ha agradecido al Director del Gabinete del Ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación su información sobre el envío al Parlamento del Proyecto de Ley de Vías Pecuarias que acaba de ser aprobada, con lo que queda cumplida la recomendación que en su momento se hizo llegar a ese departamento. Igualmente, se ha agradecido a la Consejería de Agricultura y Pesca del País Vasco el informe remitido en relación con las actuaciones efectuadas por esta Consejería en defensa de las Vías Pecuarias.

Asimismo, con esta fecha nos dirigimos al Consejero de Agricultura y Comercio de la Junta de Extremadura para agradecer los informes recibidos y para solicitar que se nos informe con carácter periódico sobre el resultado de las actuaciones de la citada Consejería en relación con las Vías Pecuarias.

Al Consejero de Medio Ambiente de la Región de Murcia se le solicita una ampliación del informe remitido en el que se concreten las medidas que se piensen adoptar para el cumplimiento de la recomendación formulada, especialmente en lo que se refiere a la clasificación, deslinde y amojonamiento de las Vías Pecuarias. Finalmente, se ha requerido al Consejero de Agricultura, Ganadería y Montes de La Rioja, al Consejero de Agricultura, Ganadería y Montes del Gobierno de Navarra y al Consejero de Agricultura, Ganadería y Pesca de la Generalidad de Cataluña que

envíen los informes que, en su día, le fueron solicitados por esta institución.»

· 21 de marzo de 1.995

Informe anual del Defensor a las Cortes Generales:

«En relación con la investigación general sobre la situación de las vías pecuarias que esta institución inició en el año 1992 debe destacarse, por su interés, el efectivo cumplimiento de la recomendación formulada al Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación para que se adoptasen las medidas necesarias para acelerar el proceso de elaboración del anteproyecto de Ley Básica de Vías Pecuarias que se encontraba en fase de estudio.

En efecto, el proyecto de ley de vías pecuarias fue aprobado por el Consejo de Ministros el pasado 8 de julio y trasladado al Congreso para su tramitación parlamentaria.

En la exposición de motivos de dicho proyecto de ley se señala como una de las causas que aconsejaban dictar una nueva normativa la necesidad de mejorar los instrumentos legales en relación con las ocupaciones de las vías pecuarias como consecuencia de la expansión de los núcleos urbanos, de la construcción de infraestructuras y vías de comunicación, por la rotación total o parcial de estos terrenos de dominio público o por su agregación a fincas privadas.

Asimismo, se destaca la consideración de las vías pecuarias como auténticos 'corredores ecológicos' esenciales para la migración, la distribución geográfica y el intercambio genético de las especies silvestres, lo que convierte a dichas vías en un instrumento al servicio de la política de conservación de la naturaleza.

Este planteamiento, así como la regulación de los usos compatibles y complementarios de dichos bienes de dominio público, la creación de una red nacional de vías pecuarias y otras mejoras significativas de la normativa anterior, determina una valoración positiva del conjunto de dicho proyecto de ley que esperamos que ayude a solventar los graves problemas que aquejan a este patrimonio de dominio público.

En relación con la citada investigación debe señalarse, asimismo, que en el año 1994 se ha formulado a la Consejería de Agricultura, Ganadería y Montes del Gobierno de Navarra la siguiente recomendación:

'Que se adopten cuantas medidas sean necesarias para garantizar la conservación y defensa

eficaz de las vías pecuarias, impulsando los trabajos de clasificación, deslinde y amojonamiento de las mismas, y ejercitando los instrumentos legales previstos en la normativa vigente para restablecer este patrimonio a su primitivo estado, en el caso de ocupaciones ilegales'.

Esta comunidad autónoma no ha remitido todavía el preceptivo informe en relación con la aceptación de dicha recomendación, por lo que le hemos requerido para que lo cumplimente.» (Cortes Generales. 21 de marzo de 1995.-Serie A. Núm. 50. pág. 211)

· 23 de mayo de 1995

El 23 de mayo de 1995, el Excmo. Sr. Defensor del Pueblo, D. Fernando Álvarez de Miranda, recibió en su despacho a tres representantes del movimiento ecologista. Theo Oberhuber, por la CODA (Coordinadora de Organizaciones de Defensa Ambiental) y Jesús Sánchez Jaén e Hilario Villalvilla Asenjo, por AEDENAT, expusieron al Defensor del Pueblo la problemática actual de tres Quejas presentadas por ellos, en representación de sus respectivos grupos, ante esta institución del Estado:

- la problemática que generan los vallados cinegéticos,
- los incendios forestales, y
- la situación de las Vías Pecuarias.

Por lo que respecta a las Vías Pecuarias se hizo hincapié en los temores que suscita en el movimiento ecologista la redacción del artículo 10 de la nueva Ley 3/95, de 23 de marzo, de Vías Pecuarias, así como la necesidad de acelerar el proceso de deslinde de todos estos caminos tradicionales.

Para el Defensor del Pueblo las tres Quejas formuladas por los ecologistas seguirán siendo investigadas por parte de esta institución, la cual continuará en su línea de formulación de sugerencias a las Administraciones competentes, con el objetivo de instar a las mismas a solucionar los graves problemas expuestos.

· 7 de julio de 1995

En esta fecha el Defensor del Pueblo nos remitió el siguiente escrito:

«En relación con la queja tramitada en esta institución con el número de referencia Q/11730/92, ponemos en su conocimiento que, con esta fecha, nos dirigimos a las Comunidades Autónomas de Madrid, Andalucía, Aragón, Castilla-La Mancha, Castilla y León, Valencia, Murcia, Ex-

tremadura, Cataluña, Navarra y La Rioja, solicitando un nuevo informe en el que se ponga de manifiesto el criterio de dichas administraciones sobre las perspectivas abiertas por la nueva Ley de Vías Pecuarias, y en especial sobre lo previsto en el artículo 10 de dicha Ley.

Como usted sabe, dicho artículo establece que las Comunidades Autónomas, en el ejercicio de las facultades que les confiere el artículo 5 de la misma norma, podrán desafectar del dominio público los terrenos de las 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 la nueva Ley.

El criterio con el que las distintas Comunidades Autónomas puedan considerar las restriccio-

nes que se derivan de dicha regulación, en orden a desafectar del dominio público los terrenos de las Vías Pecuarias, plantean distintos interrogantes sobre los riesgos que para la integridad de dichos caminos puedan derivarse del ejercicio de las facultades reconocidas en los citados artículos.

En los escritos dirigidos a las mencionadas administraciones autonómicas se solicita asimismo la actualización o ampliación, según los casos, de la información remitida anteriormente.

En el momento en el que recibamos los informes solicitados nos pondremos de nuevo en comunicación con usted». □

(*) Excmo. Defensor del Pueblo
C/ Eduardo Dato nº 31 - 28071 Madrid

Turismo rural ecuestre por las Vías Pecuarias de la Comunidad de Madrid

por Juan Miguel Poisón Borona (ACECAM) (*)

La agricultura tradicional, en franco declive por muy diferentes motivos, hace necesario una transformación profunda y rápida del mundo rural, tanto en su mentalidad, como en instalaciones, actividades, etc., acorde con las necesidades sociales actuales.

Una solución adoptada con notable éxito en otros países para superar esa crisis del mundo rural es la del «Turismo rural ecuestre». Poco a poco, cada vez con más frecuencia, en muchos lugares de España, se organizan grupos de Turismo Rural. Hace poco tiempo ha salido la noticia de que en los Pirineos, dos comunidades de Huesca y Navarra han efectuado una acción conjunta a este respecto, creando una guía de casi 300 casas de Turismo Rural.

Los centros de turismo ecuestre no solamente pueden ser utilizados por personas amantes del caballo, sino que sus instalaciones pueden ser utilizadas, con el mismo criterio, por senderistas, cicloturistas, como sistema de vacaciones en casas rurales y amantes de la naturaleza en general. Este tipo de usuarios, además de poder utilizar las instalaciones de dichos centros ecuestres,

es obvio que utilizan los mismos medios para la práctica de dichas actividades: las vías pecuarias y demás caminos rurales.

