

## ÍNDICE

1. Preámbulo.
2. Presentación.
3. Comité de Honor
4. Comité Científico-Técnico
5. Comité de Organización
6. Programa
7. Antecedentes
8. Estrategia del Plan Andaluz de Vías Pecuarias
9. Bases Científico-Técnicas del Plan de Recuperación y Ordenación de las Vías Pecuarias de Andalucía.
10. Ponencias

### Sesión Inaugural

- Relaciones en el Paisaje - Redes, Seguridad y Resistencia.
- Los Espacios Naturales Protegidos de Andalucía y su Conectividad.
- La Administración General del Estado y las Vías Pecuarias.
- El Plan de Recuperación y Ordenación de la Red de Vías Pecuarias de Andalucía.

### Sesión 1ª: Aspectos Jurídicos y Sociales de las Vías Pecuarias

- Marco Jurídico de las Vías Pecuarias.
- Agricultores y Vías Pecuarias ¿Un conflicto irresoluble?.
- Elementos Dinamizadores de Medio Rural: la experiencia de TURIHAB.
- Función Social de las Vías Pecuarias.
- Mesa de debate: Aspectos Sociales de las Vías Pecuarias
- Conclusiones de la mesa de debate

### Sesión 2ª: Multifuncionalidad y Polivalencia de las Vías Pecuarias y los Corredores Verdes

- Las Nuevas Perspectivas de la Política Agrícola Común.
- Trashumancia y Conservación de Ecosistemas en España.
- Funciones Ecológicas de las Vías Pecuarias.

- Potencial del Turismo Europeo: un nuevo marco de cooperación.
- Programa de Educación Ambiental y Participación en las Vías Pecuarias.
- Mesa de debate: Uso múltiple de las Vías Pecuarias
- Conclusiones de la mesa de debate

Sesión 3ª: Las Vías Pecuarias y los Corredores Verdes en la Ordenación del Territorio

- Presentación del Proyecto REVER MED - Programa INTERREG III B MEDOC.
- La Recuperación y Puesta en Valor las Vías Pecuarias en el municipio de Chiclana de la Frontera.
- Mesa de debate: Las Vías Pecuarias y los Corredores Verdes en la Ordenación del Territorio
- Conclusiones de la mesa de debate

Sesión 4ª: Criterios de Restauración y Gestión de las Vías Pecuarias y los Corredores Verdes

- De RAVEL a REVER: Integración de una Red Regional en una Red Europea de Vías Verdes.
- La Ruta Ciclista del Mar del Norte: Datos Generales.
- Criterios de Restauración y Gestión del Corredor Verde del Guadiamar.
- Valoración de la Rentabilidad Socio-Económica de los Corredores Verdes. La experiencia de la Ruta del Carrilet (Girona).
- Modelos de Gestión y Compatibilidad de Usos en Sistemas Trashumantes. Una Perspectiva Europea.
- Mesa de debate: Plan de Recuperación y Ordenación de las Vías Pecuarias de Andalucía
- Conclusiones de la mesa de debate

Sesión de Clausura

- Sexto Programa de Medio Ambiente de la Comunidad Europea.
- Conclusiones Generales de la Conferencia Internacional de Vías Pecuarias y Corredores Verdes y Clausura.

11. Declaración de Sancti Petri

## **1. PREÁMBULO**

El material que compone el presente documento, se aporta como referencia para las presentaciones y debates de la Conferencia Internacional sobre Vías Pecuarias y Corredores Verdes. El objetivo principal es exponer y discutir las potencialidades de la Red Andaluza de Vías Pecuarias para integrarse, como elemento estructural básico en estrategias más generales de gestión de recursos, en particular los relacionados con la conservación de la naturaleza, la educación, el ocio, sin olvidar los más estrictamente ligados a la producción ganadera extensiva -origen de la red-, que encuentra en este contexto de funciones múltiples, un nuevo apoyo y justificación.

El documento incluye las directrices y datos generales del Plan de Recuperación y Ordenación de las Vías Pecuarias de la Comunidad Autónoma de Andalucía, propuesta avanzada de planificación a escala regional que está en el origen de la organización de la presente Conferencia; un escrito de Bases Científico-Técnicas del Plan, que pretende documentar los problemas de su aplicación, sus fundamentos, indicando también las posibles debilidades. Por último el documento aporta una breve presentación histórica sobre el origen de la red de cañadas.

Se pretende dar respuesta a los siguientes objetivos establecidos para la Conferencia:

- Identificar las oportunidades y limitaciones de la legislación vigente, para la recuperación y puesta en uso de las vías pecuarias con un carácter multifuncional.
- Analizar la vigencia de los usos productivos tradicionales, su papel en la conservación de los recursos ganaderos (pastizales, razas autóctonas), así como detectar y mitigar los problemas sociales derivados de la recuperación y ordenación de la red pecuaria.
- Debatir el papel de las vías pecuarias en la conservación de la naturaleza como elementos de contraste y ecotonía entre espacios limítrofes, posibles corredores ecológicos y rasgos singulares del paisaje.
- Determinar las posibilidades y funciones de las vías pecuarias como elementos básicos en la planificación territorial (conexión de áreas naturales, usos turísticos y educativos, papel favorecedor de iniciativas de desarrollo rural)
- Argumentar la integración de la red de cañadas en la trama urbana, como estructura de conexión entre la ciudad y los espacios rural y periurbano –sistemas de parques periféricos-.

Confiamos en que las distintas mesas de debate obtengan sus conclusiones parciales y que como resultado de la Conferencia pueda aprobarse un manifiesto sobre el futuro y utilidad de estas estructuras lineales (vías y Corredores), elementos estructurales básicos para una estrategia avanzada de ordenación del territorio y gestión de los recursos naturales

**Fuensanta Coves Botella**

Consejera de Medio Ambiente

Junta de Andalucía

## **2. PRESENTACIÓN**

La celebración de la Conferencia Internacional de Vías Pecuaria y Corredores Verdes en nuestra ciudad el pasado mes de noviembre, organizada por la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía y que contó con la colaboración de este Ayuntamiento, resultó todo un éxito de participantes que durante varios días debatieron aspectos jurídicos, sociales y urbanísticos relacionados con la puesta en valor de las vías pecuarias.

No cabe duda de que objetivos como el análisis de la legislación vigente para la recuperación de las vías pecuarias, los problemas sociales derivados de la misma o la integración de la red de cañadas en la zona urbana se vieron ampliamente cubiertos, intercambiándose opiniones y experiencias de las que se pudieron extraer conclusiones positivas.

Precisamente desde este Ayuntamiento se ha apostado en los últimos años por la puesta en marcha de distintos proyectos con objeto de adecuar las vías pecuarias de nuestra localidad, fomentando en ellas el uso recreativo y ecológico con la realización de actividades respetuosas siempre con el medio natural. Esta publicación que ahora ve la luz pretende ser un reflejo de todo lo que en esta Conferencia Intencional se expuso por expertos en la materia. Esperamos que temas como éste, relacionados con algo tan importante como nuestro medio ambiente sean objeto en el futuro de nuevos encuentros que sirvan para seguir profundizando en aspectos de tanta trascendencia como los tratados.

**Manuel Jiménez Barrios**

Alcalde Presidente del Ilmo. Ayuntamiento de Chiclana de la Frontera.

### **3. COMITÉ DE HONOR**

Presidente:

- S.A.R. el Príncipe Felipe de Borbón

Miembros:

- Excmo. Sr. Presidente de la Junta de Andalucía, D. Manuel Chaves González.
- Excmo. Sr. Ministro de Medio Ambiente del Gobierno Español, D. Jaime Matas Palou.
- Excmo. Sr. Ministro de Agricultura y Pesca del Gobierno Español, D. Miguel Arias Cañete.
- Excma. Sra. Consejera de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, D<sup>a</sup> Fuensanta Coves Botella.
- Excmo. Sr. Consejero de Agricultura y Pesca de la Junta de Andalucía, D. Paulino Plata Canovas.
- Excma. Sra. Consejera de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía, D<sup>a</sup>. Concepción Gutiérrez del Castillo.
- Excmo. Sr. Consejero de Turismo y Deportes de la Junta de Andalucía, D. José Hurtado Sánchez.
- Excmo. Sr. Consejero de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, D. Alejandro Alonso Núñez.
- Excmo. Sr. Consejero de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Extremadura, D. Eugenio Álvarez Gómez.
- Excmo. Sr. Consejero de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio y Vivienda del Gobierno de Navarra, D. Jesús Javier Marcotegui Ros.
- Excma. Sra. Consejera de Medio Ambiente del Gobierno de Castilla y León, D<sup>a</sup>. Silvia Clemente Muncio
- Excmo. Sr. Consejero de Medio Ambiente del Gobierno de la Comunidad Autónoma de Madrid, D. Pedro Luis Calvo Poch.
- Excma. Sra. Presidenta de la Comisión de Medio Ambiente de la Unión Europea, D<sup>a</sup>. Caroline F. Jackson.
- Excmo. Sr. Presidente de la comisión de Agricultura de la Unión Europea, D. Friedrich-Wilhelm Graefe zu Barringdorf.
- Excmo. Sr. Ministro de Agricultura de Portugal, D. Luis Manuel Capoulas Fantos.
- Excmo. Sr. Ministro de Agricultura de Francia, D. Jean Glavany.
- Excmo. Sr. Ministro de Agricultura de Italia, D. Giovanni Alemanno.
- Excmo. Sr. Ministro de Agricultura de Grecia, D. Georgios Anameritis.
- Ilmo Sr. Presidente de la Federación de Municipios y Provincias de Andalucía, D. José Moratalla Molín.
- Excmo. Sr. Director General de Calidad Ambiental de los Recursos Naturales. D.G. Medio Ambiente de la Unión Europea, D. Prudencio Perera Manzanero.
- Sr. D. Manuel Jiménez Barrios, Alcalde de Chiclana de la Ftra.

## **4. COMITÉ CIENTÍFICO-TÉCNICO**

### Presidente

- Ilmo. Sr. Secretario General Técnico de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, D. Manuel Requena García.

### Dirección Científica

- D. Antonio Gómez Sal. Catedrático del Departamento de Ecología. Universidad de Alcalá de Henares.

### Dirección Técnica

- D<sup>a</sup>. Inmaculada Ortiz Borrego. Jefa de la Oficina para el Plan de Vías Pecuarias. Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía.

### Miembros

- D. Juan Clavero Salvador. Coordinador de Ecologistas en Acción de Andalucía.
- D. Eduardo de Miguel Beascochea. Director Fundación 2001 Global Nature.
- D. Jesús Garzón Heydt. Presidente de la Asociación del Concejo de Mestas.
- D. Joaquín Jiménez Otero. Presidente de la Asociación Europea de Vías Verdes.
- D. José Manuel Mangas Navas. Jefe de Servicio de Bienes y Patrimonio Forestal del Ministerio de Medio Ambiente.
- D. Julio Martín Casas. Director de la Fundación para la Ecología y Protección del Medio Ambiente.
- D. Carlos Montes del Olmo. Director del Departamento de Ecología de la Universidad Autónoma de Madrid.
- D<sup>a</sup>. Montserrat Moyano Moyano. Coordinadora de la Unión de Pequeños Agricultores y Ganaderos (UPA).
- D. Alejandro Rodríguez Blanco. Investigador de la Estación Biológica de Doñana - CSIC.
- D. Guido Schmidt. ADENA-WWF. Coordinador para Doñana.
- D<sup>a</sup>. Gloria Vega González. Jefe de Servicio de Ordenación del Territorio de la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía.
- D. Emilio Vieira Jiménez-Ontiveros. ASAJA Sevilla
- D. Juan Jesús Jiménez Martín. Consejero Delegado de Egmasa.
- D. Javier Serrano Aguilar. Secretario General de Egmasa.
- D<sup>a</sup>. M<sup>a</sup> Teresa García Rodríguez. Coordinadora General de la Secretaria General Técnica de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía.

## **5. COMITÉ DE ORGANIZACIÓN**

### Presidente

- Ilmo. Sr. Secretario General Técnico de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, D. Manuel Requena García.

### Coordinación

- D<sup>a</sup>. Inmaculada Ortiz Borrego. Jefa de la Oficina para el Plan de Vías Pecuarias. Consejería de Medio Ambiente. Junta de Andalucía.

### Vocales:

- D. Fernando Mora Figueroa Silos. Coordinador General de la Dirección General de Gestión del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente. Junta de Andalucía.
- D. José Manuel Moreiras Madueño. Jefe de Servicio de Evaluación de Recursos Naturales de la Dirección General de Planificación de la Consejería de Medio Ambiente. Junta de Andalucía.
- D. Francisco Oñate Ruiz. Jefe del Servicio de Participación e Iniciativas Sociales de la Dirección General de Educación Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente. Junta de Andalucía.
- D. Pablo Sendra Arce. Asesor Técnico de Coordinación y Gestión de la Red de Espacios Naturales Protegidos de la Dirección General de la RENPA y Servicios Ambientales de la Consejería de Medio Ambiente. Junta de Andalucía.
- D<sup>a</sup>. Leonor Carrasco Martín. Directora de la División de Desarrollo Estratégico. EGMASA.

## **6. PROGRAMA**

### **MIÉRCOLES 21 DE NOVIEMBRE**

- 9.30h Recepción de los asistentes y entrega de documentación
- 10.00h Inauguración y Presentación  
Ilmo. Sr. Secretario General de Políticas Ambientales de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, D. Antonio Llaguno Rojas
- 10.15h Conferencia  
*Relaciones en el Paisaje - Redes, Seguridad y Resistencia*  
D. Jamie Skinner Director del Programa Mediterráneo de la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza UICN
- 10.45h Descanso para Café
- 11.00h Conferencia  
*Los Espacios Naturales Protegidos de Andalucía y su Conectividad*  
Ilmo. Sr. Director General de la Red de Espacios Naturales Protegidos y Servicios Ambientales de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, D. Hermelindo Castro Nogueira
- 11.30h Conferencia  
*La Administración General del Estado y las Vías Pecuarias*  
D. José Manuel Mangas Navas Jefe de Servicio de Bienes y Patrimonio Forestal. Ministerio de Medio Ambiente
- 12.00h Conferencia  
*El Plan de Recuperación y Ordenación de la Red de Vías Pecuarias de Andalucía*  
Ilmo. Sr. Secretario General Técnico de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, D. Manuel Requena García
- 13.00h Recepción a los asistentes por parte del Ilmo. Ayuntamiento de Chiclana de la Frontera

### **Sesión 1ª: Aspectos Jurídicos y Sociales de las Vías Pecuarias**

- 16.00h Ponencia:  
*Marco Jurídico de las Vías Pecuarias*  
D. José Francisco Alenza García Profesor Titular de Derecho Administrativo. Universidad Pública de Navarra
- 16.30h Ponencia  
*Agricultores y Vías Pecuarias ¿Un conflicto irresoluble?*  
D. Vicente Pérez García de Prado Secretario General Técnico de ASAJA Andalucía
- 17.00h Ponencia  
*Elementos dinamizadores del medio rural: la experiencia de TURIHAB*  
Dª Cristina Calheiros e Menezes TURIHAB (Portugal)
- 17.30h Descanso para café
- 18.00h Ponencia  
*Función social de las Vías Pecuarias.*  
D. Juan Clavero Salvador Coordinador de Ecologistas en Acción de Andalucía



**18.30h Mesa-Debate: Aspectos sociales de las Vías Pecuarias**

Moderador:

D. Juan Jesús Jiménez Martín Consejero Delegado de Egmasa

Otros participantes a la mesa redonda

- D. Montserrat Moyano Moyano Coordinadora UPA Andalucía
- D<sup>a</sup>. Luisa Lara Rosales Representante de COAG
- D. Manuel Rodríguez Pascual Estación Agrícola Experimental (CSIC-León)
- D<sup>a</sup> María Teresa García Rodríguez Coordinadora General de la Secretaría General Técnica de la Consejería de Medio Ambiente. Junta de Andalucía

19.30h Conclusiones de la Mesa-Debate

**JUEVES 22 DE NOVIEMBRE**

**Sesión 2ª: Multifuncionalidad y Polivalencia de las Vías Pecuarias y los Corredores Verdes**

9.30h Ponencia

*Las nuevas perspectivas de la política agrícola común*

D. Ángela Heerens Administradora DG Agricultura. Comisión Europea

10.00h Ponencia

*Trashumancia y Conservación de Ecosistemas en España*

D. Jesús Garzón Heydt Presidente de la Asociación Concejo de Mestas

10.30h Descanso para café

11.00h Ponencia

*Funciones Ecológicas de las Vías Pecuarias*

D. Antonio Gómez Sal Catedrático de Ecología de la Universidad de Alcalá de Henares

11.30h Ponencia

*Potencial del Turismo Europeo: un nuevo marco de cooperación*

José Manuel Servet Martín Unidad de Turismo D.G. Empresa. Comisión Europea

12.00h Ponencia

*Programa de Educación Ambiental y Participación en las Vías Pecuarias*

D. Francisco Oñate Ruiz Jefe de Servicio de Participación e Iniciativas Sociales. Dirección General de Educación Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente. Junta de Andalucía

**12.30h Mesa-Debate: Uso Múltiple de las Vías Pecuarias**

Moderador:

D. Carlos Montes del Olmo Director Dep. Ecología Universidad Autónoma Madrid

Otros participantes a la mesa redonda:

- D. Carlos Sánchez de las Heras Jefe de Servicio de Investigación y Difusión de la Dirección General de Bienes Culturales de la Consejería de Cultura. Junta de Andalucía
- Ilma. Sra. Delegada Provincial de Córdoba de la Consejería de Agricultura y Pesca de la Junta de Andalucía, D<sup>a</sup>. Mar Giménez Guerrero
- D. Fernando Molina Vázquez Jefe de Servicio de Coordinación y Gestión de la Dirección General de la Red de Espacios Naturales Protegidos y Servicios Ambientales de la Consejería de Medio Ambiente. Junta de Andalucía
- D. Fernando Mora-Figueroa Silos Coordinador de la Dirección General de Gestión del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente. Junta de Andalucía

13.45h Conclusiones de la Mesa-Debate

**Sesión 3ª: Las Vías Pecuarias y los Corredores Verdes en la Ordenación del Territorio**

16.30h Ponencia

*Las Vías Pecuarias en los Planes de Ordenación del Territorio de Andalucía*

Ilma. Sra. Directora General de Ordenación del Territorio y Urbanismo de la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía, D<sup>a</sup>. Josefina Cruz Villalón

17.00h Ponencia

*Presentación del proyecto REVER MED – Programa INTERREG III B MEDOC*

D. Joaquín Jiménez Otero Presidente de la Asociación Europea de Vías Verdes

17.30h Descanso para café

18.00h Ponencia

*La Recuperación y Puesta en Valor de las Vías Pecuarias en el Municipio de Chiclana de la Frontera*

D. José M<sup>a</sup> Román Guerrero Teniente-Alcalde Delegado de Medio Ambiente. Ayuntamiento de Chiclana de la Frontera

**18.30h Mesa-Debate: Las Vías Pecuarias y los Corredores Verdes en la Ordenación del Territorio**

Moderadora:

D<sup>a</sup>. Gloria Vega González Jefa del Servicio de Ordenación del Territorio de la Consejería de Obras Públicas y Transportes. Junta de Andalucía

Otros participantes a la mesa redonda:

- D. Daniel Zarza Ballugera Profesor Titular de Urbanismo. Universidad Politécnica de Madrid
- D. Manuel Calvo Salazar Departamento de Ecología. Universidad de Sevilla

19.30h Conclusiones de la Mesa-Debate

**VIERNES 23 DE NOVIEMBRE**

**Sesión 4ª: Criterios de Restauración y Gestión de las Vías Pecuarias y los Corredores Verdes**

9.00h Ponencia

*De RAVEL a REVER: Integración de una Red Regional en una Red Europea de Vías Verdes*

D. Albert Simon Presidente de «Chemins du Rail» (Bélgica)

9.30h Ponencia

*La Ruta Ciclista del Mar del Norte: Datos Generales*

D. Chris Heymans Consultor de la Ruta Ciclista del Mar del Norte

10.00h Ponencia

*Criterios de Restauración y Gestión del Corredor Verde del Guadiamar*

D. Javier Serrano Aguilar Secretario General de Egmasa

10.30h Descanso para café

11.00h Ponencia

*Valoración de la Rentabilidad Socio-económica de los Corredores Verdes. La experiencia de la Ruta del Carrilet (Girona)*

D. Xavier Corominas Mainegre Asesor de las Vías Verdes de Girona

11.30h Ponencia

*Modelos de gestión y compatibilidad de usos en sistemas trashumantes: una perspectiva europea*

D. R.G.H. Bunce ALTERRA (Holanda)

12.00h **Mesa-Debate: Plan de Recuperación y Ordenación de las Vías Pecuarias de Andalucía**

Moderadora:

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

Otros participantes a la mesa redonda:

- D. Francisco José Salazar Rodríguez Director Gerente Vía Verde de la Sierra
- D. Miguel Simón Mata Jefe de Servicio de Gestión del Medio Natural de la Delegación Provincial de Jaén de la Consejería de Medio Ambiente y Coordinador del Plan de Actuaciones para la Conservación del Lince ibérico. Junta de Andalucía
- D. Miguel Ángel López González Vicepresidente Federación Andaluza de Montañismo y Director del Comité Andaluz de la Naturaleza F.A.M.

12.45h Conclusiones de la Mesa-Debate y Propuestas

**Sesión de Clausura**

13.00h Conferencia.

*Sexto Programa de Medio Ambiente de la Comunidad Europea*

D<sup>a</sup>. Pia Bucella Jefa de la División A.4. DG XI Medio Ambiente. Comisión Europea.

13.30h Conferencia

*Conclusiones Generales de la Conferencia Internacional de Vías Pecuarias y Corredores Verdes y Clausura*

Excma. Sra. Consejera de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, D<sup>a</sup> Fuensanta Coves Botella.

**SABADO 24 DE NOVIEMBRE**

*Visita al Corredor Verde de Dos Bahías (Bahía de Cádiz – Bahía de Algeciras)*

## 7. ANTECEDENTES

A lo largo de la historia, las vías pecuarias han sido consideradas como bienes de dominio público destinados al tránsito de ganado.

Si bien la trashumancia no ha sido una actividad exclusiva de España, las vías pecuarias tal y como están conceptuadas ahora y en el pasado, solo existen en nuestro país. Para comprender esta circunstancia es preciso hacer un breve repaso de nuestros antecedentes históricos.

Para algunos autores, la existencia de vías pecuarias se remonta a la Época Romana. Esta hipótesis ha sido descartada, debido a que las condiciones sociales de la época no eran las necesarias para la práctica de movimientos de ganados de larga distancia. El fenómeno de la trashumancia, en su puro concepto, hay que situarlo en la Edad Media, con independencia de que ya en el Fuero Juzgo visigodo, existieran referencias sobre la protección de los caminos públicos destinados al movimiento de ganados.

La importancia económica que durante la Edad Media tuvo la industria lanera en nuestro país, primera potencia a escala mundial y la existencia de condiciones climáticas idóneas para la práctica de la trashumancia, propició el régimen de protección de los caminos necesarios para el movimiento de ganados.

La trashumancia se realiza por la necesidad de incrementar el número de cabezas de oveja merina, como primera fuente de ingresos de la Corona. Este incremento exigía un uso racional de los recursos pastizales; para ello el ganado debía transitar en busca de los pastizales necesarios para completar los de origen, encontrándose estos en otras regiones cuyas condiciones climáticas eran distintas y por ello distantes.

Estos desplazamientos permitieron mantener una cantidad de ganado superior al que podían sustentar los recursos autóctonos, puesto que, de esta manera se disponía del alimento necesario para el mantenimiento del ganado, tanto en verano como en invierno.

Hoy en día, el tránsito pecuario constituye desde una perspectiva legal, el Uso Tradicional y prioritario de las vías pecuarias. Este Uso condiciona cualquier otro Uso o aprovechamiento que se pretenda hacer sobre éste demanio, precisamente por ser el causante de la existencia de la red cañadiega.

Por diversas circunstancias bien conocidas y que no suscitan interés para esta Conferencia, la progresiva disminución de la trashumancia propició la falta de argumentación y fundamento de la protección de las vías pecuarias, lo que provocó el deterioro del sistema, llegando incluso a plantearse la razón de la existencia de las vías pecuarias, sometiéndolas a las inquietudes desamortizadoras de la época.

La Ley de 3/95 de Vías Pecuarias, define a éstas como las rutas o itinerarios por donde discurre o ha venido discurriendo tradicionalmente el tránsito ganadero, pero abre la posibilidad de que las mismas podrán ser destinadas a otros Usos denominados complementarios y compatibles. Esta Ley, con alcance de básica, manifiesta en su preámbulo que "la red de vías pecuarias (**más de 100.000 kms** repartidos por toda la geografía peninsular) sigue prestando un servicio a la cabaña ganadera nacional que se explota en régimen extensivo (**700.000 cabezas lanares, 100.000 vacunas y otras, en régimen trashumante/transtermitante**), con favorables repercusiones para el aprovechamiento de recursos pastables infrautilizados (**más de 1.000.000 Has. Marginales**), para la preservación de razas autóctonas (varias de ellas en trance de desaparición); también han de ser consideradas las vías pecuarias como auténticos **corredores ecológicos**, esenciales para la migración, la distribución geográfica y el intercambio genético de las especies silvestres", y así lo reconoce el R. Decreto 1997/1995, de 7 de diciembre, por el que se establecen medidas para contribuir a garantizar la **biodiversidad** mediante la conservación de los hábitats naturales y de la flora y fauna silvestres (Art. 7). "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**", tal como se apostilla en dicho preámbulo.

Conforme a lo establecido en la Ley 3/1995, las vías pecuarias son bienes de dominio público de las Comunidades Autónomas (Art. 2), a quienes corresponde la gestión y administración de aquéllas en sus respectivos territorios (Art. 5), que, en principio -y salvo desafectación expresa (Art. 10)- deberá garantizar el tránsito preferente de la ganadería junto con los demás usos compatibles (Art. 16) y complementarios (Art.17), a cuyos efectos podrán ejercitarse cuantas acciones parezcan oportunas, entre otras las de practicar un deslinde marcadamente restitutivo (Art.8). Ello todo sin perjuicio de reconocer que ciertas vías pecuarias revisten interés general, ya por discurrir por el territorio de dos o más Comunidades Autónomas o por servir de enlace para los desplazamientos ganaderos interfronterizos, todas las cuales integran la denominada Red Nacional de Vías Pecuarias (Art. 18).

## **8. ESTRATEGIA DEL PLAN ANDALUZ DE VÍA PECUARIAS**

### **NUEVO HORIZONTE DEL SISTEMA CAÑADIEGO**

El reconocimiento de los valores ecológicos, históricos y culturales que alberga (de) la red de vías pecuarias, ha supuesto la revitalización de su funcionalidad de manera que ha dejado de ser una infraestructura destinada exclusivamente a los usos ganaderos, infrautilizada y poco valorada, para convertirse en un elemento territorial idóneo en la articulación del territorio, con altas potencialidades de ser integrado en la Ordenación Territorial y en la Política Ambiental y Cultural.

La Ordenación del Territorio constituye un instrumento fundamental para la preservación y puesta en Uso de las Vías Pecuarias. La Ordenación del Territorio, en cuanto función, destinada a coordinar las actuaciones de incidencia territorial, debe considerar a las vías pecuarias como un elemento territorial, que por su configuración reticular, ofrece amplias posibilidades en la articulación del territorio. La integración de las vías pecuarias en la ordenación territorial junto los valores ambientales, naturales, culturales e históricos que le son propios, potencia la función social del sistema cañadiego.

La integración de las vías pecuarias en el planeamiento urbanístico, como instrumento de ordenación de los usos del suelo, posibilita la participación de este dominio público en la configuración del sistema de Espacios Libres de las ciudades, actuando como elemento de conexión de los parques y zonas urbanas y espacios protegidos metropolitanos, sin perjuicio de servir como recurso territorial idóneo para la constitución de pasillo de acceso peatonal o cicloturismo de la ciudad al campo y viceversa, ofreciendo la posibilidad de sistemas de comunicación alternativos al convencional (carreteras), de acuerdo con las nuevas concepciones sobre ciudades sostenibles.

La función ecológica de las vías pecuarias, ha sido ampliamente destacada en la legislación básica y en el Reglamento andaluz que la desarrolla. Ambos cuerpos normativos, se refieren a las vías pecuarias “como aquellos corredores ecológicos esenciales para la migración, la distribución geográfica y el intercambio genético de las especies silvestres”. De ahí la conexión conceptual que existe entre vías pecuarias y corredores verdes o ecológicos.

En el ámbito europeo cabe destacar la Directiva Hábitat 92/93/CEE, del Consejo de 21 de mayo de 1992, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestre.

“Cuando lo considere necesario, los estados miembros, en el marco de sus políticas nacionales de ordenación del territorio y de desarrollo, y especialmente, para mejorar la coherencia ecológica de la red Natura 2000, se esforzarán por fomentar la gestión de los elementos del paisaje que revistan primordial importancia para la fauna y flora silvestre. Se trata de aquellos elementos que, por su estructura lineal y continua, o por su papel de puntos de enlace, resultan esenciales para la migración, la distribución geográfica y el intercambio genético de las especies silvestres”.

No cabe duda de la inclusión de las vías pecuarias en estos elementos de estructura lineal y continua.

En el ámbito nacional, el R.D. 1997/1995, de 7 de diciembre, por el que se establecen medidas para contribuir a garantizar la biodiversidad mediante la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestre, confirma el papel de las vías pecuarias como elementos que pueden aportar mejoras en la coherencia de la red natura 2000.

“Con el fin de mejorar la coherencia ecológica de la Red Natura 2000, las Administraciones públicas competentes se esforzarán por fomentar la gestión de aquellos elementos del paisaje que revistan primordial importancia para la fauna y flora silvestre y en particular las que, por su estructura lineal y continua, como las vías pecuarias...”

En la propuesta de Lugares de Interés Comunitario (LIC), formulada por la Junta de Andalucía, se plantea igualmente la necesidad de conectar los distintos territorios protegidos en nuestra región, con el fin de lograr una continuidad de las grandes unidades naturales. Andalucía es la región que cuenta con la más extensa red de vías pecuarias en el ámbito nacional, por lo que la red de corredores ecológicos que se diseñe en nuestra Comunidad deberá apoyarse en la ya existente Red de Vías Pecuarias.

Este reconocimiento expreso de la política ambiental en cuanto a la importancia de los corredores, por coadyuvar a la conservación de los espacios naturales, flora y fauna silvestre, potencia el interés de protección de las cañadas y demás vías pecuarias con vocación ecológica, hasta tal punto que su función ambiental se sitúa al mismo nivel de prioridad que goza el Uso Tradicional.

La función ambiental de las vías pecuarias llega más allá de los límites administrativos de los espacios protegidos. El interés paisajístico de las vías pecuarias o el que puedan adquirir una vez recuperados y restaurados las convierte en escenario ideal para la Educación Ambiental. Constituye un recurso muy válido en este sentido. Permite apreciar la naturaleza en su transcurso por el territorio y desarrollar actividades al aire libre satisfaciendo con ello la creciente demanda de los ciudadanos en cuanto a ocio y esparcimiento.

## **DIRECTRICES Y DATOS GENERALES**

Desde la asunción de competencias y más concretamente desde la entrada en vigor de la L.3/95 y la creación de la Consejería de Medio Ambiente, como organismo sobre el que recaen las competencias en materia de vías pecuarias, el gobierno andaluz ha apostado firmemente por la revitalización y puesta en Uso del Dominio Público que constituyen las vías pecuarias.

Hitos importantes:

1. Creación del Inventario Digital de Vías Pecuarias, compuesto por una base cartográfica digital a escala 1/50.000 asociada a una base de datos alfanumérica, en la que se recoge detalladamente los itinerarios y demás características legales de la totalidad de las vías pecuarias registradas hasta ese momento en la Comunidad Autónoma de Andalucía. Como resultado se dispone de una herramienta óptima para la realización de diversos análisis dirigidos a la gestión de vías pecuarias, visualizaciones, salidas cartográficas y estadística. Posteriormente se ha integrado en el Sistema de Información Ambiental de Andalucía (SINAMBA).
2. Aprobación del Reglamento Andaluz de Vías Pecuarias, aprobado por Decreto 155/98, de 21 de julio. En el referido texto normativo se establecen los mecanismos necesarios para lograr la defensa y protección de este patrimonio público idóneo para la satisfacción de los intereses generales. Su concepción parte del principio de considerar a las vías pecuarias como un elemento básico en la planificación territorial (conformación del Sistema Regional de Protección de los Recursos Naturales, en la construcción del Sistema de Espacios Libres en los ámbitos urbanos y metropolitanos) y en la planificación ambiental (diversidad paisajística, biodiversidad, corredores verdes de conexión de espacios naturales de interés, elemento favorecedor en el incremento de actividades en contacto con la naturaleza). El Reglamento andaluz de vías pecuarias, que parte de la necesidad de abordar una regulación jurídica, establece unas exigencias de protección vinculadas al desarrollo socioeconómico sostenible y la política ambiental.
3. Creación del "Fondo Documental de las vías pecuarias de Andalucía", cuya ejecución responde a lo establecido en el artículo 6 del Reglamento. Su finalidad es conseguir un mejor conocimiento para, de esta forma, optimizar la gestión de las vías pecuarias y facilitar la información a terceros. Contiene las copias autorizadas de todos los documentos, planos y antecedentes de todo orden, depositados actualmente en el Ministerio de Medio Ambiente, Archivo Histórico Nacional y Archivo de la Asociación de Ganaderos del Reino.
  4. El cuarto paso y decisivo, siguiendo el desarrollo reglamentario, lo constituye la elaboración del "Plan de Ordenación y Recuperación de las Vías Pecuarias de la Comunidad Autónoma de Andalucía".

### **1.-En la elaboración del Plan se han tenido en cuenta:**

- La continuidad de la red y su integración en la Red Nacional.
- El régimen establecido en la Disposición Adicional Tercera de la ley 3/1995 de Vías Pecuarias respecto a las vías pecuarias que atraviesan las reservas naturales y Parques.
- El tránsito ganadero existente.
- La realidad física de las vías pecuarias.
- El valor ecológico e importancia como corredor para la biodiversidad e intercambio genético de las especies faunísticas y florísticas.
- La potencialidad para su uso público y enlace entre Espacios Naturales de interés.

Su elaboración parte de considerar a las vías pecuarias como un elemento territorial multifuncional, abandonando con ello el concepto sectorial que venía padeciendo en aras de otras concepciones más amplias e integradoras. Además ha permitido dimensionar la extensión de la red y conocer el estado actual de las vías pecuarias. A partir de dicho conocimiento se ha definido el programa de actuaciones necesarias para hacer posible el desarrollo del uso ganadero y de los demás usos complementarios y compatibles, definidos en la Ley de Vías Pecuarias y en el Reglamento andaluz de vías pecuarias.

### **2.- Objetivos básicos**

Es objetivo prioritario del Plan definir la Red Andaluza de Vías Pecuarias, entendiendo ésta como el compendio de todas las vías pecuarias de factible disponibilidad y que a la vez registran potencial de acogida con respecto a los usos considerados en la regulación jurídica de vías pecuarias (Ley 3/95 y Decreto 155/98). Definida la red se procede a establecer los distintos niveles de prioridad para cada uno de los usos. El nivel de prioridad marca la importancia relativa de cada ruta o itinerario con respecto a la totalidad, sirviendo por ello de orientación a las actuaciones preferentes a acometer por la Junta de Andalucía en esta materia.

Asignados los usos y marcadas las prioridades, el Plan define los modelos de recuperación, restauración y mantenimiento de las vías, necesarios para el desarrollo y preservación de los usos asignados a cada ruta o eje de conexión.

Por último, el Plan recoge la estimación presupuestaria de cada uno de los modelos previstos.

### **3.- Ámbito**

El ámbito general de los trabajos abarca la totalidad de las vías pecuarias clasificadas incluidas, por tanto, en el Inventario Digital de Vías Pecuarias de Andalucía.

### **4.- Desarrollo y fases del Plan**

Siguiendo la línea habitual de los trabajos de planificación y ordenación territorial, el desarrollo del Plan se inicia con la definición y caracterización de los usos que se prevé asignar a la Red de Vías Pecuarias y son, a grandes rasgos:

1. Uso tradicional; recoge el tránsito ganadero de las vías y el mantenimiento de la accesibilidad a las fincas agrícolas colindantes a las vías.
2. Uso turístico-recreativo; hace referencia al "turismo rural", caracterizado por su interés ecológico, histórico y cultural.
3. Uso ecológico; haciendo referencia a la potencialidad de las vías como enlace de espacios protegidos, generando biodiversidad en zonas simplificadas ecológicamente y, más allá, como corredores de fauna y flora entre zonas de naturalidad elevada.

Abordada esta etapa inicial, las fases subsiguientes del Plan han sido:



## Fase I.- ELABORACION DE LA METODOLOGIA DE TRABAJO

El diseño de la metodología empleada para la definición de la Red Andaluza de Vías Pecuarias, se basa en la consideración de entender a las vías pecuarias como un elemento territorial de conexión, multifuncional e integrado en la planificación territorial, ambiental y económica de Andalucía.

- PLANIFICACIÓN TERRITORIAL

La integración de las vías pecuarias en el Plan de Ordenación del Territorio, se fundamenta en la participación activa que brinda en la articulación de Andalucía, y en concreto:

- Posibilitar la conexión del sistema urbano con los recursos naturales del entorno.
- Contribuir al incremento de la calidad de vida y el bienestar social.
- Servir de contención de la ocupación de espacios rurales, naturales o de especial interés patrimonial.
- Elemento favorecedor de un desarrollo económico sostenible.
- Diversificación del paisaje. Las vías pecuarias poseen un alto potencial de participación en la conservación, rehabilitación y transformación del paisaje. El Plan contempla los modelos de revegetación por series necesarios para la adecuación paisajística de las vías pecuarias que atraviesan paisajes degradados o amenazados compatibilizando los usos y actividades en el medio rural con los valores naturales y paisajísticos. En los entornos urbanos, se persigue aumentar el placer visual del paisaje, mediante la revegetación de los límites de las vías pecuarias, lo que permitirá a su vez suavizar el efecto fronterizo existente entre el medio urbano y el rural y aumentar las posibilidades de recreo de los habitantes.
- Armonizar las actividades urbanas y rurales del ámbito territorial.
- Incidir en la planificación de las ciudades, como elemento complementario para la incorporación de las consideraciones ambientales.
- Contribución al Sistema General de Espacios Libres. Pocas son las ciudades en las que se ha previsto la dotación de espacios libres, si bien ha aumentado el tiempo libre y la mayor demanda de espacios dedicados a deportes y actividades de recreo. La red de vías pecuarias permite la conexión de las piezas territoriales que acogen actividades ligadas al esparcimiento colectivo, inconexas actualmente, sin por ello desdeñar sus propias opciones de constituir espacios lineales de uso directo.

Por ello, las vías pecuarias en el entorno de las ciudades, deberán ser integradas por los nuevos planeamientos urbanísticos, en el Sistema de Espacios Libres, de forma que coadyuven a la creación de auténtico conjunto articulado entre los parques públicos, espacios protegidos periurbanos y las cañadas, cordeles y veredas existentes en la proximidad de la ciudad. De esta manera servirán de acceso peatonal de la ciudad al campo y viceversa, potenciándose la creación de senderos o rutas de gran recorrido de esparcimiento medioambiental para uso de todos los ciudadanos, permitiendo a su vez apreciar de las características naturales del territorio, el paisaje, la fauna y elementos culturales.

- Por ser un elemento básico en la configuración del Sistema Regional de Protección de los Recursos, entendiéndose éste en términos de conservación del patrimonio natural y cultural.

- PLANIFICACIÓN AMBIENTAL

La necesidad de establecer corredores ecológicos entre áreas naturales ya consolidadas administrativamente y con planes de gestión viene recogida en la Directiva 92/43 (Conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestre). Su artículo 10 establece que "Cuando se considere necesario, los Estados Miembros, para mejorar la coherencia de la Red Natura 2000, se esforzarán para fomentar la gestión de los elementos que revistan primordial importancia para la fauna y la flora silvestre", entendiéndose éstos elementos como aquellos con naturaleza lineal.

La Unión Europea apuesta claramente por constituir una Red ecológica conexonada que permita la distribución de las especies y rompa el aislamiento de las áreas protegidas.

En la propuesta de Lugares de Interés Comunitario (LIC), formulada por la Junta de Andalucía, se plantea igualmente la necesidad de conectar los distintos territorios protegidos en nuestra región, con el fin de lograr una continuidad de las grandes unidades naturales. En tal sentido, la metodología de trabajo para la definición de las vías pecuarias con función ecológica,

contempla la afección del trazado de las vías pecuarias a LIC, como un factor externo a la vía pecuaria y puntuable positivamente.

- DESARROLLO RURAL.

Las vías pecuarias constituyen un eje para el desarrollo rural, por favorecer la fijación de la población en zonas rurales degradadas por su alto potencial para el desarrollo de actividades socioeconómicas, entre ellas turismo de naturaleza, puesta en valor del Patrimonio Cultural e Histórico, potenciación de los productos artesanales, etc. Favorecen la conservación de la práctica trashumante y el régimen de la ganadería extensiva que mantiene y conserva hábitats tan diferenciados como son las dehesas, zonas esteparias y pastizales de alta montaña. Todo ello enfocado hacia la consecución de un desarrollo sostenible.

La metodología de trabajo incluye la selección, valoración y ponderación de todas aquellas variables que se han considerado de interés para el análisis de la potencialidad funcional de la Red de Vías Pecuarias. Dichas variables se vinculan de distintas maneras a las vías pecuarias para determinar su importancia para cada uno de los usos definidos. También establece la metodología a seguir para la captura de los datos de campo, necesarios para alcanzar un óptimo conocimiento del estado actual de las vías pecuarias, base para el desarrollo de todos los trabajos posteriores de recuperación.

#### Fase II.- INVENTARIO

Recopilación de toda la información referente a las variables definidas en la metodología de trabajo. La georreferenciación sobre cartografía ha permitido vincular toda la información capturada a la planificación ambiental y territorial de Andalucía. Como pilar básico de todo el trabajo se ha contado con el Inventario Digital de Vías Pecuarias de Andalucía.

#### Fase III.- ANALISIS DE LA INFORMACION Y ASIGNACION DE USOS

Consiste en la aplicación de la metodología diseñada para medir la potencialidad funcional de las vías tomando como base el Inventario Digital de Vías Pecuarias y los datos georreferenciados, lo que ha permitido un conocimiento de la situación actual de la red. A continuación, dentro del rango de valores que se haya obtenido, se han fijado unos intervalos que marcan los niveles de prioridad en cada tipo de uso. Los conflictos de uso se resuelven atendiendo a las matrices de compatibilidad definidas al efecto y a la prioridad existente para la asignación de usos, indicando en cada caso el uso prioritario y el uso o los usos complementarios y compatibles.