Con las vías pecuarias, tanto de la Comunidad de Madrid como de toda España, se podría formar una extensa red como las antiguas postas, produciéndose un efecto multiplicador en la riqueza de los pueblos. Se aumentaría, extraordinariamente, el turismo cultural de la zona: visitas a iglesias, castillos, monasterios, otros monumentos, lugares de ocio, etc; además de generarse puestos de trabajo específicos de los centros ecuestres de turismo rural, que más adelante describiremos, y puestos de trabajo relacionados con las demandas del turismo cultural; y se dinamizaría la cultura popular de nuestros pueblos, gastronomía, artesanía, fiestas, etc. Esta situación provocaría, la creación de riqueza por la necesidad de artesanos, agricultores y ganaderos, asentando el cultivo de productos tradicionales, así como la ganadería propia de la zona, creándose o recuperándose una industria agropecuaria tan necesaria para la supervivencia de muchos pueblos y zonas del campo.

Es cierto que hay que trabajar muy duro para conseguir estos objetivos, hacer un gran esfuerzo en formación profesional, y en la transformación o creación de instalaciones para poder presentar una oferta de calidad. Pero, a modo de sugerencia, y por experiencia propia, **la puesta en marcha de un equipo de asesores, con experiencia en el campo del Turismo Rural Ecuestre, dependiendo de la Consejería de Economía de la Comunidad de Madrid, y, concretamente, de la Dirección General de Agricultura y Alimentación,** sería de vital importancia para dinamizar este tipo de actividades. No es la primera vez que han funcionado estos asesores en otros campos de la industria, por ejemplo en el de la confección, con un éxito indiscutible.

No podemos olvidar, como hecho político-social muy importante, la permanencia de la gente en su tierra, lo que disminuiría, o haría desaparecer, la emigración, evitando el normal desarraigo y su terrible problemática. Esto creo, sería lo más importante.

A continuación, vamos a demostrar los beneficios económicos que podría llegar a reportar una amplia red de centros de turismo ecuestre, distri-

buidos por la Comunidad madrileña, sin que quepa la menor duda de los beneficios directos que para las Vías Pecuarias produciría el uso de las mismas para una actividad en alza.

En la Comunidad de Madrid hay unos 4.000 Km. de Vías Pecuarias, sin contar otro tipo de caminos rurales. Se considera que una jornada de caballo puede ser de unos 40 kilómetros, por lo que en una hipotética «Red de Centros Ecuestres de Turismo Rural», sería necesaria la existencia de 100 centros. Tomaremos no obstante una cifra más modesta: 80.

Siguiendo una publicación de la ya aludida D. Gral. de Agricultura y Alimentación de la Consejería de Economía de la Comunidad madrileña, se establece que, un «Centro Ecuestre de Turismo Rural» debería tener unas 5 o 6 habitaciones, 25 caballos, comedor y cantina, y atendido por una familia de agricultores o ganaderos, debidamente formados, condiciones con las que estoy totalmente de acuerdo. Centros así existen en Francia y tienen un éxito indiscutible. Habiéndose descrito muy por encima las condiciones de instalaciones, vamos a enumerar los recursos necesarios para el funcionamiento de los mismos.

RECURSOS NECESARIOS PARA UNA HIPOTÉTICA «RED DE CENTROS ECUESTRES DE LA COMUNIDAD DE MADRID» (80 centros)

Caballos necesarios (25 por centro. No se incluye equipamiento de los mismos)	2.000
Puestos de trabajo creados:	
· Dirección (1 por Centro)	80
· Servicio Médico (1 para 2 Centros)	40
· Mozos de Cuadra (2 por Centro)	160
· Caballistas-Profesores de Equitación, Monitores de Juventud, Guías Ecuestres (4 por Centro)	320
· Herradores (1 cada 10 Centros)	8
· Veterinarios (1 cada 5 Centros)	16
· Cantina, hospedaje, comedores (3 por Centro)	240
· Administración General (1 por Centro)	80
TOTAL PUESTOS DE TRABAJO DIRECTOS:	944

A nadie se le escapa la existencia de nuevas profesiones como guía ecuestre o profesores de equitación, o la recuperación de otras, como herradores, mozos de cuadra, veterinarios especialistas en caballos, exigiendo una acción puntual en formación profesional, sin olvidar la específica referida a la hospedería.

Inversión inicial

Es muy difícil establecer la imputación económica de la adecuación de instalaciones actuales para un buen Centro Ecuestre de Turismo Rural. Habría que hacer un estudio de la situación actual para poder establecer una valoración aproximada global, por lo que nos ceñiremos a estimar

VIAS PECUARIAS

la generación de riqueza de los diferentes grupos de ganaderos, fabricantes de arneses (muchos artesanales), fabricantes de botas, equipo

de la vestimenta, cascos, etc. No contemplamos el esfuerzo en formación, que entiendo es un tema de las autoridades correspondientes.

INVERSION INICIAL A REALIZAR PARA LA CREACION DE 80 CENTROS ECUESTRES EN LA COMUNIDAD DE MADRID

Caballos, una media de 450.000 pts, ya domados para el turismo ecuestre	900.000.000 pts.
Equipamiento del caballo (arneses) a 50.000 pts x 2.000 caballos.....	100.000.000 pts.
Equipamiento del jinete (según experiencia propia, en cada Centro se suelen equipar correctamente un mínimo de 100 personas, con un coste de unas 18.000 pts.).....	1.800.000 pts.
Edificios e instalaciones de nueva construcción (55.000.000 pts. por Centro).....	4.400.000.000 pts.
TOTAL INVERSION INICIAL	5.544.000.000 pts.

PRODUCTO ANUAL GENERADO POR LOS 80 CENTROS ECUESTRES

Un Centro Ecuestre de Turismo Rural puede tener en pupilaje unos 3 caballos a 35.000 pts. x caballo y mes	100.800.000 pts.
Excursiones y clases (52 x 2-10 días de vacaciones) fines de semana a 90% de capacidad (a 15.000 pts. caballo)	2.538.000.000 pts.
A diario, 52 semanas, en 60% de ocupación contemplando, vacaciones, semana santa, puentes, etc. a 55.000 pts. semana-curso	3.432.000.000 pts.
Hospedaje y cantina (52 semanas) a un 60% de capacidad y 15.000 pts/persona (40 personas, fin de semana).....	1.497.600.000 pts.
PRODUCTO ANUAL BRUTO	7.568.400.000 pts.

GASTOS ESTIMADOS. IMPUTACION ANUAL EN LOS 80 CENTROS ECUESTRES

· Dirección (1 por Centro y 500.000 pts. x 14 pagas)	560.000.000 pts.
· Servicio Médico (concertado)	8.000.000 pts.
· Mozos de Cuadra (2 por Centro, a 100.000 pts x 14 pagas).....	224.000.000 pts.
· Caballistas-Profesores de Equitación, Monitores de Juventud, Guías Ecuestres (4 por Centro, a 250.000 pts x 14 pagas)	1.120.000.000 pts.
· Herradores (1 cada 10 Centros Concertados)	80.000.000 pts.
· Veterinarios y medicinas (Concertar)	80.000.000 pts.
· Cantina y Hospedaje (3 por Centro, a 100.000 pts. x 14 pagas).....	336.000.000 pts.
· Administración General (1 por Centro, a 100.000 pts. mes por 14 pagas).....	112.000.000 pts.
· Luz, agua y electricidad	96.000.000 pts.
· Piensos, paja, etc.	200.000.000 pts.
· Amortización y gastos financieros	220.000.000 pts.
GASTOS ESTIMADOS ANUALES	3.036.000.000 pts.

Los beneficios anuales brutos de esa red de 80 Centros Ecuestres de Turismo Rural, distribuidos por la Comunidad de Madrid, sería la siguiente:

BENEFICIOS ANUALES BRUTOS DE LOS «80 CENTROS ECUESTRES» 4.532.400.000 pts.

(*) Juan Miguel, posee un Centro Ecuestre y Residencia Canina, «Posta de Corpes», en la localidad madrileña de Cadalso de los Vidrios. Con este artículo trata de mostrar la rentabilidad, social y económica de los caminos tradicionales, vías pecuarias, etc., como

soporte para el establecimiento de una red de Centros Ecuestres en la Comunidad de Madrid.

ACECAM (Asociación de Centros Ecuestres de la Comunidad de Madrid). Avenida del Rodeo n° 13. 28250 «Los Peñascales». Torreldones (Madrid)

PROYECTO 2001. Tres años trashumando por las cañadas

por Eduardo de Miguel Vascoechea. FPNE(*)

LA TRASHUMANCIA TRADICIONAL

Las milenarias prácticas ganaderas de los pastores ibéricos, dirigiendo sus rebaños en verano hacia las montañas para evitar la sequía de las zonas bajas, y regresando en invierno a los valles abrigados con las primeras nevadas de las cumbres, ha originado a lo largo de los siglos una compleja red de caminos ganaderos, que cruzan de norte a sur la práctica totalidad de España. Estos caminos, denominados según sus diferentes anchuras cañadas (75,2 m), cordeles (37,6 m) y veredas (20,9 m), son bienes de dominio público, que cubren una superficie superior a las 400.000 Ha, con más de 100.000 Km de longitud, **enlazando la totalidad de las comunidades autónomas no insulares del país.**

Durante las últimas décadas el desuso progresivo de estas vías pecuarias por parte de los ganaderos ha supuesto en muchos casos la **ocupación por terceros de estos terrenos**, interrumpiendo o dificultando el tránsito, con grave perjuicio de sus fines tradicionales y de otros usos alternativos, de gran demanda en la sociedad actual. Urge adoptar por ello **medidas eficaces que garanticen la continuidad de ésta red de caminos**, sin parangón en otros países europeos.

Al valor histórico, cultural y ecológico, así como económico y social de estas vías pecuarias se une su importancia extraordinaria para el aprovechamiento racional de los recursos naturales y para promover el desarrollo integral de muchas áreas rurales periféricas.

EL PROYECTO 2001

El Fondo Patrimonio Natural Europeo ha iniciado un programa piloto, de diez años de duración, que pretende demostrar la viabilidad económica y la importancia cultural y social de proteger la Naturaleza en España fomentando los aprovechamientos tradicionales. Este proyecto ha sido denominado 2001, para simbolizar la voluntad de conservar las culturas rurales amenazadas hasta el próximo milenio. Sus objetivos fundamentales son:

- 1º **La recuperación y mejora de las vías pecuarias**, mediante la creación de diez cabañas trashumantes que transiten cada primavera por las principales cañadas, desde el sur hasta el norte de España, para regresar en otoño a sus áreas de invernada.
- 2º **La conservación de las razas ganaderas autóctonas españolas**, mediante su integración en las cabañas trashumantes, manteniendo sus aptitudes de resistencia y rusticidad y asegurando su selección y mejora en condiciones naturales. Los cultivos autóctonos también serán fomentados en huertos, viveros y labrantíos.
- 3º **El fomento de las actividades culturales tradicionales**, formando a los jóvenes con ayuda de los paisanos de mayor edad y experiencia, para mantener una estructura social productiva, adaptada a las condiciones económicas modernas que evite el abandono del medio rural y lo dinamice mediante intercambios culturales con otras regiones y países.
- 4º **La protección de los paisajes y ecosistemas**, mediante un manejo adecuado de las cabañas ganaderas, cultivos tradicionales y restauración forestal, para mantener la estructura en mosaico y la calidad de los pastizales, que favorezca la biodiversidad y la conservación de las especies de fauna y flora amenazadas o vulnerables.
- 5º **Creación de focos comarcales de actividad cultural y económica** que rentabilicen las actividades agrícolas, ganaderas y artesanas tradicionales, mediante una **comercialización diferenciada** de sus producciones y el **fomento del turismo de calidad**, basado en los valores culturales y ecológicos, para garantizar un desarrollo estable y sostenible a largo plazo.
- 6º **Medidas de formación para la población rural** mediante la celebración de cursillos, conferencias, seminarios y campos de trabajo, que permitan tanto el fomento de las actividades tradicionales como la incorpo-

ración de otras nuevas de interés para el desarrollo local. La creación de una **Escuela de Pastores Trashumantes** constituye una de las máximas prioridades en este sentido.

LA RECUPERACION DE LA TRASHUMANCIA

Con la realización directa de la trashumancia se puede obtener una **información excepcional sobre la situación actual de las vías pecuarias** y sobre los problemas que presenta movilizar grandes rebaños a través de ellas, así como determinar las mejoras necesarias que permitan su utilización continuada, y los usos alternativos aconsejables para el desarrollo integral del territorio.

Consideramos que **la utilización regular de las vías pecuarias es fundamental para evitar la pérdida de este patrimonio público**, así como para fomentar una utilización turística, recreativa y cultural. Esto genera a su vez una dinámica socio-económica y recreativa en los pueblos del entorno, muy útil para generar empleo cualificado y para recuperar aprovechamientos tradicionales en comarcas muy afectadas por el envejecimiento y abandono del medio rural.

Por otra parte, hay que considerar también que el cierre progresivo de líneas férreas deficitarias, que en muchos casos coinciden con las utilizadas para transportar rebaños, y el encarecimiento previsible del transporte por carretera, pueden hacer imprescindible en un futuro próximo reanudar los movimientos ganaderos por las vías pecuarias, para **evitar el abandono de millones de hectáreas productivas** y que de lo contrario quedarían desertizadas y sometidas a graves peligros de incendios forestales, erosión del suelo y consiguiente alteración del equilibrio hidrológico, colmatación de embalses y destrucción de la estructura social y económica de grandes extensiones de nuestro país.

El carácter de aventura y de participación que tanto demanda la sociedad actual y que sin duda tiene la trashumancia, hace que este Proyecto tenga un gran respaldo popular, con un **continuo seguimiento de los medios de comunicación españoles y extranjeros**.

Mesta 93

Para poder valorar las dificultades y la viabilidad de desarrollar este proyecto, en junio de 1993 iniciamos una experiencia piloto, que denomina-

mos **Mesta 93**, en recuerdo de las antiguas asambleas de pastores. Elegimos para realizar esta primera trashumancia del Proyecto 2001, una de las rutas más hermosas y menos transitadas, la **Cañada Real Zamorana**, que unía las dehesas de Olivenza y Albuquerque, en Badajoz, con las montañas de Sanabria, en Zamora, bordeando la frontera de Portugal.

Hacia al menos 30 años que no se realizaba este recorrido, pero fué posible repetirlo gracias a la colaboración de D. Cesáreo Rey. Este ganadero de Valverde de Mérida (Badajoz), puso a disposición del proyecto su experiencia personal de antiguo trashumante y un rebaño selecto de 2.600 ovejas de pura raza merina, con el que salimos de Alcántara (Cáceres) atravesando el impresionante puente romano sobre el río Tajo. La subida a los puertos de Sanabria duró 20 días, recorriendo unos 400 Km hasta Porto, en el límite ya de Zamora con Orense, a casi 2.000 metros de altitud. Tras dos meses de estancia en la montaña, afrontando una paridera con heladas nocturnas y tres ataques de los lobos, que mataron o hirieron 8 ovejas, iniciamos el regreso a Extremadura a finales de septiembre.

La bajada se realizó por un itinerario distinto, utilizando la famosa **Cañada Real de la Plata**, que atraviesa las ciudades de Zamora, Salamanca y Trujillo, para llegar a Valverde de Mérida un mes más tarde, a finales de octubre, tras haber recorrido en total unos 1.000 Km. El recibimiento fue entusiasta, con una gran fiesta popular organizada por el Ayuntamiento, presidida por el Presidente de la Asamblea de Extremadura y con la participación de todo el pueblo.

El éxito de esta primera experiencia, que fue seguida con intensa emoción por muchos campesinos a lo largo de todo el recorrido, demostró la viabilidad e interés de recuperar la trashumancia, como contribución válida para el desarrollo de muchas áreas rurales, y para la conservación de sus valiosos ecosistemas.

Mesta 94

En 1994 se partió igualmente de Valverde de Mérida, el 22 de mayo, con 2.000 ovejas, perros mastines, un caballo y burros dirigidos por cuatro pastores, y el ganadero al frente del rebaño. En esta ocasión la cañada recorrida ha sido la **Cañada Real Leonesa Occidental**, que atraviesa las provincias de Badajoz, Cáceres, Toledo, Avila, Valladolid, Palencia y León, uniendo las dehesas extremeñas con los pastos del Parque Nacional

de Picos de Europa.

La ruta tardó en recorrerse cinco semanas, y la acogida por parte de la prensa y las poblaciones locales ha sido excelente. El Ministro de Agricultura, D. Luis Añenza, acompañó el rebaño durante una jornada a su paso por tierras de Cáceres, y numerosas fiestas fueron organizadas al paso del ganado por diferentes poblaciones. Caben destacar el recibimiento festivo dispensado en localidades como Cuevas del Valle al paso del ganado por el puerto de El Pico, Tordesillas, la ciudad de Palencia, y la llegada a los pastos de Portilla de la Reina en Picos de Europa.