#### Fase IV.- CAPTURA DE DATOS EN CAMPO

Definida la prioridad de las vías pecuarias, se inicia la toma en campo de todos aquellos datos complementarios no recogidos en los proyectos de clasificación ni obtenidos del proceso automático de análisis, y que son necesarios para la puesta en uso de las vías seleccionadas. Basándose en ello, se genera una cartografía sobre el mapa a escala 1:10.000 de Andalucía con los trazados de las vías pecuarias recorridas asociados a los datos de campo registrados. Al igual que el resto de la información, la captura de datos en campo se toma de modo que sea factible su incorporación automatizada a formato digital, vinculándose mediante la georreferenciación al Sistema de Información Geográfica.

#### Fase V.- DEFINICION DEL PROGRAMA DE ACTUACION Y MANTENIMIENTO

Con la totalidad de datos de interés georreferenciados se definen los modelos de actuación de acuerdo con la combinación del uso propuesto y el estado actual de las vías. De forma añadida, se analiza el mantenimiento necesario de la red. Por último, se evalúan económicamente todas las medidas planteadas, distinguiendo entre los costes derivados de la recuperación (deslinde y amojonamiento), de los relativos a restauración para su puesta en uso y los de mantenimiento.

## **5.- Fuentes generales de información: cartografía y base de datos**

Como elementos de partida para el desarrollo de la metodología de trabajo, se ha contado con las fuentes de información cartográfica y bases de datos que a continuación se detallan, al margen de la bibliografía sectorial que en apartados posteriores se definen para cada tipo de uso considerado:

- SINAMBA, Consejería de Medio Ambiente. Cartografía en formato digital con las siguientes coberturas:
  - Inventario de Vías Pecuarias a escala 1:50.000.
  - Mosaico digital de Andalucía realizado a partir de Imágenes de Satélite Spot (1995), 20x20 m.
  - Espacios Naturales Protegidos E 1:10.000.
  - Usos y Coberturas Vegetales del Suelo E 1:100.000.
  - Equipamientos de Uso Público de la Consejería de Medio Ambiente.
  - Montes Públicos a escalas 1:50.000 y 1:10.000.
  - Propuesta de Lugares de Interés Comunitario (LIC) de Andalucía.
  
- INSTITUTO DE CARTOGRAFIA DE ANDALUCIA (ICA) (1999). "Mapa digital de Andalucía 1:100.000". Consejería de Obras Públicas y Transportes. Junta de Andalucía. Coberturas:
  - Red de Carreteras E 1:10.000.
  - Nudos de Carreteras E 1:10.000.
  - Ferrocarriles y AVE E 1:10.000.
  - Red Hidrográfica E 1:10.000.
  - Superficies de Agua y Embalses E 1:10.000.
  - Núcleos de Población (Contorno) E 1:10.000.
  - Curvas de Nivel a equidistancia de 50 m.
  - Servicios.
  - Zonas Arqueológicas.
  - Monumentos.
  - Conjuntos Históricos.
  - Límites Administrativos E 1:10.000.
  
- INSTITUTO DE ESTADÍSTICA DE ANDALUCÍA (IEA) (1998). "Atlas Estadístico Interactivo de Andalucía. Sistema de Información Multiterritorial de Andalucía (SIMA)". Junta de Andalucía.
  - Datos de población por entidades de población.
  - Datos ganaderos por términos municipales.
  - Datos de capacidad de alojamiento turístico por términos municipales.
  
- FUNDACION PARA LA ECOLOGIA Y PROTECCION DEL MEDIO AMBIENTE (FEPMA). "Documentación, Análisis y Diagnóstico del Estado del Estado de la Red Nacional de Vías Pecuarias (LIFE nº 94/E/A221/E/01126/A/SI)". Instituto Nacional para la Conservación de la Naturaleza (ICONA). Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

## **6.- Utilización del Sistema de Información Geográfica. Tratamiento digital de la Información.**

Partiendo de las coberturas digitales de tipo lineal que representan el Inventario Digital de Vías Pecuarias de Andalucía y combinando con los fondos ráster 1:10.000 y con las imágenes de satélite, se ha utilizado el Sistema de Información Geográfica ARC/INFO para el tratamiento de toda esa información.

El uso de dichas herramientas ha permitido un apropiado tratamiento de la información dada su potencia y versatilidad, elaborándose aplicaciones propias para desarrollar informáticamente la enorme cantidad de variables definidas para todo el proceso, desde la definición de la red básica hasta el establecimiento de la priorización de las rutas establecidas.

Asociando los datos alfanuméricos necesarios a los datos geográficos existentes, más los generados en el proceso de tratamiento informático, se ha completado el establecimiento de una serie de rutas utilizando las herramientas de segmentación dinámica de ARC/INFO, recogiendo toda la casuística de las vías pecuarias. La segmentación dinámica es un procedimiento que permite asociar múltiples

conjuntos de atributos a porciones o segmentos de una cobertura lineal sin tener que modificar su estructura topológica. Este procedimiento es el que se ha utilizado para asignar la información alfanumérica a cada tramo de la vía pecuaria.

### **7.- Selección de la Red Básica de Análisis**

Se entiende como red básica de análisis aquella sobre la que se aborda el proceso de selección de las vías que integran la Red Andaluza de Vías Pecuarias. Compone la base cartográfica a utilizar en todos los análisis de potencialidad funcional posteriores. Para ello se parte del Inventario Digital de Vías Pecuarias. Para su determinación se consideran dos principios fundamentales

- Continuidad de la red definida por la conexión de todos los tramos, de modo que desde cualquier punto de la red se pueda llegar a cualquier otro punto de la misma.
- La posibilidad real de disponibilidad de las vías, determinada por múltiples factores. En este sentido se ha analizado el solapamiento total de las vías pecuarias con las infraestructuras de comunicación y la intersección de las vías con embalses.

La aplicación de estos dos principios se ha materializado bajo las siguientes directrices:

1. Establecimiento de pequeños arcos de conexión denominados tramos virtuales que eliminen discontinuidades entre los trazados originales de vías pecuarias, siguiendo para ello el camino más lógico, de acuerdo con la cartografía o con las imágenes de satélite, y siempre que no exista ningún elemento manifiesto que dé lugar a dichas discontinuidades.
2. Exclusión de todos los tramos significativos en los que el solape con vías de comunicación implica la desaparición total de la vía.
3. Exclusión de todos los tramos afectados por embalses.
4. Inclusión de todos los tramos con continuidad y de aquellos otros que aún no teniéndola superen los 100 kms de longitud.

### **8.- Criterios de Selección de Vías Pecuarias**

A partir de la red básica de análisis, se procede a la ordenación de las vías pecuarias que la integran de acuerdo con su importancia relativa para cada uno de los usos propuestos. La importancia se basa en el uso actual, cuando existen datos del mismo, o en su potencialidad para acoger los usos considerados. En los casos en los que se ha podido determinar uso actual, la valoración potencial pasa a segundo término, incluyendo directamente dichas vías o tramos de éstas en la red prioritaria. En caso de no constatarse uso actual, o no estar éste entre los contemplados por la normativa vigente, la valoración atiende únicamente a la capacidad potencial de acogida.

## **METODOLOGIAS SECTORIALES**

### **Uso ganadero**

Uso actual: Aquellas vías pecuarias en las que se ha verificado la existencia de uso ganadero han sido incluidas en la red de prioridad máxima, siempre y cuando conformen tramos de suficiente entidad, aplicándose al resto de la red básica la metodología de valoración potencial como ruta ganadera.

Las fuentes de información para determinar el uso actual ganadero han sido los Cuadernos de la Trashumancia editados por la Dirección General de Conservación de la Naturaleza, así como los datos aportados por las Inspecciones Veterinarias Comarcales, Agentes de Medio Ambiente y la prospección directa en campo. El Sistema de Información Geográfica utilizado y la incorporación de los datos obtenidos en este sistema, ha permitido el establecimiento de las rutas ganaderas actuales, integrándose automáticamente en el nivel de prioridad máximo, independientemente de la situación física actual de las vías pecuarias que la integran.

Uso potencial: El resto de las vías pecuarias en los que no se ha verificado uso ganadero, han sido sometida a la valoración potencial para este uso. Esta valoración potencial se fundamenta en dos datos básicos: la existencia de ganado trashumante, transtermitante o itinerante en la comarca y la

facilidad al tránsito que ofrezcan las vías pecuarias, contemplando tanto aspectos de paso (pastos, agua) como de apoyo (superficies de descanso).

De forma complementaria, se han delimitado las principales zonas de agostada e invernada existentes en las comarcas de interés ganadero, entendiéndolas como puntos a enlazar.

Establecidos los posibles itinerarios, se valora la aptitud de los recorridos como camino tradicional de ganado, seleccionando la posibilidad mejor valorada entre cada dos poblaciones ganaderas o zonas de pasto a conectar.

De este modo, se ha definido una red de comunicación entre poblaciones ganaderas, similar a una red de carreteras. Se espera, que la recuperación y mejora de estas rutas para el ganado incremente su uso para este fin, aunque dichas rutas no fueran las habitualmente más utilizadas.

#### Selección de variables para valoración de trazados:

Como variables intrínsecas a la propia tipología de las vías se han tenido en cuenta:

- La aptitud para la alimentación del ganado, que es en función de la anchura legal de cada vía.
- La existencia de infraestructuras de apoyo al tránsito ganadero, puntos de agua, descansaderos, etc.

Como variables dependientes de elementos o usos externos se han considerado:

- La aptitud para el movimiento de ganado, medida por el tipo de uso del suelo que atraviesan las vías.
- El solape y el cruce con vías de comunicación.
- El cruce con ríos o arroyos.

Los pesos se han asignado en una escala de 1 a 4 los positivos y -1 a -3 los negativos, indicando el signo el efecto favorable o desfavorable para el recorrido.

Definición de los niveles de prioridad: En las rutas ganaderas resultantes se han establecido tres niveles de prioridad:

Nivel de prioridad 1: Rutas trashumantes o transtermitantes constatadas en campo, rutas de conexión de zonas de agostada e invernada y ramales más frecuentados de éstas dentro de comarcas con importancia ganadera.

Nivel de prioridad 2: El resto de las rutas que tienen en la actualidad uso ganadero.

Nivel de prioridad 3: Rutas potenciales generadas por la conexión de poblaciones de interés ganadero que actualmente no tienen uso ganadero frecuente.

#### **Uso turístico recreativo**

La metodología para la valoración del uso turístico y recreativo de las vías pecuarias parte de su funcionalidad como caminos de enlace entre lugares de interés paisajístico, histórico o cultural y entre éstos y los principales focos de demanda de este tipo de turismo (ecoturismo o turismo rural). A ello se une el interés intrínseco de las vías como itinerarios naturales que atraviesan los ambientes rurales más diversos.

Uso actual: Se ha realizado una selección de todos los tramos que en la actualidad registran uso recreativo. Las fuentes de información a este respecto han sido: catálogos de la Federación de Montaña, guías informativas de los espacios naturales protegidos y los datos facilitados por los Ayuntamientos y Diputaciones Provinciales. Todas las vías pecuarias con uso actual recreativo y las que forman parte del camino habitual de romerías y hermandades, han sido incluidas en la red turístico-recreativa de máxima prioridad.

Uso potencial: Para determinar las rutas con potencialidad turístico-recreativa, se han georreferenciado la totalidad de puntos o zonas fijadas como de interés o de demanda, susceptibles de ser conectados. Las fuentes de información utilizadas para ello han sido, además de las ya mencionadas en el apartado 6 (fuentes generales de información), las Bases de datos de Patrimonio Inmueble, Patrimonio Arqueológico y Patrimonio Arquitectónico de la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía.

Al igual que en el uso ganadero, todos los datos obtenidos se incorporan al Sistema de Información Geográfica, procediéndose posteriormente a una valoración de la importancia de los puntos o zonas a conectar y de la aptitud de los recorridos. El resultado final que evalúa la capacidad de un determinado recorrido para el uso público se obtiene integrando la valoración de los puntos origen y destino y la valoración del recorrido.

La inclusión de los puntos origen y destino exige que éstos estén sobre la vía pecuaria o bien que disten de ella menos de 1 km. Se ha distinguido entre los puntos que pueden servir a la vez como origen o destino de rutas o recorridos, por ser zonas que concentran de forma habitual colectivos con demanda de uso público y suelen ser accesibles mediante algún medio, de aquellos otros que sólo son visitados muy esporádicamente o únicamente son accesibles a través de caminos en mal estado o a pie y, por tanto, sólo pueden considerarse como destinos.

Los puntos considerados como origen y destino de rutas son:

- Poblaciones, clasificadas según número de habitantes, afluencia turística, capitalidad provincial y valor histórico y cultural.
- Equipamientos de uso público, clasificados en función del tiempo medio de permanencia o disfrute, servicios en los equipamientos, función educativa y adscripción a organismos públicos.
- Apeaderos de ferrocarril, clasificados en función de la frecuencia de trenes con paradas.

Los puntos que sólo pueden ser considerados destino son:

- Puntos de gran interés histórico y cultural, clasificados en función de catalogación, estado de conservación y presentación y distancia a la vía pecuaria.
- Lagos o embalses.

Selección de variables para valoración de trazados: En el conjunto de variables que influyen en la aptitud de un recorrido están aquellas que dependen de elementos o características externas a la vía y aquellas otras intrínsecas al trazado y a la propia tipología de ésta. Entre las primeras se han incluido:

- Recorrido por Espacios Naturales Protegidos y otros espacios de interés ecológico.
- Valor paisajístico del territorio que atraviesa el trazado de vía pecuaria.
- Solape y cruces con vías de comunicación .
- Solape y cruces con cursos de agua.
- Puntos de interés histórico o cultural de menor importancia, anejos a los trazados.
- Escabrosidad.

De las características intrínsecas a las vías se han seleccionado su tipología y su topografía. Los pesos se han asignado en una escala de 1 a 5 los positivos y -1 a -3 los negativos.

Definición de los niveles de prioridad: Se han establecido tres niveles de prioridad para las rutas turístico-recreativas:

Nivel de prioridad 1: Rutas coincidentes con senderos o itinerarios reales de todo tipo establecidos por la Federación de Montaña, por la Consejería de Medio Ambiente, o por cualquier otro tipo de organismo público y aquellas otras coincidentes con romerías o recorridos populares, siempre y cuando los mismos tengan una longitud de coincidencia con la ruta a través de vía pecuaria superior a 5 kms. Rutas con valoración global superior a 45.

Nivel de prioridad 2: Rutas con valoración global entre 30 y 45.

Nivel de prioridad 3: Rutas con valoración global igual o menor de 30 y mayor de 0.

### **Uso ecológico**

La metodología desarrollada para la valoración de las vías pecuarias como corredores ecológicos se basa en la conexión que éstas pueden proporcionar entre espacios naturales bien conservados, e incluso entre áreas discontinuas de distribución de especies amenazadas, salvando amplias zonas agrícolas u otras zonas antropizadas.

A este respecto, se ha realizado una primera selección de aquellas especies susceptibles de apoyarse en un corredor ecológico para efectuar desplazamientos entre áreas de distribución disyuntas. Como grupo de mayor interés por reunir distintas especies en peligro de extinción o amenazadas y por sus particulares requisitos de cobertura vegetal se ha estudiado el de los mamíferos carnívoros, entre los cuales, y por su condición de especie más emblemática y exigente que aúna los requisitos principales de este grupo, se ha seleccionado al lince.

En lo referente a los espacios naturales de especial interés, se han seleccionado todas aquellas zonas con elevado grado de naturalidad que están amparadas por alguna figura de protección legal. Con todo se ha incluido toda la red de espacios naturales protegidos de Andalucía, complementándola con los espacios de interés ecológico recogidos en el Catálogo del Plan Especial de Protección del Medio Físico de cada provincia.

De este modo, se han generado una serie de recorridos a través de la red de vías pecuarias que, unen áreas de distribución discontinua del lince o bien áreas naturales bien conservadas. Como factores excluyentes de estos recorridos se han considerado:

- Cruce de pueblos y ciudades.
- Intrusiones de la totalidad del ancho por edificaciones en más de 500 m.
- Totalidad del recorrido a través de zonas naturales bien conservadas.
- Longitud máxima 100 kms.

La valoración de los corredores se ha hecho en función de la importancia de las zonas que comunican y de la aptitud de los recorridos que siguen, integrando estos valores en un único resultado que evalúa conjuntamente capacidad del recorrido e importancia de áreas comunicadas.

#### Selección de zonas origen y destino

*Áreas de distribución del Lince Ibérico:* Para la definición de las áreas de distribución del lince se ha contado con estudios específicos sobre el tema y bibliografía especializada, entre los que cabe citar:

- "Actuaciones para la conservación del Lince ibérico (*Lynx pardina*) (LIFE nº B4-3200/94/740). Equipo de control, seguimiento y vigilancia". Consejería de Medio Ambiente.
- "El Lince ibérico (*Lynx pardina*) en España. Distribución y problemas de conservación". Centro Superior de Investigaciones Científicas (CSIC). Instituto Nacional para la Conservación de la Naturaleza (ICONA). Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

Las zonas seleccionadas corresponden a las áreas de distribución real y potencial del lince dentro de Andalucía. Las áreas en las que se tiene constancia de la presencia actual de esta especie se han incluido directamente como zonas seleccionadas para ser conectadas. Las áreas de distribución potencial son aquellas zonas en las que no existe constancia de su presencia, pero que por sus características podrían ser hábitats propicios para el lince. Los requisitos que deben cumplir estas zonas de distribución potencial son una superficie mínima de 800 Has, una cobertura vegetal propicia con predominancia de matorral denso y existencias de presas.

Una vez definidas las áreas de distribución de la especie a conectar, se ha procedido a la valoración de estas zonas en función de su aptitud para ser origen o destino de un corredor de dispersión de lince. Dicha aptitud se ha definido en función de tres factores: superficie de distribución real del lince con respecto a la superficie potencial que la englobe, superficie de distribución potencial del área en cuestión frente a la distribución potencial total y densidad de presas.

*Espacios naturales de interés ecológico:* Como base se ha incluido toda la red de espacios naturales protegidos de Andalucía, así como los espacios de interés ecológico incluidos en el Catálogo del Plan Especial de Protección del Medio Físico de cada provincia.

Al igual que con las zonas de distribución de lince, una vez definidas las áreas ha conectar se ha procedido a su valoración en función de su aptitud para ser zona origen o destino de un corredor ecológico. Las variables que determinan dicha aptitud son las siguientes:

- Porcentaje de superficie que representa con respecto al total de espacios naturales protegidos.
- Titularidad de los terrenos que engloba.

- Categoría de protección en la que se incluye.
- Ecosistemas imperantes.
- Existencia de reservas de agua dulce.

Por otra parte, en la valoración se ha tenido en cuenta la similitud o no de los ecosistemas más representativos de dichas áreas, aplicando un valor añadido a los itinerarios que unen ecosistemas con elencos faunísticos semejantes.

Selección de variables para valoración de trazados: Las variables que definen la idoneidad de una vía pecuaria como corredor ecológico pueden ser intrínsecas a la propia vía o bien dependientes de factores externos. Como factor intrínseco únicamente se ha incluido la anchura de la vía, fijada por su clasificación y determinante en gran modo de la posibilidad de adecuación al uso ecológico. Como factores externos se han considerado:

- La naturalidad y grado de cobertura de la vegetación en las zonas colindantes.
- La afección a Lugares de Importancia Comunitaria incluidas en la red LIC.
- Los solapes y cruces con vías de comunicación.
- Los solapes y cruces con cursos de agua.

### **9.- Toma de datos en campo**

La toma de datos se ha llevado a cabo con aparatos GPS, lo que ha permitido registrar todos los parámetros de interés de las trazas de las vías y georreferenciar toda la información. Los parámetros registrados de las vías pecuarias han sido los siguientes:

- Anchura expedita de la vía pecuaria.
- Viario en la anchura legal.
- Vegetación en la anchura expedita.
- Determinación de límites físicos (alambradas, tendidos eléctricos, muros, etc.).
- Usos y ocupaciones laterales.
- Elementos significativos en la vía pecuaria.
- Discontinuidades.

### **10.- Datos generales.**

#### Red Básica de Análisis

Se ha partido de un total de 33.071 kms de vías pecuarias, de los cuales se han seleccionado 31.746 kms como red básica de análisis. Los datos básicos son los siguientes:

Kilómetros de partida	-	33.071
Kilómetros excluidos por solapes con vías de comunicación y cruce con embalses	-	588
Kilómetros excluidos por falta de continuidad	-	737
Red Básica del análisis, kilómetros seleccionados	-	31.746

#### Red Andaluza de Vías Pecuarias

Después de efectuar todos los procesos de selección y ordenación se han obtenido un total de 25.125 kms de vías pecuarias, que serán los que conformarán la Red Andaluza de Vías Pecuarias. En el cálculo se han tenido en cuenta los distintos solapes de usos en aquellos casos en los que éstos son compatibles.

De dicha cantidad un total de 1.110 kms están incluidos en los cascos urbanos y, en consecuencia, no se plantea su restauración. Así, la Red Andaluza de Vías Pecuarias incluiría un total de 24.087 kms



La distribución según usos y niveles de prioridad es la siguiente:

	Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3
Red ganadera	4.009 km	6.129 km	11.222 km
Red turístico-recreativa	3.973 km	6.155 km	8.716 km
Red ecológica	3.176 km	240 km	1.473 km

## **11.- Propuesta de actuaciones**

### Actuaciones administrativas genéricas

- Clasificación: Acto administrativo de carácter declarativo en virtud del cual se determinan la existencia, denominación, anchura, trazado y demás características físicas generales de cada vía pecuaria.
- Deslinde: Acto administrativo por el que se definen los límites de las vías pecuarias, incluyendo los abrevaderos, descansaderos, majadas y demás lugares asociados al tránsito ganadero, de acuerdo con la clasificación aprobada.
- Amojonamiento: 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.
- Recuperación: Procedimiento administrativo por el cual la Consejería de Medio Ambiente recupera, en cualquier momento, la posesión de las vías pecuarias que se hallen indebidamente ocupadas por terceros.

### Señalización

Consiste en la implantación de señales corporativas de vías pecuarias de Andalucía. Las distintas señales a implantar son las siguientes:

- Señal de inicio de la vía pecuaria.
- Señal direccional, en cruce de caminos, carreteras, etc.
- Señal de identificación, indicando la existencia de equipamientos de uso público o centro de interés.
- Señal complementaria, cuando exista algún elemento del patrimonio cultural a lo largo del recorrido.
- Señal indicativa, informando del recorrido de la vía pecuaria.
- Baliza en vía pecuaria, indicando igualmente el recorrido de la vía y como elemento de amojonamiento.
- Señal de peligro o ceda el paso.

## **12.- Modelos de restauración definidos:**

### Actuaciones en rutas ganaderas

- Limpieza de la vía pecuaria, eliminando aquellos obstáculos que puntualmente entorpecen el tránsito, ya sean de carácter natural, como puede ser la invasión de la vía por la vegetación densa, o de carácter antrópico, como la acumulación de vertidos y escombros.
- Aislamiento de la vía pecuaria, impidiendo que el ganado salga del ancho legal de la vía pecuaria en los casos en los que en su límite exista un canal, carretera u otra infraestructura en la que se puedan provocar accidentes.
- Elementos puntuales de paso, con el fin de mejorar el tránsito del ganado a través de la vía pecuaria.
- Restauración de infraestructuras, como abrevaderos, puntos de agua, apriscos, etc., o incluso la construcción de otros nuevos cuando la longitud de los trayectos y su escaso número así lo aconsejen.

- Plantaciones, tanto lineales en los límites legales de las vías o en grupos en zonas de descanso del ganado.

#### Actuaciones en rutas turístico-recreativas

- Limpieza de la vía pecuaria, eliminando los puntos de vertido actuales y la vegetación que impida el paso, recuperando, además el valor paisajístico adecuado para cualquier actividad de uso recreativo.
- Plantaciones de especies arbóreas y arbustivas en zonas degradadas o sin vegetación, con mayor incidencia en áreas colindantes a las poblaciones.
- Equipamientos de uso público, como áreas recreativas, miradores, observatorios, zonas de acampada libre, refugios, etc., con especial incidencia en los entornos urbanos.
- Construcción de vados y pasarelas.
- Adecuación del firme, cuyas actuaciones dependerán del tipo de actividad que se persigue:
  - ✓ Senderos a pie: se cuidará especialmente el tratamiento del firme en los senderos próximos a zonas urbanas, así como los senderos próximos a las áreas recreativas. En los casos de itinerarios de montaña, grandes recorridos, etc., se actuará sólo en tramos en los que el paso sea dificultoso.
  - ✓ Senderos en bicicleta: el cicloturismo en bicicleta convencional, relacionado con zonas urbanas, precisa recorridos con firme o carriles expresamente ideados para esa actividad, así como escasa pendiente y baja dificultad en los trazados. Los recorridos para bicicleta de montaña tienen unos requisitos mínimos, en general sobradamente cumplidos por las características medias actuales de las vías pecuarias.
  - ✓ Senderos a caballo: la cabalgada no precisa actuaciones especialmente destacables en cuanto a firme.
  - ✓ Recorridos utilizados por romerías: presentan un estado adecuado a su uso actual, si bien en algunos tramos especialmente degradados se propondrá el arreglo del firme.

#### Actuaciones en rutas ecológicas

- Limpieza de la vía pecuaria, eliminando los puntos de vertido actuales.
- Restauración vegetal, para lo cual se han seguido los siguientes criterios:
  - ✓ Tipología de corredores según su potencialidad: corredores específicos para la dispersión del lince o corredores para la conexión de espacios naturales.
  - ✓ Cobertura de la vegetación: se ha tenido presente la situación de partida, terrenos incultos, tierras de labor, zonas degradadas, de matorral, arboladas, etc. Cada situación se ha cuantificado en porcentajes de cabida cubierta respecto a los estratos arbóreo, arbustivo y subarbustivo. La comparación con la solución adoptada a cada tipo de corredor (según su tipo varían los porcentajes de estratos vegetales y densidad de plantación), proporciona la fracción de cabida cubierta que se debe aportar para cada estrato vegetal.
  - ✓ Preparación del terreno, minimizando en lo posible la alteración de la vegetación preexistente.
  - ✓ Disposición de las manchas a implantar en bosquetes, cuya superficie vendrá marcada por el ancho de las vías.
  - ✓ Selección de especies y modelos aplicados, basándose en las series de vegetación potencial que afectan a los corredores de dispersión de lince (20 series de vegetación) y a las rutas de conexión de espacios naturales de interés (22 series de vegetación)
  - ✓ Definición de medidas de protección de las repoblaciones creadas.

### **13.- Mantenimiento**

Se estima adecuado a este propósito un presupuesto porcentual, sobre el total de implantación o instalación, de un 10%, empezando a contabilizarse, lógicamente, a los 5 años de implantación o instalación.

## 9. BASES CIENTÍFICO-TÉCNICAS DEL PLAN DE RECUPERACIÓN Y ORDENACIÓN DE LAS VÍAS PECUARIAS DE ANDALUCÍA.

**D. Antonio Gómez Sal**

Catedrático de Ecología

Universidad de Alcalá de Henares

### Presentación

El Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA) contempla como acción estratégica la configuración de un Sistema Regional de Protección de recursos culturales y naturales de interés territorial, una de cuyas características esenciales es "integrar los elementos de protección entre sí hasta generar redes coherentes e interconectadas. El Sistema de Protección Regional (SPR), "sistema integrado de relaciones ecológicas, culturales y recreativas en el territorio", considera las Vías Pecuarias como un sistema lineal llamado a cumplir, funciones importantes en el marco de los objetivos del SPR.

En correspondencia con dichos objetivos la Red Andaluza de Vías Pecuarias (RAVP) se define como la formada por las vías de factible recuperación (en total 24.087 kms). El Plan de Recuperación y Ordenación de las Vías Pecuarias propone tres tipos de usos (tradicional, turístico y ecológico), tres niveles de prioridad en las actuaciones y una serie de propuestas para cada caso.

Basándonos en los documentos y objetivos mencionados, el presente escrito tiene como fin analizar desde el punto de vista técnico y científico las propuestas PROVPA y argumentar posibles modificaciones, que faciliten su aplicabilidad en coherencia con el POTA y el Sistema de Protección Regional que éste contempla. Teniendo en cuenta que el documento fue presentado para el conocimiento y debate en la Conferencia Internacional sobre Vías Pecuarias y Corredores Verdes, se ha organizado en módulos que recogen los aspectos que entendemos como más críticos y relevantes.

### Caracterización, inventario y cartografía.

- El carácter y las posibilidades de utilización de las vías pecuarias dependen de los siguientes factores: anchura efectiva o disponible -se prefiere este término al de recuperable, por entender que desde el punto de vista jurídico todas las vías contempladas en la RAVP son recuperables-, tipo de cobertura -grado de conservación del suelo, pastizales o especies leñosas-, entorno - no sólo el inmediato; el grado de conservación de la naturaleza en una amplia franja territorial a ambos lados de la cañada, determina su potencialidad como corredor ecológico; la amplitud y calidad de la cuenca visual abarcable desde la cañada, es un aspecto básico para sus posibilidades turísticas y educativas- y valor patrimonial -naturaleza y cultura- de los lugares enlazados por la cañada.
- Es necesario destacar la original configuración de la Red Andaluza de VVPP, su sorprendente longitud y complejidad incluso en el contexto de las vías pecuarias españolas, características que suponen un valor añadido para el entramado cañadiego andaluz. El trazado de las vías pecuarias de Andalucía no responde sólo a una lógica trashumante; el pastoreo itinerante, el traslado de ganado entre fincas o su desplazamiento a ferias, tuvo seguramente gran importancia desde su origen, en especial en ciertas zonas de Cádiz y Sevilla. Es preciso contar con una tipología de las cañadas que, junto con los rasgos físicos actuales, tenga en cuenta las circunstancias mencionadas: significado funcional, histórico y ecológico de cada cañada -a qué tipo de sistema de uso de recursos pertenecía, qué tipo de territorios conectaba y con qué fin-.

- Junto a lo anterior es preciso contar con un detallado conocimiento de la "condición ecológica" de las cañadas, que incluya el tipo de cobertura (vegetación, grado de erosión, conservación del suelo), elementos culturales y naturales singulares, composición y calidad de los pastos, etc. Este inventario está realizado en parte, pero tiene que completarse con detalle para los tramos sobre los que se quiere actuar. Es imprescindible para decidir actuaciones.
- Con independencia del destino final que se decida para cada tramo, el inventario, deslinde y amojonamiento -conducentes a la consolidación del carácter de la red como bien público- deberá realizarse para el conjunto de la red. Conocer la anchura real y disponible de todos los tramos de la red es un dato especialmente relevante para poder decidir entre posibles funciones.

### **Funciones de conservación de la naturaleza**

- Las vías pecuarias son estructuras territoriales de carácter lineal y reticular con papel netamente positivo en la sustentación del valor natural (biodiversidad, suelo, paisaje).
- El papel de sustentación de valor natural, no se limita a una posible función vectorial, canalizadora de propágulos (dispersión de semillas y animales jóvenes), sino a su carácter de matriz residual que, en buena parte del territorio, representa los únicos retazos de naturaleza conservada. Este carácter se vería reforzado por la sorprendente densidad de la red en determinadas zonas de Andalucía y por la coincidencia con otras tramas naturales - riberas, bosquetes, monte, etc.- Las funciones ecológicas derivadas del carácter reticular de la red -en sí misma, una malla o urdimbre de elementos con posibilidades de aportar madurez y calidad natural al territorio- es un importante rasgo diferencial de ciertas zonas, que las singularizan y destacan del resto del territorio andaluz.
- La aportación de las cañadas al valor natural depende más de su función de contraste y ecotono (refugio, intercambio, reserva y producción de propágulos, suelos no roturados) que de su improbable papel de "corredores ecológicos" canalizadores del tránsito de fauna (en particular las especies amenazadas) entre los espacios protegidos. Esto último deberá reconocerse como un difícil objetivo para lograr mediante una gestión integrada del territorio que incluya los espacios limítrofes de aquellas cañadas o tramos que se decida destinar a este fin, y que deberán ser pocas, selectas y con significado estratégico para la gestión territorial y la conservación. El carácter montaraz y marginal de muchos tramos de la red, insertados en ambientes silvopastorales poco frecuentados, ubicados en los bordes de términos municipales, puede favorecer el destino de los mismos como corredor. Este destino deberá estar apoyado en una eficaz y decidida gestión conjunta que incluya otras estructuras lineales -riberas, zonas altas de montes y lomas con largo desarrollo longitudinal, laderas forestadas, bosquetes y fragmentos de vegetación natural acompañantes de la cañada en un amplio entorno, presencia de setos y ribazos en el entorno agrícola.
- Aunque la existencia de cañadas puede ser un importante soporte para implementación de un corredor ecológico, la decisión sobre destinar una franja de territorio a este fin, así como el número y ubicación de los corredores ecológicos necesarios para consolidar y dotar de eficacia al Sistema de Protección Regional, debe ser independiente de las cañadas y adaptarse en función de criterios -territoriales, estrategias de conservación- más generales. Debido a la complejidad de las actuaciones de tecnología ecológica conducentes a la implantación de un corredor ecológico funcional, la asignación de un tramo de cañada a este objetivo deberá basarse en estudios previos que identifiquen cuales son los corredores imprescindibles y más urgentes en el Sistema de Protección Regional. Estas actuaciones que requieren un importante esfuerzo económico y de gestión, se limitarían a estos tramos básicos y prioritarios. Los estudios sobre la función de las cañadas y franjas de naturaleza asociadas a ellas como corredores deben incluir conjuntos amplios de especies y una variedad de tipos funcionales faunísticos como posibles usuarios, asegurando para el caso de los depredadores que el corredor contará con suficiente abundancia de presas. Las especies de aves deben contemplarse también en estos estudios, pues la función de corredor no siempre requiere una conexión física directa. Las poblaciones de conejo -especie clave por su papel básico en las redes tróficas del monte/pastizal mediterráneo-, deberán ser priorizadas en la gestión de estos corredores. En general el uso como corredor puede ser

compatible con ganadería extensiva y un uso turístico ordenado. El pastoreo bien gestionado puede cumplir efectos facilitadores para las poblaciones de conejo al ampliar la cobertura herbácea y favorecer la productividad vegetal. En aquellas actuaciones de repoblación que requieran la suspensión temporal del pastoreo deberán buscarse alternativas para el tránsito pecuario y la alimentación de las reses.

### **Usos tradicionales. Mantenimiento de la multifuncionalidad de las cañadas**

- Son franjas de naturaleza montaraz, semihumanizada, destacando su cobertura en pastizales de original composición específica -abundan ecotipos pratenses adaptados a la explotación cíclica por los herbívoros- consecuencia del antiguo uso ganadero. Destaca también su relación con los modelos de pastoralismo más extensivos en los que cobran especial relieve e importancia las razas ganaderas autóctonas.
- El interés patrimonial de la RAVP es consecuencia de su trazado, anchura, coberturas vegetales y valores patrimoniales, cuyo mantenimiento depende en gran medida del aprovechamiento ganadero extensivo. Las cañadas son principalmente pastizales que, junto con los pacereros públicos conectados a ellas, sustentaban a los rebaños en su desplazamiento trashumante o en los "careos" desde los pueblos cercanos. Los usos tradicionales son en general compatibles con los nuevos usos propuestos por el POR y bien gestionados (pastizales, abono, conservación de suelos majadeados, que aportan alimento para otras especies, en particular las cinegéticas, etc.), pueden representar un factor de apoyo y fomento para los mismos - conservación, turístico / educativo. Las razas ganaderas autóctonas -vacas, ovejas, cabras, cerdos y équidos- vinculadas a los sistemas extensivos, han sido el principal apoyo de las cañadas, tiene interés cultural / histórico, ecológico, patrimonial y claras posibilidades económicas a través de productos de calidad con denominación de origen reconocida y control eficaz.
- Teniendo en cuenta que el pastoreo -estante y trashumante- en la cañada es el responsable histórico de sus principales valores y características, deberá ser también una importante herramienta de gestión. Aquellos ejemplos que hayan llegado hasta nuestros días como últimos representantes de los variados sistemas de aprovechamiento extensivo que antes se practicaban en las carriadas andaluzas -ganado itinerante, transtermitancias con distintos tipo de animales etc.-, deberán documentarse con detalle y ser apoyados decididamente como núcleos promotores y ejemplares para posibles modelos renovados de gestión. Es casi imposible reconstruir e inventar de nuevo sistemas ganaderos extensivos si no se cuenta con gente entrenada, familiarizada por tradición y escuela con el oficio y dispuesta con un mínimo apoyo a continuar en él. Acabar con el mito del oficio de pastor como marginal y atrasado es indispensable si se pretende conservar el valor y funcionalidad natural de las cañadas, con claras repercusiones en la conservación. Consideramos de especial importancia estratégica impulsar la ganadería estante e itinerante, cuya alimentación puede completarse usando productos variados del mosaico de vegetación disponible.

### **Usos turísticos y recreativos. Educación ambiental.**

- Por su carácter lineal y su amplio despliegue en el territorio, las cañadas están llamadas a cumplir una importante función como **rutas verdes**, senderos para uso turístico / recreativo y educativo de bajo impacto. La selección de tramos de la red para fomentar estos usos deberá apoyarse básicamente en tres aspectos:
  1. Sus contenidos (valores naturales, rurales y culturales singulares, como por ejemplo: zonas húmedas, árboles monumentales, tipos de vegetación o especies relevantes, usos y construcciones agroganaderos)
  2. El interés de las zonas que conecta (arquitectura popular, arqueología, espacios naturales valiosos, aspectos geológicos y geomorfológicos)
  3. Cuenca visual (el paisaje abarcado). Para la potenciación de este último aspecto deberá contarse con una tipología de paisajes culturales.

- En los entornos de ciudades es donde las VVPP, pueden ser sometidas a una transformación paisajística más intensa e innovadora, con repoblaciones arbóreas que incluyan especies exóticas apropiadas para restauración. La conexión de las vías con redes de parques periurbanos las vincula con este tipo de paisajes y actuaciones (bicicleta, marcha, paseos educativos, etc.).
- El recorrido a pie o a caballo de las cañadas, resulta especialmente apropiado para conocer las extensas áreas de Andalucía históricamente despobladas -ver documento de Bases y Estrategias del POTA, Pág. 96, figura 4.3-, en buena medida ya incluidas en figuras de protección. Las campiñas andaluzas, deforestadas y con amplias cuencas visuales debido a la uniformidad agrícola, son espacios muy apropiados para actuaciones de recuperación forestal de las cañadas, que fomenten la diversidad paisajística.

#### **Restauración de ecosistemas, asignación de nuevos usos**

- El paso de vehículos agrícolas deberá regularse y limitarse, en su caso, a las zonas ya erosionadas por roderas. El sobrepastoreo causante de erosión del suelo y degradación del suelo y la cubierta vegetal deberá regularse, quizás condicionándolo al logro de objetivos agroambientales con el acuerdo de los ganaderos. En general el menor uso ganadero hace posible apoyar la recuperación de vegetación no herbácea en ciertas zonas de las cañadas.
- La restauración ecológica debe impulsar en primera instancia la ocupación por zarzales y matorral natural, analizando cada caso por separado de acuerdo con criterios ecológicos amplios que incluyan la multifuncionalidad, evitando visiones simplistas y uniformizadoras (series de vegetación, hileras de árboles). Junto con las directrices derivadas de la planificación a escala regional, las actuaciones concretas de restauración deberán basarse en un modelo factorial de cierta complejidad que facilite a toma de decisiones sobre el tipo de restauración a efectuar, decidiendo en cada situación según la condición ecológica de partida (contenidos, usos, factores físicos) y de los objetivos previstos.
- El modelo de actuación denominado Corredor Verde -en Andalucía reciben este apelativo actuaciones de distinto carácter y alcance, como son el anillo verde de Sevilla, el corredor verde Dos Bahías, incluyendo entre ellas el caso paradigmático del Corredor de Guadimar-, puede definirse por la implementación coordinada en una franja amplia de territorio de objetivos de restauración ecológica -que pueden incluir en su caso funciones de corredor ecológico- y de desarrollo económico y social. Este modelo de gran complejidad en su aplicación puede desarrollarse en alguna de las actuaciones en tomo a los tramos de cañadas destinadas a funciones de conservación.

#### **Consideraciones finales**

- Teniendo en cuenta que los usos propuestos en el PROVPA no son incompatibles, conviene discutir si es necesario replantear la priorización que se propone para las actuaciones. (9.738 kms en la primera fase). Quizás limitando éstas a los tramos en los que se cuente con conocimientos muy fundados sobre los basar las estrategias, en particular en el caso indicado de las funciones de conservación -corredores ecológicos-. Ello sin menoscabo de las necesarias acciones de inventario, deslinde y amojonamiento que deberán afrontarse cuanto antes para toda la red, con vistas a conocer las anchuras y contenidos reales con los que se puede contar para las distintas actuaciones.

## **10. PONENCIAS**

## **SESIÓN INAUGURAL**



## **RELACIONES EN EL PAISAJE – REDES, SEGURIDAD Y RESISTENCIA**

**D. Jamie Skinner**

Director del Programa Mediterráneo

Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza. UICN

Para aquellos que no estén familiarizados con el término UICN – Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza, la UICN trabaja por el uso sostenible de los recursos naturales dentro de un contexto de desarrollo sostenible. Durante muchos años la UICN también ha participado en la planificación de áreas protegidas para salvaguardar la fauna y la flora en todo el mundo y esto le ha permitido a la UICN consolidar una serie de ideas clave sobre las relaciones entre la fauna silvestre y las áreas protegidas.

El tipo de criterios que se han utilizado para crear áreas protegidas comprende sobre todo datos relativos a la distribución de especies clave, por ejemplo en África los grandes animales de la sabana u otras especies indicadores clave. Este proceso ha conducido a la creación de cientos de Parques Naturales en todo el mundo con límites definidos y una fauna que a menudo emigraba más allá de dichos límites artificiales – algunas especies permaneciendo varios meses fuera de las áreas concebidas para protegerlas.

Aproximadamente al mismo tiempo que empezó a reconocerse que la conexión entre muchas de estas áreas suponía un importante reto; se empezó a desarrollar y consolidar el concepto de “puntos de apoyo” para las rutas migratorias de las aves acuáticas. Durante los años ochenta la UICN empezó a confirmar que un nuevo desafío se planteaba fuera de las áreas protegidas. La población nómada residente en muchas zonas de pastos africanas dependía de recursos en movimiento, a menudo estacionales. La Unión lo documentó en el Sahel Occidental Africano en la época de la gran sequía de 1984.

Por ejemplo, los pescadores migratorios de las llanuras inundables del Níger se desplazaban estacionalmente cientos de kilómetros, siguiendo el ritmo ascendente y descendiente de las inundaciones temporales, que a su vez determinaban la distribución de las especies claves para ellos. Los nómadas estacionales también se desplazaban más de 300 kilómetros cada año en la búsqueda de pastos para más de dos millones de cabezas de ganado, que se concentraban en las llanuras inundables del río durante los 8 meses de la estación seca y se dispersaban ampliamente por la sabana durante los 4 meses de la estación húmeda.

En gran parte estos movimientos suponen una estrategia de aversión al riesgo y una respuesta de resistencia frente a recursos temporales altamente variables y dinámicos. También es una estrategia desarrollada a lo largo de muchos siglos dirigida a aprovechar recursos naturales separados en el espacio y en el tiempo, o que permiten a los pastores y pescadores obtener recursos a lo largo de todo el año. Está claro que la capacidad de carga del sistema está determinada en gran medida por el cuello de botella estacional en el que los recursos son más escasos y el ganado puede perder peso o incluso morir. El movimiento les permite aprovechar los recursos estacionales situados en zonas distintas en distintas épocas del año.