Tras la estancia en los pastos de verano se inició el descenso a Extremadura a finales de septiembre por la **Cañada Leonesa Oriental**. El rebaño se desvió por diferentes cordeles para atravesar la ciudad de Madrid el 16 de octubre, donde fué recibido por el Ayuntamiento de la capital, Comunidad de Madrid, y una multitud de madrileños que acompañó al rebaño a su paso por las Cañadas que atraviesan la ciudad. Tomando la **Cañada Real Segoviana** el ganado llegó al Parque Natural de Cabañeros, donde fué recibido por representantes del Gobierno de la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha, finalizando su recorrido en Valverde de Mérida, tras seis semanas de viaje.

Mesta 95

Este año de 1995 está resultando de excepcional trascendencia para el proyecto trashumante. De una parte, la aprobación por el Parlamento Español en el mes de marzo de la Nueva Ley de Vías Pecuarias, que protege y consolida la Red Nacional de Cañadas, con previsiones incluso de ampliación para adaptarse a las nuevas necesidades de los ganaderos. De otra parte, las incesantes peticiones a nuestra Asociación por parte de los ganaderos para participar en la trashumancia, y contribuir así de forma racional al aprove-

chamiento de los pastos frescos de montaña durante el verano, evitando la sequía que asola los campos del sur.

Cuatro rebaños, de entre 1.000 y 2.000 ovejas cada uno, participan en la trashumancia de 1995.

Estas cabañas, partiendo de diferentes puntos de Extremadura, han recorrido diferentes vías pecuarias, como la **Cañada Real Leonesa Occidental**, la **Cañada Real Soriana**, y la **Cañada de la Plata**, para llegar a los pastos de Portilla de la Reina, Redipollos, Leitariegos y Sanabria, todos ellos situados en la Cordillera Cantábrica.

Se consolida así definitivamente este proyecto, que en 1995 ha sido designado por la Comisión Europea "Proyecto Modélico del Año Europeo de Conservación de la Naturaleza" por su contribución a la protección de los ecosistemas dentro y fuera de los Espacios Protegidos.

Los objetivos últimos del Proyecto, establecer diez rebaños trashumantes permanentes, que enlacen a través de las cañadas una red de reservas naturales a lo largo y ancho de toda la Península Ibérica, pueden lograrse antes del año 2001, previsto en principio para culminar el proyecto.

Para ello es necesaria la colaboración de todos. La falta de medios económicos está imposibilitando la ayuda a muchos ganaderos interesados en el Proyecto y que contribuirían con su esfuerzo a conservar las razas autóctonas, las culturas campesinas y los ecosistemas de las montañas y las dehesas, donde sobreviven especies amenazadas como el oso y el lince, el lobo, el buitre negro o el águila imperial. Generando empleo estable en el medio rural se evitará también el abandono de pueblos y comarcas, la erosión del suelo y los incendios forestales, garantizando la conservación de la Naturaleza y la elaboración de productos artesanos de la máxima calidad. □

(*) Fondo Patrimonio Natural Europeo. C/ Marce-
nado n° 24 - 28002 Madrid. Tel. (91) 415 90 80.

El rebaño de Aedenat

En AEDENAT apostamos desde el primer momento por el Proyecto 2001, por lo que algunos militantes, y a título individual, hicimos donación de algunas cabezas de ganado al proyecto.

Pero intuíamos que se podían conseguir más personas que donasen animales al proyecto si conseguimos informar a un mayor número de gente de los objetivos que se perseguían con el mismo.

De esta forma AEDENAT tuvo la idea de crear un rebaño simbólico dentro del Proyecto 2001, al cual bautizamos con el nombre de «El Rebaño de AEDENAT». De esta forma nuestro grupo contaría con unas cuantas cabezas de ganado en el gran proyecto del 2001.

Editamos propaganda, lo difundimos entre nuestros asociados, familiares, amigos, simpatizantes, y el resultado ha sido satisfactorio: en el día de hoy medio centenar de personas nos han remitido sus donativos para formar nuestro rebaño, el cual cuenta con treinta ovejas, seis asnos, una cabra, un cerdo y un caballo.

Desde estas páginas, os queremos dar las gracias por la confianza y el interés que habeis depositado en nosotros y en el Proyecto 2001.

No obstante, creemos que nuestro pequeño rebaño se puede hacer más numeroso. Te reproducimos un boletín de colaboración, por si te animas a incrementar nuestra presencia en este interesante, pero costoso proyecto.

Boletín de colaboración

Datos personales

Nombre

Apellidos

Domicilio

Población y C.P.

Provincia

Deseo colaborar con ptas.

Forma de pago

- Transferencia bancaria a la cuenta 6000121378 de Aedenat en Caja Madrid, sucursal 1143 (C/ Marques de Viana 14, 28039 Madrid), en concepto "El rebaño de Aedenat".
- Talón (a nombre de Aedenat).
- Giro Postal (para facilitar el cobro adjuntar número o fotocopia del resguardo).

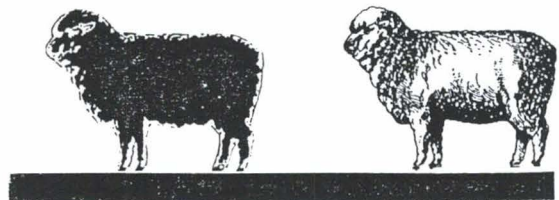
Enviar a: Aedenat "Campaña en defensa de las Vías Pecuarias"
C/ Campomanes 13 - 28013 Madrid.

¿Cómo colaborar?

La adquisición de los ejemplares se hará al Fondo Patrimonio Natural Europeo, para apoyar su Proyecto 2001, que ha establecido los siguientes precios:

- 1 Caballo, 1 Vaca ó 1 Perro ... 50.000 pta.
- 1 Asno 25.000 pta.
- 1 Oveja, 1 Cabra o 1 Cerdo ... 10.000 pta.
- 100 m² de pastizal 5.000 pta.

Cualquier donación será bien recibida y con la aportación mínima de 5.000 pta. recibirás un título de copropietario honorífico y te informaremos de la evolución y estado del rebaño de Aedenat.



DIRECCIONES DE INTERES

ADMINISTRACIONES PUBLICAS CON COMPETENCIAS EN MATERIA DE VIAS PECUARIAS

Administración central. Dirección General de Conservación de la Naturaleza (antiguo ICONA). Secretaría General de Desarrollo Rural y Conservación de la Naturaleza del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación Gran Vía de San Francisco nº 4 - 28005 Madrid Teléfono de centralita: 900-121992 Teléfono de Vías Pecuarias: (91) 347 61 23

Andalucía. Consejería de Medio Ambiente(*) Avenida de Eritaña nº 2 - 41013 Sevilla Teléfono (954) 55 05 50

Almería. Centro Residencial Oliveros. Bloque Singular. 2º Plta. - 04071 Almería Tel. (950) 27 09 37

Cádiz. Avda. Ana de Viya nº 3-3º - 11009 Cádiz Teléfono. (956) 27 47 79

Córdoba. Avda. Gran Vía Parque nº 26 - 14071 Córdoba Tel. (957) 23 90 00

Granada. Carretera de Sierra Nevada Km. 7. Pinos Genil 18071 Granada. Tel. (958) 24 83 02

Huelva. Avda. Sanlúcar de Barrameda 3 - 21003 Huelva Tel. (953) 21 50 10

Jaén. Avda. de Andalucía 79 - 23004 Jaén Tel. (953) 21 50 10

Málaga. Molina Larios nº 13-2ª - 19015 Málaga Teléfono. (95) 222 58 00

Sevilla. Avda. de La Raza - 41071 Sevilla Tel. (95) 423 05 40

Aragón. Departamento de Agricultura y Medio Ambiente de la Diputación General de Aragón. Sección de Montes, Caza y Pesca. Paseo de María Agustín nº 36, 50071 Zaragoza. Teléfono (976) 71 40 00

Huesca. C/General Las Heras nº 8 - 22071 Huesca Teléfono (974) 22 04 62

Teruel. C/San Francisco nº 27 - 44001 Teruel Teléfono (978) 60 22 50

Zaragoza. C/Vázquez de Mella nº 10 - 50071 Zaragoza Teléfono (976) 55 84 00

Castilla y León. Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. Medio Natural. C/Nicolás Salmerón nº 5 - 47071 Valladolid Teléfono: (983) 41 17 00

Ávila. Pasaje del Cister nº 1 - 05001 Ávila. Teléfono (920) 35 50 00

Burgos. C/Juan de Padilla s/n - 09006 Burgos. Teléfono (947) 28 15 13

León. Avenida Peregrinos s/n - 24071 León Teléfono (987) 29 61 00

Palencia. Avenida Casado del Alisal 27 - 34071 Palencia Teléfono (979) 71 55 15

Salamanca. C/Villar y Macías nº 1 - 37002 Salamanca Teléfono (923) 29 60 26

Segovia. C/Santa Catalina nº 15 - 40003 Segovia Teléfono (921) 41 73 84

Soria. C/Linajes 1 - 44003 Soria Teléfono (975) 22 66 00/11

Valladolid. C/María de Molina nº 7 - 47071 Valladolid Teléfono (983) 41 17 00

Zamora. Avenida Requejo nº 4 - 49012 Zamora Teléfono (980) 52 65 11

Castilla-La Mancha. Consejería de Agricultura y Medio Ambiente. Dirección General de Medio Ambiente Natural C/Pintor Matías Moreno nº 4 - 45002 Toledo Teléfono (925) 26 67 09-10

Albacete. C/Tesifonte Gallego nº 1 - 02002 Albacete Teléfono (967) 21 32 93

Ciudad Real. C/Alarcos nº 21 - 13071 Ciudad Real Teléfono (926) 21 37 40

Cuenca. Calle Colón nº 2 - 16002 Cuenca Teléfono (966) 22 80 22

Guadalajara. Avenida del Ejército nº 10 - 19004 Guadalajara Teléfono (911) 88 53 00

Toledo. C/Duque de Lerma nº 1 y 3 - 45071 Toledo Teléfono (925) 21 08 00

Catalunya. Conselleria d'Agricultura, Ramaderia i Pesca. Sección de Ramaderia y Sanidad Animal. Gran Vía de las Corts Catalanas nº 612-614. 08007 Barcelona Teléfono (93) 304 67 00

Barcelona. C/Sabino Arana nº 22-24 - 08028 Barcelona Teléfono (93) 330 64 51

Girona. Avinguda San Francisco nº 29 - 17001 Girona Teléfono (972) 21 24 00

Lleida. C/Campo de Marte nº 35 - 25004 Lleida Teléfono (973) 24 66 50

Tarragona. Avinguda de Catalunya 50 - 43002 Tarragona Teléfono (977) 21 79 56

Euzkadi. Departamento de Agricultura y Pesca. Dirección de Agricultura y Desarrollo Rural. Avenida del Duque de Wellington nº 2. 01011 Vitoria-Gasteiz Teléfono (945) 18 96 42

Extremadura. Consejería de Agricultura y Comercio. Dirección General de Estructuras Agrarias. Servicio de Ordenación Forestal. C/Adriano nº 4 - 06800 Mérida (Badajoz). Teléfono (924) 38 12 83 Fax (924) 38 12 65

Delegación para Badajoz. Plaza de Castelar nº 3 - 06071 Badajoz Teléfono (924) 22 08 40

Comunidad de Madrid. Dirección General de Agricultura y Alimentación de la Consejería de Economía y Empleo. Sección de Vías Pecuarias C/Ronda de Atocha nº 17-4ª - 28012 Madrid Teléfono: (91) 580 19 28

Comunidad Autónoma de Murcia. Consejería de Medio Ambiente, Agricultura y Agua. Servicio de Montes. Plaza Juan XXIII s/n - 30008 Murcia Tel: (968) 36 27 96

Comunidad Foral Navarra. Sección de Montes del Gobierno de Navarra -Negociado de Comunales y Cañadas- C/Tudela nº 20 - 31002 Pamplona (Navarra) Teléfono (948) 10 66 90

País Valenciano. Conselleria d'Agricultura i Medi Ambient Arquitecto Alfaro 39 - 46011 Valencia Tel (96) 38663 50

Alacant. C/Churruca nº 29 - 03003 Alacant Tel (96) 590 09 50

Castelló. C/Herrero nº 23 - 12002 Castelló Tel (964) 20 52 11

València. C/Francisco Cubells nº 1 y 3 - 46011 València Teléfono (96) 386 21 00

Comunidad Autónoma de La Rioja. Consejería de Desarrollo Autonómico, Administraciones Públicas y Medio Ambiente. D G Montes y Conservación de la Naturaleza. C/Portales nº 71 - 26071 Logroño (La Rioja) Teléfono (941) 29 11 00

OTRAS DIRECCIONES DE INTERES RELACIONADAS CON LAS VIAS PECUARIAS

AEDENAT

ALBACETE. Ramon y Cajal 30, 7ª A - 02005 Albacete

ALMANSA. C/ Vitorero 1 - 02640 Almansa (Albacete)

ANTEQUERA. Apartado 46 - 29200 Antequera (Málaga)

ASTORGA. Apartado 49 - 24700 Astorga (León)

ASTURIAS. Instituto 20, 4º - 33201 Gijón (Asturias). Correo electrónico: asturias@nodo50.gn.apc.org

BENALMADENA Alondra 4, 1º B Benalmadena (Málaga)

BIERZO. Apartado 129 - 24400 Ponferrada (León)

BOADILLA. Apartado postal nº 100 - 28660 Boadilla del Monte (Madrid)

BURGOS. Barriada Inmaculada J-2 - 09007 Burgos

CALAHORRA. Apdo 131 - 26500 Calahorra (La Rioja)

CAÑIZARES. Trv Pedraza 17 - 16891 Cañizares (Cuenca)

CORDOBA. Apdo 416 - 14080 Cordoba Tel: (957) 410175

DOS HERMANAS. Apartado postal nº 284 - 41700 Dos Hermanas (Sevilla)

ECIJA. Apartado 158 - 41400 Ecija (Sevilla)

ESTEPA. Apartado 120 - 41560 Estepa (Sevilla)

GRANADA. Apdo 1050 - 18080 Granada Tel: (958) 273507

LEON. C/ Ancha 8 - 1ª dcha - 24003 León Tel: 908 903350

LOGROÑO. Apartado 363 - 26080 Logroño. Teléfono y fax: (941) 20 23 78

MADRID. Campomanes 13 - 28013 MADRID Teléfono: (91) 5411071 Correo electrónico: aedenat@nodo50.gn.apc.org

MADRIGUERAS. Cid 24 - 02230 Madrigueras (Albacete)

MARBELLA. C/ Magallanes s/n - 29600 Marbella (Málaga)

MIERES. Apartado 255 - 33600 Mieres (Asturias)

MIRANDA. Apdo 270 - 09200 Miranda de Ebro (Burgos)

MOSTOLES. Apartado postal nº 329 - 28938 Mostoles (Madrid) Correo electrónico: ajic@a01-unix.gsync.int

NAJERA. Apartado 56 - 26300 Najera (La Rioja)

POSADAS. C/ Ronda Este 5 - 14739 Rivero de Posadas (Córdoba)

PRIEGO. Apartado 8 - 16800 Priego (Cuenca)

RIVAS. Vía Lactea s/n - 28529 Rivas-Vaciamadrid (Madrid)

SAN CLEMENTE. Apartado postal nº 34 - 16600 San Clemente (Cuenca)

SAN FERNANDO. Camino de la Huerta s/n - 28830 San Fernando de Henares (Madrid)

SEVILLA. Apartado postal nº 848 - 41080 Sevilla

VALLADOLID. Apartado 533 - 47080 Valladolid Teléfono: (983) 21 09 70 Fax: 30 71 01

VALLE LECRIN. Cerrillo 1 - 18656 Mondujar (Granada)

VALLE DEL TIETAR. Calle Moralejo 31 - 05440 Piedralaves (Ávila)

ZARAGOZA. Agustina de Aragón 75, 2ª izda - 50004 Zaragoza Teléfono: (976) 28 00 20

ANPE (Asociación Nacional para las Enseñanzas Ecuéstricas) C/Guadamur nº 6 Urbanización «Villafranca del Castillo» 28692 Villanueva de la Cañada (Madrid) Tel. (91) 815 16 92

Archivo de la Mesta de Albarracín. Comunidad de Villa y Tierra de Albarracín. C/Magdalena s/n. 44112 Tramacastilla (Teruel). Teléfono (978) 70 61 53