Una de las respuestas oficiales a la gran sequía de 1983-85 en el África Occidental fue una política de sedentarización para la cual la política de desarrollo se orientó a proporcionar estilos de vida sedentarios con la prestación local de mejores servicios educativos y de salud. Sin embargo, en muchos casos esto condujo a una reducción de la seguridad alimentaria, una utilización menos eficaz de los recursos en movimiento y a una alta presión ganadera alrededor de las poblaciones resultando en una degradación de los suelos y en la erosión de la cubierta vegetal.

En dicha época pasé tres años en África trabajando para la UICN y posteriormente, cuando me trasladé a vivir al sur de Francia descubrí que mi vecino también era un pastor trashumante que

trasladaba varios miles de ovejas desde las estepas de Crau en la Provenza hasta los Alpes a lo largo de la frontera franco italiana.

Mientras compartía con él éste viaje (en camión) descubrí que se podían aplicar muchos de sus principios; su sistema de producción dependía de la disponibilidad de pastos estacionales situados a unos 250 kms entre sí. En ausencia de cualquiera de ambos se reducía su seguridad y su producción agropecuaria se veía comprometida, al disponer de dos zonas de pastos, podía beneficiarse de primaveras suaves tempranas en los Alpes o de lluvias tardías en la Provenza mediterránea, y, muy raramente, el voluble clima falla simultáneamente en ambos lugares, concediéndole un margen de maniobra precioso a la hora de calcular cuándo le resulta más beneficioso trasladar su ganado.

Como subproducto de éste sistema (pero en cualquier caso un resultado clave), se mantienen grandes zonas de pastos extensivos tanto en las montañas como en la llanura, y esto supone numerosos beneficios directos para la conservación de la naturaleza que podrían desaparecer en ausencia de esta actividad de pastoreo, especialmente muchas especies de aves que se alimentan de los insectos dependientes de la boñiga de las ovejas (muchas de las cuales se incluyen en la Directiva Europea Hábitats) y de flora poco común que requiere hierba corta para su supervivencia.

Las conclusiones que puedo sacar tanto de la experiencia de la UICN como de la de mi vecino, es que las relaciones espaciales fomentan la resistencia y reducen el riesgo. Promueven intercambios en el plano tanto cultural como ecológico, y son más ricas y más dinámicas que la alternativa sedentaria. Además, contribuyen a diversificar los hábitats de las especies que en ausencia de impactos antrópicos serían menos ricas en biodiversidad.

Volviendo a la vida salvaje, la motivación original para la conservación de muchos humedales en todo el mundo, especialmente en el Mediterráneo fue la necesidad de mantener una red de zonas para las aves acuáticas migratorias. Los científicos han comprobado que anátidas como la cerceta común, *Anas crecca*, que crían en Rusia durante el verano, necesitaban una serie de humedales como zonas de paso y descanso a lo largo de Europa para conseguir alcanzar e invernar en el Coto de Doñana, por ejemplo. Con el tiempo este concepto se ha ampliado con el desarrollo de muchas redes interconectadas cuyo objetivo principal es la conservación de la toda la rica fauna y flora europea (por ejemplo, Natura 2000, Emerald Network etc.) mediante la conservación de una red de hábitats naturales para las aves migratorias. En los años noventa se dedicó cada vez más atención al estudio y la evaluación de las relaciones con el fin de aumentar la resistencia de la red de áreas protegidas.

La relación se expresa bajo la forma de "conectividad", la evaluación explícita de qué necesita cada especie individual para asegurar su supervivencia durante todo su ciclo anual, así como un esfuerzo deliberado para mantener los procesos en los ecosistemas de los que dependen. Este naturalmente se expresa de forma diferente según cada especie de acuerdo con los procesos subyacentes del ecosistema -un caracol es menos móvil que un ave y la extensión del ámbito de una planta puede medirse en sólo algunos metros por año-. El mismo principio se puede aplicar a las personas y a su uso sostenible de los recursos de pastos.

Otro gran avance que obtuvo un creciente reconocimiento en los años noventa, fue la necesidad de mantener los procesos a escala de cuenca fluvial, es decir, reconocer el papel de los ríos al conectar las montañas con el mar. Esta conectividad desde el punto de vista del agua puede verse interrumpida por infraestructuras fluviales, presas, diques y encauzamientos, y desde el punto de vista de la contaminación, desde la emisión de la polución siguiendo el trayecto de la zona río abajo; que puede afectar el funcionamiento del ecosistema (crecimiento de la vegetación, los invertebrados y los peces) y causar una interrupción ecológica entre las zonas que se encuentran río arriba y río abajo.

En este sentido los esfuerzos de la región andaluza para promover el desarrollo de un corredor verde en el Guadiamar se encuentran en la vanguardia del pensamiento internacional, desarrollando iniciativas para la gestión integral de cuencas fluviales, enmarcado actualmente en la legislación europea (Water Framework Directive)

La UICN sigue plenamente convencida de que evaluar y promover las relaciones, mantener los intercambios culturales y agrícolas y buscar el mantenimiento en su integridad de los procesos ecológicos que subyacen a los mismos, conducen a una mejor resistencia y a un menor riesgo ante algunos de los principales riesgos que plantea el próximo siglo, de los cuales es de gran importancia el cambio climático. Esto es válido tanto para los ecosistemas como para las personas y considero de gran valor desarrollar una perspectiva integral para la promoción de los corredores verdes en Europa.

## **LOS ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS DE ANDALUCÍA Y SU CONECTIVIDAD**

**D. Hermelindo Castro Nogueira**

Director General de la Red de Espacios Naturales Protegidos y Servicios Ambientales  
Consejería de Medio Ambiente. Junta de Andalucía

### **1. La Red de Espacios Naturales de Andalucía (RENPA)**

El proceso de declaración de espacios naturales ha sido lento durante muchos años, experimentando una aceleración importante a partir de la década de los ochenta. La configuración de la Red de Espacios Naturales Protegidos de Andalucía (RENPA), se ha ido moldeando desde esa época, y ha pasado por diferentes etapas que han dado como fruto que en el año 2001, la red esté compuesta por más cien espacios naturales protegidos, organizados administrativamente y dotados de instrumentos de planificación y gestión que hacen que se pueda situar como una red completa, con una gestión aceptable y sobre todo, unas posibilidades futuras de cara al desarrollo socioeconómico sostenible de las áreas naturales de Andalucía mejor conservadas.

Así, desde una incipiente muestra de espacios con protección en 1982 (Doñana y El Torcal), año de las transferencias de competencias desde la Administración General del Estado a la Comunidad Autónoma de Andalucía, hasta el año 2002, nos encontramos con una Red de Espacios, cuya superficie supone cerca de 1.600.000 ha, el 18% del territorio andaluz.

La RENPA tiene dos referentes legales en los que basa sus figuras de protección, la Ley estatal 4/89 de conservación de los espacios naturales y de la flora y fauna silvestres y la Ley autonómica 2/89 por la que se aprueba el inventario de espacios protegidos de Andalucía y se establecen medidas adicionales para su protección. La Red se caracteriza, básicamente por:

*Su patrimonio natural:* De los más importantes de Europa en términos tanto absolutos como relativos, con un 18% de superficie protegida, y uno de los mayores índices de biodiversidad del continente europeo

*Los equipamientos de uso público:* Con una red de más de 800 equipamientos de uso público en el medio natural.

*Experiencia de gestión:* Andalucía lleva acumulada una experiencia de casi 20 años en la gestión de los espacios naturales protegidos.

*La planificación:* Actualmente, más del 90% de los Espacios Naturales Protegidos poseen documentos propios de planificación o de gestión.

*El desarrollo sostenible:* Existen en la actualidad 3 Planes de Desarrollo Sostenible aprobados, y en fase de elaboración los concernientes a 8 Parques Naturales.

*La Red de Reservas de la Biosfera:* Andalucía tiene reconocido por la UNESCO la declaración de 7 Reservas de la Biosfera, de las 20 que hay en España, significando el 63% de superficie española.

*El inventario de zonas húmedas:* El Inventario andaluz consta de 114 humedales, el más importante y extenso de España, y el 40% de la superficie de los humedales adscritos al Convenio RAMSAR que hay en España, con una superficie de 61.550 ha.

*Biodiversidad:* De los mayores índices de biodiversidad de hábitats y especies de flora y fauna, el 56% de las especies del anexo I de la Directiva 43/92, con un total de 96 especies, de las cuales 24 son prioritarias.

**Cuadro 1:** Figuras de protección de la RENPA

FIGURA	DESCRIPCIÓN
<u>Parques Nacionales:</u>	Aquellos espacios representativos de alguno de los principales sistemas naturales españoles, cuya conservación sea de interés general para la nación (Ley 4/89).
<u>Parques Naturales:</u>	Son áreas naturales escasamente transformadas por la acción del hombre y cuya conservación merece una atención preferente por la belleza de sus paisajes, fauna, flora o formaciones geomorfológicas excepcionales, etc., y que asimismo poseen valores educativos y científicos (Ley 4/89).
<u>Parajes Naturales:</u>	Son espacios generalmente de ámbito reducido, que poseen excepcionales valores naturales dignos de una protección especial. (Ley 2/89).
<u>Reservas Naturales:</u>	El fin de la declaración de estos espacios es la protección de ecosistemas, comunidades o elementos biológicos que por su fragilidad o singularidad, merecen una valoración especial. (Ley 4/89).
<u>Parques Periurbanos:</u>	Son espacios naturales situados cerca de los núcleos urbanos, y son declarados con el fin de adecuar su utilización a las necesidades recreativas de las poblaciones ( Ley 2/89).
<u>Reservas Naturales Concertadas:</u>	Aquellos predios que, sin reunir los requisitos objetivos que caracterizan al resto de figuras, merecen una singular protección, y cuyos propietarios instan de la Administración ambiental la aplicación, en los mismos, de un régimen de protección concertado (Ley 2/89).
<u>Monumentos Naturales:</u>	Son espacios o elementos de la naturaleza constituidos básicamente por formaciones de notoria singularidad rareza o belleza, que merecen ser objeto de una protección especial (Ley 4/89).
<u>Los Paisajes Protegidos:</u>	Son aquellos lugares concretos del medio natural que, por sus valores estéticos y culturales, sean merecedores de una protección especial (Ley 4/89).

La RENPA cuenta en la actualidad con 1.599.503,69 ha., lo que supone el 18,33 % del territorio andaluz. Esta superficie protegida se distribuye entre 127 espacios diversificados entre las siguientes figuras de protección:

**Cuadro nº 2:** Estructura de la RENPA

FIGURA DE PROTECCIÓN	NÚMERO EN ANDALUCÍA	SUPERFICIE (HECTÁREAS)
Parques Nacionales	2	136.928,00
Parques Naturales	23	1.378.368,55
Reservas Naturales	28	14.417,64
Parajes Naturales	31	63.182,50
Reservas Naturales Concertadas	3	662,44
Parques Periurbanos	17	5.279,04
Monumentos Naturales	23	665,53

**2. La Conectividad en la Red de Espacios Naturales de Andalucía**

Pero la RENPA no sólo es la suma de los espacios protegidos, sino que además se incluyen las interconexiones tanto físicas como administrativas y socioeconómicas, configurando una estructura organizada y funcional que ha de gestionarse como un todo, puesto que es una entidad integrada y unitaria que busca la ordenación racional de parte del territorio andaluz, para preservar la funcionalidad de sus sistemas naturales y socioeconómicos, asegurando el desarrollo sostenible de algunas de sus áreas.

La Red de Espacios Naturales Protegidos de Andalucía es la suma de los espacios naturales protegidos y sus conexiones, tanto físicas como administrativas y socioeconómicas. Se trata de una estructura de malla a la que se incorporarán paulatinamente otros espacios, interconectándose con los demás, aprovechando las estructuras existentes. Así pues, si proyectáramos los mapas de la Red de Espacios Naturales Protegidos (Parques Nacionales, Parques Naturales, Parajes Naturales, Reservas Naturales, Monumentos Naturales, Parques Periurbanos), junto con el de la Red Natura 2000 (futuras Zonas de Especial Conservación), y el de la Red de Reservas de la Biosfera, y superpusiéramos el de la Red de Vías Pecuarias, junto con el de los ríos y riberas, obtendríamos un entramado de espacios interconectados que constituyen una herramienta de planificación territorial, es decir, una red de redes.

Se pretende conseguir una estructura organizada y funcional que se gestione como una sola unidad y como una entidad integrada y solidaria. De este modo, para lograr la preservación de la funcionalidad de sus sistemas y el desarrollo sostenible de amplias áreas es necesario conseguir lo siguiente:

- Ordenar de forma racional del medio natural andaluz.
- Romper la tendencia del funcionamiento local y aislado fruto del comienzo en la gestión de los espacios naturales.
- Corregir los déficits y desequilibrios que existen entre unos espacios y otros.
- Dotar al Sistema de mecanismos y herramientas ágiles y homogéneas que permitan mejorar la respuesta a los ciudadanos.
- Coordinar las actuaciones que se llevan a cabo en cada uno de los espacios de la Red, y darles cobertura de servicio e información permanente.

La interconexión de la RENPA, como estructura sólida y con una base territorial amplia y ordenada pasa por tanto por los siguientes aspectos:

- Consolidación de la Red Natura 2000 a través de la declaración de ZEC's y ZEPA's.
- Consolidación de la regionalización de los espacios naturales de Andalucía y su funcionamiento zonal.
- Restauración de ríos y riberas como elementos de corredores fluviales activos y funcionales.
- Recuperación de la Red de Vías Pecuarias de Andalucía en base a su funcionalidad como corredores ecológicos.
- Consolidación de proyectos vitales de nexos de unión, como es el caso del Corredor Verde.
- Creación de la figura de corredor ecológico como forma administrativa de gestión territorial.

**LA ADMINISTRACIÓN GENERAL DEL ESTADO Y LAS VIAS PECUARIAS (\*)**

**D. José Manuel Mangas Navas**

Jefe de Servicio de Bienes y Patrimonio Forestal  
Ministerio de Medio Ambiente

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

De entre todos estos bienes, y acaso por presentar una facies difusa –fácilmente vulnerable-, el estado de la red de vías pecuarias es si cabe el más lamentable, consecuencia directa de un siglo de intrusiones particulares (roturaciones, edificaciones) y cesiones administrativas (ocupaciones, prevalencias y desafectaciones) que la normativa tradicional ha ido tratando con poca fortuna y cuya rectificación no es dable acometer con la legislación entonces vigente.

Efectivamente, el Real Decreto 2876/1978, de 3 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de aplicación de la Ley 22/1974, de 27 de junio, de Vías Pecuarias, apenas precede en dos semanas a la Carta Magna, pero ni por su origen e impronta –frutos del desarrollismo tardío- ni por su armazón político-administrativo tiene fácil acomodo en el nuevo orden institucional –este es el tenor de una pregunta parlamentaria formulada en el Congreso de los Diputados en enero de 1980-, aunque servirá de obligada referencia durante algunos lustros más, ya que por entonces “no se considera imprescindible la derogación o modificación de la vigente Ley de Vías Pecuarias...” (ICONA-CEOTMA: “Estudio básico para la potenciación de los usos de las vías pecuarias”, 1981).

En esta coyuntura, y en el marco de la nueva configuración territorial del Estado, las nacientes Comunidades Autónomas se van dotando de los respectivos estatutos de autonomía, donde, supuesta la existencia de vías pecuarias en sus ámbitos jurisdiccionales, se explicita la asunción de competencias sobre esta materia, ya con carácter exclusivo (País Vasco, Cataluña, Andalucía, Comunidad Valenciana, Aragón, Navarra y, sorprendentemente, Galicia y Baleares, precisándose en este último caso que la gestión corresponde a los Consejos Insulares), ya en el marco competencial del artículo 148 de la Constitución (La Rioja, Murcia, Extremadura, Madrid y, con no menos sorpresa que en el caso anterior, Asturias, Cantabria y Canarias). Por el contrario, los estatutos de Castilla-La Mancha (1982) y de Castilla y León (1983) constituyen un lamentable contrapunto de olvido, ni siquiera corregido en las revisiones estatutarias de 1994.

Pero dicha asunción de competencias no parece conllevar automatismo (salvo Navarra, que de hecho y de derecho las ha asumido tradicionalmente), toda vez que en paralelo a la promulgación de los referidos estatutos, y con cierta premura, durante el período de 1980-85 se asiste al traspaso de funciones y servicios del Estado en materia de conservación de la Naturaleza, entre las que se encuentran, con carácter general, las relativas a gestión y administración de las vías pecuarias, si bien la Administración Central (Instituto Nacional para la Conservación de la Naturaleza, ICONA) se reserva la facultad de intervenir en materia de enajenación de los terrenos declarados sobrantes, ya autorizando o denegando su venta en toda la red viaria (tal como se hizo con Cataluña y, posteriormente, con Madrid), ya ejercitando en exclusiva esta potestad en el caso de vías intercomunitarias, esto es, de aquéllas que por rebasar los estrictos límites de una Comunidad Autónoma podían considerarse de interés general (Andalucía, Aragón, Castilla y León, Castilla-La Mancha, Extremadura, Murcia, La Rioja y Comunidad Valenciana). La excepción, ahora, la constituye el País Vasco, donde la Administración Central no se reserva facultad alguna. De ello se derivaban, pues, tres modelos competenciales: uno de administración exclusiva (Navarra y País Vasco) y otros dos de administración compartida (CC. AA.-ICONA), que, a mayor complejidad, incorporaban los

errores y omisiones advertidas en las profusas e interminables relaciones de vías pecuarias que, a modo de anexos, acompañaban a cada uno de los Reales Decretos sobre los citados traspasos.

Así es como, incursas en el proceso descentralizador, las vías pecuarias acusan el golpe de la parálisis administrativa, desamparo que aprovechan viejos y nuevos usurpadores para cercenar aún más el dominio público. Concluido aquél, el ICONA ejerce sus cometidos en los estrechos límites de sus residuales competencias, es decir, la desafortunada enajenación de terrenos sobrantes, merma patrimonial que apenas es compensada en muy contadas Comunidades Autónomas con la reanudación de las tareas de clasificación viaria en los términos municipales donde se halla pendiente de realizar.

De todo ello, esto es, de la desarticulación de la red pecuaria, del fraccionamiento de competencias, del ejercicio de éstas con arreglo a una normativa obsoleta, no podía pronosticarse sino la inevitable desaparición del tránsito ganadero, y, por ende, la “defunción de la trashumancia”, tal como se sentenció en el Simposio que, sobre Trashumancia y Cultura Pastoril, se celebra en el Pabellón de Extremadura con motivo de la Exposición Universal de Sevilla en 1992.

Espeleada por el creciente empuje de la sociedad civil, la propia Administración Central comienza a interesarse por la redacción de un Proyecto de Ley de Vías Pecuarias de nuevo cuño. En efecto, esa misma Administración se ve impelida en aquel momento por las actuaciones concurrentes que promueven tres asociaciones: 1/ La Fundación para la Ecología y la Protección del Medio Ambiente (FEPMA), que, interesada en la preservación y defensa del patrimonio natural y cultural de las vías pecuarias, emprende multitud de iniciativas para el estudio y divulgación de dicho patrimonio, y, en colaboración con el ICONA, efectúa el estudio de la trashumancia en toda España (“Cuadernos de la trashumancia”); 2/ La asociación “Concejo de la Mesta”, que, a través del “PROYECTO 2001”, financiado por la Unión Europea, acomete la titánica empresa de practicar la trashumancia larga, con gran repercusión en los medios informativos; 3/ La Coordinadora de Organizaciones de Defensa Ambiental (CODA), que decide actuar en defensa de las vías pecuarias en el ámbito institucional.

En efecto, la CODA, por acuerdo adoptado en 2-6-1992, dirige al Defensor del Pueblo un escrito en que, tras exponer la situación de las vías pecuarias, solicita de la institución “instar al Gobierno de la Nación que elabore una nueva Ley que, olvidando las tendencias desamortizadoras de la actual, contemple otros usos que la sociedad actual demanda”, escrito del que el citado Defensor del Pueblo toma en consideración (acuse de recibo, 17-6-92), y, en su consecuencia, recaba información de las respectivas Administraciones Públicas y les traslada sendas recomendaciones: al Ministerio de Agricultura, relativa a “que se adopten los acuerdos necesarios para acelerar el proceso de elaboración del anteproyecto de Ley Básica de Vías Pecuarias que actualmente se halla en fase de estudio”, y a las Comunidades Autónomas, a fin de “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”.

El Boletín de las Cortes número 51, de 24 de febrero de 1993, tramitando la referida queja, expresa: “en consecuencia, consideramos que el Ministerio de Agricultura deberá adoptar los medios necesarios para acelerar el proceso de elaboración del anteproyecto de Ley Básica de Vías Pecuarias que actualmente se encuentra en estudio”. En el mismo Boletín, nº 26, de 9 de junio de 1994, prosiguiendo con la misma queja, y tras repetir lo anteriormente dicho, se concluye: “Estamos a la espera de recibir el informe solicitado al citado Departamento”.

Finalmente, el Proyecto de Ley de Vías Pecuarias fue aprobado por el Consejo de Ministros en 8-7-1994, y trasladado al Congreso para su tramitación parlamentaria.

Así, pues, de acuerdo con lo estipulado en la Constitución (Art. 149.1.23), y tras los oportunos trámites, se promulga la vigente Ley 3/1995, de 23 de marzo, de Vías Pecuarias (B.O.E. nº. 71, de 24-3-95). Esta Ley, con alcance de básica, manifiesta en su preámbulo que “la red de vías pecuarias [más de 100.000 kms repartidos por toda la geografía peninsular] sigue prestando un servicio a la cabaña ganadera nacional que se explota en régimen extensivo [700.000 cabezas lanares, 100.000



vacunas y otras, en régimen trashumante/transmermítico], con favorables repercusiones para el aprovechamiento de recursos pastables infrautilizados [más de 1.000.000 Has. marginales], para la preservación de razas autóctonas [varias de ellas en trance de desaparición]; también han de ser consideradas las vías pecuarias como auténticos **corredores ecológicos**, esenciales para la migración, la distribución geográfica y el intercambio genético de las especies silvestres”, y así lo reconoce el R. Decreto 1997/1995, de 7 de diciembre, por el que se establecen medidas para contribuir a garantizar la biodiversidad mediante la conservación de los hábitats naturales y de la flora y fauna silvestres (Art. 7). “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**”, tal como se apostilla en dicho preámbulo.

Conforme a lo establecido en la Ley 3/1995, las vías pecuarias son bienes de dominio público de las Comunidades Autónomas (Art. 2), a quienes corresponde la gestión y administración de aquéllas en sus respectivos territorios (Art. 5), que, en principio –y salvo desafectación expresa (Art. 10)- deberá garantizar el tránsito preferente de la ganadería junto con los demás usos compatibles (Art. 16) y complementarios (Art.17), a cuyos efectos podrán ejercitarse cuantas acciones parezcan oportunas, entre otras las de practicar un deslinde marcadamente restitutivo (Art. 8). Ello todo sin perjuicio de reconocer que algunas vías pecuarias revisten interés general, ya por discurrir por el territorio de dos o más Comunidades Autónomas o por servir de enlace para los desplazamientos ganaderos interfronterizos, y que son las que integran la denominada Red Nacional de Vías Pecuarias (Art. 18).

Precisamente para una mejor salvaguarda de este interés general, la citada Ley confiere a la Administración General del Estado (actualmente, Ministerio de Medio Ambiente, de acuerdo con lo dispuesto en el R. Decreto 1415/2000, de 21 de julio, por el que se desarrolla su estructura orgánica básica), las facultades siguientes:

- De **intervención**, en colaboración con las Comunidades Autónomas, para el aseguramiento de la integridad y adecuada conservación del dominio público de las vías pecuarias (Art. 3.2).
- De **tutela sobre la Red Nacional** de Vías Pecuarias, mediante el Informe preceptivo sobre actos dispositivos de las Comunidades Autónomas que afecten a dicha Red (Art. 18.3).
- De **gestión** (custodia y actualización) del Fondo Documental de Vías Pecuarias, en virtud de su reconocimiento formal (Art. 18.5).

Por su parte, algunas Comunidades Autónomas, acomodándose a la Ley Básica –supletoria para Navarra-, se han ido dotando de normas propias:

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

En esta tesitura, la Comisión de Medio Ambiente, del Congreso de los Diputados, aprobó en 11-11-1998 una Proposición no de Ley sobre vías pecuarias en la que se dice: “El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a elaborar, en colaboración con las Comunidades Autónomas, un Plan nacional de Recuperación de Vías Pecuarias, determinando la Red Nacional de Vías Pecuarias y concretando los instrumentos a los que ha de ajustarse la cooperación interadministrativa, prevista en el artículo 3.2 de la Ley 3/1995 de Vías Pecuarias”.

Pues bien, al amparo de las competencias que confiere la **Ley 3/1995**, y en cumplimiento de la **Proposición no de Ley de 1998**, el Ministerio de Medio Ambiente, a través de la Dirección General de Conservación de la Naturaleza, ha implementado un Plan, en colaboración con las Comunidades

Autónomas, para la determinación y recuperación de las vías pecuarias –particularmente las integradas en la Red Nacional-, cuyas realizaciones más significativas al momento presente se concretan en las actuaciones siguientes:

Estudios para la determinación de la Red Nacional.

- Digitalización cartográfica, sobre mapas provinciales (E: 1/200.000), de la Red de Vías Pecuarias de las Comunidades Autónomas de Castilla y León, Castilla-La Mancha, Extremadura y Madrid (1999-2000).
- Convenio de colaboración, suscrito en 17-6-2000, entre los Ministerios de Agricultura, Pesca y Alimentación y de Medio Ambiente, de una parte, y la Universidad Autónoma de Madrid, de otra, para el estudio de la cabaña ganadera trashumante/transtermitante y de las vías pecuarias en la España Septentrional (Galicia, Asturias, Cantabria y País Vasco). Bienio 2000-2001.

Proyectos en ejecución para la recuperación de vías pecuarias:

- Convenio de cooperación, suscrito en 18-3-1999 (B.O.E., 14-4-99) y prorrogado en 2000, entre el Ministerio de Medio Ambiente, de la Administración General del Estado, y la Consejería de Agricultura y Comercio, de la Junta de Extremadura, para la ejecución del proyecto de deslinde, amojonamiento y señalización de las vías pecuarias que forman parte del corredor Badajoz-Cáceres, con su prolongación Badajoz-Valverde de Leganés y sus derivaciones Cáceres-Malpartida de Cáceres (Lavadero de Lanás de Barruecos) y Cáceres-Bis (Puente Romano del Salor).
- Convenio específico de colaboración, suscrito en 14-12-2000 (B.O.E., 2-1-01), entre el Ministerio de Medio Ambiente, de la Administración General del Estado, y la Consejería de Medio Ambiente, de la Junta de Castilla y León, para la ejecución del proyecto de deslinde, amojonamiento y señalización de la Cañada Real Soriana Occidental en su trayecto Ayllón-Villacastín (Segovia).
- Convenio específico de colaboración, suscrito en 27-11-2001 (B.O.E., 18-12-01), entre el Ministerio de Medio Ambiente, de la Administración General del Estado, y la Consejería de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio y Vivienda, del Gobierno de Navarra, para la ejecución del proyecto de clasificación, deslinde, amojonamiento y señalización de las vías pecuarias "Cañada Real de las Provincias" y "Pasada Principal del Ebro".

---

(\*) Recoge parcialmente lo expresado en la ponencia que con el mismo título fue presentada por el autor a las Jornadas sobre Trashumancia, Cañadas y Desarrollo Rural, celebradas en Logroño (La Rioja) en mayo de 2001.

## **PLAN DE RECUPERACIÓN Y ORDENACIÓN DE LA RED DE VÍAS PECUARIAS DE ANDALUCÍA**

**D. Manuel Requena García**

Secretario General Técnico

Consejería de Medio Ambiente. Junta de Andalucía

Como titular de la Secretaría General Técnica de la Consejería de Medio Ambiente, constituye para mi una gran satisfacción, exponer la labor que venimos realizando en orden a la recuperación y puesta en uso de las vías pecuarias de nuestra Comunidad, en cuanto patrimonio de todos los andaluces.

Las vías pecuarias, conforman en el territorio andaluz una red ingente de recorridos ganaderos que más allá de esta función, en gran parte abandonada, suponen un legado histórico de notable valor que nos devuelve a unas costumbres y modos de vida pasados.

Es la Comunidad Autónoma de Andalucía, la que cuenta con una mayor longitud en el ámbito nacional, mas de 30.000 kms, que supone el 25% del total nacional.

Es 1984 cuando la Junta de Andalucía asume las competencias exclusivas en materia de vías pecuarias. En primera instancia, dichas competencias las asume el Instituto Andaluz de Reforma Agraria (IARA) y posteriormente en 1.994 la Consejería de Medio Ambiente. Este último traspaso coincide prácticamente en el tiempo con la promulgación de la vigente Ley de Vías Pecuarias de 23 de marzo de 1.995.

Dicha Ley constituye el punto de partida a la hora de analizar la labor emprendida por la Junta de Andalucía en orden a la recuperación y puesta en uso del importante demanio que constituyen las vías pecuarias. La razón estriba en que la misma supone un cambio radical respecto de la legislación anterior.

Se parte de la afirmación de que las vías pecuarias, más allá de su función ganadera, constituyen un legado histórico de interés capital, cuya preservación ha de ser garantizada por las nuevas funciones y usos que la legislación vigente les asigna. Efectivamente, esta red cumple en el siglo XXI un papel básico para una sociedad moderna como la nuestra. Constituyen un elemento esencial en la ordenación del territorio, favorecen la diversificación del paisaje -especialmente en los entornos urbanos- fomentan la biodiversidad al posibilitar el intercambio genético de las especies y permiten el desarrollo de actividades de tiempo libre compatibles con el respeto a la conservación del medio natural.

En primer lugar, en 1.996 la Consejería de Medio Ambiente elaboró el **Inventario Digital de las Vías Pecuarias de Andalucía**. Su objetivo fue la creación de una base de datos informatizada de las vías pecuarias que facilitase las actuaciones encaminadas a la preservación y recuperación de las mismas.

*"La base de datos está compuesta por una información cartográfica digital a escala 1/50.000, que recoge el recorrido de las vías pecuarias y sus lugares asociados (descansaderos, abrevaderos, majadas...) y una información alfanumérica asociada a los distintos tramos de vías pecuarias, en los que se describe de forma detallada los itinerarios y demás características, de acuerdo con lo dispuesto en los respectivos Proyectos de Clasificación".*

Como resultado de este proyecto, se dispone de una herramienta óptima para la realización de diversos análisis: visualizaciones, consultas, salidas cartográficas y estadísticas.

El segundo paso decisivo, emprendido por la Consejería de Medio Ambiente, fue la **aprobación mediante Decreto 155/98, de 21 de julio, del Reglamento de Vías Pecuarias de la Comunidad Autónoma de Andalucía**. El mismo, parte del reconocimiento de la disminución de la funcionalidad

primitiva de las vías pecuarias cubriéndola mediante la actualización de su papel en el complejo marco territorial y socioeconómico actual, integrándolas como un elemento más de la planificación y ordenación del territorio, así como de la planificación ambiental. En suma, las dota de un contenido funcional más amplio y por ello articula los mecanismos necesarios para preservar su conservación y puesta en uso.

Acto seguido, se recopiló el **Fondo Documental de Vías Pecuarias de Andalucía**, base esencial para el conocimiento y gestión de las vías pecuarias e información a las entidades y particulares interesados. Comprende el censo de todas las vías pecuarias, así como copias de todos los documentos, planos y antecedentes de todo orden relativos a dichas vías pecuarias, depositados, hasta el momento, en el Ministerio de Medio Ambiente, en el Archivo Histórico Nacional y en el Archivo de la Asociación de Ganaderos del Reino.

Así mismo se procede, de acuerdo con lo dispuesto en la Disposición Adicional Primera de la Ley de Vías Pecuarias, a la clasificación urgente de todas aquellas vías pecuarias que hasta el momento carecían de la referida clasificación. De esta forma, hasta la fecha se han clasificado las vías pecuarias de un total de 113 términos municipales.

De forma paralela, la Consejería de Medio Ambiente ha iniciado la ardua labor de proceder **al deslinde de vías pecuarias**. Hasta la fecha se han deslindado un total 1.085 kms y se ha iniciado el deslinde de más de 3.000 Kms.

Sin embargo, el paso decisivo en la labor que la Consejería de Medio Ambiente viene desarrollando en este orden, lo constituye la elaboración y puesta en marcha del **Plan de Recuperación y Ordenación de la Red de Vías Pecuarias de la Comunidad Autónoma de Andalucía**, aprobado mediante Acuerdo del Consejo de Gobierno de fecha 27 de marzo de 2.000 (BOJA 7412001, de 30 de junio).

Por otra parte, en el periodo 1996-2.000 se ha invertido un total de 1.896.267.775 Ptas. (pendiente actualizar hasta el 2001). Así mismo, para el periodo 2.001-2.003 está prevista una inversión de 4.177.179.872 Ptas. (pendiente remitir información hasta el 2006).

### **El Plan de Recuperación y Ordenación de las Vías Pecuarias de Andalucía**

El Plan de Recuperación y Ordenación de las Vías Pecuarias de nuestra Comunidad se erige como instrumento imprescindible a la hora de planificar las actuaciones a acometer por la Consejería de Medio Ambiente.

- Define la Red Andaluza de Vías Pecuarias, entendida como el compendio de las vías pecuarias de factible disponibilidad y con potencial de acogida a los usos definidos por el mismo:
  - Uso tradicional (ganadería trashumante y transtermitante, ganadería itinerante y comunicaciones agrarias)
  - Uso turístico-recreativo (romerías populares, cabalgada, senderismo, cicloturismo,...)
  - Uso Ecológico (corredores ecológicos, fomento de la biodiversidad...)
- Establece un programa de actuaciones necesarias para la recuperación y puesta en uso de la Red, marcando unos niveles de prioridad y recogiendo la estimación presupuestaria de cada uno de los modelos de actuación y gestión previstos.
- El Plazo de ejecución previsto es de 20 años, así como la inversión es de 33.936.721.000 Ptas.

El mismo se ha realizado por un equipo multidisciplinar compuesto por biólogos geógrafos, ingenieros, abogados, historiadores, bajo el impulso y la dirección de la Oficina creada al efecto denominada Oficina para el Plan de Vías Pecuarias, adscrita a la Secretaría General Técnica.

El Plan parte de considerar a las vías pecuarias desde una triple perspectiva:

Primero como **elemento vertebrador del territorio**. Su integración en el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, se fundamenta por la participación activa que brinda en la articulación del territorio, y en concreto por:

- Posibilitar la conexión del sistema urbano con los recursos naturales del entorno.

- Servir de contención de la ocupación de espacios rurales, naturales de especial interés patrimonial.
- Propiciar la diversificación del paisaje.
- Armonizar las actividades urbanas y rurales del ámbito territorial.
- Incidir en la planificación de las ciudades.
- Contribuir a la configuración del Sistema General de Espacios Libres.

En segundo lugar, como elemento fundamental en la planificación ambiental, concretándose este papel en el establecimiento de corredores ecológicos entre espacios naturales consolidados administrativamente y con planes de gestión tal como se recoge en la Directiva 92/43 (conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestre).

Por último, en atención al papel que deben jugar las vías, pecuarias en el **desarrollo rural**; ya que pueden favorecer la fijación de la población en zonas rurales degradadas, por su alto potencial para el desarrollo de actividades socioeconómicas, entre ellas turismo de naturaleza, puesta en valor del patrimonio cultural e histórico, la potenciación de los productos artesanales, etc.

Para la elaboración del Plan de Recuperación y Ordenación de la Red de Vías Comunidad Autónoma de Andalucía, se han seguido las siguientes fases:

- En primer lugar, se procedió a **definir y caracterizar los usos**.
- En segundo lugar, se **definió la metodología de trabajo**, mediante el establecimiento de los procedimientos de selección, valoración y ponderación de aquellas variables que se consideran de interés para los diferentes usos contemplados, así como el procedimiento a seguir para la captura en el campo de aquellos datos que son necesarios para la recuperación, restauración y aplicación de los usos en las vías.
- En tercer lugar, se desarrolló la fase de **Inventario** de vías pecuarias. De esta forma toda la información se sitúa sobre la cartografía (georreferenciada) para poder vincularla al territorio e integrar, así, a las vías pecuarias en una planificación de tipo territorial.
- En cuarto lugar, se procedió al **Análisis de la Información y Asignación de Usos**, estableciéndose unos niveles de prioridad para cada tipo de uso.
- Posteriormente, se inició por orden de prioridad la **toma de datos en el campo**, plasmándolo todos sobre el mapa a escala 1: 1 0.000 de Andalucía.
- Por último, se han definido los **Programas de Actuación y Mantenimiento**, teniendo en cuenta para cada ruta el uso propuesto y el estado de la vía pecuaria. Asimismo se ha evaluado económicamente todas las medidas planteadas.

En suma, a través de las modernas técnicas de la información, utilizando un potente sistema de información geográfica, alimentado con otras fuentes de información multisectorial y diversa georreferenciada, se ha logrado un conocimiento profundo de las vías pecuarias de Andalucía, así como del territorio que atraviesa, permitiendo analizar la potencialidad funcional de este extraordinario extremado de caminos públicos.

Tras excluir aquellos tramos de vías pecuarias que no tienen continuidad, así como aquellos solapados con vías de comunicación y cruces con embalse, o los incluidos en las poblaciones, se ha obtenido un total de **24.015 kms** de vías pecuarias, que conformarán **la Red Andaluza de Vías Pecuarias**.

Dicha Red se distribuye, atendiendo a la importancia relativa de cada ruta o itinerario de la siguiente forma:

Prioridad 1: 9.441 km  
Prioridad 2: 7.957 km  
Prioridad 3: 6.617 km

Por otra parte, **las actuaciones necesarias** para la puesta en uso de la Red son las siguientes:

En primer término, las **actuaciones comunes**, independientemente del tipo de uso asignado, son: la clasificación, el deslinde, el amojonamiento y la recuperación de las vías pecuarias que conforman

cada ruta, como actuaciones administrativas, y la señalización, la limpieza y la regeneración paisajística, como actuaciones genéricas.

En segundo lugar, en función de los usos previstos para cada ruta, se precisan **actuaciones específicas**. Así:

- En las *rutas ganaderas* cabe citar el aislamiento de la vía pecuaria, en el caso de coincidir el margen de la vía pecuaria con canales, carreteras u otras infraestructuras, a fin de evitar accidentes; la restauración de infraestructuras ganaderas, tales como: abrevaderos, descansaderos, apriscos, etc.; la incorporación de elementos puntuales de paso que faciliten el tránsito de ganado; las plantaciones buscando áreas de sombra,...
- En *rutas turístico-recreativas*, es necesaria la adecuación del firme para facilitar actividades de ocio tales como el senderismo a pie, en bicicleta o a caballo; la instalación de equipamientos de uso público ligeros (aparcamientos de bicicletas, carriles-bici y áreas de descanso para estos últimos); las plantaciones a fin de conseguir una mejora paisajística y hacer más atractivo el uso de las vías pecuarias como itinerarios de paseo sobre todo en los entornos urbanos.
- En *rutas ecológicas*, destacar la restauración vegetal, dada la función a que las mismas están llamadas a desempeñar.

La programación de actuaciones se ha establecido en tres fases, de acuerdo con los niveles de importancia definidos para la Red. De este modo, la Red de prioridad 1 está previsto que se lleve a cabo en el periodo 2001-2010, la de prioridad 2 en el periodo 2011-2015, la de prioridad 3 en el periodo 2016- y 2020.

Un dato importantísimo a destacar es que se plantea acometer los procesos de recuperación y puesta en uso de las vías pecuarias de forma integral, de modo que todas las vías que vayan siendo deslindadas se adecuen, acto seguido, para las actuaciones propuestas en las mismas. Con ello, se persigue que la propia utilización de las vías para los usos propuestos, en el más breve plazo de tiempo, ayude a garantizar su respeto, al ser los propios usuarios los primeros interesados en denunciar cualquier tipo de intrusión o menoscabo de las funcionalidades creadas o propiciadas desde la Administración.

Centrándonos en las actuaciones puestas en marcha desde 1.996 podemos destacar como actuaciones más ejemplificadoras:

1. Creación de un **Corredor Verde de conexión de la Bahía de Cádiz con la Bahía de Algeciras** a través de doce vías pecuarias, con una longitud aproximada de 85,7 kilómetros, discurriendo por los términos municipales de Puerto Real, Medina Sidonia, Benalup y Los Barrios.

El Corredor Verde atraviesa una de las áreas naturales más importantes, y extensas de la provincia de Cádiz. Tiene su inicio en plena área metropolitana de Cádiz y finaliza en el Campo de Gibraltar, otra área urbana importante de la provincia

El mismo está llamado a cumplir una doble función: Por un lado, servir como nexo territorial entre dos espacios naturales protegidos: El Parque Natural de Bahía de Cádiz y el Parque Natural de los Alcornocales, rompiendo el aislamiento de ambos espacios y por ello, favorecedor del intercambio genético de especies faunísticas y florísticas y, por ende, de la biodiversidad de ambas zonas. Por otro lado, constituir un eje dinamizador de las economías de los municipios rurales que atraviesa. La riqueza cultural e histórica de los municipios próximos, junto a la sucesión de los diferentes hábitat y ecosistemas del entorno, hacen que el Corredor sea un escenario ideal para el desarrollo de actividades de ocio, respetuosas con el medio ambiente y de educación ambiental. Todo ello, sin perjuicio del uso ganadero existente en determinados tramos del Corredor.

Entre las actuaciones proyectadas hay que destacar:

- Creación de un carril de cicloturismo de 35 kms de longitud.
- Recuperación de caminos consistente en la recuperación de rasante.
- Explanación y compactación superficial.