- Archivo del Reino de Valencia.** Paseo de la Alameda nº 22. 46010 Valencia. Teléfono (96) 360 34 31
- Asociación de Amigos de las Cañadas de Navarra.** 31193 Beorburu (Navarra). **Asociación «Cañadas (Las)».** C/Meléndez nº 12. 37002 Salamanca
- Asociación para la Recuperación Integral de las Cañadas Reales (ARIC) «90 Varas».** Hospital Viejo. Plaza del Cristo. Madrigal de las Altas Torres (Ávila) Tel. (923) 54 03 78 Tel. (923) 23 89 14
- ACECAM (Asociación de Centros Ecuestres de la Comunidad de Madrid).** Avenida del Rodeo nº 13. 28250 «Los Peñascales». Torrelodones (Madrid). Teléfono y Fax (91) 859 92 35
- Asociación de Criadores de Ganado Ovino Selecto de Raza Churra.** Avenida Casado Alisal nº 21 Ent. 34001 Palencia Tel. (979) 74 25 20 Fax. (979) 70 11 65
- Asociación General de Ganaderos del Reino C/Lagasca nº 70-3º izqda 28001 Madrid Teléfono (91) 435 48 18/48 98 Fax (91) 576 79 21**
- Asociación para la Promoción y Desarrollo de la Comarca de Trujillo C/Sola, 1 10200 Trujillo (Cáceres)** Tel. (927) 32 27 19 Fax. (927) 32 06 49
- Casa de Ganaderos de Zaragoza C/de San Andrés 8 50001 Zaragoza Teléfono (976) 29 69 70**
- Comaden (Coordinadora Madrileña de Defensa de la Naturaleza) C/Valencia nº 2 (1º N) 28012 Madrid (91) 530 15 13**
- Consejo Regulador de la Denominación Específica Carne de Avileño»** Plaza desofraga 1 05001 Avila (Castilla) Teléfono (920) 21 13 49-21 33 62
- Coordinadora en Defensa de la Bici (CONBICI) Colectivo Pedalea Edificio Interfacultades Plaza de San Francisco s/n 50009 Zaragoza**
- Club Cicloturista Pedalibre (CON BICI) c/ Campomanes 13 - 28013 Madrid Tf. (91) 541 10 71 (martes a partir de las 20:30)**
- Instituto de Estudios Turolenses de la Diputación Provincial. Adscrito al CSIC** Apartado 77 - 44080 Teruel Teléfono (978) 60 17 30 (*)
- Colectivo Ecologista del Valle de Alcudia.** Apartado postal nº 174 - 13500 Puertollano (Ciudad Real)
- Federación Española de Montañismo C/Alberto Aguilera nº 3 28015 Madrid Teléfono (91) 445 13 82**
- Fondo Patrimonio Natural Europeo**
Madrid: C/Marcenado 24-6º izquierda 28002 Madrid. Teléfono (91) 415 90 80
Extremadura: C/ Gabriel y Galán 15 - 10694 Torrejón el Rubio (Cáceres) Teléfono (927) 45 51 78
Cantabria: Avenida Castañera 42 - 39500 Vernejo (Cantabria) Teléfono (942) 70 22 94
Palencia: Apartado 621 - 34080 Palencia Telefono y Fax. (979) 70 17 08
Salamanca: Fábrica de harinas «La Concha» Av. de La Concha, s/n 37500 Ciudad Rodrigo (Salamanca) Tel. (923) 46 05 42
- Ganaderos Independientes de Madrid (GIM).** C/Rosario Pino nº 6-9ºA 28020 Madrid Tel. (91) 570 42 29
- Grupo Ecologista ANEA** Apartado 19 - 13670 Villarrubia de los Ojos del Guadiana (Ciudad Real)
- Grupo Ecologista Galapago** Molino de la Navata nº 21-2º B - 28420 La Navata-Galapagar-(Madrid)
- Ligallo General de Pastores Trashumantes.** Verano: Ayuntamiento de Fontanete (Teruel). Invierno: C/Vazquez de Mella 2 Amposta (Tarragona). Teléfono: 909 31 54 31
- OMTE (Organización Mundial de Turismo Ecuestre)** Word Wide Organization of Equestrian Tourism C/Flores n° 60 - 39010 Santander Fax (942) 37 33 21
- Posta de Corpes. Centro Ecuestre y Residencia Canina.** Cañada El Árenal. 28640 Cadalso de los Vidrios (Madrid). Tel. (91) 861 14 16
- Revista «Transhumance»** Suaia 124 Bd Tourasse 64000 Pau (France) Teléfono 51 80 70 09
- Villalba Ecológica** Apdo. 251 - 28400 ColladoVillalba (Madrid)

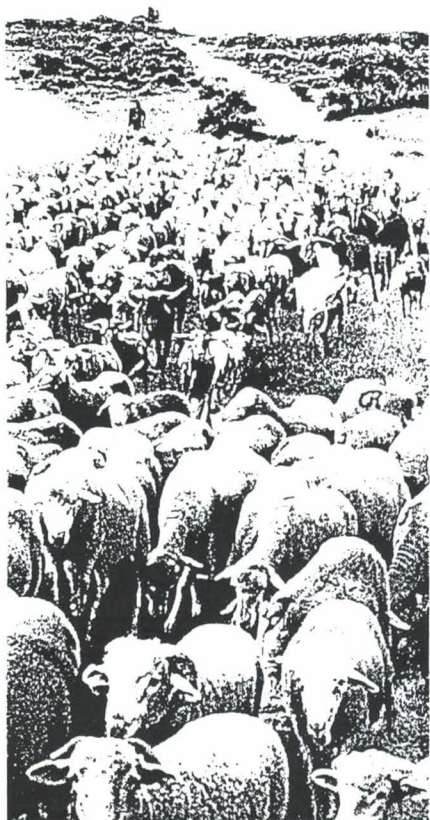
(*) *El Instituto de Estudios Turolenses realizó un «Catálogo del Archivo de la Comunidad de Albarracín», donde se hace una relación de los documentos presentes en dicho archivo referidos a la Mesta de Albarracín.*