- Reforestación con objeto de crear áreas de sombra que favorezcan el tránsito por las vías pecuarias aumentando además su valor paisajístico.
  - Instalación de 178 señales de distintos tipos (inicio, baliza, direccional, de identificación y complementaria).
  - Creación de un área recreativa en el Descansadero del Jaramillo, el sellado de vertidos, así como la construcción de badenes, pasarelas y abrevaderos.
2. En segundo lugar, como actuación ejemplificadora de la función de las vías pecuarias como elemento vertebrador del territorio, concretamente para la construcción y articulación de Espacios Libres en los ámbitos urbanos y metropolitanos, cabe destacar la creación del denominado **Corredor Verde del Área Metropolitana de Sevilla**. El objetivo es la creación de un corredor verde que, a través de vías pecuarias, conecte los parques metropolitanos y que se integre en el entramado de carriles bici ya existentes y los proyectados en la ciudad de Sevilla y el Aljarafe sevillano, sin desdeñar su función de espacio lineal de uso turístico y recreativo. El proyecto incluye la regeneración paisajística y la construcción de un carril bici en un total de 61 kms, el cual discurre principalmente a través de vías pecuarias, si bien para obviar ciertas infraestructuras potentes, como el autovía de Sevilla a Cádiz, el corredor verde se proyecta parcialmente por la ribera del Río Guadaira.
- El mismo cuenta con una inversión de 582.055.000 Ptas., estando prevista la regeneración paisajística de un total de 122 Hectáreas.
- Las especies elegidas son autóctonas en su mayor parte, aunque, para determinados tramos del Corredor próximos a asentamientos urbanos, se han elegido especies arbóreas típicas de ornamentación urbana, con el fin de lograr un mayor colorido, vigor y diversidad. Siempre que sea viable, se prevé la plantación de especies autóctonas amenazadas o en peligro de extinción, al objeto de favorecer el mejor conocimiento de las mismas y su protección.
- El corredor verde proyectado, integrado en el Plan de Ordenación Territorial, constituirá un elemento territorial idóneo para responder a las demandas de espacios en donde ejercitar actividades recreativas y paisajísticas en el ámbito metropolitano de Sevilla, dadas las características intrínsecas de los trazados de las vías pecuarias que lo constituyen, así como las mejoras ambientales que se proyectan.
3. Otra actuación a destacar es la ordenación y puesta en uso de las vías pecuarias del denominado Parque de las Cañadas, en el término municipal de Puerto Real (Cádiz), en el que está prevista la puesta en uso de 9 vías pecuarias de las que se destaca su importancia ecológica, junto con su valor paisajístico y cultural, al conectar espacios naturales tan significativos como el Parque Natural de la Bahía de Cádiz y la Reserva Natural de Complejo Endorreico de Puerto Real. Además, los conectan con el Corredor Verde Dos Bahías.
- La Inversión prevista es de 144.363.086- Ptas.
4. Mención especial merece también la ruta de uso público del itinerario denominado "**Camino de Los Neveros**", el cual se apoya en la red de vías pecuarias emplazadas en los términos municipales de Huétor Vega, Monachil y Güejar Sierra. Este trazado históricamente ha puesto en contacto la depresión de Granada y Sierra Nevada para facilitar el pastoreo de invierno y verano. Adicionalmente al interés etnográfico de este camino, por adentrarse en las zonas de protección del Parque Natural y Parque Nacional de Sierra Nevada, destaca su importancia ecológica como espacio natural protegido.
- La inversión prevista es de 84.109.599 Ptas.
5. Así mismo, el presente año se han puesto en marcha 3 proyectos en los que se hace patente el valor de las vías pecuarias en la configuración de los Sistemas de Espacios Libres; concretamente el deslinde de diversas vías pecuarias para la creación de un Sistema de Espacios Libres en la Costa Noroeste de la provincia de Cádiz, en el litoral Occidental de Huelva y en la Aglomeración Urbana de Granada; con un presupuesto total de 26.609.836 Ptas., 53010842 Ptas. y 64.135.089 Ptas., respectivamente.

6. Por último, dentro del **denominado Plan de Recuperación de la red de vías pecuarias del entorno de Doñana**, hay que destacar:

- La creación de la Ruta Doñana-Sierra Norte, con un uso principal turístico-recreativo que conecta dos de los ecosistemas de la geografía andaluza -la marisma y el bosque mediterráneo-, con una longitud de 126 kilómetros.
- La creación de un carril-bici de la Vereda del Camino del Loro, con una longitud de 23,9 kms que conecta las proximidades de la población de Moguer con el Parque Natural de Doñana, donde se une con el carril bici de Matalascañas-Mazagón, creándose con ello una ruta de corto-medio recorrido en bici por un lugar de alto valor ecológico y cultural.

Las rutas sobre cuyo deslinde se ha puesto en marcha en el presente año, para su posterior puesta en uso son las siguientes:

Rutas para Uso Ganadero:

- Ruta "Cañada Real Conquense, (Jaén), con un presupuesto de 14.363.760 Ptas.
- Ruta "Baños de la Encina-Río Rumbal" (Jaén), con un presupuesto de 2.012.003 Ptas.
- Ruta "Despeñaperros-Cañada Real de la Encina Alta" (Jaén), con un presupuesto de 7.823.115 Ptas.
- Ruta "Red principal de la Comarca Turístico-Minera" (Jaén), con un presupuesto de 14.051.890 Ptas.
- Ruta "Invernadero Sierra de Segura-Invernaderos. Comarca del Condado" (Jaén), con un presupuesto de 18.409.220 Ptas.
- Ruta "Arjona-Arroyo de Ajona" (Jaén), con un presupuesto de 2.578.257 Ptas.
- Ruta "Estación de Vadollano (Linares)-Navas de San Juan" (Jaén), con un presupuesto de 7.979.737 Ptas.
- Ruta "Baños de la Encina-Río del Rumbal" (Jaén), con un presupuesto de 9.108.226 Ptas.
- Ruta para uso ganadero y ecológico "Alto Guadalquivir-provincia de Ciudad Real" (Jaén), con un presupuesto de 22.545.673 Ptas.
- Ruta "Lugros-Guadix" (Granada), con un presupuesto de 8.409.448 Ptas.

Rutas para su Uso Ecológico:

- Ruta "Sierra, de Cabrera-Sierra de Filabres" (Almería, con un presupuesto de 11.122.781 Ptas.
- Ruta "Haza del Iamo-Matarribazos" (Jaén), con un presupuesto de 771.066 Ptas.
- Ruta "Cañada Real de los Isleños, en el tramo de conexión del Corredor Verde del Guadiamar-Pinares de Aznalcázar" (Sevilla), con un presupuesto de 6.516.255 Ptas.

Rutas para su Uso turístico-recreativo:

- Ruta "Parque de las Cañadas"(Cádiz), con un presupuesto de 144.363.086 Ptas.
- Ruta "Camino de los Neveros" (Granada), con un presupuesto de 84.109.599 Ptas.
- Ruta "Zuheros-La Zagrilla Alta" (Córdoba), con un presupuesto de 2.698.734 Ptas.
- Ruta "Zuheros-Priego de, Córdoba" (Córdoba), con un presupuesto de 11. 646.321 Ptas.
- Ruta "Sierra de Huétor- Parque Nacional de Sierra Nevada" (Granada), con un presupuesto de 8.409.448 Ptas.
- Ruta "Sierra Nevada-Campo de Dalías" (Almería), con un presupuesto de 12.240.963 Ptas.
- Ruta "Sierra de Aracena" (Huelva), con un presupuesto, 18.670.523 Ptas.
- Ruta "Sierra de Andujar (Jaén), con un presupuesto de 7.441.597 Ptas.
- Ruta "Salida de Torres y recorrido de norte a sur por dicho término" (Jaén), con un presupuesto de 5.212.733 Ptas.
- Ruta "Balneario de Marmolejo" (Jaén), con un presupuesto de 3.987.862 Ptas.
- Ruta "Linares-Baños, de la Encina" (Jaén), con un presupuesto de 8.421.816 Ptas.
- Ruta "Linares-Río Guadalimar" (Jaén), con un presupuesto de 4.305.123 Ptas.
- Ruta "Ronda-Jimena-Los Barrios" (Málaga-Cádiz), con un presupuesto de 30.246.088 Ptas.
- Ruta "Priego de 'Córdoba-Carvajal" (Córdoba-Málaga), con un, presupuesto de 19.792.664 Ptas.



**SESIÓN 1ª. ASPECTOS JURÍDICOS Y SOCIALES DE LAS VIAS PECUARIAS**

## **EL MARCO JURÍDICO DE LAS VIAS PECUARIAS**

**D. José Francisco Alenza García**

Profesor Titular de Derecho Administrativo

Universidad Pública de Navarra

### **I. Introducción**

Las vías pecuarias se definen por la legislación vigente como «las rutas o itinerarios por donde discurre o ha venido discurriendo tradicionalmente el tránsito pecuario» (Art. 1.2 de la Ley de Vías Pecuarias).

Ese tránsito pecuario tuvo su origen en la actividad trashumante, cuyo objetivo es complementar los pastizales de origen con otros que se encuentran disponibles en regiones distintas. Pero además de los factores geográficos que posibilitan la complementariedad de los pastos de regiones diversas, la trashumancia requiere la concurrencia de otros factores de carácter político, jurídico y económico, que aseguren, entre otros elementos, el mantenimiento del sistema viario pastoril.

Ese sistema viario pastoril ha estado protegido en España por el ordenamiento jurídico, al menos, desde el siglo XIII. La evolución histórica de la normativa reguladora de las vías pecuarias se caracteriza por la continuidad en las técnicas de tutela y en las funciones encomendadas a dichos caminos y, desgraciadamente, por la escasa eficacia de la protección jurídica dispensada. Esta continuidad quiebra con la Ley de Vías Pecuarias de 1995 y las disposiciones autonómicas de desarrollo, que han instaurado un nuevo paradigma de las vías pecuarias.

Lo que sigue es una apretada síntesis del régimen jurídico de las vías pecuarias en España. Dado el carácter internacional y multidisciplinar de esta Conferencia he centrado en los aspectos más significativos del marco legal de las vías pecuarias (el concepto legal y su naturaleza jurídica de bienes de dominio público, así como su régimen de utilización y protección) y obviado, en la medida de lo posible, los aspectos procedimentales y orgánicos de dicho régimen jurídico, para cuyo conocimiento me remito a las obras que se indican en la nota bibliográfica.

### **II. El nuevo paradigma legal de las vías pecuarias**

El paradigma que animaba la regulación tradicional concebía a las vías pecuarias como bienes de dominio público destinados al tránsito pecuario y a la obtención de ingresos económicos cuando dejaban de ser necesarias para dicho tránsito.

Ante la disminución de la actividad trashumante a gran distancia la única posibilidad de revitalizar los caminos ganaderos pasaba por descubrir nuevas funciones de las vías pecuarias que incrementaran la estimación de su funcionalidad. Pues bien, la Ley de Vías Pecuarias de 1995 ha redefinido las vías pecuarias basándose, precisamente, en la pluralidad de funciones públicas a las que sirven y, consecuentemente, en la regulación de sus diversos usos.

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

1. Diversidad funcional de las vías pecuarias y correlativa admisión de múltiples usos sobre las mismas.
2. Las vías pecuarias son bienes de dominio público de las Comunidades Autónomas.
3. Las vías pecuarias dejan de ser un dominio público "relajado" y se convierten en un dominio público "súper reforzado".
4. Las funciones prioritarias de las vías pecuarias son el tránsito pecuario y la función ecológica.

En definitiva, el viejo paradigma según el cual las vías pecuarias eran caminos destinados únicamente al tránsito pecuario y agrícola (o la enajenación si dejaban de ser utilizados), que abocaba a la desaparición de las vías pecuarias ha sido desechado. Ahora aunque no sean utilizadas

en la práctica para los desplazamientos ganaderos, podrán mantener su condición de bienes de dominio público debido a esas otras funciones públicas que se le asignan.

### **III. Legislación reguladora**

La nueva concepción de la Ley estatal de Vías Pecuarias de 1995 ha animado a algunas Comunidades Autónomas a elaborar sus propias disposiciones sobre la materia que son, por orden cronológico, las siguientes:

- Ley Foral 19/1997, de 15 de diciembre, de vías pecuarias de Navarra;
- Reglamento por el que se regulan las vías pecuarias de la Comunidad Autónoma de La Rioja (Decreto 3/1998, de 9 de enero);
- Ley 8/1998, de 15 de junio, de vías pecuarias de Madrid; y
- Reglamento de vías pecuarias de la Comunidad Autónoma de Andalucía (Decreto 155/1998, de 21 de julio).
- Reglamento de vías pecuarias de la Comunidad Autónoma de Extremadura (aprobado por el Decreto 49/2000, de 8 de marzo, que deroga el anterior Decreto 143/1996).

Junto a esta normativa ha de tenerse en cuenta la legislación sectorial que afecta a las vías pecuarias en algún aspecto de su protección o de su utilización (legislación de sanidad animal, legislación de tráfico y de carreteras; reglamentos sobre circulación de vehículos motorizados en el medio natural; legislación urbanística; legislación de espacios naturales; leyes de caza, leyes de concentración parcelaria, etc.).

### **IV. Concepto legal de vías pecuarias**

Las vías pecuarias se definen como las "rutas o itinerarios por donde discurre o ha venido discurriendo tradicionalmente el tránsito ganadero" (Art. 1.2 LVP). Pero son algo más que caminos. Concretamente se establecen los siguientes 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.
4. 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" (Art. 4 LVP).

### **V. Naturaleza jurídica y funciones de las Vías pecuarias**

Las vías pecuarias son indudablemente bienes del dominio público. Un dominio público caracterizado por dos notas fundamentales:

- a) Dominio público de *titularidad autonómica*. Las Comunidades Autónomas son las titulares de estos bienes de dominio público. Esta titularidad autonómica no es consecuencia directa de las reglas constitucionales de distribución de competencias (Art. 149.1.23ª CE). El legislador básico ha descentralizado la materia mucho más de lo que exigía la Constitución al establecer la titularidad autonómica de las vías pecuarias.

No obstante, al mismo tiempo se ha creado 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 discurra entre dos o más Comunidades Autónomas y también las vías pecuarias que sirvan de enlace para los desplazamientos ganaderos de carácter ínter fronterizo» y sobre las que la Administración estatal se reserva algunas competencias (informe previo y preceptivo, aunque no vinculante, del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación en los procedimientos de desafectación y de expropiación y otros que

afecten a los terrenos de las vías pecuarias y gestión de un Fondo Documental de Vías Pecuarias).

b) Dominio público *súper reforzado*. Las vías pecuarias han dejado de ser un dominio público relajado: no sólo se afianzan las típicas notas del dominio público (imprescriptibilidad, inalienabilidad) sino que se refuerzan otros sistemas de protección (como por ejemplo el deslinde de vías pecuarias que, ahora tiene eficacia bastante para rectificar las situaciones registrales que lo contradigan).

El carácter de bien de dominio público se fundamenta en la afectación del bien a una o varias finalidades públicas. Las vías pecuarias son bienes de dominio público en cuanto están destinadas a un uso público, que se materializa en las siguientes funciones:

1.Tránsito pecuario y comunicaciones agrarias. El tránsito de los ganados fue el origen de las vías pecuarias y continua siendo su principal y prioritaria utilización.

2.Función ecológica. Pueden desempeñar esta función por diversos aspectos:

- por el valor ecológico intrínseco del ecosistema cañadiego
- por su aptitud para ser corredores ecológicos de conexión entre enclaves naturales;
- por poder erigirse en franjas de protección del espacio natural;
- por su interés paisajístico; y
- por ser susceptibles de utilización como aulas de la naturaleza para la educación ambiental.

3.Ocio y esparcimiento de los ciudadanos (aprovechamiento turístico-recreativo).

4.Función histórico-cultural: son un testimonio del pasado y de la cultura de nuestro país.

## **VI. Utilización y aprovechamiento de las vías pecuarias**

La multiplicidad de funciones asignadas a las vías pecuarias permite que sobre ellas se desarrollen distintas actividades. Según el régimen jurídico de dichas actividades pueden distinguirse tres tipos de usos:

1. *Usos comunes generales* que son gratuitos y no requieren autorización:

- a) El tránsito de ganado por las vías pecuarias es prioritario, libre y gratuito.
- b) Los usos compatibles (usos agrarios) son también libres como regla general, aunque las comunicaciones agrarias con vehículos motorizados y las plantaciones se someten a ciertas restricciones.
- c) Usos complementarios o turístico-recreativos (paseo, senderismo, cabalgada) se pueden realizar sin necesidad de autorización previa, aunque pueden ser objeto de restricciones temporales en caso de incompatibilidad con determinados factores (ecosistemas sensibles, masas forestales con alto riesgo de incendio, especies protegidas, etc.).

2. *Usos comunes especiales*. Son los usos compatibles y complementarios que requieren una autorización previa por sus características especiales. Concretamente son los siguientes:

- a) Usos complementarios organizados y colectivos. Cuando los usos recreativos y deportivos de las vías pecuarias se realizan de forma colectiva y organizada, se produce una intensidad en la utilización de las vías pecuarias, que los configura como usos especiales. Dejan de ser usos libres y gratuitos para quedar sujetos al otorgamiento de una autorización previa y al pago de una tasa.
- b) Circulación de vehículos motorizados no agrícolas. Queda sometida a autorización previa que sólo podrá ser otorgada "con carácter excepcional y para uso específico y concreto" (Art. 16.1 LVP). En cualquier caso es un uso muy restringido sobre todo por la normativa autonómica reguladora del tráfico motorizado en el medio natural.

3. *Usos privativos*. Son las ocupaciones temporales de vías pecuarias y los aprovechamientos de los productos sobrantes de las vías pecuarias (el aprovechamiento prioritario se otorga a los ganados), que requieren la previa adjudicación por parte de la Comunidad Autónoma y son de carácter temporal, sin que en ningún caso puedan otorgarse por un plazo superior a diez años (Art. 14 y 15 LVP).

## **VI. La protección de las vías pecuarias**

### *A) La afectación y la clasificación de las vías pecuarias*

La regulación histórica de las vías pecuarias nunca había hecho referencia expresa a la *afectación*. La existencia antigua de las cañadas y su progresivo desuso hacían innecesaria la creación de nuevas vías pecuarias. La legislación vigente sí prevé la creación de vías pecuarias, su ampliación o su restablecimiento, operaciones todas ellas que implican la afectación de los terrenos afectados al uso público pecuario y a las demás finalidades que son propias de las vías pecuarias.

La escasa trascendencia de la afectación se ve compensada por la importancia del acto de *clasificación* de las vías pecuarias, que es definida como "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" (Art. 7 LVP).

La clasificación ha tenido asignados históricamente muy distintos cometidos (clasificar las vías pecuarias en necesarias e innecesarias; determinar la dirección, anchura y eje de las vías pecuarias; determinar los sobrantes de las vías pecuarias; resolución de las modificaciones de trazado y permutas que se planteen a lo largo del procedimiento de clasificación; y, desde 1944, la determinación de la existencia y categoría de las vías pecuarias). Hoy en día, desaparecida felizmente la distinción entre vías pecuarias necesarias e innecesarias, la clasificación tiene por objetivo primordial, la determinación de la existencia de las vías pecuarias.

Ello no significa que la clasificación tenga carácter constitutivo. La vía pecuaria preexiste a la clasificación, pero ésta es necesaria para concretar la afectación que la ley establece genéricamente respecto de todas las vías pecuarias. Este es el sentido que tiene hoy la clasificación: concretar la declaración legal de dominio público sobre unos terrenos determinados. O dicho de otra manera, la clasificación de una vía pecuaria es el acto expreso de afectación singular de unos terrenos al dominio público cañadiego.

Además la clasificación fijará "la anchura, trazado y demás características físicas generales de cada vía pecuaria" (Art. 7 LVP) y también, en su caso, la superficie o anchura de los abrevaderos, descansaderos, coladas, majadas y demás elementos del sistema que no tengan una anchura legal predeterminada (Art. 4.3 LVP).

La clasificación tiene por objeto, en consecuencia, la determinación de la existencia y la fijación de las características físicas generales de cada vía pecuaria. El deslinde se ocupará de las características concretas, sin que pueda modificar ya lo dispuesto en la clasificación.

### *B) Desafectación y modificaciones del trazado de vías pecuarias*

La *desafectación* tampoco ha sido objeto de regulación específica en la normativa histórica de las vías pecuarias. La clasificación de innecesariedad suponía la desafectación implícita de las vías pecuarias afectadas. Hoy sí se regula un trámite de desafectación, al que se ponen algunos límites: la desafectación sólo podrá efectuarse cuando los terrenos de las vías pecuarias no sean "adecuados" o "susceptibles de los usos" que motivan su naturaleza demanial (art. 10.1 LVP). Límites que se convierten en prohibición absoluta en algunas legislaciones autonómicas, cuando se trate de vías declaradas de interés natural o cultural (aunque esta declaración supone sólo un límite formal adicional: para la desafectación de tales vías será preciso retirar previamente la declaración de interés natural o cultural).

Junto a la desafectación expresa, puede darse una desafectación implícita derivada de la *modificación del trazado* de las vías pecuarias. La modificación del trazado de una vía pecuaria tiene una doble faceta: por un lado, supone la desafectación de los terrenos que abandona el nuevo trazado; por otro lado –y al mismo tiempo–, implica la afectación de las superficies del nuevo itinerario.

La legislación vigente prevé diversos supuestos que justifican la alteración del trazado. Existe un tipo de modificación de trazado por causas genéricas ("por razones de interés público y, excepcionalmente y de forma motivada, por interés particular"); y dos supuestos específicos de alteración de vías pecuarias: las debidas a una nueva ordenación territorial, y las motivadas por la realización de obras públicas (Art. 11 a 13 LVP). En la legislación sectorial existe un supuesto adicional: el cambio de trazado debido a operaciones de concentración parcelaria. En todos estos supuestos la modificación del trazado de las vías pecuarias deberá –además de seguir los procedimientos establecidos al efecto– garantizar las siguientes condiciones:

1. Mantenimiento de la integridad superficial. La superficie desafectada tiene que tener la misma extensión que los terrenos del nuevo trazado.
2. Idoneidad de los itinerarios y de los trazados, para el cumplimiento de las funciones que venía desempeñando el trazado original de la vía pecuaria.
  2. Continuidad del tránsito ganadero y de los demás usos compatibles y complementarios con aquél.
  - 3.

C) *La inalienabilidad de las vías pecuarias*

La legislación vigente declara la *inalienabilidad* (es decir, la imposibilidad de su enajenación o venta mientras mantengan su condición de bienes de dominio público) de las vías pecuarias (Art. 3 LVP) y regula la desafectación de las mismas. De acuerdo con las notas típicas del dominio público, se reconoce ahora que "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" (Art. 10. 2 LVP).

También se declara, sin excepción alguna, la *imprescriptibilidad* (no se consolidan las usurpaciones por el paso del tiempo) de las vías pecuarias (Art. 2 LVP).

Estas dos notas configuran a las vías pecuarias como *res extracommercium*, es decir, bienes que están "fuera del comercio de los hombres", que sólo pueden "ingresar" en él si, mediante el oportuno procedimiento de desafectación, dejan de ser vías pecuarias.

D) *Las potestades de autotutela administrativa sobre las vías pecuarias*

Estas potestades de autotutela se han visto reforzadas con la nueva regulación de las vías pecuarias. Especialmente el *deslinde*, que ahora tiene eficacia bastante para declarar "la posesión y la titularidad demanial a favor de la Comunidad Autónoma" de las vías deslindadas, "sin que las inscripciones del Registro de la Propiedad puedan prevalecer frente a la naturaleza demanial de los bienes deslindados". Además, "la resolución de aprobación del deslinde será título suficiente para rectificar, las situaciones jurídicas registrales contradictorias con el deslinde" (Art. 8 LVP).

El *amojonamiento* de las vías pecuarias 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 (Art. 9 LVP). Esa señalización se efectúa mediante hitos o mojones y cuando se refieran a vías pecuarias integradas en la Red Nacional deberá reflejar dicha circunstancia.

La *recuperación de oficio* de las cañadas es la potestad de las Administraciones autonómicas para recuperar por sí mismas –esto es, sin intervención judicial– la posesión de las vías pecuarias indebidamente ocupadas por terceros. Esta potestad no ha sido regulada en la LVP, pero sí en alguna normativa autonómica sobre vías pecuarias.

E) *Régimen sancionador*

La Ley de Vías Pecuarias clasifica las infracciones que tipifica, en muy graves, graves y leves, que prescriben respectivamente en cinco años, tres y uno. Las clases de infracciones se corresponden con la cuantía de las multas previstas para cada tipo de infracción, que prescriben respectivamente a los tres años, dos y uno (Art. 24 LVP). La gravedad de las infracciones depende por regla general del

grado de incidencia que tenga la actuación infractora sobre los usos de las vías pecuarias, siendo más grave la infracción cuanto mayor sea la obstaculización de dichos usos.

Por lo demás el régimen sancionador de la Ley de Vías Pecuarias es respetuoso con los principios del Derecho administrativo sancionador. Respecto a su aplicación hay que destacar el criterio jurisprudencial de exigir como presupuesto de la potestad sancionadora, la previa clasificación y deslinde de la vía pecuaria intrusada. Si bien este presupuesto es sólo exigible cuando la existencia de la vía pecuaria o de sus límites era dudosa: si no hay dudas de su existencia o no afecta a la certeza de la infracción, no es exigible la previa clasificación y deslinde (STS de 8 de octubre de 1999).

*F) La protección adicional de las vías pecuarias por razones territoriales, ambientales o culturales*

Las vías pecuarias pueden recibir una protección adicional a la de su propia normativa por otras disposiciones relativas a la ordenación del territorio y al urbanismo, a la protección ambiental o la protección de los bienes de interés cultural.

La *ordenación del territorio*, en cuanto destinada a coordinar todas las actuaciones de incidencia territorial, es fundamental para la conservación de la red cañadiega. Pero mayor virtualidad protectora tiene el *planeamiento urbanístico*, por ejemplo, al clasificar los terrenos de las vías pecuarias como suelo no urbanizable, dado que contienen los requisitos exigidos para dicha clasificación. Cuando no sean clasificadas como suelo no urbanizable, las vías pecuarias podrán conservar su condición dentro del suelo urbano o urbanizable si se logra que sigan al servicio de las funciones que le son propias. Las posibilidades de que ello sea así pasan por su integración en dichas clases de suelo, como elementos del sistema general de comunicaciones o como elementos del sistema general de espacios libres.

Las vías pecuarias pueden recibir una especial protección por parte de la *normativa ambiental* al menos en dos supuestos: cuando atraviesen espacios naturales protegidos y cuando ellas mismas constituyan en sí mismas un espacio protegido:

- a) Cuando atraviesan espacios naturales protegidos, las vías pecuarias quedan sometidas al régimen específico y más exigente del espacio natural de que se trate. Así lo establece la Disposición adicional 3ª de la LVP y lo ha confirmado la jurisprudencia, al afirmar con rotundidad que "la normativa del Parque Natural y la de los espacios naturales, son prioritarios y prevalecen, sobre las generales de las vías pecuarias" (STS de 11 de noviembre de 1997).
- b) Cuando las vías pecuarias son consideradas como espacios naturales dignos de protección, bien a través de su declaración como alguno de los espacios previstos en la Ley 4/1989 de conservación de los espacios naturales y de la flora y fauna silvestres, o en la legislación autonómica de espacios naturales, bien a través de la aplicación de la denominada Directiva Hábitats (Directiva 92/43/CEE, del Consejo, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres) uno de cuyos objetivos es la creación de una Red de espacios naturales, significativos en el ámbito europeo, llamada Red Natura 2000. En ella se integrarán los lugares que alberguen hábitats de interés comunitario y para mejorar la coherencia ecológica de la Red se podrán integrar en ella "aquellos elementos que, por su estructura lineal y continua o por su papel de puntos de enlace resultan esenciales para la migración, la distribución geográfica y el intercambio genético de las especies silvestres". Condiciones que cumplen plenamente las vías pecuarias tal y así se ha recogido en el Art. 7 del Real Decreto 1997/1995, de 7 de diciembre, por el que se establecen medidas para contribuir a garantizar la biodiversidad mediante la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres.

La relevancia *cultural* de las vías pecuarias ha motivado alguna propuesta doctrinal que postula su inclusión en nuestro Patrimonio Histórico, mediante su declaración de Conjunto Histórico tal y como en su día fue declarado el Camino de Santiago. Dicha declaración debería circunscribirse, sólo a aquellas vías pecuarias (o tramos de ellas) perfectamente identificadas y en las que se haya acreditado la existencia de un auténtico e importante interés histórico-cultural.

### **VIII. Final**

En el largo proceso de deterioro que han venido sufriendo las vías pecuarias desde el siglo XVIII la legislación ha tenido gran parte de responsabilidad. La nueva regulación ha puesto las bases para la preservación de este patrimonio ambiental y cultural único en el mundo que constituyen las vías pecuarias.

Lograr que esta normativa no caiga en la crónica ineficacia es una labor que compete, en primer lugar, a las Administraciones competentes (las autonómicas y, también, la estatal respecto de las vías pecuarias integradas en la Red Nacional) que deben imponer su aplicación efectiva y, sobre todo, deben desarrollar todas las potencialidades que encierra la nueva regulación, difundiendo los valores y funciones que cumplen las vías pecuarias y fomentando las modernas y variadas formas de utilización y aprovechamiento de estos bienes de dominio público.

Pero también serán responsables en el mantenimiento de las vías pecuarias los usuarios y, sobre todo, los propietarios colindantes, que deben asumir que los terrenos que ocupan las vías pecuarias aunque no sean utilizados en labores agrícolas e, incluso, si no son atravesados por ganados, están cumpliendo una función ecológica y cultural de primer orden. La intermitencia de los usos pecuarios o su completa inexistencia no suponen, como en el pasado, la innecesariedad de las vías pecuarias. Cuando los agricultores colindantes sean conscientes de ello, podremos confiar en que la propiedad pública y la función ecológica y cultural que desempeñan las vías pecuarias serán por fin respetadas por el arado.

### **IX. Nota bibliográfica**

Alenza García, J. F., Recensión del "*Quaderno de Leyes y privilegios del Honrado Concejo de la Mesta*, del licenciado Andrés Díez Navarro», *Revista Jurídica de Navarra*, núm. 23, 1997, pp. 492-495.

Alenza García, J. F., El régimen jurídico de las vías pecuarias: luces y sombras en una legislación ilusionante, *Actas de las Terceras Jornadas de Trashumancia y Vías Pecuarias*, Asociación de Amigos de las Cañadas de Navarra, Pamplona, 2000 (inéditas).

Alenza García, J. F., *Vías pecuarias*, ed. Civitas-Gobierno de Navarra, Madrid, 2001.

Alenza García, J. F., La utilización turística de vías pecuarias y de vías verdes. Régimen jurídico y experiencias prácticas, *Turismo 2001. IV Congreso Universidad y Empresa*, (dir. D. Blanquer), ed. Tirant lo Blanch, Valencia, 2002, pp. 425 a 464.

Guaita, A., *Derecho administrativo especial*, vol. III, 2ª ed., Zaragoza, 1967.

Herráiz Serrano, O., Algunas consideraciones críticas en torno a la eventual declaración de las vías pecuarias como patrimonio cultural, *Revista Aragonesa de Administración Pública*, núm. 12, 1998, pp. 239-256.

Herráiz Serrano, O., *Régimen jurídico de las vías pecuarias*, Editorial Comares-Gobierno de Aragón, Granada, 2000.

Klein, J., *La Mesta*, 3ª ed., Alianza Universidad, Madrid, 1994, p. 26 y ss. (Primera edición en inglés de 1920, Cambridge, Oxford University Press).

Mangas Navas, J. M., *Vías pecuarias. Cuadernos de la trashumancia*, nº 0, 2ª ed., ICONA, Madrid, 1995.

Martín-Retortillo Baquer, L., *El proceso de apropiación por el Estado de las vías pecuarias*, *Revista de Administración Pública*, 51 (1966) 97-149.



Martín Rebollo, L., *Régimen jurídico de los caminos, en Derecho Administrativo. Obra colectiva en homenaje al profesor Miguel S. Marienhoff*, Abeledo-Perrot, Buenos Aires, 1998, pp. 1123-1165.

Nieto, A., *Ordenación de pastos, hierbas y rastrojeras*, 2 vols., Junta provincial de Fomento pecuario de Valladolid, Valladolid, 1959.

Nieto, A., *Bienes comunales*, Editorial Revista de Derecho Privado, Madrid, 1964.

Porto Rey, E., *Integración de las vías pecuarias en el planeamiento urbanístico*, *Revista de Derecho Urbanístico*, núm. 126, 1992, pp. 95-120.

Porto Rey, E. y Franco Castellanos, C., *Urbanismo y vías pecuarias*, Montecorvo, Madrid, 2000.

## **AGRICULTORES Y VÍAS PECUARIAS: ¿UN CONFLICTO IRRESOLUBLE?**

**D. Vicente Pérez García de Prado**

Secretario General Técnico de ASAJA Andalucía

Debemos comenzar bajo la consideración de que el conflicto entre agricultores y administración a cuenta de las vías pecuarias no es sino un aspecto sectorial del más amplio choque entre propietarios (urbanos, rústicos, industriales) y poderes públicos que, por la especial idiosincrasia de la propiedad rústica y por la especial dureza de la administración hacia los agricultores ha acabado degenerando en un conflicto más serio.

Igualmente, entendemos que esta tormentosa relación es una versión mejorada y puesta al día del viejo desencuentro entre agricultores y ganaderos trashumantes que se tradujo en la conocida pretensión agraria de cercar los fundos. Este deseo se ve reflejado en el artículo 388 del Código Civil, y que alcanzó carácter de derecho constitucional en el texto de 1812, como glosa de forma magistral el Catedrático de Derecho Civil Ángel López y López en su ensayo "Sobre el origen y significado histórico del artículo 388 del Código Civil (materiales "gaditanos" de un apunte sobre la historia del constitucionalismo y la codificación)". Este viejo conflicto afortunadamente fue desterrado hace decenios de nuestros campos, siendo hoy ganaderos y agricultores distintas expresiones de la misma realidad empresarial.

Llegado este punto, no vamos a negar que por parte de algún agricultor se hayan podido ocupar terrenos de vías pecuarias, y que en determinados casos tal ocupación se ha realizado de forma ciertamente dolosa, y por lo tanto debemos entornar el "mea culpa" por la parte que nos toca.

Sin embargo, una vez delimitada la responsabilidad del agricultor en el problema, debemos preguntarnos si éste es el único culpable de la situación o si ha sido, hasta cierto punto, víctima de las circunstancias.

Desde nuestro punto de vista, la Administración Pública es en gran medida responsable de los problemas suscitados, porque ella los ha provocado, pero a la vez no ha sabido resolverlos.

En efecto, en primer lugar la Administración ha sido origen del pantano legislativo que ha vivido la Institución a lo largo de decenios.

Las vías pecuarias han estado configuradas como dominio privado, como servidumbre forzosa de paso, o ya en el siglo XX como dominio público. Sin embargo, tal declaración de dominio público, que el Tribunal Supremo ha calificado como "artificial" se hizo no teniendo en cuenta derechos adquiridos de forma previa a tal declaración como bien demanial, como es el caso de las llamadas prescripciones inmemoriales previas al Código Civil de 1889.

Tal falta de concreción legislativa ha tenido su traducción en otros casos. Así se han alentado la ocupación de las vías pecuarias dentro de la compleja lucha contra plagas en los años 60 en las campañas de provincias como Sevilla o Cádiz, se han vendido, arrendado, aplastado bajo decenas de obras públicas o simplemente abandonado. Resulta, pues, sorprendente el celo que hoy se pone en la conservación de un bien público artificial, olvidado desde hace decenios por todos, y no sólo por el Estado, como sorprende igualmente que tal celo sea tan variable a la hora de tratar al presunto usurpador rústico (sobre el que ha venido cayendo todo el peso del problema) como al presunto usurpador urbano (al que siempre se le busca alguna solución, generalmente popular y acertadísima).

Otro dato que fundamenta nuestra "acusación" a la Administración como creadora de problemas es el provocado en las clasificaciones, actos administrativos de enorme trascendencia, y que ha sido tratado con ligereza desde los poderes públicos, ligereza ésta que se concreta en distintos aspectos:

1. En primer lugar se da el caso de que en demasiadas ocasiones la clasificación se ha hecho sin tener en cuenta los condicionantes geográficos de la vía pecuaria que se pretendía catalogar y

caracterizar. Durante los años cincuenta y sesenta, cuando se clasificaron la inmensa mayoría de las vías clasificadas en Andalucía, se dio con excesiva frecuencia la clasificación desde el despacho de algunos funcionarios en Madrid, dándose algunos singulares récords como el de clasificar toda la provincia de Sevilla con sus 6.000 kms de vías o sus 25.000 has en año y medio, y todo ello con los medios con que se contaba en los años cincuenta.

Esa falta de conocimiento del terreno produce clasificaciones tan absolutamente absurdas como la de "La Vereda del Término" en Castilblanco de los Arroyos, que en algunos tramos es simplemente imposible de recorrer salvo con un equipo de escalador y poniendo en grave peligro la vida del caminante o la de la Cañada Real de Carmona a Los Palacios, que lleva un río dentro sin que éste sea siquiera mencionado, u otros casos en los que, por ejemplo, se llega a supuestos vados absolutamente impracticables. La lista de contradicciones geográficas es interminable, pero obviamente no podemos abusar de la paciencia del oyente o del lector.

2. Si los errores geográficos son llamativos, las contradicciones históricas moverían a risa, si no fuera porque afectan al patrimonio, la industria, y en definitiva la vida de miles de agricultores andaluces y españoles. Partiendo de la base de que las clasificaciones en Andalucía durante los años ya citados carecen del más mínimo fondo documental (problema al que luego volveremos), y que se llevaron a cabo en un despacho a centenares de kilómetros del terreno clasificado, nos hallamos con casos tan escandalosos como los que voy a comentar:

- De las cartografías históricas se desprende que veredas, simples caminos o sendas han sido declarados hoy vías pecuarias, sin que existan antecedentes algunos sobre su existencia.
- Los caminos reales construidos durante los años de la Ilustración, fundamentalmente en tiempos de Carlos III y Carlos IV, cuyos expedientes de expropiación y construcción constan en los archivos históricos de la Nación, se convirtieron por arte de birlibirloque en Cañadas Reales, quizás por aquello de la coincidencia de siglas.
- Se aplican las medidas, las denominaciones y los criterios de la Mesta Castellana a áreas geográficas en las que ésta jamás tuvo jurisdicción, como es el caso del antiguo Reino de Sevilla o en los grandes feudos de los todopoderosos Condes de Niebla, Duques de Osuna, la Casa de Medinaceli o Medina Sidonia, ocurriendo lo mismo con la histórica Mesta de Carreteros que ha sido fagocitada por las vías pecuarias. Para colmo, cuando extraordinarios conocedores de la materia como es el caso del Profesor Corzo Sánchez de la Universidad de Sevilla ponen de manifiesto tales dislates, son despachados con un simple comentario de desacuerdo realizados por funcionarios que desconocen absolutamente de los qué están hablando.
- Se da la espalda a ventas realizadas en los procesos desamortizadores o de colonización que, aunque se van corrigiendo, han dejado casos de gravísima injusticia en algunos de nuestros términos municipales.
- Se obvian documentos tan absolutamente fundamentales como sentencias de los Jueces de Baldíos municipales, siendo ignorados y despachados sin el más mínimo estudio histórico y jurídico.
- Ello lleva a verdaderos absurdos, como es el caso de convertir la histórica "Vereda de la Armada" en Cañada Real, produciendo la llamativa situación de acabar colocándola dentro del claustro de un convento del siglo XIII al llevarla al terreno, o darse la curiosa paradoja de que las murallas almohades de Utrera en Sevilla se hallan dentro de una cañada real, o que las muy andaluzas haciendas del olivar están en ocasiones construidas dentro de una vía pecuaria, cuando la hacienda fue fundada como alquería, durante la dominación musulmana e incluso convertida en tal desde una vieja hacienda Romana.

3. Pero, si todo lo comentado es grave, más grave todavía es el hecho de que, conocidos los datos por nuestra Administración Autonómica, ésta se niega a revisar las clasificaciones, pese a lo disparatado de las mismas, negativa que se hace más escandalosa cuando la Junta de Andalucía se basa para arrebatar terrenos a los agricultores en clasificaciones franquistas carentes, como hemos dicho, de bases documentales, mal hechas, mal fundamentadas y, sobre todo, llevadas a cabo pisoteando los derechos de los colindantes que no fueron, en ningún caso, notificados. El abuso y el pisoteo de los derechos de los administrados llegan al extremo de que la inmensa mayoría de los

textos de las clasificaciones nunca fueron publicados en el BOE, y que su aprobación se llevaba a cabo mediante escuetas órdenes publicadas en el apartado de "Anuncios" en los boletines oficiales.

4. Para que los agricultores entiendan el proceso de clasificación y deslinde de las vías pecuarias habría sido bueno explicarles para qué se clasifica y se deslinda. La percepción que se tiene de tales procesos es ciertamente caprichosa, y probablemente la culpa la tiene una práctica ya abandonada de deslindar términos enteros, sin ton ni son, dejando a los propietarios rústicos y urbanos, y a la propia Administración Autonómica al páiro de los caprichos más o menos electoralistas de los Ayuntamientos. Tampoco convencen criterios ecológicos que durante estas jornadas serán puestos en duda por alguno de los ponentes, o criterios lúdicos, deportivos o festivos, ya que éstos últimos lanzan a las claras un mensaje que antepone el ocio de los urbanitas al trabajo, la propiedad y la economía de los habitantes al mundo rural.

5. Tampoco ha ayudado la postura de algún político andaluz de nuestro más reciente pasado, ya abandonada gracias a Dios, que al grito textual de "vamos a pisar los callos de los terratenientes de Andalucía" se lanzaban con verdadero entusiasmo, que recordaba a rancia reforma agraria, a deslindar vías pecuarias. El día que entendamos que la clasificación, deslinde y amojonamiento de vías pecuarias afecta a todos los propietarios, pero de forma gravísima a los pequeños y medianos agricultores, comprenderemos que el proceso es antieconómico y antisocial.

Como resumen de todo lo expuesto, nos preguntamos qué pensaría el lector y cómo reaccionaría si mañana una Administración viniera a decirle que la vivienda que ha comprado con tantos sudores, o que ha ido pasando de generación en generación en su familia, como acreditan escrituras, catastros e inscripciones en registros, no es suya, y entrasen en su casas colocando estaquillas y pretendiendo quitarles el pasillo o un cuarto de baño de un inmueble que siempre ha considerado suyo, todo ello bajo criterios ecológicos, lúdicos o deportivos.

¿Cómo puede convencerse a los agricultores y ganaderos de la bondad de unos procesos que han pisoteado sus derechos constitucionales, que carecen de fundamentos históricos e incluso geográficos, que se han practicado a capricho, y que ponen en peligro su propiedad y por lo tanto su precaria economía?

Los agricultores no tenemos sensación de que exista una demanda justificada de este proceso de vías pecuarias que se pretende llevar a cabo, ni entendemos cómo se puede estar dispuesto a invertir grandes sumas de dinero por parte de la Junta de Andalucía en vías pecuarias y sin embargo, no se invierte en arreglar la amplia red de caminos andaluces que están intransitables, siendo ésta también una competencia de la Junta de Andalucía.

Por todo esto, entendemos que el convencimiento de la bondad de este proceso para los agricultores, será difícil. Desde ASAJA queremos proponer varios aspectos que creemos servirán para facilitar la discusión y buscar soluciones a éste conflicto:

- Debe huirse a toda costa de posturas demagógicas como las que hemos denunciado.
- Falla la comunicación con los afectados, pues si se exceptúan las explicaciones que las Organizaciones Profesionales Agrarias dan a sus afiliados y simpatizantes, los agricultores lo único que reciben son frías notificaciones salvo que el funcionario que vaya a las operaciones materiales tenga a bien comentarles algo a los asistentes. Hay que explicar a los propietarios qué se hace, por qué se hace y para qué se hace, porque desde ASAJA y por parte de nuestros representados no percibimos la supuesta demanda social de recuperación de las vías pecuarias. Más al contrario, consideramos desproporcionado el gasto que se plantea desde el punto de vista ambiental ni desde el punto de vista deportivo o lúdico.
- Hay que introducir criterios sociales y económicos en el proceso de clasificación y en el de deslinde. No se puede pretender que nadie en el medio rural entienda el problema si un deslinde va a suponer pérdida de empleo y de riqueza, de lo que no estamos sobrados. Estos factores van introduciéndose tímidamente en nuestra Administración, pero entendemos que de forma tan nimia que no llega a solucionar los problemas.
- Es indecente que la Consejería se valga de clasificaciones hechas durante la Dictadura, con medios de dictadura, sin fundamentos históricos ni geográficos. Entendemos que el ideal

sería proceder a la reclasificación de las vías pecuarias de nuestra geografía, ante semejantes antecedentes, pero al menos debería irse a ese proceso en el caso de aquellas vías en que los propietarios presenten documentos que planteen serias dudas sobre la corrección de la clasificación.

- La Administración debe respetar los derechos adquiridos, como es el caso de las prescripciones inmemoriales, las compras al Estado por vía de adjudicación, desamortización, o colonización, o simple usucapión, como de forma reiterada ha reconocido nuestro Tribunal Supremo.

En cualquier caso, no queremos dejar de reconocer que con la actual Administración medioambiental andaluza las cosas parecen estar cambiando. Ya no tenemos que enfrentarnos a demagogias ni a frases grandilocuentes que ponen los pelos de punta; se nos ofrecen soluciones como las permutas o los cambios de trazado que, aunque nos parezcan insuficientes, evidencian otra forma de hacer las cosas y resuelven innegablemente determinadas situaciones; se establece un plan de vías pecuarias que podrá gustarnos más o menos, pero que obviamente aclara la situación y pone sobre las mesas unas reglas del juego más palpables y comprensibles. Sigue haciendo falta más coordinación, más diálogo, más información, y más valentía a la hora de enfrentarse al desmantelamiento de las pequeñas explotaciones agrícolas en las que las permutas o los cambios de trazado no sirven para nada, procediéndose, si fuera necesario, a la reducción de vías pecuarias y la venta de los sobrantes a precios sociales para evitar, a toda costa, la pérdida de riqueza y, sobre todo, de empleo.

## ELEMENTOS DINAMIZADORES DEL MEDIO RURAL: LA EXPERIENCIA DE TURIHAB

D<sup>a</sup> Cristina Calheiros e Menezes

TURIHAB (Portugal)

Voy a presentarles dos nuevos desarrollos en el turismo europeo. Son las asociaciones *Europa de la Tradiciones* (Europa Traditionae Consortium) y **Ciudades Tradicionales**. La primera de estas asociaciones reúne a miembros del Reino Unido (Wolsey Lodges), Francia (Château Accueil), Irlanda (Hidden Ireland), Países Bajos (Erfgoed Logies) y Portugal (Solares de Portugal), y la segunda a socios de Portugal (Minho); Italia (Campania); y los Países Bajos (Gröningen, Flevoland y Drenthe), así como de España (Galicia); y Suecia (Dalarna).

Ambas asociaciones comparten una fundación y una filosofía común que es la siguiente:

***“La mejor hospitalidad de la que un huésped puede disfrutar, es en casa de su anfitrión”.***

Todo esto empezó a principios de los años ochenta, cuando Portugal era un país que experimentaba rápidos cambios, no sólo preparándonos para nuestra entrada con éxito en La Comunidad Europea, sino también reconociendo quizás demasiado tardíamente los valiosos recursos que poseíamos para desarrollar un producto hostelero de calidad, un producto ubicado principalmente en las atractivas zonas rurales de nuestro país.

La premisa esencial es que existían muchas viviendas de alta calidad ubicadas en paisajes atractivos en los que en aquella época existían pocos alojamientos para turistas, si es que los había.

Lo que es aún más importante, creíamos que la hospitalidad de los dueños de estas casas y de todos los residentes de las comunidades, suponía un recurso humano que igualaba e incluso podía superar el potencial de las viviendas por sí solas.

Posteriormente, con algunas ayudas primero del Gobierno Portugués y luego de la Unión Europea, se adoptó un programa para ayudar a los propietarios de las viviendas adecuadas a renovar y reacondicionar sus casas y jardines y posteriormente establecer lo siguiente: alojamientos de estilo familiar, **“Turismo de Habitação”** para visitantes refinados deseosos de disfrutar la cálida hospitalidad y gastronomía del “auténtico” Portugal.

Hemos tenido cuidado de asegurarnos que las renovaciones se hacían adecuadamente para conservar las características arquitectónicas, decorativas y de mobiliario de acuerdo con la historia y el patrimonio de estas casas.

Junto con los propietarios creamos, en la pequeña localidad de Ponte de Lima (Vale do Lima) en la región portuguesa de Minho, la asociación **TURIHAB**. Los miembros de esta asociación llevan trabajando juntos desde 1983 para establecer el Turismo de Habitação como un tipo identificable de alojamiento en Portugal que ofrezca hospitalidad a una amplia gama de visitantes extranjeros así como a muchos portugueses que desean disfrutar de sus vacaciones en este entorno.

Con todo ello en mente, los miembros de **TURIHAB** lanzaron con éxito en 1992 **“Solares de Portugal”** para comercializar este tipo distintivo de alojamiento en todo Portugal. El nombre “Solares” se utiliza en Portugal para designar casas familiares espaciales, lo que supone una buena descripción de nuestras propiedades. Además, consideramos que expresaba la calidez de Portugal y de los portugueses.

Durante la década pasada nos encontramos con grupos de propietarios de otros países de la Unión Europea que compartían nuestra forma de pensar. Inicialmente trabajamos con asociaciones de Inglaterra, Irlanda y Francia y más recientemente hemos dado la bienvenida a socios de los Países

Bajos, y en 1996 con el apoyo del Comité Regional de Coordinación del Norte de Portugal pudimos inaugurar **Europa Traditionae Consortium – Europa de las Tradiciones**.

Los propósitos y objetivos del Consorcio son los siguientes: ofrecer una hospitalidad con un estilo personal en viviendas con carácter, conservar y ayudar a los propietarios a aprovechar el patrimonio y la cultura de su país y de su región, ya sea arquitectónico, gastronómico o enológico, y:

- Promover un producto especial – alojamiento de calidad en casas particulares.
- Mejorar las capacidades de marketing y la distribución de folletos.
- Facilitar el intercambio de ideas y el trabajo en red.
- Promover el turismo en Europa, particularmente desde Japón, América y Australia.
- Hacer tareas de lobby en representación de sus miembros en lo que se refiere a la legislación de la UE.
- Trabajar para la conservación y el desarrollo de la cultura y el patrimonio de los países miembros.

Nuestro trabajo en el turismo rural se inició mediante el programa de desarrollo rural de la Unión Europea y hemos desarrollado con éxito dos programas LEADER que nos han permitido mejorar y aumentar nuestro stock de alojamientos e introducir atracciones turísticas apropiadas, así como extender el concepto de alojamiento en entornos tradicionales desarrollando unidades en pueblos típicos.

Estos pueblos son pequeñas poblaciones rurales que sufren despoblamiento, deforestación, una agricultura débil, emigración masiva y desempleo. Los pueblos se han revitalizado mediante la ayuda financiera del programa LEADER y el Turismo se ha considerado como el motor del desarrollo rural. Esta intervención se ha centrado en la creación de una oferta turística llamada “**Turismo de Aldeia**”, basado en alojamientos turísticos en antiguas casas rústicas que han sido renovadas con este propósito.

Se han considerado dos ejes principales: la consolidación de ofertas turísticas ya existentes en las Áreas Rurales -Turismo de Habitação- promoviendo su imagen y mejorándola en todo el país, y la creación de un nuevo tipo de oferta en las zonas de montaña -**Turismo de Aldeia**-. Considerando el primer caso, la estacionalidad se ha reducido mediante la creación de nuevas instalaciones de ocio, deporte (el Centro Ecuéstre y el Campo de Golf) y culturales. En el segundo caso se ha intentado promover el asociacionismo con el fin de conseguir una gestión integrada y una mayor calidad de la oferta turística para el “**Turismo de Aldeia**”.

Un “proyecto piloto” - Pueblos de Tradiciones - conllevó la organización de actividades relacionadas con las producciones típicas y el turismo en territorios rurales, dispuestas a asumir una estrategia de desarrollo sostenible e integrado. Este tipo de estrategia está basado en la exaltación de estas producciones con el fin de incrementar la demanda global estimulando al turista y provocándole la curiosidad sobre los recursos del territorio.

Por tanto se persiguen varios objetivos mediante la cooperación internacional, entre ellos:

- La promoción de una oferta turística de calidad en pueblos tradicionales en distintas zonas.
- La evaluación del potencial endógeno de las regiones, cultural y natural con el fin de ponerlo a disposición de la demanda turística.
- Apoyo financiero a la publicación de folletos que promuevan y desarrollen la imagen del producto y de la marca “Pueblos de Tradiciones”.
- La transferencia de conocimientos, el intercambio de ideas y experiencias para contribuir al funcionamiento en red.
- La promoción de productos locales tradicionales, especialmente alimentos y artesanía con criterios comunes entre todos los agentes.
- El intercambio de esta perspectiva de desarrollo económico y social con otros países de la UE que comparten objetivos comunes.

- La valorización, consolidación y promoción de la cultura local y la mejora de la autoestima de la población, con una actitud positiva ante las nuevas mentalidades y valores culturales.

Por lo tanto se debe apoyar y favorecer el Turismo en Áreas Rurales mediante estrategias y normas que permitan, por una parte el crecimiento y el desarrollo económico, y por otra la conservación del medio ambiente, el patrimonio la naturaleza, la cultura y las tradiciones, promoviendo la capacidad de organización y participación, el incremento de la cooperación y los intercambios internacionales y la protección de las identidades socio-culturales.

En conclusión, la fórmula que nos ha conducido al éxito ha sido la determinación, el trabajo duro y el 'compromiso con' y la creencia en el valor y la importancia de nuestro patrimonio y medio ambiente, así como el deseo de conservarlos, a la vez que los compartimos con nuestros huéspedes en lo que se refiere al turismo, y análogamente, en la cooperación transnacional con nuestros socios que muy pronto se han convertido en nuestros amigos.



## **FUNCIÓN SOCIAL DE LAS VÍAS PECUARIAS**

**D. Juan Clavero Salvador**

Coordinador de Ecologistas en Acción de Andalucía

Las vías pecuarias han tenido una importancia económica, histórica, social y ecológica de primera magnitud en nuestro país. Buena parte de la hegemonía económica y política de la España de los inicios de la Edad Moderna, tenía su base en la potente ganadería trashumante. Pero, además, por estas rutas han transitado millones de cabezas de ganado entre las dehesas del sur y las montañas del centro y norte peninsular, lo que ha favorecido la dispersión de semillas que hoy conforman los pastizales característicos de estas áreas. La trama de vías pecuarias ha potenciado la pervivencia de un sistema de bosques, matorrales y pastizales lineales de gran importancia como elementos diversificadores del paisaje, y como nexo de unión de las áreas forestales, impidiendo así el aislamiento de las poblaciones de flora y fauna. Han funcionado, mucho antes de que se pusieran de moda, como auténticos corredores ecológicos.

### **Historia de las usurpaciones**

A pesar de que las diferentes legislaciones sobre vías pecuarias han venido reconociendo a estos caminos como "bienes de dominio público, que no son susceptibles de prescripción, ni enajenación, ni podrá alegarse para su apropiación el tiempo que han sido ocupadas ni legitimarse las usurpaciones de que han sido objeto", lo cierto es que la mayor parte de las vías pecuarias andaluzas están actualmente usurpadas. El alcance de esta pérdida de terrenos públicos puede evaluarse si se tiene en cuenta que se trata de una red de 33.000 kms y 110.000 has.

¿Cómo es posible que con un soporte legal de primera magnitud se hayan usurpado de forma masiva?. Las razones hay que buscarlas en la pérdida de funcionalidad –a lo que no sirve para nada se le busca otro uso, máxime con la demanda histórica de tierra que siempre ha existido en Andalucía-, en la picaresca, en la falta de conciencia del valor de "lo público" y en la complicidad que ha habido de las distintas administraciones, desde la municipal, hasta la judicial y las responsables de gestionar las vías pecuarias. Pero lo peor de todo es que la mentalidad imperante -en la sociedad y en las administraciones- consideraba que, ante la pérdida de función de estos terrenos públicos, su destino era la desaparición.

Las ocupaciones ilegales de las vías pecuarias han tenido un carácter muy diverso. La mayor parte han sido debidas al cercado de fincas y vías pecuarias por parte de grandes terratenientes. Pero también lo han sido por personas de escasos recursos para construir su casa, o instalar huertos y explotaciones ganaderas. Aunque de menor entidad superficial, pero de mayor gravedad por su carácter irreversible, han sido las usurpaciones que han utilizado las vías pecuarias como terreno "gratuito" para construir urbanizaciones, equipamientos o infraestructuras (carreteras, canales, embalses...).

Las organizaciones ecologistas, conscientes de la importancia y de las variadas funciones ecológicas y sociales que podrían tener estos terrenos, comenzaron a mediados de los años 80 una campaña por la recuperación de las cañadas, denominación que popularmente incluye a la totalidad de vías pecuarias. Incomprendidos al principio por buena parte de la población rural y por la propia administración, las acciones espectaculares que se desarrollaron -con ocupaciones pacíficas y corte de alambradas en latifundios de personajes conocidos que tenían usurpadas cañadas (La Pantoja, Colón de Carvajal, Rocío Jurado, el Papa Clemente...)- volvieron los ojos de la sociedad hacia estos viejos caminos cargados de historia. Lo que para muchos era una batalla perdida -aunque cargada de cierto romanticismo- fue afianzando una demanda creciente en pro de la recuperación de las cañadas.

Estas acciones provocaron múltiples problemas a los miembros de las asociaciones ecologistas: continuas denuncias de los propietarios usurpadores, detenciones y juicios, acusados de invasión de propiedad privada y daños por los cortes de alambradas y roturas de candados. En todos ellos fuimos

absueltos, al considerar los Tribunales que (Auto 126/92 Juzgado de instrucción de Cazalla de la Sierra-Sevilla) *“La intención de los inculpados, autores o cómplices, no puede considerarse como una de las cualificadas como daños dolosos constitutivos de sanción penal. Puesto que no les guiaba el deseo exclusivo de causar daños ni la intención de divertirse, pero sí pasar por la vía pecuaria por ser bien de utilidad pública, portando carteles de los grupos ecologistas a los que pertenecen”*, determinando que la conducta reiterada del propietario *“de impedir el paso de los ciudadanos por el camino público que cruza su finca pudiera ser constitutivo de un delito de coacciones por lo que procede librarse testimonio de particulares para la investigación”*. En la sentencia 99/92 de la Audiencia Provincial de Sevilla se ratifican estos principios jurídicos al considerar que los implicados en el corte de una alambrada que cerraba una vía pecuaria *“no cometieron una falta de daños”* pues su única intención era *“volver a pasar por la Cañada Real, pero como cualquier ciudadano por ser bien de propiedad pública... y que su acción carece de la antijuridicidad necesaria para ser punible, puesto que la misma iba encaminada a la consecución de un derecho del que la comunidad había sido privada, señalizando el camino como Cañada Real, supliendo la deficiencia de la Administración...”*. Decenas de autos y sentencias como estos sirvieron para ir consolidando el derecho de los ciudadanos a transitar por tantas y tantas vías pecuarias usurpadas, y aumentar la conciencia social sobre la necesidad de su recuperación. No deja de ser paradójico y lamentable que todos los procesos hayan ido contra los ciudadanos que han procedido a abrir vías pecuarias usurpadas y nunca se ha procesado ni condenado a los usurpadores.

La Consejería de Medio Ambiente, superando su indecisión inicial, comenzó los primeros deslindes y amojonamientos que, en contra la opinión de algunos políticos y técnicos, se demostraron totalmente factibles y, a menudo, con menores problemas de los inicialmente previstos. Los mayores conflictos los han provocado los grandes propietarios, organizados por ASAJA, que han intentado movilizar a los agricultores contra los deslindes, con el argumento falaz de que *“nos quieren robar las tierras”*.

Las actividades de Ecologistas en Acción no se han limitado a la denuncia y a la apertura de vías pecuarias usurpadas. Conscientes de que es necesario dotarlas de nuevas funcionalidades que impidan de nuevo su abandono y usurpación, hemos impulsado proyectos para la recuperación ecológica y paisajística de las cañadas y potenciar su uso recreativo, turístico y medioambiental, compatibilizándolos con su ancestral uso pecuario.

### **Nuevos usos para viejos caminos**

Las vías pecuarias tienen un valor natural, histórico y etnológico de primera magnitud y constituyen un patrimonio público de enormes potencialidades ecológicas, paisajísticas, turístico-recreativas y de dinamizador del desarrollo rural. La Ley de Vías Pecuarias y el Reglamento de la Comunidad Autónoma Andaluza recogen estos nuevos usos complementarios.

La nueva legislación sobre vías pecuarias está demostrando ser un marco adecuado para garantizar la recuperación de éstas y la asignación de nuevos usos. Esta nueva legislación recogió la práctica totalidad de las propuestas que veníamos realizando las organizaciones ecologistas para dotar a estos viejos caminos de nuevas funciones. Las organizaciones ecologistas hemos sido pioneras en proyectos de reconversión de las vías pecuarias en rutas de senderismo y en corredores ecológicos.

El primer proyecto de adecuar unas cañadas para actividades de senderismo lo realizó la CEPA (actualmente integrada en Ecologistas en Acción) en 1990, diseñando un Sendero de Gran Recorrido de 88 kms de longitud (GR-41) en El Cordel de las Buherbas, desde la estación de Castillo de las Guardas hasta Barrancos, en las sierras de Sevilla y Huelva.

El conocimiento y valoración por parte de la población de las vías pecuarias es un elemento básico para conseguir su conservación y recuperación. Ecologistas en Acción ha desarrollado diversas campañas de difusión del valor de las vías pecuarias. Actualmente estamos desarrollando una en la comarca de Los Vélez (Almería) con el objetivo de conocer la realidad de este patrimonio e incentivar su uso social, pues sólo así será posible mantener los derechos de paso, denunciando los obstáculos ilegales y llevando a cabo los trámites necesarios para recuperar estos valiosos terrenos públicos, de manera que sigan constituyendo, como ayer y para siempre, un patrimonio común que pueda ser utilizado tanto por las ganaderías trashumantes y locales, como para actividades culturales y

educativas. Estas vías pecuarias pueden contribuir a la mejora de la calidad de vida de la población rural en estas comarcas deprimidas y a conservar algunos paisajes en fuerte proceso de deterioro y costumbres en grave riesgo de desaparición por la pérdida de memoria histórica.

Ecologistas en Acción ha sido también pionera en proyectos de recuperación de vías pecuarias para darles usos complementarios como corredores ecológicos. Es cada vez más evidente que la política de conservación de la naturaleza no puede basarse únicamente en la creación de espacios naturales aislados entre sí y rodeados de territorios muy degradados. Surge así la necesidad de crear una red de corredores ecológicos, bandas de naturaleza que conectan áreas de cierto valor ecológico y que pueden ser por sí mismos hábitats de especies de la flora y la fauna características de cada zona. Los corredores constituyen reservorios de biodiversidad que, en el futuro, pueden constituir focos de recolonización de la flora y fauna autóctona. Los corredores ecológicos introducen, además, un importante elemento de diversificación del paisaje y desfragmentación del territorio.

El Corredor Verde Dos Bahías ha sido una iniciativa de Ecologistas en Acción que tiene como objetivo la recuperación de un conjunto de vías pecuarias entre la Bahía de Cádiz y la Bahía de Algeciras. Este Corredor tiene una longitud total 90 kms, teniendo como extremos las localidades de Puerto Real y Los Barrios. Este ambicioso proyecto, que se está realizando en convenio con la Consejería de Medio Ambiente, la Diputación Provincial de Cádiz y los Ayuntamientos de Puerto Real, Medina Sidonia, Benalup-Casas Viejas y Los Barrios, pretende varios objetivos:

- Recuperar un conjunto de vías pecuarias en proceso de desaparición, potenciando su uso tradicional ganadero.
- Dotar de usos alternativos a estas vías pecuarias según permite la reciente legislación, adecuándolas como corredor ecológico, para actividades turísticas ligadas al medio natural, actividades de investigación y educación ambiental.
- Diversificar el paisaje, sobre todo en las zonas más degradadas de vegas y campiñas, mediante la regeneración de enclaves forestales de vegetación autóctona.
- Conservar y fomentar la biodiversidad, con la recuperación de la vegetación autóctona y la creación de nuevos hábitats adecuados para la fauna característica de estos ecosistemas.
- Promocionar socioeconómicamente los municipios de la zona, con el nuevo atractivo que supondrá este corredor para usos de un turismo ecológico y responsable.
- Aumentar, con su uso, la valoración social de estos históricos caminos rurales que forman parte de nuestro patrimonio natural y cultural

Esta ruta de gran recorrido permitirá, en cuatro etapas, atravesar la totalidad de la provincia en sentido transversal, comenzando a orillas del Atlántico, en el Parque Natural de la Bahía de Cádiz, y terminando a orillas del Mediterráneo, en el Paraje Natural de las Marismas de Palmones. Esta ruta atraviesa un variado conjunto de ecosistemas, que van desde los pinares costeros, a la campiña de acebuches, bosques de ribera, lagunas endorreicas, el Parque Natural de los Alcornocales y las marismas litorales del río Palmones, frente a África.

Ecologistas en Acción pretende convertir este proyecto en una experiencia piloto que puede ampliarse a otras vías pecuarias, para ir creando así una red de espacios lineales de alto interés ecológico y social, y dotar de nuevas funcionalidades a estos históricos caminos, que se merecen algo más que su usurpación y destrucción, o la muerte lenta por la desidia y el abandono.

Potenciar una ganadería extensiva, ecológica y de razas autóctonas, adecuar corredores verdes que unan espacios naturales y aglomeraciones urbanas, diversificar el paisaje restaurando los ecosistemas característicos de cada zona, adecuar rutas de senderismo, incentivar la participación ciudadana, etc., servirán, sin duda, para consolidar el apoyo social a este ambicioso proyecto que es la recuperación de los miles de kilómetros de vías pecuarias que recorren el territorio andaluz.

**MESA DEBATE: ASPECTOS SOCIALES DE LAS VÍAS PECUARIAS**

**D<sup>a</sup>. Montserrat Moyano Moyano**

Coordinadora de la Unión de Pequeños Agricultores y Ganaderos de Andalucía (UPA)

El Plan de las Vías Pecuarias en Andalucía supone la recuperación y puesta en marcha de muchos Kilómetros de vías que si bien habían perdido su primitivo uso ganadero, habían sido empleadas como terreno agrario.

Desde UPA-Andalucía debemos reconocer el mérito que tiene para la Consejería de Medio Ambiente haberse embarcado en un proyecto tan ambicioso, aunque también debemos poner de manifiesto el conflicto creado en el seno de los agricultores.

En primer lugar, UPA considera necesario incluir el uso agrario conjuntamente con los usos que se recogen en el Plan de Ordenación de las Vías Pecuarias para, de esta manera, evitar el rechazo de antemano por parte de los agricultores. Se viene diciendo que los agricultores están en contra de los deslindes de vías pecuarias pero no lo hacen por sistema. El conflicto comienza cuando existe una falta de información por parte de la Administración hacia ellos, teniendo como único referente una certificación oficial de deslinde que crea una gran incertidumbre (ya que interpretan que se les va a quitar el uso de esas tierras que para ellos es un derecho de hace muchos años).

Por otro lado, UPA considera que las clasificaciones tomadas como referencia no recogen la realidad. Existe documentación y mapas previos a 1955, que es la fecha de referencia tomada para la realización de la mayoría de estas clasificaciones.

Y cabe destacar en último lugar, el agravio comparativo que en algunos casos se produce por la ocupación de las Vías Pecuarias de empresas privadas, las cuales no se ven afectadas y son tomadas por los agricultores como referencia para aumentar su descontento.

Una vez planteados los aspectos que UPA considera como los más importantes y que llevan a la creación del conflicto, lo único que queda es buscar soluciones para resolverlo.

Existe una dificultad añadida a la hora de buscar soluciones como es el gran número de agricultores pequeños y medianos que en un solo tramo se ven afectados por un deslinde, lo cual supone, si cabe un mayor esfuerzo para buscar soluciones, entre las que destacamos:

- Asesoramiento de la Administración para informar sobre actuaciones de deslinde.
- Priorizar los deslindes en los Parques Naturales donde los tres usos (ecológico, turístico-recreativo y ganadero) recogidos en el Plan de Recuperación y Ordenación de las Vías Pecuarias se cumplen.
- Realizar estudios concretos de búsqueda de soluciones en tierras meramente agrícolas.
- Establecer concesiones administrativas de uso y aprovechamiento de los recursos incluidos en la Vía Pecuaria.
- Posibilitar un uso agrario de las vías pecuarias haciéndolas coincidir en la medida de lo posible con caminos y arroyos.

UPA-Andalucía considera que se debe hacer un esfuerzo por parte de la Administración y por parte de las Organizaciones Agrarias y agricultores para buscar soluciones. Las vías pecuarias deben permanecer como bienes de dominio público, permitiendo a su vez la utilización por los agricultores que actualmente y desde hace varios años están haciendo uso agrario de ellas.

**D<sup>a</sup>. Luisa Lara Rosales**

Representante de la Coordinadora De Agricultores y Ganaderos de Andalucía (COAG)

Andalucía tiene una importancia relevante en el ámbito nacional en cuanto a la superficie y al número de vías pecuarias que se localizan en ella, de manera que aquí se concentran aproximadamente una cuarta parte de la red nacional de vías pecuarias.

Desde COAG, consideramos muy positiva la realización por parte de la Consejería de Medio Ambiente del Plan de Recuperación y Ordenación de las Vías Pecuarias, porque de todos es sabido que las vías pecuarias se crearon en un momento dado, cuando era muy importante el desplazamiento del ganado con largos recorridos. La evolución de la tecnología ha permitido que existan nuevos sistemas productivos, como son los suplementos alimentarios para la ganadería que hace que el nomadismo no sea una actividad principal, sino una actividad minoritaria, predominando por tanto los movimientos cortos de ganado.

Estos cambios han afectado de la misma forma al uso de las vías pecuarias, que debido a la menor frecuencia de uso de las mismas por grandes rebaños de largo recorrido, acompañado de una evolución creciente de la población y por tanto de ocupación territorial, la mayor parte de las vías pecuarias presentan en la actualidad problemas de asentamientos, menor dimensión de las mismas, eliminación de pasos etc. Estas situaciones crean conflictos por el uso de las vías pecuarias entre los ganaderos, agricultores, administraciones locales por intereses urbanísticos etc.

Una vez dicho todo esto, hay que señalar que entre las diferentes problemáticas y posturas (que dicho sea de paso hay que analizar por separado porque no todas las situaciones van a ser las mismas, ni tampoco van a poder tener la misma solución), nos encontramos con dos puntos de vistas distintos:

- a) Los ganaderos. Hoy día el ganado que más usa las vías, con diferencia es el de los pequeños rumiantes, caprino, y ovino (fundamentalmente este último), frente al bovino (este tipo de ganado presenta mayor grado de estabulación y los movimientos son menos frecuentes correspondiendo generalmente a un cambio de zona de pastoreo), mientras que el ovino-caprino, hace uso casi a diario de ellas.

En la actualidad los hábitos de movimiento del ganado más frecuentes son los movimientos transtermitantes (movimientos cortos sin salir en la mayor parte de los casos de su municipio) y los que se conocen como “cuneteros o pitarreros” (que son aquellos que no tienen base territorial en la explotación para la alimentación de su ganado y como su propio nombre indica se sirven de los márgenes de las vías). El movimiento trashumante como tal (recorren más de 400 kms en busca de alimento) es poco frecuente, aunque queda alguna representación:

- Los Corrales (Sevilla) > Median-Sidonia, Benalup, Paterna, Arcos de la Frontera (Cádiz)
- Ronda (Málaga) > Arcos de la Frontera y Jerez (Cádiz)
- Sierra Nevada, Marquesado y Las Alpujarras (Granada) > Sierra Morena.

La problemática que plantean es muy diversa, pero destaca:

- La disminución de las dimensiones de las vías, aunque no se considera necesario quizás que tenga la anchura que tenían antiguamente pero, si la necesaria para poder pasar sin tener problemas.
- Los abrevaderos-descandaseros, en su mayoría no están o han quedado muy reducidos, por lo que el ganado no puede realizar paradas en ellos.
- Algunas vías las encuentran literalmente cortadas por cancelas con candados.

- b) Los agricultores. El uso de las vías pecuarias por parte de los agricultores se reduce a camino de acceso a fincas de su propiedad y como terreno de producción. Aquí las posiciones también son diferentes:

- Hay agricultores que saben que están ocupando vías pecuarias y que aceptan que cuando pase el ganado se “aprovechen de ese terreno”.
- Otros no tienen conocimiento cierto del trazado de las vías y no saben si su finca ocupa vía pecuaria o no. Esto suele ocurrir en zonas donde el paso de ganado es escaso.

- Agricultores que tienen documentación de sus fincas, en la que aparece escriturado también el terreno ocupado por la vía (esto ha sido ocasionado con algunas órdenes ministeriales antiguas, en las que había vías que se consideraron excesivas y en las que se “enajenaba” el terreno que superaba la superficie establecida).

Por todo esto es imprescindible este Plan de Recuperación y Ordenación de Vías Pecuarias.

**D. Manuel Rodríguez Pascual**

Investigador

Estación Agrícola Experimental (CSIC-León)

La Comunidad Andaluza presenta un rico entramado de vías pecuarias que superan los 30.000 kms que ponen en comunicación una amplia variedad de ambientes de alto valor ganadero, ecológico y paisajístico. A través de ellas, se producen, en la actualidad, movimientos ganaderos de variadas tipologías, amplitud y procedencias. Así por ejemplo, en la zona de invernada de Sierra Morena Oriental, que engloba a determinados municipios de Jaén y Córdoba, confluyen de forma radial, rebaños trashumantes de *largo recorrido* procedentes de los Montes Universales en el Sistema Ibérico (provincias de Teruel, Cuenca y Guadalajara); de *recorrido medio*, provenientes de Sierra Nevada y, de *corto recorrido o transtermitantes*, originarios de las sierras de Alcaraz (Albacete), Cazorla y Segura (Jaén). Estos desplazamientos estacionales, de diferentes razas y especies autóctonas, que incluyen al ganado bravo, generan una importante actividad económica y constituyen un elemento modelador y conservador del paisaje y de los usos agrarios.

Esta variedad de movimientos de ganado, que también incluye el traslado de ganado entre fincas o su desplazamiento a ferias, debe ser estudiada, analizada con todo detalle y protegida para que los sistemas extensivos que dan vida y funcionalidad a las cañadas no se pierdan. Además, los pastores y/o ganaderos, auténticos protagonistas de dichos sistemas, deben ser apoyados resueltamente para que su cultura y conocimientos (del medio, de los animales y de la utilización del territorio) no se pierdan. Para ello, será necesario una mejora sustancial de las infraestructuras de las cañadas (refugios, señalización, delimitación), invernaderos (viviendas dignas, corrales, mangas de manejo, mejores condiciones de los arriendos, etc.) y, en general, de las condiciones de vida y trabajo de los ganaderos, así como, la necesaria dignificación del oficio y el debido reconocimiento social hacia la labor productiva y medioambiental que realizan.

**D<sup>a</sup>. María Teresa García Rodríguez**

Coordinadora General de la Secretaría General Técnica

Consejería de Medio Ambiente. Junta de Andalucía

**Protección Ambiental de los Corredores Ecológicos**

La cuestión que queremos plantear en la Mesa es la de si las vías pecuarias que tengan la consideración de corredor ecológico deben quedar sometidas a un régimen de especial protección ambiental que venga a incrementar el régimen de protección propio de la vía pecuaria.

La figura de Corredor Ecológico expresamente la recoge Ley 3/1995 en su Exposición de Motivos al establecer que las vías pecuarias han de ser consideradas como auténticos corredores ecológicos, esenciales para la migración, la distribución geográfica y el intercambio genético de las especies silvestres y también pueden constituir un instrumento favorecedor del contacto del hombre con la naturaleza y de la ordenación del entorno medioambiental.

Esta afirmación, que recoge la Ley, traslada lo ya establecido en la Directiva 92/43/CEE del Consejo, de 21 de mayo de 1992, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres (Directiva Hábitats). Es decir, los corredores ecológicos se pueden definir como territorios

de alto y medio valor ecológico que permiten la conexión de los espacios de gran valor ambiental en una estructura continua y funcional, permitiendo asegurar la continuidad ecológica del territorio y el mantenimiento de los procesos de dispersión y migración de especies.

El valor ambiental atribuible a los corredores debe corresponderse con un régimen de protección específico que garantice el mantenimiento y conservación de los mismos.

La cuestión estaría en considerar si podría resultar aplicable alguna de las figuras de protección ya existentes o si requerirían de una medida específica más acorde con los valores a proteger.

Independientemente de que tanto en el ámbito de legislación estatal como autonómica podrían considerarse distintas figuras de protección en las que podrían incardinarse los corredores ecológicos, algunas Comunidades Autónomas han creado categorías específicas de espacios protegidos que especialmente acogen las vías pecuarias, Castilla-León, Valencia y Extremadura, entre otras.

Parece oportuno mantener que con la creación del “corredor ecológico” como una nueva figura de protección específica de un ámbito territorial concreto, les configuraría como “espacio natural protegido” y les dotaría de los medios que facilitasen su planificación, gestión y desarrollo de acuerdo con la finalidad que cumplen, pudiendo quedar, igualmente, incorporados dentro del ámbito de la red de espacios naturales protegidos.

De acuerdo con la normativa vigente los instrumentos de planificación y gestión de dichos espacios protegidos tendrían un carácter prevalente sobre los demás instrumentos de planificación, en este sentido, la propia Ley de Vías Pecuarias (Ley 3/1995) en su disposición adicional tercera establece, como no podría ser de otra manera, la prevalencia del Plan de Ordenación de los Recursos naturales y del Plan Rector de uso y gestión para las vías pecuarias o tramos de vías pecuarias ubicados en determinados espacios naturales protegidos.

Por último señalar que la Directiva de Hábitats para garantizar la conservación de los hábitats naturales y de los hábitats de especies y mejorar la coherencia ecológica de la Red Natura 2000, contempla la constitución de una Red ecológica conexonada, a través de elementos de estructura lineal y continua (ríos, riberas o linderos) o que por su papel de puntos de enlace (estanques o sotos) revistan especial importancia para la migración, la distribución geográfica y el intercambio genético de las especies de flora y fauna silvestre, lo que permite articular las vías pecuarias, entre los otros elementos lineales mencionados, como corredores ecológicos que cumplen esas funciones.

Estos corredores ecológicos que tendrían la consideración de Lugares de Interés Comunitario (LICs) y posterior declaración de Zonas de Especial Conservación (ZECs), formarían parte de la Red Natura 2000 quedando, por lo tanto, sometidos al régimen de protección que la propia Directiva establece para la Red, por lo que su protección quedaría asegurada una vez se pongan en marcha los mecanismos establecidos en la Directiva.



## **CONCLUSIONES DE LA MESA DE DEBATE**

1. La legislación vigente en materia de vías pecuarias permite la recuperación y puesta en uso de estas infraestructuras lineales. En este sentido deben intensificarse las labores de información / divulgación en los procesos de recuperación y puesta en valor de la red andaluza de vías pecuarias, para conseguir la mayor implicación posible de los diferentes sectores interesados y así culminar el objetivo de recuperación y puesta en uso.
2. Se valora positivamente el Plan de Recuperación y Ordenación de las Vías Pecuarias como instrumento básico para la recuperación y adscripción de usos.
3. Jornadas como éstas son el ejemplo más palpable de que con el diálogo se pueden encontrar fórmulas de consenso que, teniendo en cuenta realidades sociales existentes posibiliten la recuperación de la red de vías pecuarias, evitando conflictos sociales que perturben la ejecución del referido Plan.
4. Hay que desarrollar urgentemente estudios multidisciplinarios sobre la importancia ecológica de las vías pecuarias (suelos, fertilidad, ciclos de nutrientes, microorganismos del suelo, plantas, invertebrados y su importancia ecológica para los vertebrados, movilización de propágulos, etc.) que puedan ser de interés para la protección de aves migradoras y especies amenazadas. En este sentido hay que destacar que el mantenimiento de este uso ganadero es básico para la función ecológica y paisajística de la red de vías pecuarias.

**SESION 2ª MULTIFUNCIONALIDAD Y POLIVALENCIA DE LAS VIAS  
PECUARIAS Y LOS CORREDORES VERDES**

## LAS NUEVAS PERSPECTIVAS DE LA POLÍTICA AGRÍCOLA COMÚN

D<sup>a</sup>. Ángela Heerens

Administradora DG Agricultura

Comisión Europea

¿Adonde va la agricultura común?

Es una pregunta muy legítima, en un momento en que el ámbito agrícola europeo acaba de sufrir varias crisis en la pasada década:

- crisis de la producción, con persistencia de excedentes;
- crisis internacional, bajo la presión de críticas crecientes;
- crisis financiera, por el excesivo coste de la PAC para el presupuesto comunitario;
- crisis sanitaria, con las enfermedades del ganado: vacas locas, fiebre aftosa;
- crisis de identidad de los agricultores en la sociedad moderna, ya que a menudo su actividad se percibe como dañina para el medio ambiente, además de no responder ya a las nuevas exigencias del consumidor, que se centran cada vez más en la calidad de los productos y menos en la cantidad disponible.

Tras estas crisis, nos enfrentamos a una serie de retos muy concretos:

La ampliación de la Unión Europea, en primer lugar: ¿podrá seguir funcionando la PAC cuando la Unión pase de 15 a 25 Estados, o quizá más?

En segundo lugar, las negociaciones comerciales en la Organización Mundial del Comercio van a recomenzar: ¿cuál será la posición de la Europa agrícola?; ¿cuáles son nuestros puntos fuertes y cuáles los débiles?. En el proceso de liberalización del comercio, ¿qué deseamos preservar para salvaguardar el modelo agrícola europeo?

Por último, el reto de los ciudadanos y consumidores, que desean disponer de más información sobre la calidad y la seguridad de los productos, su origen, e incluso sobre su método de producción, el cual debe respetar más y mejor el medio ambiente.

Tras las crisis, así como ante los retos que se presentan, se plantea la cuestión de saber si nos dirigimos hacia una nueva reforma de la PAC.

Desde su creación, en los años 60, la PAC logró ampliamente cumplir los objetivos que se le asignaban. Para adaptarse, los Estados miembros, por la vía del Consejo de Ministros, tuvieron que proceder a unas reformas más o menos profundas, en función de la coyuntura. Algunas señalaron un cambio radical de la política; como por ejemplo:

- la introducción de las cuotas lácteas en 1984;
- el paso a las ayudas por hectárea y a la retirada obligatoria de las tierras para grandes cultivos en 1992;
- la limitación de los gastos a 40 mil millones de euros y la generalización de las medidas de desarrollo rural -el "segundo" pilar de la PAC- con la adopción de la Agenda 2000 en marzo de 1999 en Berlín.

¿Y hoy?; ¿evolució la PAC de manera suficiente como para responder a las expectativas de los consumidores y a las preocupaciones de todos los ciudadanos, incluidos los 14 millones de personas que trabajan en la agricultura?

Estas cuestiones fueron examinadas y discutidas por el colegio de Comisarios al principio de este año, a iniciativa del Comisario Fischler, para concluir que una reforma no es ni posible, ni necesaria antes del 2006. Esto no significa que la Comisión no vaya a proponer nada; más adelante vamos a ver cuáles son las intenciones de la Comisión en la materia.

Una verdadera reforma no es posible ya que cualquier reforma implica tener recursos financieros, y únicamente está previsto discutir de nuevo el marco financiero decidido en Berlín en el momento de la

primera adhesión de uno de los países candidatos. De todas formas, sería muy difícil revisar por completo la política agrícola sin que los países actualmente candidatos puedan expresarse e influir sobre la toma de decisiones. Por tanto, no tendremos una verdadera reforma agrícola antes de la adhesión de Polonia, Hungría, y de otros países.

Una reforma no es tampoco deseable. En efecto, en los textos, lo fundamental ya se ha hecho con la Agenda 2000, definiendo *el modelo europeo de agricultura*, para lo que:

- Necesitamos un sector agrícola competitivo capaz de enfrentarse al mercado mundial sin subvenciones excesivas, puesto que esto está llegando a ser cada vez menos aceptable;
- Queremos garantizar un nivel de vida equitativo a la comunidad agrícola y estabilidad de ingresos para los agricultores;
- Queremos introducir métodos de producción sanos y respetuosos con el medio ambiente, que permitan proporcionar al público el tipo de producto de calidad que busca;
- Defendemos una agricultura rica por su diversidad y sus tradiciones, cuya misión no es sólo producir sino también preservar el encanto de nuestros paisajes así como un mundo rural activo, conservador y generador de puestos de trabajo;
- Necesitamos una política agrícola más sencilla y más comprensible, por lo que debe establecerse una línea divisoria clara entre las decisiones que son comunes y las que deberían incumbir únicamente a los Estados miembros;
- Queremos una política agrícola que evidencie claramente que el gasto público que genera se justifica por las prestaciones que la sociedad, en su conjunto, espera de sus agricultores.

Todos estos objetivos son tan válidos como lo eran hace dos años, y lo seguirán siendo aún en el futuro. La Agenda 2000 dio un paso importante al asignar el conjunto de funciones y objetivos económicos, sociales y medioambientales de la PAC.

La Agenda 2000 es el respaldo de una agricultura sostenible, así como del desarrollo rural:

- En lo que se refiere a la dimensión económica, la condición de la mejora del equilibrio del mercado y de la competitividad era proseguir el cambio de sistema de garantía de los precios a las ayudas directas. En el pasado, un 90% del gasto comunitario para la agricultura estaba dedicado a la financiación de las compras en el marco de la intervención y a la exportación de los excedentes. Dentro de unos años, esta cifra ya no será más que de un 20%, mientras que la de los pagos directos habrá aumentado en la misma proporción. Estos pagos directos, que no están en función del volumen de la producción, provocan que los agricultores tomen decisiones según las señales del mercado dependiendo menos de las ayudas públicas, lo que ya, por sí solo, es una mejora. Progresivamente, el mecanismo de la intervención se convertirá en un mecanismo de seguridad, para hacer frente a los "golpes duros" del mercado. Aparte de las OCM, los programas de desarrollo rural incluyen medidas múltiples que mejoran la competitividad de la agricultura de la UE (como las ayudas a la inversión, medidas en la mejora de la comercialización y de producción, formación etc.).
- Por lo que se refiere a la dimensión social, las ayudas directas (que pueden ser parcialmente transferidas por los Estados miembros a las medidas de desarrollo rural) permitieron compensar las perturbaciones del sector agrícola vinculadas al descenso de los precios de intervención. Por otra parte, las medidas de desarrollo rural implican medidas específicas en favor de la viabilidad social de las zonas rurales así como del sector agrario. Es importante desde este punto de vista favorecer la diversificación de las fuentes de ingresos de los hogares agrícolas.
- En lo que se refiere a la dimensión medioambiental, las medidas agro-ambientales se consolidaron como condición obligatoria del desarrollo rural. Estas disposiciones prevén remunerar a los agricultores que, tras la firma de un contrato, se someten a unos compromisos medioambientales superando el nivel básico de las "buenas prácticas agrícolas". Los Estados miembros tienen también la posibilidad de sancionar el incumplimiento de las exigencias ambientales reduciendo el importe de las ayudas directas. Las medidas de desarrollo rural como la política de los mercados, incluyen una extensa gama de cláusulas medioambientales y exigencias mínimas.