Bibliografía de interés para conocer las Vías Pecuarias

- ASOCIACION GENERAL DE GANADEROS DEL REINO (1856): Descripción de la Cañada Leonesa, desde Valdeburón a Montemolín. Imprenta de Manuel Minuesa. Madrid.
- ASOCIACION GENERAL DE GANADEROS DEL REINO (1856): Descripción de la Cañada Segoviana, desde Carabias al Valle de La Alcudia. Imprenta de Manuel Minuesa. Madrid.
- ASOCIACION GENERAL DE GANADEROS DEL REINO (1857): Descripción de la Cañada Soriana, desde Yanguas al Valle de La Alcudia. Imprenta de Manuel Minuesa. Madrid.
- ASOCIACION GENERAL DE GANADEROS DEL REINO (1860): Descripción de las Cañadas de Cuenca, desde Tragacete y Peralejos, al Valle de Alcudia, al campo de Calatrava y á Linares. Imprenta de Manuel Minuesa. Madrid.
- AA.VV. (1995): Ponencias de las IIª Jornadas de debate sobre Vías Pecuarias y su revalorización. Castillo de la Mota, Medina del Campo (Valladolid), 16 y 17 de junio de 1995).
- AA.VV. (1995): «Trashumancia: Caminos de Cultura y Ecología». Revista de Extremadura. Segunda época, nº 16. Enero-abril, 1995.
- AA.VV. (1994): Experiencias de utilización alternativa de infraestructuras ferroviarias en desuso: «Vive la Vía». Fundación de los Ferrocarriles Españoles (Ed.). Madrid.
- BACAICOA SALABERRI, Isabel et al. (1993): Cuadernos de la trashumancia nº 8. Albarracín-Cuenca-Molina. ICONA (Ed). FEPMA. Madrid.
- BELLOSILLO, Manuel (1988): Castilla Merinera. Las Cañadas Reales a través de su toponimia. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Colección de Ciencias, Humanidades e Ingeniería, nº 27. Madrid.
- BROCCOLI, Antonietta et al. (1992): Lungo i tratturi. Un viaggio per i sentieri della transumanza. Consejería de Cultura, Deportes y Juventud del Gobierno de La Rioja, ENAIP-Molise (Ed). Logroño.
- BUFFE, Denis y BRUTSAERT, Denis (1995): «Les tondeurs, nomades et colporteurs de qualité». Archipel. Le Journal des Républiques, nº 14, pp. 3. Janvier 1995.
- CAHIERS DE LOZERE: «Drailles et Trashumance a Travers La Lozère». Les Cahiers de Lozère N° 7. Éditions Gévaudan-Cévennes.
- CALLE SANZ, Esperanza et al (1987): La Cañada Leonesa. Dirección General de la Juventud. Consejería de Educación de la Comunidad de Madrid, Madrid.
- CANELLAS, Angel (1982): El archivo de la Casa de Ganaderos de Zaragoza. Noticia e inventario. Institución «Fernando el Católico» (C.S.I.C.) de la Excma. Diputación Provincial de Zaragoza (Ed), Zaragoza.
- CARMONA RUIZ, Mª Antonia (1993): «Vías Pecuarias de la Sierra Norte de Sevilla. La presencia de los ganados sorianos en el Concejo de Fregenal durante la Baja Edad Media». Caminería Hispánica. Tomo I. Caminería Física. Asociación Técnica de Carreteras. Madrid. pp. 199-209.
- CONSEJO ECONOMICO Y SOCIAL (1995): «Informe 1. Sobre el Proyecto de Ley de Vías Pecuarias». Colección Informes. Sesión del Pleno de 15 de febrero de 1995. Madrid.
- IVº CONGRESO NACIONAL DE DERECHO AGRARIO (1994): Ponencias y Comunicaciones. Madrid, 26 a 28 de octubre. Organizado por la Asociación Española de Derecho Agrario, Comunidad de Madrid, Universidad Politécnica y Colegio Oficial de Ingenieros Agrónomos de Centro y Canarias. Con la colaboración del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación:
- Argudo Periz, José Luis: «El régimen foral histórico aragonés sobre trashumancia, ganadería y vías pecuarias.»
 - Bocos Muñoz, Agustín: «La Mesta, aproximación a una jurisdicción privada.»
 - Cazorla Montero, Adolfo y Merino García, Julio: «Pasado, presente y futuro de las vías pecuarias españolas: hacia una planificación integrada.»
 - Rico Hernández, Ana María: «Capacidad de las vías pecuarias para acoger otros usos.»
 - Sainz Vélez, José Luis: «Situación actual de las vías pecuarias: mantenimiento, modificación o reconversión.»
 - Tellez de Peralta, José Ramón: «Vías Pecuarias y Prescripción.»
 - Toubes Herreno, Marcelino: «Ocupaciones, aprovechamientos y usos complementarios o alternativos de las vías pecuarias.»
 - Villalvilla Asenjo, Hilario: «Las vías pecuarias: pasado y presente de unos caminos con futuro.»
- DATCHARRY, Bernard y MARDONES, Valeria (1995): 52 excursiones en bicicleta alrededor de Madrid (coleccionable). El País-Aguilar. Madrid.
- DE MIGUEL RUIZ, Juan Antonio et al. (1982): «Potenciación de los usos de las Vías Pecuarias». Estudios Territoriales, nº 5, Madrid, pp. 39-68.
- DE MIGUEL RUIZ, Juan Antonio (1983): «Las Vías Pecuarias en España». Vida Silvestre, nº 47, ICONA (Ed) Madrid, pp. 168-179.

- DELGADO RUIZ, Miguel Angel et al. (1994): «Cañadas Reales en bicicleta de Montaña. Rutas en Madrid, Segovia, Toledo, Guadalajara y Ávila». Libros Penhalón. Madrid.
- DIEZ MARTINEZ, Alberto et al. (1987): La Cañada Real Segoviana a su paso por Madrid. Dirección General de la Juventud. Consejería de Educación de la Comunidad de Madrid, Madrid.
- ELIAS PASTOR, José María et al. (1992): Cuadernos de la trashumancia n° 4. Alto Macizo Ibérico. ICONA (Ed). FEPMA. Madrid.
- ESTIRADO GOMEZ, Fernando (1995): «La nueva Ley de Vías Pecuarias». El Boletín. N° 23, mayo 1995. Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. Madrid, pp. 16-18.
- FARNOS, Alex (Coord.) et al. (1995): Cuadernos de la trashumancia n° 14 Gúdar-Maestrazgo. ICONA (Ed). FEPMA. Madrid, 97 pp.
- FERNANDEZ OTAL, José Antonio (1995): «Documentación medieval de la Corte del Justicia de Ganaderos de Zaragoza». Fuentes Históricas Aragonesas. Institución Fernando el Católico. Fundación pública de la Excm. Diputación de Aragón. Zaragoza.
- FERNANDEZ OTAL, José Antonio (1993): La Casa de Ganaderos de Zaragoza. Derecho y trashumancia a fines del siglo XV. Institución Fernando el Católico. Fundación pública de la Diputación de Aragón. Zaragoza, 314 pp.
- FERNANDEZ OTAL, José Antonio (1993): «La Casa de Ganaderos de Zaragoza y la Jacetania en la Baja Edad Media: Pastos, Cabañeras y Vida Pastoril». Actas del XV Congreso de historia de la Corona de Aragón. Tomo III. Departamento de Educación y Cultura del Gobierno de Aragón, pp 221-240.
- FERNANDEZ OTAL, José Antonio (1993): «Trashumancia y fiscalidad medieval en el Alto Aragón». XV Congreso de Historia de la Corona de Aragón. (Jaca, 20-25 de septiembre de 1993). En prensa.
- FERNANDEZ OTAL, José Antonio (1990): «Las vías pecuarias de la comarca de las Cinco Villas». Ponencia a las Jornadas sobre Los caminos en la Historia de las Cinco Villas (Ejea, diciembre 1990). Centro de Estudios de las Cinco Villas. Ejea de los Caballeros. En prensa.
- FERNANDEZ TROYANO, Leonardo (1990): «Los pasos históricos de la sierra de Guadarrama». Colección de Ciencias, Humanidades e Ingeniería, n° 31. Consejería de Política Territorial de la Comunidad de Madrid y Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Demarcación Centro. Madrid. pp74-81.
- FLORENCIO, Manuel Jesús (1994): Usurpación de ejidos y coladas por las Administraciones públicas y formas en que burlan la ley y se amparan en la ilegalidad. El Caso de Zalamea La Real (Huelva). Tomo I: Los hechos, y Tomo II: Los Documentos. Sevilla, nov 1994.
- FLORES DEL MANZANO, Fernando (1991): Los cabreños extremeños. Consejería de Educación y Cultura de la Junta de Extremadura. Mérida.
- FLORISTAN, Alfredo (1951): «Juntas y mestas ganaderas en las Bardenas de Navarra». Primer Congreso Internacional del Pirineo. Instituto de Estudios Pirineicos. Zaragoza, separata.
- GALLEGRO, Luis (1966): «Ejemplo de transhumancia descendente desde Ansó a Barbués». Public. Centro Pirineico de Biología Experimental, 1 (7), 1966.
- GARCIA MARTIN, Pedro. (1990): La Mesta. Biblioteca Historia 16, N° 28, Historia 16 (Ed), Madrid.
- GARCIA MARTIN, Pedro. (1991): Cañadas, cordeles y veredas. Junta de Castilla y León (Ed), Valladolid.
- GARGALLO, Eduardo (1985): «Análisis del fenómeno trashumante en la provincia de Teruel». Turia, 2-3. Teruel. pp. 176-184.
- GARZON, Jesús (1993): «Proyecto 2001: Conservando la naturaleza mediante el desarrollo rural». Revista «El Campo». N° 128, abril-junio. Bilbao. pp. 217-228.
- GARZON, Jesús (1995): «Proyecto 2001: Regresando al futuro». Quercus. N° 107, enero. Madrid. pp. 48-49.
- GOMEZ SAL, Antonio y RODRIGUEZ PASCUAL, Antonio. (1992): Cuadernos de la trashumancia n° 3: Montaña de León. ICONA (Ed). FEPMA. Madrid.
- GOMEZ SAL, Antonio (1993): «Importancia de las vías pecuarias en la estrategia de conservación de la naturaleza». Revista «El Campo». N° 128, abril-junio. Bilbao. pp. 229-242.
- GRANDE IBARRA, Julio et al. (1992): Por la Cañada. Un recorrido por los caminos de la trashumancia. Consejería de Cultura, Deportes y Juventud del Gobierno de La Rioja, ENAIP-Molise (Ed). Logroño.
- GRANDE IBARRA, J. y Elías Pastor, J.M. (1993): «Cañadas en uso por los ganaderos trashumantes en la actualidad». Caminería Hispánica. Tomo I. Caminería Física. Asociación Técnica de Carreteras. Madrid. pp. 187-197.
- HERNANDEZ BARRIOS, Manuel (1988): La Garganta. Una comunidad de ganaderos trashumantes y agricultores de la sierra de Béjar. Institución Cultural «El Brocense». Excm. Diputación Provincial de Cáceres, Valladolid.
- JARNE, Angel y BLANCO, Ramón (1988): «Historia general de las vías pecuarias. Cronología de la problemática de su gestión». Surcos de Aragón, n° 11. Zaragoza, noviembre 1988, pp. 29-33.
- KLEIN, Julius (1981): La Mesta. 2ª Edición. Alianza-Universidad, Madrid.
- LAZARO, Gonzalo y CERRO, Francisco J. (1993): «Vías Pecuarias en Aragón (aportación para el conocimiento de su red en la provincia de Zaragoza)». VIII Coloquio de Arte Aragonés (Alcorisa, 1993). En prensa.