Sin embargo, no se puede considerar la agricultura sostenible como un concepto ya completamente definido. La "continuidad" no es un concepto estático. Al contrario, se trata de un concepto en construcción progresiva y permanente, y grandes progresos son aún necesarios. Lo fundamental se hizo en los textos, pero hace falta un período mínimo de aplicación para poder recoger los frutos. La Comisión definió dónde es necesario actuar lo más rápidamente posible, desde cuatro perspectivas diferentes: los mercados agrarios; el desarrollo rural; la calidad alimentaria y el medio ambiente.

Los examinamos sucesivamente:

- Primero, en lo que se refiere a *la evolución del mercado*, la situación actual es bastante favorable. La reforma permitió invertir la evolución a la baja del consumo de cereales en la alimentación animal, y se utilizan actualmente cada año en la fabricación de piensos 25 millones de toneladas de cereales más que en 1992. Una gran excepción, no obstante: el mercado de la carne bovina. Debe hacerse frente a un dramático desequilibrio y la salida de la crisis será larga. Pero una mejora está a la vista. Hay que indicar que la culpa no la tiene la Agenda 2000 sino la crisis de la ESB y la fiebre aftosa, puesto que los mercados se equilibraban antes que las crisis sanitarias. En la mayoría de los otros sectores, las existencias de intervención cayeron a niveles bajos o incluso inexistentes. El tipo de cambio actual del euro con respecto al dólar tiene mucho que ver con esto, y eso bien podría cambiar. No obstante, incluso con tipos de cambio favorables a las exportaciones, se podrían plantear problemas en lo que se refiere a algunos cereales secundarios como el centeno y como algunos productos lácteos y productos a partir de carne.
- Segundo, *la cuestión del desarrollo rural*, considerada más ampliamente a través de la diversificación de las fuentes de ingresos, la incorporación de una plusvalía local a la cadena alimentaria o la ayuda al turismo rural. Ahí podemos afirmar que vamos en la buena dirección. No obstante, hay que precisar que el desarrollo rural solo representa un 10% del presupuesto agrícola y se puede considerar que se trata de uno de los desfases más importantes entre expectativas de la sociedad y realidad de los hechos.
- Tercero: *la calidad alimentaria*, que comporta numerosos aspectos tanto objetivos como subjetivos. La valoración de la calidad de los productos está a menudo vinculada a un sentimiento y a una percepción de los riesgos más que a un conocimiento científico sólido. Esto desempeña un papel importante, en particular, en el ámbito de las nuevas tecnologías, como por ejemplo los Organismos Genéticamente Modificados. Sería en vano intentar definir desde Bruselas lo que es la "calidad" y lo que debería ser. Pero, en cambio, podemos establecer normas para que el consumidor tenga más información sobre lo que come. Y podemos también fomentar otras medidas de incentivo en favor de métodos de producción conformes a lo que esperan los ciudadanos. La competitividad real ya no es solamente función directa de coste bajo de producción sino cada vez más está vinculada a la calidad, al valor añadido y al cumplimiento de ciertas condiciones respecto al medio ambiente y el bienestar animal. Para los agricultores, responder a los imperativos del mercado significa producir en función de la demanda de los consumidores, en definitiva a través de una mayor consideración de la lógica del mercado.
- Cuarto y final: *el medio ambiente*. La agricultura permanece aún demasiado asociada a problemas de contaminación del agua, de agotamiento de los recursos, de emisión de gas de efecto invernadero, de destrucción de hábitats naturales y de biodiversidad. Como es el caso para la calidad de los productos alimenticios, la protección del medio ambiente requiere que se establezcan las reglas del juego. A este respecto, hasta ahora no es la estrategia sino el control y la ejecución lo que dejan más que desear. En el conjunto de las medidas de desarrollo rural, se observará que las medidas agroambientales recogen ampliamente la adhesión de los agricultores, de los ecologistas y de la opinión pública. Por lo tanto, el presupuesto atribuido a este componente positivo de la PAC sigue siendo demasiado escaso. Se acusa regularmente a la PAC, con mucha razón, de que dedica demasiado dinero a la política de los mercados y no bastante a la protección del medio ambiente y de los paisajes agrarios.

Todo esto nos proporciona el eje general de la acción futura de la Comisión y como me imagino no sorprenderá a nadie. Nos queda por ver en qué asuntos concretos esta acción va a llevarse a cabo.

*En los próximos años, la actividad de la Comisión en materia agraria va a concentrarse en torno a tres ejes:*

- *la revisión de la Agenda 2000 a medio camino, es decir, en 2002;*
- *las negociaciones comerciales en el marco de la OMC;*
- *la ampliación de la Unión.*

#### 1 . La revisión de 2002:

A lo largo de la segunda mitad del año 2002, la Comisión deberá proporcionar una serie de informes solicitados por el Consejo Europeo de Berlín, sobre:

- Los gastos agrícolas: para comprobar que se respeta el límite máximo de 40,5 mil millones de euros;
- Los cereales: para tratar la cuestión de la reducción última del precio de intervención de los cereales, puesto que en Berlín, la decisión era de reducir el precio con un 15% en vez del 20% que la Comisión juzgaba necesario para garantizar la exportación sin restitución del trigo y de la cebada. Es cierto que con esta reducción, las exportaciones actuales se hacen con una restitución nula, pero es necesario reconocer que es ampliamente debido a la paridad entre el dólar y el euro.
- Los productos oleaginosos: para examinar la situación del sector antes de equiparar el nivel de la ayuda al de los cereales, lo que permitirá liberarse completamente de las limitaciones en hectáreas del régimen de "Blair House", heredado de las consecuencias de los paneles de 1989-91.
- Sobre las cuotas lácteas, con el fin de hacerlas desaparecer después de 2006;
- Final y más importante, sobre la carne de vacuno. En este sector, será necesario continuar los esfuerzos con el propósito de restablecer un equilibrio que hoy por hoy está muy seriamente dañado por las crisis. No se tratará de hacer reformas sino de administrar la crisis, en el marco de los objetivos de la Agenda 2000. Para ello, quizás será preciso abrir un difícil debate sobre la manera de entregar el apoyo a los productores; por cabeza o por hectárea. En todos los casos, las ayudas a los ganaderos proporcionadas según la OCM no deberán nunca incentivar artificialmente la intensificación de la producción.

Por último, entre las lagunas en términos de política agraria aparecerá con mayor claridad -si cabe- la de reforzar el segundo pilar de la PAC. En efecto, la política de desarrollo rural proporciona en numerosos ámbitos los instrumentos - desvinculados de la producción - que obtienen los resultados esperados, sostenibles. La producción biológica requiere un estímulo de la demanda por medio de medidas de comercialización. Los agricultores deberían poder recibir primas cuando se someten a compromisos que sobrepasan el marco de las buenas prácticas agrícolas en términos de medio ambiente y de bienestar animal. Por eso la Comisión buscará los medios para transferir recursos presupuestarios -y eventualmente unas medidas- del capítulo "mercados" al capítulo "desarrollo rural" en el marco de una profundización de la reforma, por ejemplo a través un dispositivo particular de modulación de las ayudas.

#### 2 . Las negociaciones comerciales en el marco de la OMC:

Se asumió, en la última negociación multilateral, un compromiso de "continuación del proceso de reforma" de acuerdo con "el objetivo, a largo plazo, de reducciones progresivas y sustanciales del apoyo y de la protección que culminarían una reforma fundamental", según los términos del artículo 20 del acuerdo sobre la agricultura de la Ronda Uruguay.

Entretanto, la reforma de la Agenda 2000, fundada sobre mecanismos de apoyo como las ayudas directas vinculadas a dispositivos de limitación a la producción o a regímenes de desarrollo rural, permite la previsión financiera y sobre todo un abandono progresivo de las ayudas que implican las distorsiones de los intercambios más fuertes. Esto reforzó considerablemente nuestra posición en la OMC.

Este proceso contrasta con la evolución del otro gigante agrario, los Estados Unidos de América. Los EE.UU. registraron estos últimos años un crecimiento fulgurante de las ayudas, generando fuertes distorsiones de los intercambios, sin prestar mucha atención a los compromisos contraídos en el

marco de la OMC. A este respecto, su posición se debilitó, explicando, en parte, el poco entusiasmo de los americanos por reanudar verdaderamente las negociaciones en Seattle en 1999.

¿Cuál es la posición de la Unión?. La Comisión Europea describió los elementos principales a partir del hecho de que el acuerdo de la Agenda 2000 determina los "elementos esenciales de la posición de la Unión Europea en las futuras negociaciones comerciales multilaterales de la OMC". En consecuencia:

- Todos los sectores económicos y comerciales deberían entrar en la negociación multilateral, no solamente la agricultura.
- La caja azul debe mantenerse. La decisión de la UE de pasar del apoyo a los precios a un sistema de pagos directos, es una etapa importante en la reducción de las distorsiones comerciales a escala mundial y debería ser reconocida por todos los estados miembros de esta organización.
- La caja verde debe reforzarse. La multifuncionalidad que caracteriza el modelo europeo de agricultura deberá reconocerse, por el papel que desempeña en la economía y el medio ambiente, en la sociedad y en la conservación del paisaje.
- Todas las formas de apoyo a la exportación deben tenerse en cuenta, por ejemplo, los créditos y no solamente las restituciones. Si resultara ser el caso, y en este caso solamente, la UE está dispuesta a negociar reducciones de las exportaciones subvencionadas (se recuerda que en la Ronda Uruguay se consiguió una reducción del 21% en volumen, y del 36% en presupuesto; de ahí el interés en llegar a exportar productos sin ayuda).
- La cláusula de paz debe ser renovada;
- Algunos aspectos no comerciales relativos a las condiciones sociales de la producción agrícola, a la protección del ambiente, y al bienestar de los animales deberían tenerse en cuenta.
- Finalmente, todos los países miembros de la OMC deben tener la posibilidad de aprovecharse de la extensión del comercio mundial. El tratamiento especial y diferenciado concedido a los países en vía de desarrollo y, en particular, a los países menos avanzados, debe continuar.

La conferencia de la OMC tuvo lugar el 9 de noviembre pasado (los 142 países miembros, más el nuevo miembro China). Después de 5 días de negociaciones y adaptando textos se ha llegado a un acuerdo y se ha podido anunciar una nueva ronda de negociaciones comerciales mundiales. Esperemos que podamos mantener esta posición y llegar a resultados satisfactorios para todos.

### 3 . La ampliación de la Unión.

En lo que se refiere a la ampliación de la Unión europea, todos sabemos que las negociaciones en el ámbito de la agricultura no serán fáciles.

Para cada país candidato, será necesario vencer varios obstáculos, a veces específicos de este país, o comunes al conjunto de los candidatos. Estos últimos se refieren en particular a cuestiones relativas a:

- los derechos de propiedad;
- la instauración de administraciones honradas y eficaces para gestionar los fondos comunitarios;
- la mejora del nivel sanitario y veterinario del ganado, y poner en conformidad las normas fitosanitarias;
- la mejora de los sectores dependientes de la agricultura;
- hacer frente a los problemas de empleo que se plantean en particular en las zonas rurales;
- la mejor protección del medio ambiente;
- el papel y el nivel de los pagos directos, en particular, a los cultivos herbáceos.

Para enfrentarse a estos retos que se plantean en la agricultura de los países candidatos, los objetivos de la Agenda 2000 están bien adaptados. Básicamente, si estos países no hubiesen previsto adherirse a la Unión, tarde o temprano hubieran tenido que adaptarse a estos objetivos, o a la mayoría de ellos, con el fin de solucionar los problemas comerciales e internacionales a los cuales deben irremediamente enfrentarse.

Ciertos cambios en la PAC, ya en curso, facilitarán la integración de los nuevos Estados miembros; como la simplificación. La PAC es un dispositivo complejo cuya administración y aplicación requieren

estructuras administrativas sofisticadas. Intentar simplificarla, sobre todo pensando en los pequeños agricultores, facilitará la tarea de los países candidatos.

En el ámbito de los mercados, la Comisión no espera problemas nuevos de importancia para la gestión de los mercados agrícolas. La Agenda 2000 ya permitió empezar una aproximación de los niveles de precios. El impacto de la adhesión se exageró ampliamente en sus aspectos negativos, olvidando el mercado potencial que representan los 100 millones de consumidores de los países candidatos.

La prioridad para la agricultura de la mayoría de los países candidatos, será conseguir una profunda reestructuración. Esta necesidad se expuso a los candidatos sin ambigüedad. Es la razón por la que toda iniciativa destinada a reforzar nuestra política de desarrollo rural no puede ser sino beneficiosa para los países candidatos, ya que es en este tema donde los poderes públicos pueden ayudar a las inversiones en las explotaciones, en las empresas de transformación y comercialización, en la formación, etc.

Resulta claro que no es necesario esperar a la adhesión para comenzar este trabajo de largo plazo. Para ello la Dirección General de Agricultura administra el instrumento agrícola de preadhesión, los programas SAPARD, que son programas de desarrollo rural destinados a los países candidatos, con un presupuesto de más de 500 millones de euros al año.

La cuestión más espinosa es, finalmente, la de los pagos directos, y en particular, los 17 mil millones de euros de los cultivos herbáceos. Las ayudas a la hectárea de cereales, en su forma actual, parecen poco adaptadas a la situación de los países candidatos donde la prioridad, como hemos visto, es la reestructuración. La Comisión ya había mencionado esta cuestión en el momento de la Agenda 2000, sugiriendo no pagar íntegramente estos pagos directos a los agricultores de los futuros países miembros, libres de sustituirlos con medidas estructurales adicionales durante un período de transición. Este razonamiento, de origen económico, choca con el realismo político que no puede convenir que a medio plazo se establezca una PAC a dos niveles. La Unión Europea no tiene una posición definitiva sobre el tema, que sigue siendo un elemento clave de las negociaciones.

En conclusión, diría que la PAC es una "vieja" política, un modelo del método comunitario, y que, bajo el impulso de la Comisión, pudo modernizarse, y fijar los objetivos basándose en los retos del siglo que comienza: promover una agricultura sostenible, el desarrollo rural, y el modelo agrícola europeo.

Vivimos en un período de la historia muy interesante. Los próximos acontecimientos previstos sobre el calendario (revisión a medio plazo, ronda de negociaciones comerciales, ampliación de la Unión) probarán, si fuera necesario, que la "nueva" política agrícola es la buena política para Europa.



## **TRASHUMANCIA Y CONSERVACIÓN DE ECOSISTEMAS EN ESPAÑA**

**D. Jesús Garzón Heydt**

Presidente

Asociación del Concejo de Mestas

### **Introducción**

La trascendencia ecológica que ha tenido y tiene la trashumancia del ganado en España nunca ha sido valorada suficientemente, a pesar de su extraordinaria importancia para la conservación de nuestros ecosistemas más valiosos. Los efectos del pastoreo extensivo para el terreno los ha resumido admirablemente, en apenas una frase, P.Montserrat (1975): "El ganado explota rozando las hierbas, laborea por pisoteo, estercola preferentemente en sus querencias que podemos modificar".

Durante las últimas décadas son muchos los investigadores que han estudiado la utilización del territorio por la ganadería extensiva y sus efectos sobre la vegetación y los ecosistemas del sur y centro de España, como Casado et al. (1988), Gómez Sal y de Miguel (1987), Gómez Sal et al. (1992), Gómez Sal (1993), González Bernáldez (1991), Llorca y Ruiz (1987), Pineda et al (1981), Ruiz & Ruiz (1986), Sterling et al. (1983). Sin embargo, estos y otros trabajos de campo análogos se han realizado lógicamente en las condiciones actuales de manejo ganadero, que a nosotros pueden parecernos tradicionales pero que en realidad difieren en aspectos fundamentales de los usos que prevalecieron en el campo español hasta hace apenas cien años.

### **El Ferrocarril y las Vías Pecuarias <sup>1</sup>**

Durante la segunda mitad del Siglo XIX se produjo un hecho trascendental que supuso un profundo cambio socioeconómico y afectó también a la ganadería extensiva, tal como se había practicado hasta entonces desde tiempo inmemorial. Este gran cambio fue consecuencia inmediata de la construcción de la red de ferrocarriles, culminada en España en 1896 con la apertura de los últimos tramos de la línea Béjar-Salamanca-Astorga. En muy pocas décadas, los trenes sustituyeron casi por completo a los únicos medios de transporte terrestre existentes hasta entonces: andando, en mula o a caballo, en carretas de bueyes o con recuas y carruajes de caballerías. Por primera vez en la Historia de la Humanidad fue posible así el traslado rápido, cómodo y barato de viajeros y mercancías o, en el caso que nos ocupa, de ganados, lanas, piensos y forrajes. Muchas ganaderías abandonaron progresivamente la trashumancia, al poder importar fácilmente los alimentos necesarios para cebar a los animales en sus propias explotaciones durante todo el año. Los rebaños que continuaron trashumando lo hicieron en condiciones muy distintas a las tradicionales, pues los largos viajes de varias semanas o incluso meses por las cañadas, fueron sustituidos por traslados en tren, de poco más de un día de duración (Fribourg, 1910). A partir de mediados del Siglo XX, también se generalizó progresivamente el transporte en camiones, evitando así utilizar las vías pecuarias desde los pastos hasta las estaciones de embarque, lo que redujo aún más el tiempo de los traslados y supuso el abandono casi total de las cañadas.

Pero en las montañas no se pueden aprovechar los pastos hasta finales de junio, tras estabilizarse el tiempo y culminar el desnieve de las cumbres. El resultado inmediato fue que muchos rebaños, que abandonaban tradicionalmente los pastos del sur a finales de abril o principios de mayo para realizar el esquila en la meseta norte y continuar luego hasta los puertos, ya no tuvieron necesidad de trashumar, y los que siguieron haciéndolo esquilaban en el sur, retrasando el viaje a la montaña hasta mediados o finales de junio. La carga sobre el terreno del ganado que antes trashumaba, y que ahora permanece durante todo el año en las dehesas, unida a la de los rebaños trashumantes que

---

<sup>1</sup> Las vías pecuarias se denominan tradicionalmente cañadas -75 m. de anchura-; cordeles -37,5 m- y veredas -20 m- (Ley 3/1995, de 23 de marzo)

retrasaron su salida cuatro o cinco semanas durante la época crítica de mediados de mayo a mediados de junio, ha resultado muy negativa para los procesos de regeneración de la mayoría de los ecosistemas del suroeste español.

Desde hace casi cien años apenas han crecido nuevos árboles en las dehesas del sur, por lo que los magníficos encinares que ahora admiramos, donde se ceban en otoño las piaras de cerdo ibérico, son "fósiles" que desaparecerán irremediablemente si no se restablece la trashumancia tradicional o medidas alternativas. Comarcas como La Serena, famosa antaño por acoger durante el invierno cien mil ovejas trashumantes, sufre ahora la presión de seiscientos mil ovejas durante todo el año, con graves consecuencias erosivas y destrucción irreversible de los pastizales. Hace ya más de dos siglos advertía de este riesgo Jovellanos (1795): "es justo respetar la trashumación, y cuidar de que no perezcan los restos de nuestra célebre cabaña trashumante; lo cual sucedería si de repente se la privase de las cañadas, veredas, cordeles y descansaderos, que de tiempo inmemorial viene disfrutando: quedarían entonces malogrados los riquísimos pastos, que en estaciones alternadas ofrecen la Extremadura y las sierras nevadas. El aprovechamiento de las sabrosas hierbas veraniegas de las altas sierras, y de las pingües dehesas de extremos, se malograría en su mayor parte con los ganados, sin la alternada combinación de sus pastos estivos con los de invierno, que enseñó a los españoles la naturaleza y la política".

La situación actual ha sido denunciada por Gómez Sal (1993): "Tanto en algunas dehesas de Extremadura como en determinados puertos, se están manteniendo y apoyando por la política de subvenciones, cargas ganaderas imposibles, que deterioran de forma acusada la calidad de los pastos y destruyen y erosionan el suelo. El alimentar en las dehesas durante todo el año una elevada carga de ovejas "suplementadas" con pienso es una práctica que puede destruir en un plazo breve los pastizales equilibrados y ricos en especies que acreditaban la fama de estos sistemas silvopastorales y propiciar su degradación progresiva hacia herbazales nitrófilos de escaso interés".

### **Importancia de la Trashumancia en Primavera**

Entre finales de abril y mediados de mayo suele iniciarse la sequía estival en el sur de España. Granan entonces las semillas del pastizal y se produce la resiembra de las plantas anuales, garantizando así su mantenimiento con una diversidad extraordinaria, de las más altas conocidas en el mundo, pues puede superar las cuarenta especies distintas por cada metro cuadrado de terreno (Marañón, 1985). También en esta época comienzan a crecer, protegidos por el pasto, los renuevos de encinas y alcornoques, tanto de brotes de raíz como de las bellotas que germinaron en noviembre y diciembre, pero cuya parte aérea no empieza a desarrollarse hasta mediados de la primavera. Para la mayoría de las especies faunísticas, los meses de mayo y de junio constituyen una época crucial para culminar sus procesos reproductivos, tanto para los invertebrados, arañas, hormigas, mariposas, escarabajos, saltamontes, etc., como para los pequeños y grandes vertebrados. Se afanan por completar su metamorfosis las larvas de sapos y ranas, tritones y salamandras, en una dramática carrera contra el tiempo para terminar su desarrollo antes de que el ganado se beba<sup>2</sup> o el calor evapore en pocos días el agua de charcas y arroyos. Lagartijas, lagartos y culebras cazan entre la vegetación, progresivamente más seca, donde también buscan cobertura las crías de conejos y liebres, zorros, corzos o cervatillos.

Las aves están en plena reproducción, con muchas especies anidando entre la hierba o en los barbechos, como totovías, cogujadas y calandrias, codornices y perdices, sisones, avutardas y aguiluchos cenizos. En el Cuadro 1 resumimos el calendario reproductivo de las especies más sensibles, donde se aprecia que todas ellas pueden eludir la presión del ganado si este se retira de los pastos antes de junio, pero de lo contrario resultarán destruidos irremediablemente sus pollos o sus nidos, sin posibilidades ya de realizar puestas de sustitución.

---

<sup>2</sup> Estimando un consumo diario de entre cuatro y cinco litros por oveja y día, un rebaño de 1.000 ovejas se bebe más de medio millón de litros de agua entre junio y septiembre, además de enturbiar y contaminar los abrevaderos con sus patas y deyecciones, aumentando la demanda biológica de oxígeno en perjuicio de la fauna acuática.

Es fácil deducir la inmensa importancia que para la gran mayoría de estas especies hubo de representar la trashumancia. De dos a cinco millones de cabezas de ganado marchaban cada año hacia el norte desde mayo hasta noviembre, principalmente ovejas pero también cabras y vacas, yeguas, cerdos y hasta pavos, a las rastrojeras tras el descubrimiento de América. Durante seis o siete meses al año las dehesas del sur quedaban prácticamente desiertas, permitiendo a la fauna y flora silvestres reproducirse y prosperar sin la presión de ganados, perros y pastores, en una superficie más de tres millones de hectáreas de Extremadura, Castilla - La Mancha y Andalucía.

ESPECIE	PUESTA	ECLOSION	PRIMEROS VUELOS
Avutarda	abril-junio	mayo-julio	junio-agosto
Sisón	mayo-junio	junio-julio	julio-agosto
Ganga	mayo-agosto	junio-agosto	julio-septiembre
Ortega	junio-agosto	julio-septiembre	agosto-octubre
Alcaraván	abril-junio	mayo-julio	junio-agosto
Canastera	abril-junio	mayo-junio	junio-julio
Aguiluchos	abril-mayo	mayo-junio	junio-julio

CUADRO 1. NIDIFICACION DE LAS PRINCIPALES AVES DE LLANURA

Viajeros extranjeros de finales del siglo pasado no pudieron ocultar el asombro y la admiración que les produjo este hecho, de aparente salvajismo: "Ningún otro país de Europa está tan entregado a la Naturaleza, una naturaleza no viciada por la mano del hombre, indómita y espléndida en su salvajismo, envuelta en su ropaje primitivo y agreste" (Chapman y Buck, 1893). No es casualidad que gran parte de estas áreas estén consideradas actualmente del máximo interés para la conservación de la biodiversidad en Europa: las ocho provincias del suroeste (Huelva, Sevilla, Córdoba, Jaén, Ciudad Real, Toledo, Cáceres y Badajoz) reúnen por ejemplo 2.300.000 Ha. de parajes de interés comunitario (LICs) de la prevista Red Natura 2000, que coinciden sensiblemente con los campos y montes donde tradicionalmente invernan los rebaños trashumantes.

### Repercusiones de la desaparición de la Trashumancia

Las consecuencias negativas de la permanencia de los rebaños, con sus perros y pastores, en los pastizales del sur durante la época crítica de finales de la primavera son principalmente las siguientes:

- a.) Consumo excesivo de los pastizales, afectando a su regeneración y a la conservación del suelo, que queda desprotegido frente al sol y al viento, a las tormentas del verano y a las lluvias del otoño.
- b.) Destrucción de los renuevos del arbolado, como encinas y alcornoques, que habitualmente no son consumidos cuando la hierba está verde, pero que son devorados ávidamente por el ganado cuando se seca el pasto al finalizar la primavera.
- c.) Contaminación y agotamiento del agua de las charcas donde abreva el ganado, afectando a la supervivencia de la fauna acuática.
- d.) Falta de cobertura y de alimento para la fauna terrestre, desde invertebrados hasta grandes vertebrados, que desaparecen al quedar los pastizales esquilados por el ganado.
- e.) Molestias de ganados, perros y pastores a los procesos reproductores de las especies más sensibles, y destrucción por pisoteo de los huevos y polluelos de las aves que anidan en el suelo.

En los pastos de montaña es la ausencia de los rebaños trashumantes durante el verano la que tiene consecuencias negativas (Rodríguez y Gómez, 1992). Aunque esto pueda parecer contradictorio con lo expuesto anteriormente, hay que entender que las circunstancias son muy distintas:

- 1) El ganado pasta sobre el límite natural del bosque, sin perjudicar por tanto al arbolado, y contribuye así a la conservación de los pastizales, controlando la proliferación de arbustos y matorrales, como brezos, tojos y piornos, lo que favorece la biodiversidad y evita la propagación de incendios forestales.

- 2) La fauna terrestre ha culminado ya sus procesos reproductores cuando llegan los rebaños a finales de junio, por lo que las principales especies, como perdices pardillas, liebres de piornal, rebecos y corzos pueden eludir fácilmente las zonas aprovechadas por el ganado. En las montañas, el pastoreo diario comienza bien entrada la mañana para evitar el rocío, por lo que la fauna salvaje tiene tiempo suficiente para aprovechar los pastos sin la competencia del ganado, beneficiándose de la mejor calidad de las hierbas e incluso de la sal que colocan los pastores, y que los rebecos acuden a lamer al amanecer.
- 3) Las especies salvajes más sensibles, como el oso, el urogallo, los buitres o el águila real encuentran mayor abundancia de alimento por la proliferación de bayas, insectos, carroñas y presas respectivamente.
- 4) La fauna acuática resulta favorecida por las represas que hacen los pastores en los arroyos para que abreen sus ganados, y que evitan el estiaje durante los veranos secos. Pueden sobrevivir así numerosos invertebrados acuáticos, larvas de anfibios e incluso mamíferos endémicos de tanto interés como el topo de río (Galemys). En estas aguas, frías y oligotróficas, los nutrientes que aporta el ganado en forma de polvo y deyecciones activan la riqueza biológica, todo lo contrario de lo que ocurre en el sur, con aguas calientes y eutróficas, que originan incluso procesos tóxicos y anaerobios. Estos abrevaderos de las montañas son frecuentados también por la fauna terrestre, y tienen importancia sobre todo para especies con limitada capacidad de desplazamiento, como por ejemplo las perdices seguidas de perdigones.
- 5) En la alta montaña, la fertilización que aporta el ganado al suelo es de gran importancia<sup>3</sup>, pues los procesos erosivos y de lavado de nutrientes por la nieve, la lluvia y el viento son muy intensos, y quedan compensados por los rebaños, que cada mañana ascienden pastando por las laderas para sestear en las cumbres, abonando así el terreno en sentido contrario a la fuerza de gravedad. La acumulación de estiércol en las majadas también es aprovechada frecuentemente por los vecinos de los pueblos próximos, que acuden a llevárselo con carros o tractores para abonar con él sus huertos y praderas de siega, manteniendo así una agricultura orgánica de alta calidad.
- 6) Para los pueblos de montaña constituye la llegada de los rebaños trashumantes una fuente de ingresos muy destacada, tanto por el arriendo de los pastos, con un precio aproximado de 2 a 5 Euros por cabeza de ganado menor, como por el nada despreciable gasto en tiendas y bares que generan los pastores durante todo el verano. La venta de corderos y cabritos, la compra de piensos y otros productos ganaderos, el alquiler de viviendas para familiares, la contribución a fiestas locales, la contratación de pastores o ayudantes, y otros muchos aspectos contribuyen a reactivar sensiblemente la economía de estas comarcas, tan amenazadas por la despoblación, el envejecimiento y el abandono. Esto también tiene repercusiones ecológicas favorables, al mantener los ecosistemas tradicionales de estos valles, con árboles frutales, paredes de piedra, huertos, praderías y antiguos edificios.
- 7) Los vecinos de los pueblos valoran también la presencia de los pastores por la protección indirecta que brindan los mastines a sus cercados y prados de siega, ahuyentando a los ciervos y jabalíes que de lo contrario llegan a imposibilitar los aprovechamientos. Estos ungulados son desplazados hacia los bosques, donde sus poblaciones pueden ser controladas más fácilmente por los lobos, disminuyendo así también la presión de estos sobre el ganado local. Los conocimientos ancestrales de los paisanos atribuyen también a los rebaños trashumantes un efecto positivo para evitar las plagas de ratones y topillos, alegando que al apurar el ganado la hierba de los pastizales no disponen luego los roedores de alimento para sobrevivir bajo la nieve durante el invierno.

---

<sup>3</sup> Estimando 30 Kg. de estiércol por oveja durante los 100 días de estancia en las montañas, cada rebaño de 1.000 cabezas aporta 30.000 Kg. de abono de máxima calidad a las cumbres y laderas, además del que se acumula en los rediles por la noche.

### **Las Vías Pecuarias como Corredores Naturales**

El abandono de la trashumancia andando por las cañadas supone también la desaparición de la red de vías pecuarias, que al no ser utilizadas resultan usurpadas progresivamente por los propietarios colindantes, carreteras, edificios, urbanizaciones y vertederos, o son invadidas por el matorral y el arbolado, haciéndolas intransitables para los ganados. Esto afecta también a muchas especies de la fauna y la flora silvestres, que precisan de las cañadas para sus desplazamientos entre los valles y las cumbres, o para sus migraciones entre el norte y el sur de la Península. El interesante aspecto del traslado de semillas e invertebrados por el ganado a lo largo de las cañadas no ha sido estudiado suficientemente (Beinlich y Plachter, 1995) pero es evidente la gran importancia de las vías pecuarias como corredores naturales que unen entre sí los ecosistemas del sur y el norte de España (Gómez Sal, 1993, Ruiz & Ruiz, 1986)

La interrupción de estos intercambios genéticos provoca el aislamiento de las poblaciones y su extinción posterior, como ya ha ocurrido con una especie tan emblemática como el lobo ibérico, desaparecido durante esta última década en Andalucía, Extremadura y en Castilla y León al sur del Duero. Precisamente de esta especie existen las referencias más antiguas que se conocen sobre la vinculación de la fauna salvaje a las cañadas y a la trashumancia de los rebaños: "cuando el ganado baja de la Montaña de León y pasa a Extremadura ven los pastores ir los lobos en sus seguimientos y lo testifican porque hay algunos tan señalados que los conocen y los ven en el verano en una parte y en el invierno en otra." (Martínez Espinar, 1664).

Las cañadas constituyen también extraordinarias franjas de biodiversidad, pues son muchas las especies locales y migratorias que encuentran aquí refugio y alimento (Gómez Sal, 1993, Martín, 1998, Ruiz & Ruiz, 1986, Rusek, 1992, Smith & Ellmund, 1993). Al ser terrenos que permanecen siempre sin labrar y que nunca han sido abonados con fertilizantes químicos ni tratados con pesticidas, numerosas especies de plantas y animales pueden sobrevivir en estos enclaves, resultando exterminadas por la intensificación agraria en el resto del territorio. Los cultivos actuales son en la mayoría de los casos verdaderos desiertos monoespecíficos, donde las cañadas constituyen los oasis que sirven de refugio a multitud de especies y permiten alimentarse a otras muchas, que ocupan un amplio entorno pero que desaparecerían sin la existencia de las cañadas.

Trigueros, totovías, terreras, cogujadas, calandrias, codornices, perdices, sisonos, avutardas, alcaravanes, alcaudones, cernícalos, aguiluchos, cigüeñas, golondrinas y otras muchas aves, que precisan una dieta carnívora permanente o durante la fase de crianza de sus pollos, acuden aquí para capturar saltamontes, escarabajos, mariposas, orugas, moscas, hormigas, arañas, caracolillos, anfibios y micromamíferos que abundan en las vías pecuarias. También son frecuentes las lagartijas, lagartos y culebras, milanos, ratoneros y comadreja, y al llegar la oscuridad, lechuzas y mochuelos, chotacabras y murciélagos. Las liebres y conejos encuentran, además de refugio y alimento, una cierta protección al ser las vías pecuarias zonas de seguridad, donde está prohibida la caza con armas de fuego.

Las franjas de las cañadas, que rompen casi imperceptiblemente a veces la monotonía de los campos de cultivo, o serpentean a través de bosques y espesuras de matorral, están constituidas por un césped denso con gran variedad de hierbas y plantas, y con matorrales, arbustos y arbolillos más o menos dispersos: tomillos y retamas, majuelos, zarzales, rosales silvestres y carrascas, con majanos donde brotan cardos, dedaleras y ortigas entre las piedras. Son los setos que describía poéticamente Alejandro Casona: "de Extremadura a León, los setos y los espinos peinan al paso la lana de los rebaños merinos". Ese peinado de las matas arranca las semillas que luego son transportadas a gran distancia por las ovejas prendidas en su vellón, y otras muchas son dispersadas análogamente por sus pezuñas, o por su estiércol tras haber sido digeridas, aumentando con ello su capacidad de germinación. Semillas de nuestros tréboles llegaron así incluso hasta Australia, trasladadas por las ovejas merinas que fueron exportadas a aquellos territorios en el Siglo XIX, tras el expolio anglo-francés de nuestras mejores cabañas como consecuencia de las guerras napoleónicas.

Pero no sólo el ganado traslada semillas y fertilidad por las cañadas. También contribuyen a ello muchos cientos de miles de aves migradoras, procedentes de áreas remotas pero que utilizan estos

corredores naturales cada primavera y cada otoño para desplazarse y alimentarse entre el norte y el sur de la Península. Las cañadas cumplen en este sentido una doble función, pues facilitan la migración de los pequeños pájaros forestales, como reyezuelos, petirrojos, mosquiteros y currucas a través de páramos y cultivos cerealistas, brindándoles refugio y alimento en los matorrales y arbolillos. A su vez, permiten también el paso de aves de llanura como lavanderas, collalbas, alondras, avefrías, chorlitos y otros limícolas, o incluso grullas y avutardas, a través de grandes extensiones cubiertas de arbolado o de matorral denso, ya que aquí pueden reposar y alimentarse en los pastizales, sobre todo en los descansaderos, donde se ensanchan las cañadas. Estas franjas de pastizal entre bosques o espesuras de arbustos y matorrales constituyen ecotonos, con efectos de borde muy favorables para la biodiversidad, y son también eficaces cortafuegos en caso de incendios forestales, sin los problemas erosivos, paisajísticos y económicos que provoca la maquinaria pesada.

### **Orígenes de la Trashumancia**

La importancia tan destacada que tiene la trashumancia para la conservación de los ecosistemas ibéricos indica una adaptación muy antigua de la fauna y la flora silvestre a las migraciones periódicas de los rebaños, desde mucho antes de que el hombre comenzase a domesticar las primeras especies animales (Cabo, 1994). Aunque la trashumancia en España se ha venido estudiando tradicionalmente como una actividad de origen medieval, que solo se consolidó tras la reconquista cristiana del suroeste peninsular (Bishko, 1986), un estudio comparativo sobre la evolución del clima, la vegetación, la fauna y las culturas humanas a lo largo del tiempo permite remontar sin duda los orígenes de la trashumancia actual hasta principios del Neolítico (Garzón, 1992).

Hace veinte millones de años las cordilleras y alineaciones típicas de nuestra Península eran ya similares a las actuales, con vegetación esclerófila (encina, acebuche, laurel) en el sur y caducifolia (roble, haya, abedul) en el norte, "con grandes paisajes abiertos poblados por rebaños de herbívoros gregarios" (López, 1989). Estos rebaños pastaban, ramoneaban, estercolaban y migraban igual que los actuales, adaptándose a la orografía y al clima según las necesidades de cada momento. Baste recordar por ejemplo que durante el último millón de años, cuando ya nuestros hombres antecesores de Atapuerca y sus sucesores influían cada vez más intensamente sobre el entorno, quemando y cazando (Arsuaga, 1999; Carbonell et al, 1998; Schüle, 1992), hubo al menos veinte fases climáticas consecutivas de enfriamiento y de calentamiento que afectaron sensiblemente a la vegetación, con sus correspondientes alternancias de aridez y pluviosidad, con periodos glaciares e interglaciares (Blanco et al, 1997).

Hace solamente 15.000 años, los hombres de Altamira podían ir aún hasta el gran norte, siguiendo a los renos, saigas y bueyes almizcleros desde las costas del Cantábrico hasta Irlanda y Escocia. Por entonces se inició la regresión del último periodo glacial, dulcificándose progresivamente el clima hasta estabilizarse en los valores actuales hace unos 5.000 años. En este periodo, el nivel de los mares ascendió 110 metros a causa del deshielo, inundando nuestra plataforma costera al ritmo aproximado de 1 metro cada siglo (Garcin, 1994), lo que redujo sensiblemente la extensión de los pastizales. Los herbívoros hubieron de adaptarse también al calor y a la sequía, buscando en verano los pastos y el agua de las sierras altas, para regresar con las nevadas del otoño a los valles abrigados.

Los conocimientos actuales sobre la transición del Paleolítico al Neolítico en la Península Ibérica confirman una trashumancia muy antigua, ligada a los movimientos estacionales de la fauna silvestre. Hace 12.000 años, el cambio climático iniciado tres milenios antes hizo patentes ya las primeras diferencias culturales entre los pobladores sedentarios del litoral y los nómadas de las mesetas: "errantes en amplios espacios" y "en persecución de la fauna ártica" (Jordá, 1967). Estos desplazamientos periódicos de los cazadores siguiendo a las manadas fueron sin duda el origen de la trashumancia ibérica. La domesticación de los herbívoros debió ser muy parecida a la que aún practican los lapones con sus rebaños de renos. Con la ayuda de lobos, domesticados para la caza y para la defensa de los poblados hace ¡más de 100.000 años! (Valverde, 1990, Vilá, 1999), se iniciaría el manejo rudimentario de las manadas, acostubrándolas poco a poco al hombre mediante la sal, el cobijo o el alimento.

Hace 5.000 años se estabilizó el clima y el nivel del mar en los parámetros que ahora conocemos, y los pastores trashumantes llegaban ya regularmente a las cumbres de la Cordillera Cantábrica, aportando sus dólmenes y sus conocimientos ganaderos, agrícolas, alfareros a los pueblos del norte. Concluyó así el Paleolítico, pero los caminos de los ganaderos continuaron extendiéndose hasta enlazar todas las comarcas de la Península, y se han conservado hasta nuestros días como uno de los grandes legados de la cultura trashumante. Los principales itinerarios de los rebaños tienen la característica común de buscar la eterna primavera, uniendo entre sí las regiones donde las temperaturas medias del mes más frío (enero) no son inferiores a + 6° C para invernar, con aquellas otras donde las medias del mes más caluroso (julio) no superan los + 17° C para pasar el verano.

Los yacimientos de las Edades del Bronce y del Hierro confirman una relación estrecha entre los pobladores de entonces y las vías pecuarias actuales (Sierra y San Miguel, 1991). Esto ya había sido intuido hace más de un siglo por Paredes Guillén (1888), que asoció las esculturas graníticas de toros y verracos que existen diseminados por el centro y oeste de la Península, con los antiguos caminos de los pastores. Muy significativo al respecto es también el análisis de los topónimos ibéricos de Untermann (1961), que indica la gran unidad lingüística prerromana del área trashumante castellano-leonesa-lusitana, frente a las del Valle del Ebro, Levante y Guadalquivir, que tienen sus propios condicionantes ecológicos y también sus propias trashumancias, sin relación con la castellana. Muchas de las razas autóctonas de los pueblos celtíberos, que describieron hace más de 2.000 años los geógrafos griegos y romanos, sobreviven aún en muchas comarcas de España y Portugal, constituyendo un patrimonio de excepcional interés cultural y aplicado.

### **Recuperando la Trashumancia**

Una de las mayores dificultades para conservar la trashumancia es convencer a nuestros políticos actuales de que los pastores aún existen, de que son personas con sus derechos como cualquier ciudadano, y de que el pastoreo es un trabajo necesario y digno que precisa de las vías pecuarias para el traslado del ganado, bien sea a corta, media, o larga distancia. Puede que esto sea aún más imprescindible en un futuro próximo, cuando los efectos del cambio climático, del encarecimiento progresivo de los transportes y de las materias primas para forrajes, de la exigencia por parte de los consumidores europeos de mayores niveles de calidad de la carne y de sus procesos productivos, haga cobrar a la trashumancia tradicional una importancia aún insospechada. Varias Administraciones Autonómicas, como Aragón, Castilla y León, Castilla-La Mancha y Extremadura se están coordinando ya para comenzar la comercialización de corderos y otros productos trashumantes. Por ello, es tanto más lamentable que la mayoría de las inversiones públicas en carreteras, autovías, caminos rurales, concentraciones parcelarias, regadíos, plantaciones forestales, áreas recreativas, carriles para ciclistas, etc. se sigan realizando todavía a costa de destruir el patrimonio inalienable, imprescriptible e inembargable de los pastores, sus vías pecuarias, protegidas por la Ley 3/1995.

Entre los especialistas e investigadores también existe una especie de resignación generalizada ante el abandono que sufren las cañadas, aspirando en general a mantener solo itinerarios de poca anchura para recorridos didácticos, culturales o recreativos. En el Simposio sobre Trashumancia y Cultura Pastoril celebrado en Sevilla durante la Exposición Universal de 1992, se llegó a certificar "la defunción de la trashumancia", basándose en cuatro razones fundamentales:

- 1) La imposibilidad de transitar a larga distancia con los ganados debido a la destrucción irreversible de muchos tramos de cañadas, así como de sus abrevaderos y descansaderos, apriscos, ventas y refugios para los pastores.
- 2) La conflictividad social que se generaría si los rebaños pretendiesen pasar de nuevo por los cultivos, carreteras, calles de ciudades y urbanizaciones que han ocupado las vías pecuarias durante más de medio siglo de abandono.
- 3) La falta de pastores, al estar retirados los viejos trashumantes y no existir interés entre los jóvenes por practicar un oficio tan mal considerado socialmente.

- 4) La inadaptación del ganado a los largos recorridos, al haberse seleccionado durante estas últimas décadas por su aptitud cárnica, logrando en muchos casos duplicar el peso original de las antiguas razas trashumantes pero imposibilitándolas para soportar ya una marcha prolongada por las cañadas.

Aún reconociendo la sensatez de estos argumentos, no se puede permanecer impasible ante la agonía de una cultura milenaria de tanta importancia ecológica, cultural y social, y que tan profundamente ha impregnado la historia de España, desde sus orígenes más remotos hasta nuestros días. Decidimos por ello comprobar la posibilidad real de recuperar la trashumancia en las condiciones actuales, recorriendo de nuevo las principales cañadas de la Mesta con grandes rebaños. Planteamos el proyecto de forma que pudiera ser viable, económica y socialmente, para los ganaderos que quisieran trashumar, considerando en este sentido que los rebaños tradicionales eran de un millar de ovejas, a cargo de cinco pastores. Sin embargo, la rentabilidad crítica de los rebaños se estima actualmente en unas 700-800 ovejas por pastor, y como en las cañadas son necesarios al menos tres pastores, uno con los mansos dirigiendo el rebaño y otro a cada lado para evitar daños en cultivos colindantes y controlando el ganado en todo momento con la ayuda de sus perros careas, la cabaña óptima para la trashumancia actual sería por tanto de 2000 a 2500 cabezas, es decir, tres rebaños con sus pastores respectivos.

Para viajes largos, de más de una semana de duración -unos 150 kms- es necesario un ayudante más, como ranchero y conductor del vehículo de apoyo, para ayudar a montar los rediles y las tiendas de campaña, o para curar o arrear en momentos difíciles. Se completa así un equipo de cuatro pastores, pero manejando más del doble de cabezas de lo que era habitual antiguamente. Por ello es tan fundamental que se respeten las anchuras tradicionales de las cañadas, con sus descansaderos, abrevaderos, refugios y demás servicios, pues la viabilidad y rentabilidad de las trashumancias del futuro dependerán en gran medida del movimiento de grandes rebaños y vacadas, que puedan avanzar paciendo por las cañadas con el mínimo imprescindible de ganaderos.

Los resultados de nuestra primera experiencia trashumante en 1993, recorriendo 1.000 kms por la Vía de la Plata, entre Valverde de Mérida (Badajoz) y Porto de Sanabria (Zamora), con 2.600 ovejas merinas de D. Cesáreo Rey, fueron muy satisfactorios. Las cañadas estaban ciertamente en mal estado, pero podía transitarse por ellas con mayor o menor dificultad. Las autoridades locales colaboraron en todo momento, tanto las municipales para facilitar el paso por pueblos y ciudades, como la Guardia Civil en los cruces de carreteras. Las ovejas, preñadas y con ejemplares que superaban en muchos casos los 70 Kg. de peso, soportaron bien el viaje a pesar de la dureza extraordinaria del camino, pues subieron con todo el calor de julio y regresaron cargadas de agua continuamente, ya que padecimos el mes de octubre más lluvioso de todo el siglo XX. Los pastores fueron consolidando un magnífico equipo de jóvenes entusiastas y enamorados de su oficio, y tampoco hubo problemas destacables con los agricultores y ganaderos del recorrido. Lo más gratificante de todo el viaje fue comprobar el enorme interés de los vecinos y la gran memoria colectiva popular sobre la cultura pastoril, que permitía recordar hasta los más mínimos detalles de las cañadas y del paso de los ganados, tras medio siglo de abandono.

En mayo de 1994 salimos de nuevo con Cesáreo y su rebaño desde Valverde de Mérida para recorrer la Leonesa Occidental y la Leonesa Oriental hasta los puertos de Luriana y El Mostajal de Portilla de la Reina, en el límite de León con Cantabria. Descubrimos así el pueblo de Prioro, que junto con Tejerina y Remolina son verdaderos tesoros de la cultura trashumante, pues de aquí procedían buena parte de los pastores, rabadanes y mayores que conducían las antiguas cabañas hasta Extremadura y La Mancha. Muchos de ellos viven aún, y ayudados por el resto de los vecinos organizan ahora cada año, el último domingo de junio, una gran fiesta pastoril para recibir a nuestros rebaños. En Prioro decidimos aquel otoño regresar a Extremadura pasando por Madrid, para que también los ciudadanos de la capital, y sobre todo los políticos, conocieran la trashumancia, pues aquellos días estaba debatiéndose en Las Cortes el proyecto de la nueva Ley de Vías Pecuarias. El paso del rebaño por la capital fue seguido por decenas de miles de personas entusiasmadas, pues no en vano Madrid y sus alrededores reúnen una importante población de origen rural, que disfrutaron de su día grande acompañando al ganado y a los pastores por la Calle Mayor, Sol, Cibeles y la Puerta de Alcalá, donde aún se conservan los mojones que delimitan la vía pecuaria. Desde entonces, uno



de nuestros rebaños pasa por Madrid cada otoño el último domingo de octubre, en una de las fiestas más populares de la capital.

En 1995, de gran sequía en Extremadura, otros tres ganaderos más se animaron a trashumar siguiendo el ejemplo de Cesáreo, y subimos con ellos a Portilla de la Reina, Redipollos, Orallo de Laciana y Porto de Sanabria. Posteriormente, por falta casi total de apoyo institucional, apenas hemos podido mantener uno o dos rebaños trashumando por las cañadas cada año, según se detalla en el Cuadro 2. En total hemos recorrido durante estos nueve años más de 20.000 kms de vías pecuarias, con 20 rebaños, 34.000 ovejas y 30 pastores distintos, aprovechando 20 puertos en León, Zamora y Asturias.

<b>AÑO</b>	<b>DEHESA</b>	<b>PUERTO</b>	<b>CABEZAS</b>	<b>Km</b>
1993	Valverde de Mérida	Porto de Sanabria	2600	1000
1994	Valverde de Mérida	Portilla de la Reina	2400	1200
1995	Valverde de Mérida	Portilla de la Reina	2500	1200
	Torrejón el Rubio	Porto de Sanabria	2200	1000
	Almendralejo	Redipollos	1800	600
	Salvatierra	Orallo	2000	500
1996	Torrejón el Rubio	Valverde de la Sierra	2200	1200
1997	Torrejón el Rubio	Valverde de la Sierra	2200	1200
1998	Torrejón el Rubio	Valverde de la Sierra	2200	1200
	Madrigalejo	La Cueta de Babia	1400	1200
1999	Torrejón el Rubio	Valverde de la Sierra	2200	1200
	Serradilla	Posada de Valdeón	1200	600
	La Nava	Saliencia	1000	500
2000	Torrejón el Rubio	Valverde de la Sierra	1200	1200
	Serradilla	Valverde de la Sierra	1000	1200
	Serradilla	Posada de Valdeón	1000	1300
	Brozas	Vadillo de la Sierra	1000	1000
2001	Torrejón el Rubio	Porto de Sanabria	1200	600
	Serradilla	Porto de Sanabria	1000	600
	Trujillo	Vadillo de la Sierra	1000	900
	Madrigalejo	Burón	1200	1000

CUADRO 2. TRASHUMANCIAS REALIZADAS DESDE 1993 A 2001

El futuro de la trashumancia en España depende mucho de que las Administraciones sean capaces de cumplir su obligación, protegiendo las cañadas con su anchura tradicional, restaurándolas y recuperándolas donde sea preciso, señalizándolas para que los pastores no se pierdan por los caminos y causen involuntariamente daños en terrenos ajenos, creando abrevaderos limpios y en buen estado cada 10 kms. para que el ganado pueda beber al menos una vez al día, y construyendo pasos a distinto nivel en carreteras, vías férreas y autopistas para que crucen sin peligro los ganados y la fauna silvestre. Son también muy necesarios refugios o albergues para que los ganaderos y sus familias puedan vivir dignamente, tanto durante los viajes por las cañadas como durante su estancia en los pastos de verano y de invernada.

Complementariamente, deberá fomentarse cuanto antes la formación de jóvenes pastores y pastoras, con una titulación adecuada que garantice y reconozca los conocimientos imprescindibles para ejercer este oficio de tanta responsabilidad. Los beneficios sociales, culturales y ambientales de la trashumancia también deben ser valorados adecuadamente, compensando a los ganaderos por el esfuerzo adicional que suponen los movimientos por las vías pecuarias, los gastos por estar alejados de su domicilio habitual, la mayor demanda de personal cualificado, el incremento de los riesgos de todo tipo que se asumen durante los viajes, su renuncia a las dos parideras más rentables del año (los corderos de agosto y Navidades), y las repercusiones económicas y sociales tan positivas que se generan a lo largo de los caminos y en los lugares de destino, con gran cantidad de empleos inducidos. El Real Decreto de 12.01.2001, para el fomento de las Medidas Agroambientales, ya contempla ayudas financieras muy interesantes para aquellos ganaderos que abandonen sus pastos

habituales al menos durante los meses de julio, agosto y septiembre, pero ninguna Comunidad Autónoma ha aplicado aún esta medida.

### **Sobre el uso múltiple de las Cañadas**

En los últimos años, los usos recreativos de las cañadas, como senderismo, cicloturismo o excursiones a caballo han tenido un auge extraordinario y pueden constituir, en un futuro inmediato, un recurso socioeconómico de gran importancia para las poblaciones y establecimientos situados en el entorno de las vías pecuarias. La afluencia masiva a otros itinerarios análogos, como el Camino de Santiago, sirve de referencia sobre las posibilidades recreativas, culturales y turísticas que tienen las cañadas para vertebrar el desarrollo de muchas comarcas, ahora deprimidas y abocadas al abandono. De hecho, los primeros caminos a Santiago fueron mozárabes, es decir, de los cristianos españoles que vivían en tierra de moros y que desde las capitales del sur, como Sevilla, Córdoba y Toledo peregrinaban hasta la tumba del Apóstol. Utilizaban para ello las cañadas, principalmente la Vía de la Plata y tramos de la Leonesa Occidental, la Leonesa Oriental y la Soriana Occidental, y fue la fama internacional de estas peregrinaciones, divulgada también por los cronistas árabes, la que atrajo años después a los europeos del norte por mar y por el más conocido Camino Francés.

Hay que advertir sin embargo los problemas que entrañaría una gestión equivocada de las vías pecuarias en este sentido. Los rebaños transitan por las cañadas muy pocos días al año, y existe por tanto el riesgo de que los usos complementarios puedan prevalecer sobre los prioritarios, llegando a dificultarlos sensiblemente, como ya está ocurriendo con la plantación de arbolitos, creación de áreas recreativas con bancos, mesas y columpios, o asfaltado de grandes tramos para carriles bici. Las cañadas son ante todo pastizales, y precisan por tanto del pastoreo regular para su mantenimiento, pues el ganado siega las hierbas con sus dientes, abona el suelo con su estiércol e incorpora las semillas y la materia orgánica al terreno con sus pezuñas. Los excursionistas deben transitar por veredas laterales sin interferir con el pastoreo, que es imprescindible fomentar para asegurar tanto la conservación de las cañadas como la conectividad entre los principales ecosistemas ibéricos.

La Ley de Vías Pecuarias establece en su Artículo 1.3 que estas podrán ser destinadas a usos compatibles y complementarios, dando prioridad al tránsito ganadero y otros usos rurales, inspirándose en el desarrollo sostenible y el respeto al medio ambiente, al paisaje y al patrimonio natural y cultural. En su Artículo 17.1 considera 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. Estas actividades consideradas compatibles o complementarias generan sin embargo evidentes problemas para la ganadería y para los demás usuarios de las vías pecuarias que no se deben ignorar. El ganado avanza por la cañada pausadamente, tendido y ocupando toda su anchura. El tránsito de personas andando, corriendo, paseando perros, o con niños que juegan al balón, causa continuas molestias a los pastores y al ganado, dificultando su manejo si no se tiene suficiente cuidado.

Incluso actitudes bienintencionadas, como dar de comer o acariciar a los perros, sobre todo si son cachorros, hacen que estos se retrasen y lleguen a perderse, o sean atropellados al atravesar solos las carreteras. El ganado puede representar también un cierto peligro para los usuarios. Hay que recordar las desventuras de Don Quijote, al que le pasan por encima manadas de toros y piaras de puercos o al que apedrean los pastores, por no saber comportarse en las cañadas. No debe extrañar por ejemplo que los mastines, poco acostumbrados a tolerar la presencia de desconocidos en las proximidades del rebaño, se arranquen súbitamente ladrando a los ciclistas, a caballistas o a gente que pasea con otros perros, provocando sustos y disgustos. Los problemas pueden ser aún mayores si en lugar de pacíficos rebaños de ovejas o cabras con algunos mastines, lo que se les viene encima a los confiados paseantes y deportistas, o a familias completas con sombrilla, abuela, mesitas y sillas, es una manada de vacas bravas, que pueden originar situaciones de verdadero peligro para personas asustadizas o desprevenidas. Es imprescindible garantizar por ello un nivel mínimo de conocimientos y de formación para los usuarios de las cañadas, tanto para que respeten las indicaciones de los pastores y vaqueros y la prioridad de los ganados, como para que sepan reaccionar correctamente ante situaciones que impliquen un cierto riesgo, sea este real o imaginario.

## **Bibliografía**

- Altuna Echave, J. Historia de la domesticación animal en el País Vasco, desde sus orígenes hasta la romanización. Munibe 32, 1980, San Sebastián, 1980.
- Arsuaga, J.L. El collar del neandertal. Ediciones Temas de Hoy. Madrid, 1999.
- Beinlich, B. y Plachter, H. Schutz und Entwicklung der Kalkmagerrasen der Schawäbischen Alb. Landesanstalt für Umweltschutz Baden-Württemberg, 1995
- Bishko, Ch. J. Sesenta años después. La Mesta de Julius Klein a la luz de la investigación subsiguiente. En García y Benito, 1986
- Blanco Castro, E. Coordinador. Los bosques ibéricos. Editorial Planeta. 1997.
- Cabo Alonso, A. Medio Natural y Trashumancia. (En Mesta, Trashumancia y Vida Pastoril.). V Centenario del Tratado de Tordesillas. Madrid, 1994
- Carbonell, E, Coordinador. La revolución de Atapuerca. *Revista de Arqueología XIX, nº 210*. 1998.
- Caro Baroja, J. Los Pueblos de la Península Ibérica. Temas de etnografía española. Editorial Txertoa (1991). San Sebastián, 1991.
- Casado, M.A., Peco, B. Levassor, C. Castro, I & Pineda, F. Structural changes following experimental disturbances in Mediterranean pasture communities. SPB Academic Publishing. The Hague, 1988.
- Clutton-Brock, J. A natural history of domesticated mammals. Cambridge Univ. Press. 90 pp. 1987.
- Chapman, A. & Buck, W.J. Wild Spain. London, 1893. Fribourg, A. (1910). La transhumance en Espagne. *Annales de géographie*, XIX.
- García Martín, P. y Sánchez Benito, J. M<sup>a</sup>. Contribución a la historia de la trashumancia en España. Ministerio de Agricultura Madrid, 1986.
- García Martín, P. Coordinado. Cañadas, Cordeles y Veredas. Junta de Castilla y León, 1992.
- Garcin, M. El Oeste de Europa y la Península Ibérica desde hace 120.000 años hasta el presente. Isostasia Glaciar, Paleogeografías y Paleotemperaturas. ENRESA. *Publicación Técnica nº 05/94*. Madrid, 1994.
- Garzón, J. La trashumancia como reliquia del paleolítico. Simposio sobre Trashumancia y Cultura Pastoril en Extremadura, Sevilla, 1992. Asamblea de Extremadura, Mérida, 1993.
- Garzón, J. Proyecto 2001. Conservando la Naturaleza Mediante el Desarrollo Rural. *El Campo nº 128* - 1993. Banco Bilbao Vizcaya. 1993.
- Garzón, J., Pérez, C. y Valero, A. Los últimos Trashumantes. *Biológica*, nº 2. Noviembre 1996. Editorial América Ibérica, Madrid, 1996.
- Gómez Sal, A. y de Miguel, J. M. Implicaciones Ecológicas del comportamiento del ganado en el aprovechamiento y gestión de dehesas. Seminario sobre dehesas y sistemas agrosilvopastorales similares. Madrid, 1987.
- Gómez Sal, A., Rodríguez, M.A. y de Miguel J.M. Matter transfer and land use by cattle in a dehesa ecosystem of Central Spain. *Vegetatio* 99-100. 1992.
- Gómez Sal, A. Importancia de las Vías Pecuarias en la Estrategia de la Conservación de la Naturaleza. *El Campo nº 128*. Banco Bilbao Vizcaya. 1993.

- González Bernáldez, F. Ecological consequences of the abandonment of traditional landuse systems in Central Spain. Departamento de Ecología. Madrid, 1991.
- ICONA *Cuadernos de la Trashumancia (27 números)*. Instituto Nacional para la Conservación de la Naturaleza. Ministerio de Medio Ambiente. 1992-1998.
- Jordá Cerdá, F. La España de los tiempos paleolíticos. Instituto Español de Antropología Aplicada. Madrid, 1967.
- Jovellanos, G. M. de. Informe de la Sociedad Económica de esta Corte al Real y Supremo Consejo de Castilla en el Expediente de Ley Agraria. Madrid, 1795.
- Klein, J. La Mesta. *Revista de Occidente*, Madrid 1979.
- López Martínez, N. Tendencias en Paleobiogeografía. El futuro de la Biogeografía del pasado. Paleontología 1989. C.S.I.C. Madrid, 1989.
- Llorca, A. y Ruiz, M. La Dehesa y la Trashumancia Actual. Seminario sobre dehesas y sistemas agrosilvopastorales similares. Madrid, 1987.
- Marañón, T. Diversidad florística y heterogeneidad ambiental en una dehesa de Sierra Morena. *Anales de Edafología y Agrobiología*, nº 44. 1985.
- Martín Rodríguez Ovelleiro, M<sup>a</sup>. A. Los ecotonos como pauta en la restauración ambiental. Escuela T.S. Montes. *Tesis doctoral*. Madrid, 1998.
- Martínez Espinar, A. Arte de ballestería y montería. Imprenta Real, Madrid, 1664.
- Montserrat Recoder, P. Aspectos Funcionales del Monte Adehesado Extremeño. Departamento de Dehesas y Pastizales, Diputación de Badajoz, 1975.
- Paredes Guillén, V. Historia de los framontanos celtíberos desde los más remotos tiempos hasta nuestros días. Plasencia, 1888. *El Cantón Extremeño*. 1888.
- Pineda, F.D., Nicolas, J.P., Ruiz, M. Peco, B. & Bernáldez, F. G. Sucesion, diversité et amplitude de niche dans les pâturages du centre de la Péninsule Ibérique. *Vegetatio* 47: 267-277. 1981.
- Ponsich, M. Transhumance et similitudes Ibero-Mauretaniennes. Ministerio de Cultura. Madrid, 1983.
- Ponting, C. A green history of the World. Penguin Book, 1992.
- Rodríguez Pascual, M. y Gómez Sal, A. Pastores y trashumancia en León. Ediciones Leonesas, Caja España. León, 1992.
- Ruiz, M. & Ruiz, J.P. Ecological History of Transhumance in Spain. *Biological Conservation*, 37. 1986.
- Rusek. Distribution and dynamics of soil organisms across ecotones. Landscape boundaries. Springer Verlag. New York, 1992.
- Sáez Fernández. La Ganadería Extremeña en la Antigüedad. Simposio sobre Trashumancia y Cultura Pastoril en Extremadura. Sevilla, 1992. Asamblea de Extremadura, (1993), Mérida, 1992.
- Sánchez Belda, Antonio y Sánchez Trujillano, María C. Razas Ovinas Españolas. Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. Madrid, 1987.
- Schüle, W. Vegetation, Megaherbivores, Man and Climate in the Quaternary and the Genesis of Closed Forest. Tropical Forests in Transition. Birkhäuser Verlag – Basel, 1992.

Sierra Vigil, J.M. y San Miguel Maté, L.C. Las cañadas como medio de comunicación entre los asentamientos vacceos. III Simposio sobre los Celtíberos. Poblamiento Celtibérico. Daroca, 1991. Zaragoza, 1995.

Smith, D.S. y Ellmund, P.C. Ecology of greenways. University of Minnesota Press. 1993.

Sterling, A., Peco, B., Casado, M.A. & Pineda, F.D. Microtopography and floristic variation on the ecological succession of grasslands. Oikos 42. 1983.

Untermann, J. Sprachräume und Sprachbewegungen im vorrömischen Hispanien. Wiesbaden, 1961.

Valverde, J.A. Del lobo en Iberia (en Los lobos de Morla, con Teruelo, S.).Círculo de Bibliografía Venatoria. Madrid, 1992.

Vilá, C. Domesticación del Perro. *Investigación y Ciencia* Nº 270. 1999.

## **FUNCIONES ECOLÓGICAS DE LAS VÍAS PECUARIAS**

**D. Antonio Gómez Sal**

Catedrático de Ecología

Universidad de Alcalá de Henares

### **1. Las Vías Pecuarias como parte esencial de la Naturaleza Ibérica.**

Un conjunto de causas naturales que limitan las modalidades de explotación diferentes de la ganadería están en el origen de la densa red española de vías pecuarias, facilitadora del uso complementario de pastos alejados. Entre ellas cabe mencionar la amplia representación del clima mediterráneo -con un verano marcadamente seco que agosta la producción herbácea en las áreas de invernada-, la disposición oeste-este de las principales cordilleras -que determina una marcada asimetría en cuanto a insolación y precipitación entre sus vertientes norte y sur, con el consecuente desplazamiento en el tiempo de sus respectivos máximos de productividad- y el acusado carácter continental de amplias zonas montañosas y páramos de la mitad norte peninsular, aisladas de la influencia atemperante del océano, con inviernos largos y rigurosos que confinan la producción de los pastos a un periodo no superior a cinco meses.

Si dichas razones básicas relacionadas con rasgos físicos de la península determinaron la configuración de la red de caminos pastoriles, no puede extrañar la imbricación estrecha y significativa de las cañadas en la naturaleza ibérica, siendo a la vez una de las causas de sus valores más sobresalientes (tipos originales de biodiversidad, estímulo de la productividad herbácea en paisajes de uso extensivo) y uno de sus más originales atributos. En las provincias del suroeste español, la benignidad del clima en invierno y primavera temprana por la entrada generosa de los frentes de lluvia atlánticos ocasiona un periodo altamente productivo para la vegetación. Su brusco desenlace obliga a la cuantiosa población de herbívoros que allí puede sustentarse, a buscar recursos en áreas muy variadas, que incluyen desde la alta montaña bética hasta los pastos de los montes cantábricos.

De forma comparable a lo que sucede en las sabanas, las oscilaciones de la productividad primaria propias de los ecosistemas mediterráneos, exigen el desplazamiento de los herbívoros -en particular los ungulados pastadores y las aves consumidoras de frutos y semillas- hacia zonas de producción complementaria en el tiempo. Frecuentemente éstas se localizan en la periferia montañosa del área climática mediterránea, con características de transición hacia los ambientes atlánticos o de alta montaña. Las trochas y sendas creadas por los ungulados al efectuar sus desplazamientos son un rasgo consustancial de los ecosistemas mediterráneos. También lo son las áreas de pastizal, intensamente aprovechadas, abonadas y pisoteadas, poseedoras de tipos herbáceos especializados, capaces de responder a las presiones y demandas de los herbívoros con una elevada productividad. Esta mayor tasa de renovación se ve propiciada por el estercolado que reciben y por la eliminación de otros tipos vegetales competidores.

Al plantearse el uso de los recursos con vocación de sostenibilidad (Gómez Sal, 2001a) los sistemas agrarios tradicionales abordaron la transformación de la naturaleza de manera que podríamos llamar orgánica, es decir imitando en cada territorio la manera en que funcionan los ecosistemas, adaptándose a sus limitaciones y manteniendo los procesos ecológicos esenciales para evitar la degradación del conjunto. Entre dichos procesos, la herbivoría, es decir el papel de los herbívoros en el ecosistema y su interacción con la vegetación -eliminación de biomasa, recuperación de la fertilidad del suelo evitando a la vez la acumulación de necromasa combustible, fomento de la biodiversidad vegetal-, es el que nos interesa más especialmente en este artículo. Por su notable actividad y su capacidad de desplazarse a largas distancias el efecto de los pastadores se manifiesta a escalas muy diferentes, que también se reconocen al analizar las funciones ecológicas de las cañadas.

Vemos por tanto que la acción humana sobre la naturaleza, creadora y mantenedora de los recursos, ha manejado los procesos de herbivoría naturales ampliando notablemente su extensión y consecuencias, originando una variada colección de sistemas silvopastorales. Quizás el tipo de

ecosistemas humanizados más representado en nuestro país (Curtis & Bignal, 1990). Para estos modelos de explotación, la red de cañadas -que permitía enlazar zonas con productividad variada en el espacio y en el tiempo y rutinizar así su aprovechamiento, tanto a escalas locales como regionales- constituyó algo parecido al sistema sanguíneo, es decir los conductos a través de los cuales latía el pulso de la ganadería extensiva, adaptada a las características y diversidad del territorio. La gran representación de este tipo de sistemas en la península ibérica fue la causa de su riqueza en razas ganaderas autóctonas, de la diversidad de especies vegetales en los pastos así como de la variedad de paisajes agrarios (González Bernáldez, 1991a; Gómez Sal 2001b). Junto a ello, como una consecuencia más de estos modelos de explotación -por el estímulo que suponían para la producción primaria y la diversificación de hábitats-, el territorio ibérico mantuvo las pujantes y variadas poblaciones de flora y fauna silvestres, tanto herbívoros y como depredadores, que ya impactaban a los naturalistas foráneos (Chapman & Buck, 1910).

Partiendo de estos antecedentes, a la hora de analizar el papel de las galianas en la conservación de la naturaleza, la primera cuestión que debemos plantearnos es que estamos analizando más una potencialidad que una situación satisfactoria en su actual estado. La caída de la ganadería extensiva, por improvisación y ausencia de políticas coherentes, la crisis y casi desaparición de muchas razas ganaderas adaptadas y la falta de apoyo a los profesionales del ramo, en particular los pastores trashumantes (ver Gómez Sal y Rodríguez Pascual, 1992; Rodríguez Pascual, 2001) es una de las causas de la disminución de efectivos de los herbívoros silvestres pastadores, que obtenían provecho de los pastizales creados por el ganado. Hemos publicado datos concluyentes de la relación favorable entre las poblaciones de rebeco y el pastoreo con ovejas merinas en la montaña leonesa (Rebollo y Gómez Sal, 1996) y contamos con evidencias fiables de que lo mismo ocurre con las poblaciones de conejo y el pastoreo ovino (Gómez Sal et al.1999) –sinergias entre herbívoros medianos y grandes- que investigamos en la actualidad. De dichos herbívoros silvestres dependen las poblaciones de depredadores, entre las que se encuentran especies muy amenazadas de la fauna ibérica.

Teniendo en cuenta la actual situación de decadencia en los usos de la red de cañadas, podemos afirmar que ésta representa en mayor medida un patrimonio con grandes posibilidades de ser gestionado para la conservación de la naturaleza, que un entramado que en la actualidad tenga una repercusión claramente positiva en esta política. Su importancia será diferente según los distintos territorios y tipos de paisaje, dependiendo de la densidad de la red y de la problemática concreta de conservación que dichos espacios tengan planteada. Un requisito previo para el desarrollo de una política de conservación, necesario también para valorar la eficacia de las actuaciones e inversiones que se realicen, es identificar con claridad cual es el objetivo a conseguir, es decir qué tipo de naturaleza y con qué contenidos deseamos. La pregunta es pertinente en cualquier caso, pero en especial al tratar de las funciones de un elemento natural tan ligado a los usos humanos como son las vías pecuarias, cuya posibilidad de sustentar los procesos ecológicos ligados a ellas, depende de que sigan siendo pastizales. Ello no excluye flexibilidad en la gestión, ni el desarrollo de otros usos complementarios en las cañadas pero sin abandonar su esencial y enraizada vocación pecuaria.

## **2. Funciones ecológicas y valor natural**

El primer tipo de funciones deriva de su **estructura territorial**: la red de vías pecuarias representa un entramado o retículo de ecosistemas de carácter lineal con características de madurez y productividad diferentes al entorno. Por la rotundidad de las cifras de longitud y superficie la importancia física de la red queda fuera de duda en sus aspectos cuantitativos (ver Mangas, 1992, Gómez Sal, 1993). La Ley de Vías Pecuarias y su desarrollo en las comunidades autónomas, reconoce esta situación y representa así la justificación más inmediata para los programas de inventariado, clasificación y deslinde, imprescindibles para acometer cualquier actuación posterior conducente a la mejora de sus valores y contenidos. En la Comunidad de Andalucía la red de las vías pecuarias se considera acertadamente como un elemento vertebrador de la ordenación del territorio al formar parte del Sistema de Protección Regional “sistema integrado de relaciones culturales, ecológicas y recreativas en el territorio” (COPT, 1999). En la conferencia que dio origen a esta publicación aparecen algunas consideraciones sobre las bases que deben guiar la recuperación de las vías pecuarias en Andalucía (Gómez Sal, 1991c).

### Biodiversidad y complejidad ecológica

Considerada en su conjunto, la red de cañadas supone una amplia superficie cuyas características, en comparación con las de buena parte de los terrenos que la rodean, han permanecido invariantes durante años. En contraste con estos, sometidos a diversos ciclos de cultivo, repoblación forestal o cambios de uso, las cañadas son un componente de estabilidad. Por mantener el suelo cubierto de pastizales estructurados, evitan la degradación por erosión hídrica y eólica, favoreciendo por el contrario el incremento de complejidad que promueven los seres vivos. A escala de paisaje crean rugosidad y amortiguan las transferencias causadas por agentes físicos, con efecto de barrera para la dispersión de agua, materiales y propágulos.

La existencia en las cañadas de pastizales y vegetación natural leñosa ocupando suelos que nunca han sido roturados, junto con el importante factor añadido que representa el pastoreo -grandes herbívoros y sus excrementos-, son condiciones adecuadas para una fauna particularmente rica en insectos y otros invertebrados, tanto en los hábitats aéreos como en el suelo. En los espacios agrícolas extensivos, donde apenas quedan restos de vegetación natural, los suelos, los ribazos y las zonas pedregosas de la cañada sirven de refugio a micromamíferos, mustélidos, reptiles y diversos grupos de invertebrados. Su importancia se refiere tanto a especies con áreas vitales pequeñas -anfibios, reptiles, micromamíferos-, como a otras con áreas vitales mayores -aves, mamíferos- pero que utilizan los hábitats de la cañada para actividades concretas, en momentos esenciales de sus ciclos o en determinadas épocas del año.

La cañada no sólo tiene interés como hábitat para nidificación o cría de las especies más móviles de aves o mamíferos, sino que juega un papel también importante en su alimentación, como área trófica. Este hecho tiene especial relieve en el caso de las aves de medios esteparios, para las que los insectos resultan esenciales en época de cría como complemento de su dieta mayoritariamente granívora (Gómez Sal, 1993; Garzón, 2001)

Las galianas son un factor de contraste o ecotono con el entorno adyacente o conectado a ellas -bosquetes, riberas y otras zonas naturales accesibles desde la cañada-. La proximidad y coincidencia de fragmentos de ecosistemas con distintas características de madurez, estructura y productividad, facilita su utilización por parte de una variada gama de especies animales que pueden así obtener los recursos de forma más continua y organizar sus actividades -cría, refugio, alimentación-, combinando la oferta de las distintas áreas. El resultado es un notable impulso a la diversidad biológica.

Con frecuencia las cañadas presentan el valor añadido de poseer áreas temporalmente encharcadas. Al existir zonas acondicionadas como balsas más o menos permanentes construidas para abrevadero, junto a la vegetación y fauna propiamente acuáticas, acumulan diásporas de anfibios, de gran interés naturalístico por su carácter disperso y aislado.

Para las poblaciones más frágiles de plantas y animales, en particular para la fauna edáfica, una característica relevante de buena parte las cañadas, es el no haber estado nunca sometidas a abonado químico ni tratadas con sustancias biocidas -herbicidas, insecticidas. Representan así un tipo de situación -naturaleza nunca contaminada- cada vez más infrecuente y por lo tanto de interés en los estudios sobre poblaciones silvestres asociadas a los espacios agrícolas, tanto las plantas adventicias como las plagas y sus depredadores, que pueden encontrar en la cañada sus hábitats-refugio. Estos conocimientos resultan básicos para el diseño de métodos de control integrado -lucha biológica-, razón por la que cada vez se presta mayor atención en la bibliografía científica al papel de los márgenes -ribazos, linderos, setos- entre las parcelas cultivadas. Las galianas representan un ejemplo destacado de este tipo de estructuras lineales del paisaje.

### Ganadería extensiva y conservación

La lógica del trazado y el sentido ecológico de las cañadas se encuentra ligada a la ganadería. Las cañadas son principalmente pastizales dispuestos longitudinalmente entre zonas dedicadas a otros usos. La situación normal de la cobertura del suelo en las cañadas debería ser la de estar cubiertas por un césped herbáceo bastante continuo que proporcionaría alimento a los rebaños cuando la



trashumancia o transtermitancia se efectuaban a través de ellas o durante los desplazamientos locales -careos- practicados por los rebaños de los pueblos próximos a la cañada.

Cuando la cañada atraviesa zonas de matorral o bosque, el césped majadeado por los ovinos destaca como una banda de vegetación más abierta. Por su mayor productividad -no sólo de hierba, sino también semillas, frutos, especies animales y vegetales propias de espacios abiertos y abonados- la cañada aporta recursos que son aprovechados por la fauna forestal.

Si bien los medios utilizados para el transporte del ganado han variado sustancialmente, ello no invalida las razones climáticas y topográficas básicas que hicieron de la trashumancia un modelo de explotación adaptado e insustituible para la correcta gestión de los pastos en buena parte de España. El futuro uso de las vías pecuarias dejará de ser ganadero en muchos casos, pero no conviene olvidar que gracias a su existencia se mantuvieron los paisajes de las dehesas y se facilitó la creación y el aprovechamiento adecuado de los pastos de montaña -puertos, brañas, borreguiles, etc.-. En ambos casos con repercusiones positiva sobre la diversidad de especies y hábitats. Son ejemplos destacados de situaciones sucesionales intermedias, mantenidas por gestión humana y poseedoras de importantes valores de conservación.

En la actualidad, por las numerosas trabas que encuentra el desplazamiento del ganado y el aprovechamiento conjunto de los pastos distantes -problemas de control sanitario entre distintas comunidades autónomas, problemas en el transporte por ferrocarril, pereza administrativa a la hora de encontrar soluciones para el alquiler estable de los pastizales que permita programar la explotación, competencia con nuevos modelos de ganadería más especulativa y subvencionada que requieren menos personal, pero cuyos efectos destructores de los pastos no se valoran- se están superando en las áreas de invernada, precisamente en las épocas de producción más escasa, cargas ganaderas que han sido respetadas durante siglos, con consecuencias lamentables de pérdida de recursos y patrimonio.

El cambio de uso de las cañadas o el fomento de su papel en la conservación de la naturaleza debe respetar el aprovechamiento ganadero que les es propio, empleando las especies y razas adecuadas. Como ya se ha indicado, las cañadas cumplen una de sus principales funciones ecológicas sustentando un acervo de sistemas pastorales sin equivalente en los países de nuestro entorno y unánimemente apreciado como ejemplo de conservación y uso sostenible (McCracken & Signal, 1994; Gómez Sal, 2001b). Forman parte de una misma trama de paisajes pastorales en la que se incluyen las dehesas y los distintos tipos de pastizales de páramos y montañas españolas (González Bernáldez, 1991b). Todo ello es mejorable y actualizable pero debe hacerse preservando el papel estratégico que cumplen para mantener los recursos. No cabe duda que en términos tanto económicos como ecológicos, es más rentable apoyar las áreas que aún mantienen un pastoralismo tradicional que intentar reimplantarlo con fines de gestión conservacionista en zonas donde ha desaparecido hace tiempo. Más allá de la problemática que plantea la conservación y funciones de las cañadas, es ese patrimonio de paisajes y recursos extensivos el que en la actualidad se encuentra, por los cambios de uso del suelo, más gravemente comprometido.

La toma de conciencia institucional y ciudadana sobre la importancia de la red de vías pecuarias y su potenciación para responder a los desafíos que plantea la conservación de la naturaleza humanizada, es sólo un aspecto de la política de apoyo a los usos extensivos -ganadería ecológica-, ya casi imprescindible por los imperativos de la política común europea. Las cañadas son un elemento esencial para la elaboración de una estrategia general que enfoque la conservación de la naturaleza de forma integrada, incluyendo los territorios que quedan fuera de los espacios oficialmente protegidos.

Otro aspecto a destacar es su aportación al **valor escénico o visual del paisaje**. Las cañadas favorecen atractivo estético, aparecen con distinto colorido y textura en los paisajes monótonos de las llanuras. El recorrido de las cañadas, su trazado en relación con la geomorfología y el hábitat humano, tiene su propia lógica, que en ocasiones realza su impronta paisajística.

Aunque, como hemos comentado, las cañadas representan un factor importante de diversificación paisajística, que contrasta con la vegetación circundante, esta función puede incrementarse

notablemente mediante una gestión adecuada. En las llanuras cerealistas son bandas de amenidad que en muchos casos mantienen también vegetación arbustiva y arbórea. Cuando la cañada atraviesa terrenos muy deforestados por su dedicación agrícola exclusiva, puede ser adecuada una labor de restauración con vegetación autóctona –zarzales, matorral y árboles, bosquetes y manchas, con preferencia sobre las plantaciones en línea-, favorecedora de la diversidad de hábitats.

### **3. Implicación de las Cañadas en redes de protección**

En biología aplicada a la conservación se denomina "corredor ecológico" a una franja ancha formada por ecosistemas con un nivel de madurez elevado que conecta áreas más extensas que de otra forma quedarían aisladas y cuyas características naturales e interés para conservación de especies son muy superiores a las de los terrenos que limitan el corredor. Aunque el papel de los corredores en los movimientos de la fauna y su utilidad para favorecer la recuperación de especies amenazadas ha sido cuestionado por no existir datos concluyentes (Hobbs, 1992), se admite generalmente que su repercusión es positiva por facilitar la conectividad en el territorio y la dispersión de animales jóvenes y propágulos.

Actuando en conjunto con a otras tramas longitudinales la red de cañadas permite diseñar una urdimbre de hipotéticos "corredores" que conectarían espacios con mayor grado de conservación - espacios protegidos en muchos casos- repartidos y aislados en una "matriz" de zonas más alteradas que incluiría los terrenos agrícolas -más o menos intensivos- y las áreas industriales, urbanas, degradadas o dedicadas a usos extractivos.

Cabe pensar que en el caso de las cañadas este papel puede favorecerse o incrementarse notablemente con una gestión adecuada. Teniendo en cuenta su carácter de franjas continuas con los efectos positivos ya indicados, su utilización como pacereros es condición indispensable para que sigan cumpliendo en el paisaje su papel de ecotono y conservando los hábitats seminaturales escasos en el entorno. Esta vocación principal, puede ser compatible con una dedicación silvícola y con tareas de restauración o implantación de hábitats adecuados para la dispersión de determinadas especies. Combinando ambos tipos de intervención se afianzará su papel de retículos de madurez y reserva de diversidad y se avanzará hacia su función como corredores. La programación y diseño de las cañadas para que cumplan este cometido deberá hacerse de forma selectiva en aquellos casos en que resulte más necesario, considerando el efecto sinérgico aportado por otros elementos ya comentados favorecedores de madurez (riberas, bosquetes, setos, lomas con matorral, etc.). El diseño de corredores y la restauración de ecosistemas con este fin, deberá tener en cuenta los requerimientos de un número amplio de especies que constituyen la red ecológica de las especies objetivo -las más vulnerables o amenazadas, las que se emplean como justificación para establecer el corredor-, las presas y los recursos que éstas consumen, sus depredadores y causas de mortalidad.

#### Áreas montaraces. Su conexión con zonas aisladas, periferias y despoblados

Las razones subyacentes al recorrido de las trochas pecuarias resulta de un compromiso entre distintos requisitos relacionados con el medio físico, los ritmos fisiológicos y de conducta de los animales y la evitación en lo posible de las mejores tierras agrícolas. Perseguían en definitiva asegurar el sustento del ganado -arribando a descansaderos, balsas de agua, pastos amplios- pero interfiriendo en la menor medida posible con otros usos más permanentes del territorio. El resultado es que, en líneas generales, las galianas seleccionan en su recorrido las zonas montaraces poco frecuentadas y limitan a lo imprescindible el paso por las poblaciones. En relación con los términos municipales, la cañada suele transitar por las áreas periféricas, montes e interfluvios alomados donde encuentran pastos comunales en los que asegurar el sustento del ganado, evitando los pagos cultivados. Es claro que la función como corredores se verá reforzada por el hecho de que las cañadas transcurren en buena parte de su recorrido por zonas montaraces alejadas de las áreas más pobladas.

Al analizar la relación de la cobertura y usos laterales de las cañadas con su inclusión en zonas sometidas a algún grado de protección, realizada para el conjunto de las cañadas reales (Gómez Sal y Rodríguez Merino, 1996) destaca la alta asociación entre los usos de dehesa, pradera y pastizal

con Zonas de Especial Protección para las Aves. También coinciden en zonas de ZEPAS los tramos con un buen estado de la cobertura de la cañada. Estas circunstancias positivas de conservación de las cañadas estudiadas en las ZEPAS son incluso superiores a las que producen con los espacios de mayor nivel de protección (Parques Naturales y Nacionales), lo cual indica que los usos mantenedores del césped en la cañada coinciden con zonas ricas en diversidad de aves, con independencia de su pertenencia a un área de protección estricta. El binomio que forman las comunidades de las aves de medios abiertos –quizás las más originales de la fauna ibérica- con los paisajes pastorales, parece estar basado más en una relación funcional que deberse de la simple coincidencia geográfica. Junto con otras relaciones positivas apuntadas, esta constatación respalda el hecho de que el pastoreo extensivo y las cañadas –más allá de su inclusión en espacios protegidos- influyen muy positivamente, a través de las funciones que hemos discutido, en mantener un tono general de calidad de naturaleza en el conjunto del territorio.

#### **4. Bibliografía**

Consejería de Obras Públicas y Transportes, Junta de Andalucía. Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía. Bases y Estrategias. 125 p. Sevilla, 1999

Chapman, A. & Buck, W.J. Unexplored Spain. Impresión facsímil española. Incafo 1978. Sevilla. 416 p. 1910.

Curtis, D.J. and Bignal, E. The conservation role of pastoral agriculture in Europe. Second European forum on birds and pastoralism. Isle of Man. 8 pp. 1990.

Garzón, J. Importancia de la trashumancia para la conservación de los ecosistemas en España. *Boletín Institución Libre de Enseñanza*, 2ª época, 40-41. 35-60 p. 2001.

Gómez Sal, A. Importancia de las vías pecuarias en la estrategia de conservación de la naturaleza. *El Campo*, 229-243. BBV (ed.) Bilbao, 1993.