- LEDESMA RUBIO, María Luisa (1993): «En pos del agua: La inspección de abrevaderos en las riberas del Jálón y Huerva por los ganaderos zaragozanos (1440)». Separata del libro Aragón en la Edad Media (s. X-XI). Universidad de Zaragoza. Facultad de Filosofía y Letras. Departamento de Historia Medieval, Ciencias y Técnicas Historiográficas y Estudios Árabes e Islámicos, pp 251-267.
- LEIZAOLA CALVO, Fermín (1993): «Los caminos pecuarios en Euskalerría, rutas y cañadas». Caminería Hispánica. Tomo I. Caminería Física. Asociación Técnica de Carreteras. Madrid. pp. 211-214.
- LUIS RUBIO, José Luis (1993): Cuadernos de la trashumancia n° 7. Sierra Morena Oriental. ICONA (Ed). FEPMA. Madrid.
- MANGAS NAVAS, José Manuel. (1992): Cuadernos de la trashumancia n° 0. Vías Pecuarias. ICONA (Ed). FEPMA. Madrid.
- MANGAS NAVAS, José Manuel. (1992): Cuadernos de la trashumancia n° 0. Vías Pecuarias. 2ª Edic. 1995, revisada y actualizada. ICONA (Ed). FEPMA. Madrid.
- MARTIN CASAS, Julio et al. (1991): «Vías Pecuarias». Quercus, Madrid, pp. 23-46.
- MARTINEZ FRONCE, Félix-Manuel. (1991): El area madrileña plataforma de trashumancia. Consejería de Cooperación de la Comunidad de Madrid (Ed). Madrid.
- MARTINEZ PRADO, Teodosio (1995). Memorias de un pastor trashumante y costumbres de Prioro. Barcelona, 245 pp.
- MENA CABEZAS, Juan Eugenio et al. (1991): Las Vías Pecuarias en Andalucía. Oportunidades de tratamiento a nivel territorial. Centro de Estudios Territoriales y Urbanos de la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía. Sevilla.
- MOLES VILLAMATE, Camen et al. (1988): «Catálogo del Archivo de la Comunidad de Albarracín (Tramacastilla)». Colección de Catálogos Documentales XI. Teruel 1.988. Los temas referentes a Agricultura y Ganadería se encuentran en la Sección IX, pp 969-985, y algo en la Sección de Obras y Urbanismo, Sección XI.1.2. Caminos rurales y vías pecuarias.
- MUNCHARAZ, Manuel (1986): «Los caminos ganaderos del Maestrazgo. Significado actual de las vías pecuarias». Boletín del Centro de Estudios del Maestrazgo, n° 9. Benicarló (Castellón). Enero-Marzo 1986, pp.39-56.
- MUNCHARAZ, Manuel (1986): «Azagadores y sistemas de pastoreo». Bulleti del Centre d'Estudis de La Plana, n° 4. Octubre-Diciembre (post-1986), pp. 25-40.
- PARALLUELO, Severino (1993): Cuadernos de la trashumancia n° 6. Pirineo Aragonés. ICONA (Ed). FEPMA. Madrid.
- PELEGRIN, PIERRE (1995): «La laine et la trashumance». Archipel. Le Journal des Républiques, n° 14, pp. 3-4. Janvier 1995.
- PEREZ BUJ, Ismael (1989): «Las Cañadas». Navarra Agraria, n° 40, Servicio de Montes de la Diputación Foral de Navarra (Ed), pp. 87-91.
- PEREZ DE ALBENIZ, Javier et al. (1995): «España a Caballo». El País Semanal, 16/07/95. Madrid, pp. 34-45.
- PEREZ FIGUERAS, Cinta et al. (1992): Cuadernos de la trashumancia n° 1. Sierra de Gredos. ICONA (Ed). FEPMA. Madrid.
- PORTO REY, Enrique. (1992): «Integración de las Vías Pecuarias en el Planeamiento Urbanístico». Revista de Derecho Urbanístico, Enero-febrero, Madrid, pp. 95-120.
- ROIGÉ VENTURA, Xavier (Coord) et al. (1995): Cuadernos de la trashumancia n° 13. Pirineo Catalán. ICONA (Ed). FEPMA. Madrid.
- RUBIO DE LUCAS, José Luis et al. (1995): Cuadernos de la trashumancia n° 12. Sierra Nevada. ICONA (Ed). FEPMA. Madrid.
- RUBIO DE LUCAS, José Luis et al. (1993): Cuadernos de la trashumancia n° 10. Alcaraz, Cazorla y Segura. ICONA (Ed). FEPMA. Madrid.
- RUBIO DE LUCAS, José Luis y MARTINEZ LOPEZ, Carmen. (1992): Cuadernos de la trashumancia n° 2. Valle de Alcudia. ICONA (Ed). FEPMA. Madrid.
- SAENZ RIDRUEJO, Clemente et al. (1986): «Las rutas de la Mesta». Los Cuadernos de Cauce 2000, n° 10, Madrid, pp. 1-16.
- TERES LANDETA, Javier et al. (1995): Cuadernos de la trashumancia n° 15. Extremadura. ICONA (Ed). FEPMA. Madrid.
- TERES LANDETA, Javier et al. (1995): Cuadernos de la trashumancia n° 11. Sanabria. ICONA (Ed). FEPMA. Madrid.
- VALERO SAEZ, Adelina et al. (1993): Cuadernos de la trashumancia n° 5. La Serena. ICONA (Ed). FEPMA. Madrid.
- VALERO SAEZ, Adelina et al. (1993): Cuadernos de la trashumancia n° 9. Los Pedroches. ICONA (Ed). FEPMA. Madrid.
- VILLALVILLA ASENJO, Hilario et al. (1993): En Defensa de las Vías Pecuarias. AEDENAT (Ed). Madrid.
- VILLALVILLA ASENJO, Hilario et al. (1994): La Cañada Real Galiana a su paso por Madrid. Dirección General de la Juventud. Consejería de Educación de la Comunidad de Madrid, Madrid.
- VILLALVILLA ASENJO, Hilario (1995): «Dichas y desdichas de una cañada que atraviesa zonas urbanas». Quercus. N° 107, enero. Madrid. pp. 48-49.



Ley 3/1995, de 23 de marzo,
de

VIAS PECUARIAS

JEFATURA DEL ESTADO

7241 *LEY 3/1995, de 23 de marzo, de Vías Pecuarias*

JUAN CARLOS I

REY DE ESPAÑA

A todos los que la presente vieren y entendieren.

Sabed: Que las Cortes generales han aprobado y Yo vengo en sancionar la siguiente Ley.

EXPOSICION DE MOTIVOS

I

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

— 3 —

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 varios 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.

II

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 aqué-

llas, 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 garantizan 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.ª de la Constitución, el establecimiento de la normativa básica aplicable a las vías pecuarias.

2. Se entiende por vías pecuarias las rutas o itinerarios por donde discurre o ha venido discuriendo 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 VIAS 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 paso 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 contenidas 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 discorra 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 VIAS 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 discurre 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, discurrendo 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 aquél o aquéllos 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.
 1. 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.
 2. 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 131.1.3 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 encontraran 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: 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».

Por tanto,

Mando a todos los españoles, particulares y autoridades que guarden y hagan guardar esta Ley.

Madrid, 23 de marzo de 1995.

JUAN CARLOS I

El Presidente del Gobierno,
FELIPE GONZALEZ MARQUEZ