Gómez Sal, A. Aspectos ecológicos de los sistemas agrícolas. Las dimensiones del desarrollo. En: Labrador, J. y Altieri, M.A.,(eds.) *Agroecología y Desarrollo*. Mundi Prensa. 83-119 p. 2001a.

Gómez Sal, A. The ecological rationale and nature conservation value of extensive livestock systems in the Iberian Peninsula. In: Bunce, R.G.H. et al. (eds.) *Examples of European agri-environmental schemes and livestock systems and their influence on Spanish cultural landscapes*. Alterra-rapport 309. 103-123. Wageningen. 2001b

Gómez Sal, A. Bases científico técnicas del Plan de Recuperación y Ordenación de las Vías Pecuarias de Andalucía. En: Conferencia Internacional de Vías Pecuarias y Corredores Verdes. Junta de Andalucía. Sevilla. 31-34 p. 2001c

Gómez Sal, A. y Rodríguez Pascual, M. La montaña de León. Cuadernos de la trashumancia, nº 3. ICONA. 82 pp. Madrid, 1992

Gómez Sal y Rodríguez Merino, E. Papel de las cañadas en la de conservación de la naturaleza en España. 20 pp. En: *Las cañadas: viejos caminos para el futuro de la naturaleza*. Fundación 2001. 19-40 pp. 1996.

Gómez Sal, A., Rey Benayas, J.M., López Pintor, A. and Rebollo, S. Role of disturbance in maintaining a savanna-like pattern in Mediterranean *Retama sphaerocarpa* shrubland. *Journal of Vegetation Science*, 10: 365-370. 1999.

González Bernáldez, F. Diversidad biológica, gestión de ecosistemas y nuevas políticas agrarias. En: Díaz Pineda, F., Casado, M.A., De Miguel, J.M. y Montalvo, J. (eds.). *Diversidad Biológica*. Fundación Ramón Areces. Madrid. 23-33 pp. 1991a

González Bernáldez, F. La dehesa, el ganado y el paisaje. *Quercus*, 68:28-30. 1991b.

Hobbs, R.J. The role of corridors in conservation: solution or bandwagon?. *Tree*, 7(11): 389-392. 1992.

Mangas, J. Vías pecuarias. Cuadernos de la trashumancia, nº 0. ICONA. 202 p. Madrid, 1992.

McCracken, D.I. & Bignal, E.M. (Ed.). *Farming on the edge: The nature of traditional farmland in Europe*. JNCC. Peterborough, 1994.

Rebollo, S. y Gómez Sal, A. Relación entre la densidad de ungulados silvestres en pastizales de montaña de León y la evolución de la ganadería trashumante. En: *Sierra Nevada. Conservación y Desarrollo Sostenible*, V. 89-91 pp. Universidad de Granada. 1996.

Rodríguez Pascual, M. *La Trashumancia. Cultura, cañadas y viajes*. Edilesa. 430 p. León, 2001.

## **POTENCIAL DEL TURISMO EUROPEO: UN NUEVO MARCO DE COOPERACIÓN**

**D. José Manuel Servert Martín**

Unidad de Turismo/DG Empresa

Comisión Europea

### **1. Introducción**

Quisiera comenzar estas palabras agradeciendo a la Junta de Andalucía por la organización de este congreso internacional y por la invitación cursada a la Comisión Europea para presentar el nuevo marco de trabajo para el sector turismo, aprobado hace apenas unas semanas.

### **2. Identificación y Valorización de Áreas Naturales y Culturales. La perspectiva de la Unión Europea**

Creo que no resulta exagerado afirmar que cuando nos referimos al turismo en zonas naturales y culturales de relieve estamos hablando de una forma de turismo que debe respetar unos estándares de calidad y sostenibilidad aún mayores que los requeridos para el sector en general.

El turismo en zonas pecuarias y corredores verdes debe aprovechar la oportunidad que se le presenta para estar a la vanguardia de un verdadero modelo sostenible de desarrollo que integre en un sólo plano de acción sus tres dimensiones: medioambiental, económica y sociocultural.

En este sentido, la acción de la Comisión Europea en materia de turismo en zonas pecuarias y corredores verdes se inscribe en su estrategia global de acción para el desarrollo de un turismo sostenible, que es el objeto de esta ponencia.

### **3. El turismo en la Unión Europea**

Nos encontramos ante la encrucijada de la próxima cumbre del consejo europeo en Barcelona, la primera de su género en que los quince deberán comenzar a informar sobre los progresos hechos anualmente en la integración de las políticas de sostenibilidad en todos los sectores económicos. Es también una oportunidad para el turismo de enderezar su rumbo, alejarse de modelos obsoletos que buscan sólo la rentabilidad a corto plazo y orientarse hacia el beneficio global y duradero para las poblaciones locales, de conformidad con la capacidad de carga de cada destino.

El turismo contribuye a un abanico de objetivos de la Unión, principalmente de orden económico, como factor de cohesión y como conductor de una mayor integración de las mujeres y los jóvenes en el mercado de trabajo. Estos retos requieren un esfuerzo renovado para definir el marco en el que el turismo europeo va a trabajar en los próximos años. Estamos igualmente en el momento oportuno para hacerlo: desde el próximo año asistiremos a la introducción de la moneda única en doce países, lo que sin duda redundará en un incremento de la atracción de Europa como destino turístico.

La semana pasada la Comisión adoptó la comunicación que presenta el nuevo marco de cooperación para el turismo en Europa, documento que será discutido en la reunión del Consejo de ministros del próximo 26 de noviembre.

### **4. Relevancia del Turismo en Europa**

Sin ánimo de ser detallista, sirvan de ejemplo algunas cifras para tomar conciencia del potencial y la importancia que el turismo tiene en una Europa de los 15:

- El turismo en Europa ocupa a 2.000.000 de empresas, principalmente PYMES
- Contribuye al 5% del PIB y empleo europeo

- Sólo en hostelería y restauración, el turismo es responsable de la creación de 100.000 empleos anuales en la última década
- Más del 80% del turismo en Europa es de carácter personal o familiar
- 1/8 parte del presupuesto familiar en Europa se destina a turismo
- 3 de cada 4 turistas europeos viaja dentro de la Unión
- El turismo europeo ha crecido a un porcentaje del 3% anual en la última década
- El volumen del turismo europeo se duplicará en los próximos 20 a 25 años

## **5. Nuevo marco de trabajo**

La Comunicación aprobada la pasada semana propone una estrecha colaboración entre la Comisión, los Estados miembros, la industria del turismo y los restantes agentes del sector. Este objetivo ha sido el fondo de nuestro trabajo dentro de la dinámica de "turismo y empleo" desde comienzos de 1998. Sin entrar ahora en pormenores, la Comisión ha estado trabajando en cinco áreas prioritarias de acción, a saber: el acceso a la información, la formación, la calidad, la sostenibilidad y más concretamente la protección medioambiental, y finalmente el impacto de las nuevas tecnologías de información y comunicación.

La dinámica de trabajo generada entre todos los participantes en estas cinco áreas y sus respectivos grupos de trabajo ha sido el primer paso para dar un nuevo enfoque a la colaboración. Cada uno de los grupos de trabajo ha elaborado un informe específico y temático que representa el material sobre el cual la Comisión ha elaborado su comunicación.

Los mensajes comunes que se pueden extraer de estos grupos son:

- Necesitamos un esfuerzo añadido para analizar el papel económico y la influencia que el turismo tiene en la economía europea en su conjunto. Necesitamos incrementar el conocimiento sobre los destinos turísticos y sobre la demanda, sobre la organización de los operadores del sector y su interdependencia, sobre las mejores prácticas.
- La calidad es clave en el sector. Necesitamos indicadores y herramientas claras de evaluación a escala europea, destinados a ser utilizados de forma voluntaria. De igual manera, resulta imprescindible incrementar y garantizar la calidad de los servicios de formación.
- Necesitamos facilitar la adaptación del sector y sus empresas a la evolución del mercado así como acelerar el paso de las empresas turísticas y las autoridades públicas a la utilización de los instrumentos de las nuevas tecnologías.
- Necesitamos promover, ante todo, un turismo respetuoso con el entorno medioambiental que conjugue las lógicas preocupaciones económicas y socioculturales con la preservación de los valores naturales, mediante un adecuado desarrollo y ejecución de instrumentos de gestión y seguimiento del desarrollo turístico que contribuya a empleo y desarrollo local de forma duradera.

## **6. Enfoque estratégico**

Las actuaciones que se desarrollen deben siempre responder a los siguientes criterios:

- Se adherirán al método abierto de coordinación, que supone la adopción por los agentes de un planteamiento de cooperación.

- Se basarán, dentro de lo posible, en las medidas y estructuras existentes, a las cuales mejorarán, perfeccionarán y darán más coherencia, en lugar de crear otras nuevas.
- Respetarán escrupulosamente el principio de subsidiariedad, que presidirá el reparto de las responsabilidades encomendadas a los distintos agentes.
- Tendrán valor añadido al integrarse en un marco de cooperación que facilite y fomente la actuación a escala comunitaria.

La Comisión tiene previsto divulgar por primera vez este enfoque en el ámbito del turismo, como contribución al desarrollo sostenible y al empleo, en el informe de síntesis que presentará en la Cumbre de Barcelona de marzo de 2002.

## **7. Medidas propuestas**

Veamos ahora las medidas propuestas en la Comunicación reseñada:

### 7.1 Integrar el turismo en las políticas y acciones comunitarias que le afectan directa o indirectamente

Dado que numerosas políticas y medidas comunitarias afectan a los agentes del sector e influyen directamente en sus actividades, resulta imprescindible analizar y llevar a cabo un seguimiento de dichas medidas. Al regirse ampliamente dichas medidas por el principio de subsidiariedad, la Comisión y los Estados miembros tienen que coordinarse eficazmente e intensificar sus relaciones.

### 7.2 La integración reforzará la consolidación del nuevo enfoque de cooperación entre los agentes del sector turístico a través del método abierto de coordinación

A iniciativa de la Comisión o a petición de los Estados miembros, el Comité Consultivo de Turismo, cuya misión es facilitar los intercambios de información, la consulta y, cuando proceda, la cooperación, podrá ampliar su misión y funcionamiento para debatir todas aquellas orientaciones y propuestas comunitarias en políticas que afecten al turismo.

Además de la participación de los representantes de los servicios de la Comisión correspondientes, este debate podrá llevarse a cabo aprovechando el consejo y la experiencia de los agentes del sector y de otros grupos.

La temprana participación de los agentes públicos y privados y de los representantes de la sociedad civil en las fases de definición y debate de las propuestas vinculadas al turismo, contribuirá a mejorar las propuestas, acelerar su aplicación y facilitar el seguimiento de los trabajos.

### 7.3 Fomentar una mejor interfaz con los medios profesionales y demás grupos de agentes mediante la organización de un Foro Europeo de Turismo anual.

La estructura y contenido de dicho foro se basaría en propuestas y trabajos preparatorios que permitan a la profesión plantear y discutir los temas de interés prioritarios. El foro reunirá a los responsables de alto nivel de los medios profesionales, la sociedad civil y las autoridades europeas, nacionales y regionales encargadas del turismo, centrándose los debates en uno o dos temas prioritarios para la profesión.

La Comisión contribuirá al lanzamiento de esta medida organizando el primer foro en estrecha cooperación con los demás agentes. En consecuencia, los medios profesionales del turismo, en cooperación con las instituciones comunitarias y los Estados miembros, se ocuparán de su continuación. El éxito de este foro sólo será posible con un compromiso firme y duradero de los medios profesionales.

### 7.4 Refuerzo de la interacción con los destinos y sus representantes

Partiendo de la base de que el destino es el lugar en el que se concentra la parte fundamental de la actividad turística y al cual se vincula una imagen turística, el crisol donde tiene lugar la interacción entre los agentes públicos y privados, y donde se agrupa la práctica totalidad de las PYME del sector turístico, resulta esencial facilitar los contactos a través de redes de colaboración, especialmente cuando se dan elementos transfronterizos o interregionales.

Podremos así contribuir a mejorar la gestión y la promoción de los destinos, valorizar el potencial turístico y explotar razonablemente el patrimonio, así como a desarrollar un turismo local generador de empleos y de empresas competitivas, mejorar el apoyo a las PYME, los problemas de seguridad, así como la calidad de los servicios y la accesibilidad de todos a ellos.

El papel de la Comisión se limitará a dar el estímulo inicial que requiere la creación de redes y acuerdos de colaboración. Se ejercerá en estrecha cooperación con los Estados miembros y conllevará que los agentes públicos, privados y asociativos reconozcan el reparto de responsabilidades.

La ayuda, no económica, de la Comisión, las autoridades nacionales y regionales, así como de los agentes del sector privado y asociativo facilitará las iniciativas de las partes interesadas. Estas se financiarán, en cambio, principalmente con las contribuciones de los participantes en la red o acuerdo de colaboración, o de sus beneficiarios. Los instrumentos financieros asignados a las políticas comunitarias correspondientes podrán utilizarse en actuaciones concretas de estímulo inicial o que respondan a las prioridades políticas europeas.

#### 7.5 Recurrir a los centros especializados y de apoyo existentes para desarrollar el conocimiento y la observación en el ámbito del turismo

En la mayor parte de los Estados miembros existen organismos o centros especializados en el sector turístico de ámbito nacional o regional que ofrecen la infraestructura y apoyo básico de que precisan los distintos agentes del sector turístico, especialmente los destinos, para mejor hacer frente a sus necesidades, así como para evaluar y medir la evolución del sector.

Todo indica que las estructuras e instrumentos comunitarios existentes son suficientes para ofrecer el apoyo que requiere la aplicación de las recomendaciones formuladas por los grupos de trabajo.

La interconexión voluntaria de las funciones y servicios de utilidad para los agentes del sector turístico proporcionará una significativa plusvalía a escala comunitaria.

Ello permitirá además:

- Un acceso generalizado y más fácil de los centros locales o regionales a la información disponible en Europa sobre el turismo, así como el acceso directo a los mejores expertos europeos de cada tema, y
- La posibilidad de generar un interés especial por los temas de importancia comunitaria o europea, de simplificar la coordinación a fin de mejorar los conocimientos que necesitan los agentes públicos y privados para actuar en favor de un turismo europeo sostenible, de calidad y competitivo.

El enfoque se basará en la participación abierta y voluntaria de los centros. En una primera fase, los Estados miembros indicarán los centros que disponen de la especialización requerida. Cuando proceda, la Comisión señalará los centros supranacionales o internacionales que estén cualificados en esta materia.

En general, la interconexión se realizará sin costes adicionales. En caso de necesidad, los recursos complementarios se buscarán principalmente en los ámbitos nacional, regional y local entre los



agentes públicos y privados. La Comisión podrá facilitar y fomentar la medida con ayudas sin carácter económico. Cuando proceda y a iniciativa de los agentes directamente interesados, la medida podrá beneficiarse de los instrumentos financieros disponibles dentro de las correspondientes políticas comunitarias.

Se creará un órgano de control y coordinación de los servicios en red, en el que participarán las partes interesadas y representantes de las funciones específicas, que debería continuar bajo la responsabilidad de las autoridades que en la actualidad tengan encargados los centros.

#### 7.6 Facilitar el acceso de los agentes a los instrumentos comunitarios

El objetivo es la buena utilización de los instrumentos comunitarios - financieros o de otra naturaleza - en beneficio del sector turístico. Su consecución exige dar a los agentes mejor información sobre dichos instrumentos, en particular, mediante la actualización periódica de la guía de recursos en Internet sobre las medidas comunitarias en favor de las empresas y destinos turísticos, así como aprender las lecciones del pasado para, de este modo, contribuir mejor a la formulación de las prioridades de los futuros programas.

Con vistas a la buena utilización de los instrumentos, corresponde la función principal a los Estados miembros y a sus órganos de la administración local, en coordinación con los medios profesionales a todos los niveles. Entre los instrumentos comunitarios, se prestará una atención muy especial a la utilización de los fondos estructurales comunitarios y del programa marco de investigación y desarrollo, dada su importancia financiera y su trascendencia para la realización de proyectos concretos en muchos ámbitos.

Por ejemplo, los Estados miembros podrán crear grupos de trabajo o seminarios para facilitar el acceso del sector turístico a estos instrumentos y al diálogo con las regiones y demás agentes participantes en los proyectos en beneficio propio. Este proceder permitirá también que todos los agentes, incluida la Comisión, extraigan conclusiones para establecer mejor las prioridades y disposiciones futuras.

#### 7.7 Cuentas satélite del turismo (CST) y estadísticas

Las informaciones estadísticas tal como existen en Europa resultan insuficientes, tanto desde el punto de vista cualitativo como cuantitativo, para las necesidades de los agentes del sector turístico. Reflejan mal la repercusión y la importancia económica del turismo como sector económico.

En coordinación y con el apoyo de los agentes públicos y privados interesados, la Comisión y los Estados miembros harán los esfuerzos necesarios para la aplicación de las Cuentas Satélite del Turismo (CST).

#### 7.8 Fomento del desarrollo sostenible en Europa mediante la definición y aplicación de una Agenda 21 europea del turismo

Cada vez urge más, en el ámbito europeo, el establecimiento de las directrices estratégicas y las medidas necesarias con vistas a conseguir un modelo de desarrollo sostenible para el turismo. La aplicación de los principios de desarrollo sostenible a los destinos y a los distintos subsectores de la actividad turística se percibe además como un valor añadido para la imagen de los destinos.

La Agenda 21 europea del turismo agenda abordará varios aspectos muy importantes, en particular: la protección de los recursos naturales, la integración de los problemas del medio ambiente y la pobreza en la política de turismo, la mejora de la participación de los agentes del sector, la responsabilidad social de las empresas y la mejora en el seguimiento de la aplicación de las distintas políticas sectoriales. Deberá enmarcarse dentro de los principios enunciados por la estrategia comunitaria de desarrollo sostenible.

#### 7.9 Elaboración de manuales sobre la armonización de los criterios de accesibilidad de los lugares e infraestructuras turísticas para discapacitados (en particular dentro del Año europeo de las personas

discapacitadas 2003), y sobre la descripción de los espacios de profesionalización en el ámbito del turismo (elementos básicos de un espacio de profesionalización; aparición de un entorno innovador, asesoramiento de los agentes, la búsqueda de soluciones adaptadas, así como el apoyo y la formación necesaria para su aplicación. Se pondrá a disposición de los centros especializados locales y regionales para ayudarles a innovar en su propio espacio de profesionalización).

#### 7.10 Elaborar y difundir métodos y herramientas de medición y evaluación: indicadores y evaluación comparativa.

Para mejor comprender las estructuras y el funcionamiento del sector turístico y afrontar sus problemas principales, es preciso perfeccionar nuestros conocimientos mediante indicadores y métodos de evaluación comparativa ('benchmarking'). Sirva de ejemplo el escalonamiento de las vacaciones, un problema que se ha planteado muchas veces y repercute directamente en el mercado laboral, la formación, la calidad de los servicios, la competitividad de las empresas y el desarrollo sostenible. La utilización de las nuevas tecnologías podría, entre otras cosas, contribuir a mejorar la utilización de las infraestructuras turísticas y, por tanto, a reducir las consecuencias negativas de esta concentración turística.

### **8. Conclusión**

Quisiera, finalmente, concluir llamando la atención de un punto, a mi juicio relevante: las oportunidades que presenta el turismo, en todas sus formas y segmentos son brillantes en términos económicos, particularmente en España y concretamente en Andalucía.

Pero del mismo modo que existen todas las condiciones para aprovechar su potencial de forma positiva, también existen muchos retos que si no son bien gestionados pueden llevarnos a cometer los errores del pasado, de la época del desarrollismo a ultranza de los años 60 y 70 que, desgraciadamente, y bajo otra apariencia y manera, se viene repitiendo en los últimos años.

Es el momento de invertir en sostenibilidad, de cambiar los modelos de consumo turístico y de fomentar una educación y sensibilización sin la cual seguiremos reproduciendo el esquema de directrices impuestas y no sentidas por la ciudadanía.

Permítanme concluir parafraseando la máxima y afirmar que 'el turismo o es sostenible o no existirá.'

## **PROGRAMA DE EDUCACIÓN AMBIENTAL Y PARTICIPACIÓN EN VIAS PECUARIAS**

**D. Francisco Oñate Ruiz**

Jefe de Servicio de Participación e Iniciativas Sociales  
Dirección General de Educación Ambiental  
Consejería de Medio Ambiente. Junta de Andalucía

### **1. Introducción: el escenario de la Educación Ambiental**

“La mayoría de los seres humanos piensan muy pronto en acometer cosas importantes que luego llegan demasiado tarde”.

*Aforismo*

La evidente intemporalidad que manifiesta la reflexión anterior, con su carga de fatalismo y resignación ante el destino en línea con cierta visión de la condición humana, toma cuerpo en la actualidad y se manifiesta con toda crudeza cuando la asociamos a las relaciones de los seres humanos con su medio ambiente.

La crisis ambiental, uno de los problemas medulares de las sociedades del siglo XXI, es una realidad admitida a escala planetaria y constituye una de las prioridades de intervención de la mayoría de los gobiernos de nuestro planeta. Sin embargo la agravación de los impactos ambientales sobre el medio es una constante que aún no ha encontrado el rumbo adecuado para modificar las inercias de desarrollo actual y orientarlas hacia la sostenibilidad mundial.

La educación ambiental puede aportar el marco de referencia humano para que junto a las nuevas tecnologías, el uso eficiente de los recursos, la solidaridad entre los países, la equidad y la profundización en los derechos de las sociedades, se consiga una relación respetuosa y equilibrada con el entorno.

Como instrumento de intervención en el medio la educación ambiental puede identificarse en el siguiente escenario según el Libro Blanco de la Educación Ambiental en España (1999):

- Constituye una corriente de pensamiento y acción de alcance internacional, que se remonta al siglo XVIII con los escritos de Rousseau -“la Naturaleza es nuestro primer maestro”- y que en la década de los 70 comienza su expansión con la aparición de la conciencia ambiental ante la destrucción de la naturaleza y la contaminación.
- Es un proceso de adquisición gradual de nuevos conceptos sobre la dinámica y el funcionamiento del medio ambiente, de procedimientos con los que abordar el estudio e interpretación de nuestro planeta y de actitudes en las acciones sobre el medio.
- Aborda el reto de promover una nueva relación del ser humano con su entorno basada en el respeto a los procesos naturales, el uso racional de los recursos, la equidad y solidaridad entre las sociedades y la sostenibilidad del desarrollo de las sociedades
- Propone el compromiso de una educación para la acción, para la intervención y participación de la sociedad en la resolución de los problemas ambientales.

### **2. Orígenes de los programas de educación ambiental en las Vías Pecuarias de Andalucía**

Los programas de educación ambiental en la Administración Autonómica de la Junta de Andalucía se realizan desde la creación de la Agencia de Medio Ambiente (1984), su posterior reconversión y elevación al rango de Consejería de Medio Ambiente (1994) y la creación dentro de ésta última de la Dirección General de Educación Ambiental (2000) como departamento específico con las competencias relativas al fomento de la educación ambiental, difusión, sensibilización, divulgación, participación y voluntariado ambiental.

En lo referente a las Vías Pecuarias, los programas de educación ambiental se van a desarrollar y nutrir en función de tres procesos fundamentales:

- La asunción de competencias en dicha materia por parte de la Consejería de Medio Ambiente (1994), que produce la necesidad de informar y sensibilizar a la población
- La promulgación de la Ley de Vías Pecuarias (1995) y la realización del inventario digital (1996), que produce un nuevo marco de actuación e información sobre dicho recurso
- La aparición del Decreto de aprobación del Reglamento de Vías Pecuarias (1998), que da paso a la creación de un Fondo Documental y a un Plan de Recuperación y Ordenación que impulsa todas las acciones tendentes a la difusión y participación social

Por otro lado el establecimiento de los tipos de usos tradicional (manteniendo la circulación y accesibilidad a enclaves rurales), turístico-recreativo (haciendo hincapié en el turismo rural y cultural) y ecológico (como espacios de biodiversidad y potenciales corredores ecológicos), propician la posibilidad de aplicar distintos tratamientos para la divulgación y educación de la ciudadanía en general y, de forma más específica, a las poblaciones afectadas.

### **3. Objetivos**

Se enmarcan en las siguientes premisas:

- Comprender la función que desempeñan las vías pecuarias en el medio tanto en tiempos pasados como en la actualidad y perspectivas de futuro.
- Favorecer un conjunto de nuevos usos educativos, culturales y recreativos que enriquezcan su valor patrimonial al tiempo que garanticen su conservación y transmisión a las nuevas generaciones.
- Contribuir a la recuperación del legado histórico, natural y cultural que suponen la red de vías pecuarias de Andalucía.
- Conocer de forma específica las relaciones de los habitantes con estos lugares, así como su problemática ambiental.
- Estimular la participación de los distintos sectores sociales en su recuperación: sistema educativo, voluntariado, asociaciones y sociedad en general.

### **4. Metodología y ámbito de actuación**

El Programa de Educación Ambiental en Vías Pecuarias presenta tres ámbitos de actuación que se enmarcan dentro de las grandes áreas definidas en la programación de la Dirección General de Educación Ambiental:

- Programa de Educación Ambiental
- Programa de Comunicación y Divulgación
- Programa de Voluntariado Ambiental

Las actividades que acompañan a dichas intervenciones se pueden resumir en: descubrimiento e identificación, usos, problemática gestión y protección de las vías pecuarias.

Los contenidos versan principalmente sobre:

- el uso racional de los recursos naturales
- el concepto de vía pecuaria
- la vía pecuaria como sistema abierto, que se interrelaciona con el entorno y promueve actividades económicas, recreativas y culturales
- gestión, legislación y actividades que se pueden realizar en las mismas
- los planes de uso y gestión
- impactos ambientales en las vías pecuarias

El Programa de Educación Ambiental se concibe en su primera fase como un plan piloto de actuación en vías pecuarias que han sido objeto de actuaciones de deslinde y acondicionamiento, al objeto de poder contrastar en esta fase inicial las bondades y déficits del programa educativo.

Se han seleccionado cuatro espacios de intervención:

- *Corredor Verde de Dos Bahías*

Conecta la Bahía de Cádiz con la Bahía de Algeciras a través de doce vías pecuarias y una longitud de 85 kms. Atraviesa espacios naturales de excepcional interés natural, desde los bosques de alcornoques a marismas, dunas y playas, así como un importante valor histórico y cultural.

- *Entorno de Doñana*

Una parte está formada por la Ruta Doñana-Sierra Norte de Sevilla, que conecta dos ecosistemas como la marisma y el monte mediterráneo a través de 126 kms. Otro espacio es el del Carril-Bici sobre el Camino del Loro, que con 23,9 kms de recorrido recorre distintas localidades, casas forestales y veredas.

- *Camino de los Neveros*

Contacta la depresión de Granada y Sierra Nevada, con gran interés ecológico y etnográfico, se desarrolla por zonas de pastoreo de invierno y de verano y abarca una red de vía pecuarias de los municipios de Huétor Vega, Monachil y Güejar Sierra.

- *Corredor Verde del Área Metropolitana de Sevilla*

Interconexiona los parques metropolitanos y el conjunto de vía pecuarias entre Sevilla y el Aljarafe sevillano. Se integra en la red de carriles bicis existentes y proyectados en la ciudad y se desarrolla de forma parcial sobre la ribera del Guadaira.

## **5. Programa de Comunicación y Divulgación**

Consiste en el diseño y producción de documentos, elementos e imágenes divulgativas de identificación de las vías pecuarias.

### **5.1. Concurso del "Logotipo"**

Concurso abierto a toda la población y publicitado a través de todos los ayuntamientos de Andalucía para el diseño de un logotipo para el programa de Vías Pecuarias de Andalucía.

### **5.2. Edición de Folleto divulgativo**

Edición masiva de un folleto dirigido a toda la población conteniendo información descriptiva sobre todos los aspectos relevantes de las vías pecuarias.

### **5.3. Edición de Cartel y Puzzle**

Fotografía y troquelado (puzzle) sobre imágenes significativas.

### **5.4. Edición de Vídeo y CD-Rom**

Conteniendo imágenes de divulgación general, mapas y bases de datos.

## **6. Programa de Educación Ambiental**

Presenta dos ámbitos de actuación diferenciados: Sistema Educativo y población del entorno.

En el primer caso se pone en funcionamiento en el marco del Programa Aldea que, junto con la colaboración de la Consejería de Educación y Ciencia, viene dirigiéndose a los centros docentes de los niveles de primaria, secundaria y adultos desde el año 1990. El segundo caso tiene como destinatarios a las asociaciones de diferente índole existentes en la zona (ecologistas, juveniles, vecinos, cazadores y pescadores, consumidores,...) así como los habitantes de los municipios más directamente implicados.

En esta primera fase se desarrollan las siguientes iniciativas:

### **6.1. Campaña "Conoce nuestras vías pecuarias".**

Destinada al conocimiento de las vías pecuarias más emblemáticas de la zona mediante un recorrido por las mismas estudiando los elementos más relevantes de su trazado: flora, fauna, recursos culturales, funciones, etc.

Se editarán material documental y cartográfico específico.

**6.2. Diseño de "Itinerarios didácticos".**

Variante de senderismo con apoyo documental resaltando los valores naturales, paisajísticos, culturales, etc., empleando formas de locomoción a pie, en bicicleta o a caballo.

**6.3. Cursos formativos.**

Dirigidos a los profesores de los centros educativos y organizados en los Centros de Profesorado existentes en Andalucía. Tienen un promedio de 30 horas lectivas con actividades prácticas en una vía pecuaria.

**6.4. Reforestación participativa**

Se incluye dentro de la campaña anual "Mira por tus bosques" de la Consejería de Medio Ambiente y se coordinarían actuaciones específicas, en colaboración con la guardería forestal y las asociaciones, de repoblación con especies forestales suministradas por los viveros de la administración.

**6.5. Campaña "Cuida tu vía pecuaria"**

Contempla las visitas de grupos de alumnos con sus profesores a una vía pecuaria de su entorno para realizar un inventario de su estado, necesidades inmediatas de intervención, señalizaciones e información, etc. con objeto de obtener un diagnóstico escolar de las vías pecuarias.

**6.6. Hermanamiento de Centros Educativos**

Realización de excursiones culturales y recreativas entre centros cuyos municipios estén conectados por vías pecuarias comunes al objeto de realizar recorridos con periodicidad anual de estrechamiento de lazos y actividades intercentros.

Una parte importante de las acciones de esta primera fase (dirigidas a los centros escolares) puede ser aplicada de forma similar a la destinada al resto de la población.

**7. Programa de Voluntariado Ambiental**

**8.**

El voluntariado ambiental lo forman personas que a título individual o mediante grupos sociales, de forma libre, altruista y sin ánimo de lucro, dedican una parte de su tiempo libre a la mejora del medio.

Las principales líneas de actuación en el ámbito de las vías pecuarias se centran en la realización de Proyectos Locales, enmarcados dentro de las convocatorias anuales de subvenciones para la realización de Actividades de voluntariado ambiental (Orden de 7/6/2000 y Orden de 10/5/2001 de la Consejería de Medio Ambiente), así como de los Campos de voluntariado ambiental (Orden de 11/5/99 y Orden de 10/5/2001 de la Consejería de Medio Ambiente).

Las actuaciones se centran fundamentalmente en:

- restauración del paisaje y repoblaciones
- diseño de itinerarios y señalización de senderos
- mantenimiento y limpieza de caminos y senderos
- recuperación arquitectónica y etnológica

Durante las dos últimas convocatorias de actividades se han realizado los proyectos que se detallan a continuación.

7.1. Proyectos de voluntariado ambiental año 2000

ENTIDAD	TÍTULO PROYECTO	ACCIONES
Grupo Ecologista Andarax (Almería)	Señalización y acondicionamiento vereda de la Puente	Creación red de senderos, recuperar vereda, señalización minas abandonadas, señalar acceso Tajo Cuchillo para escalada, mostrar flora, fauna y restos romanos
As. Ecol. Juvenil La Sagra (Granada)	Acondicionamiento sendero GR-7	Reparación sendero y reposición hitos en mal estado
As. Ecol. Alborán (Granada)	Señalización sendero camino Garnatilla-Jolúcar	Talleres carpintería, montaje exposición, paneles informativos y señalización
AA.JJ. Metrópolis (Huelva)	Identificación elementos singulares Ruta Molinos de Agua	Señalización sendero, identificación puntos de interés, edición de guía, jornada y recorrido con la población
As. Camino Abierto (Sevilla)	Red itinerarios Sierra de San Pablo	Compatibilizar uso área recreativa con conservación, propiciar ecoturismo, conservación itinerarios, material didáctico
As. Ecol. Alcarayón (Sevilla)	Conectando con el Guadiamar	Valoración ecológica setos vivos, estudio y restauración de setos
As. Edu. Amb. El Kiriko	Camas Verde Acción	Limpieza zonas degradadas, información y guía en parques, señalización itinerarios botánicos

7.2. Proyectos de voluntariado ambiental año 2001

ENTIDAD	TÍTULO PROYECTO	ACCIONES
Agaden (Cádiz)	Adecuación y mejora del entorno del Caño Zurraque	Limpieza y adecuación, acondicionamiento de refugios, accesos de agua, plantaciones y seguimiento de avifauna
AA.JJ. Metrópolis (Huelva)	Red de senderos y centros de visitantes	Reparación senderos de Arroyo Molinos de León, guía informativa, arreglo local como centro visitantes
As. Edu. Amb. El Kiriko (Sevilla)	La Atalaya	Creación equipamiento educación ambiental, reforestación caminos Cerro Santa Brígida, campaña centros educativos
As. Anim. Socioc. Cocolubis (Sevilla)	Adecuación e interpretación del sendero "Los Castañares"	Limpieza y señalización cultural, botánica y faunística del sendero
As. Cult. Ecol. ASIN (Sevilla)	Identificación y señalización de itinerario botánico	Cartelería informativa y trípticos desde apeadero Fábrica de El Pedroso hasta el Molino de Arriba
Red de Voluntarios P.N. Sierra de Huétor (Granada)	Adecuación, señalización y elaboración de información de la vía pecuaria que une el P.N. Sierra Huétor con P.N. Sierra Nevada	Documentación, señalización, reforestación, limpieza y material divulgativo

Por último es necesario mencionar que la Comunidad Autónoma de Andalucía se encuentra en la actualidad inmersa en la elaboración de la Estrategia Andaluza de Educación Ambiental. Este proceso culminará a finales del año 2002 y en el que se establecerá, de forma participativa entre

todos los sectores implicados en la educación ambiental, las líneas maestras que deberá afrontar Andalucía en el próximo quinquenio.

Los resultados de dicho proceso serán referentes esenciales en el Programa de Educación Ambiental sobre las Vías Pecuarias de Andalucía.

### **Notas Bibliográficas y Documentales**

Alenza García, J.F.: Vías pecuarias. Civitas. Madrid. 2001.

Asociación Europea de Vías Verdes: Guía de Buenas Prácticas de Vías Verdes en Europa. A.E.V.V. y Comisión Europea. Madrid. 2000.

Consejería de Medio Ambiente: Plan de Ordenación y Recuperación de la Red de Vías Pecuarias de la Comunidad Autónoma de Andalucía. Junta de Andalucía. 2000

Consejería de Medio Ambiente y Consejería de Educación y Ciencia: Aldea. Programa de Educación Ambiental. Junta de Andalucía. 1992.

Ministerio de Medio Ambiente: Libro Blanco de la Educación Ambiental en España. Madrid. 1998.



**MESA DEBATE: USO MÚLTIPLE DE LAS VÍAS PECUARIAS**

**D. Carlos Sánchez de las Heras**

Jefe de Servicio de Investigación y Difusión  
Dirección General de Bienes Culturales  
Consejería de Cultura. Junta de Andalucía

**Caminos históricos y Vías Pecuarias. La Vía Augusta**

Los corredores naturales hacia el litoral mediterráneo, aprovechando los valles fluviales más amplios así como los principales puertos entre Sierra Morena y la meseta, eran ya conocidos y transitados desde la Prehistoria, y aunque estos se hicieron necesarios para el transporte de minerales su existencia estaba fundada en el paso de ganado.

La Vía Augusta era una de las más importantes redes de comunicación del Mediterráneo Occidental, la que unía la Bética con Roma a través de la *Tarraconensis* y la *Galia*. Este camino fue una calzada de "primer orden" con 1.500 kms de longitud desde los Pirineos a Cádiz. Su función, cuya monumentalidad puede rastrearse en los puentes que se han conservado, como el de Córdoba, se relaciona en un primer momento, con las necesidades de control militar y administrativas y posteriormente con la comunicación y la organización del comercio.

Esta importancia ha determinado ahora que en varios países del contorno mediterráneo hayan surgido diversas iniciativas para la salvaguarda de este patrimonio común. Acciones encaminadas a valorar las vías antiguas bajo aspectos diferentes y a la vez complementarios. Estos proyectos están encaminados a identificar trazados, proteger y sobre todo, a valorar cultural, medioambiental y turísticamente estas vías.

Para que cada región pueda conocer mejor las experiencias que se están llevando a cabo y los problemas que se plantean en cada lugar, es importante crear una red de copartícipes, que compartan información y experiencias. Esta red permitirá ayudar a los proyectos pilotos ya existentes, movilizar a las regiones entorno a este patrimonio y a largo plazo, constituir una base de reflexión común con el fin de poner en marcha acciones conjuntas en el ámbito de la cuenca mediterránea.

La exposición "*La Vía Augusta en la Bética*" es la iniciativa principal de las actuaciones programadas por Andalucía en el marco del proyecto europeo "*Las Vías Romanas del Mediterráneo: Creación de una red de socios y valoración de un patrimonio común excepcional*". A fin de cumplir los objetivos del Interreg II C -Mediterráneo Occidental y Alpes Latinos-, se plantearon acciones comunes con el resto de los socios animándose experiencias identificadas en Francia, Italia, España y Grecia, que se centran en proyectos de valoración de ciertos lugares patrimoniales, y que gracias a los fondos proporcionados por esta iniciativa europea, se integran en una estrategia global de acondicionamiento del territorio.

Por otra parte, la creciente demanda de actividades recreativas y turísticas de la sociedad moderna, basada en el uso y disfrute de la naturaleza, en el incremento del tiempo libre dedicado al ocio, y en la búsqueda de una mejor calidad de vida, implica una mayor presencia de usuarios en los espacios naturales. En este sentido, las experiencias y proyectos desarrollados entorno a la *Vía Augusta* por las regiones de Valencia y Cataluña, muestran una voluntad en la zona Mediterránea de valorar el patrimonio que representan las vías romanas, desarrollando en ambos casos desde las respectivas Consejerías de Medio Ambiente, acciones de puesta en valor de los trazados que permitan su recuperación con fines recreativos, turísticos y culturales mediante el fomento de la práctica del cicloturismo, el senderismo y las rutas ecuestres. En este apartado se incluyen los proyectos de adecuación y señalización de vías históricas tales como la Vía Augusta.

También se ha puesto en marcha un portal común en Internet con información de todas las Vías del proyecto en sus diferentes idiomas, cuya dirección es [www.viaeromanae.org](http://www.viaeromanae.org), y que a su vez permite enlazar con otras webs específicas de las regiones implicadas.

La región valenciana ha desarrollado hasta la fecha una primera fase de recuperación de la Vía Augusta, de la que un 80 % coincide en su trazado con vías pecuarias, invirtiendo 350 millones de pesetas sobre un total de 470 millones previstos, y de los cuales ha recibido financiación Interreg a través del proyecto de Vías Romanas de 40 millones.

**D. Fernando Molina Vázquez**

Jefe de Servicio de Coordinación y Gestión  
Dirección General de la RENPA y Servicios Ambientales  
Consejería de Medio Ambiente. Junta de Andalucía.

La Red de Espacios Naturales Protegidos de Andalucía (RENPA), ha tenido un proceso de conformación que parte de una situación inicial precaria en 1982 heredada de la administración central, hasta una tupida red de espacios 20 años después, con una superficie superior a las 1.600.000 Ha, el 18% del territorio andaluz, repartida entre los 127 espacios naturales protegidos de esta amplia malla.

**La RENPA en sí significa una estructura sólida con una base territorial amplia y ordenada. Su interconexión pasa por los siguientes aspectos:**

- Consolidación de la Red Natura 2000 a través de la declaración de Zonas de Especial Protección (ZECS) y de Zonas de Especial Protección para las Aves (ZEPAS).
- Consolidación de la regionalización de los espacios naturales de Andalucía y su funcionamiento zonal, integrando la RENPA en los sistemas territoriales.
- Restauración de ríos y riberas como elementos de corredores fluviales activos y funcionales, que sirvan de nexos entre las áreas naturales de nuestra geografía.
- Recuperación de la Red de Vías Pecuarias de Andalucía a partir de su funcionalidad como corredores ecológicos, dotándoles de elementos funcionales y recuperando los valores naturales de sus ecosistemas.
- Consolidación de proyectos vitales de nexos de unión, como es el caso del Corredor Verde, o el Corredor Dos Bahías.
- Inventariación y caracterización de los bosques islas y setos como paisajes intersticiales en ambientes agrícolas simplificados, como elementos de conexión de la RENPA.
- Creación de la figura de corredor ecológico como forma administrativa de gestión territorial, que permita una administración y gestión más adecuada de estos espacios naturales.
- Potenciación de figuras de ámbito comarcal y desarrollo sostenible de programas Internacionales, como el MaB, con las Reservas de la Biosfera.
- Aprobación de la Red Natura 2000 y su aplicación en la Comunidad Autónoma, consiguiéndose la protección de más de 2,5 millones de hectáreas y la conexión de un elevado número de áreas naturales, la recuperación de ríos y riberas que se está ejecutando actualmente, y la consolidación de la Red de Vías Pecuarias de la Comunidad Autónoma, mediante la aplicación del Plan de Vías Pecuarias.

Esta interconexión tanto física como administrativa de los elementos de la RENPA se lleva a cabo mediante una coordinación de todos ellos basados en los siguientes principios:

- Como una estructura que administra la Red resolviendo los déficits existentes, tanto en información, dotaciones, servicios, equipamientos y actuaciones.
- Asegurando la participación ciudadana en el proceso de gestión y administración de los espacios, dándole cobertura a sus órganos de representación.
- Consolidando los logros conseguidos en los distintos espacios, y rentabilizándolos en el resto de la red.

- Coordinando el esfuerzo de los distintos Centros Directivos implicados en la RENPA, dentro y fuera del ámbito de la Consejería.
- Fomentando los modelos de desarrollo sostenible en el conjunto de la Red para mejorar la calidad de vida rural.
- Gestionando la Red por unidades regionales de Andalucía, logrando así economía de medios y mejorando el servicio al ciudadano.

**D. Fernando Mora-Figueroa Silos**

Coordinador

Dirección General de Gestión del Medio Natural  
Consejería de Medio Ambiente. Junta de Andalucía

Dentro de los modelos de gestión integral y multifuncional que hoy se proponen para el medio natural, las vías pecuarias pueden y deben jugar un papel esencial, unas veces por sí mismas y otras veces asociadas a otras estructuras líneas y enclaves forestales diseminados por las superficies agrícolas.

En un rápido análisis del papel de las vías pecuarias en el contexto de la gestión del medio natural hay que referirse en primer lugar a la función que las originó, es decir, al tránsito del ganado. Aunque las grandes migraciones trashumantes de los rebaños casi han desaparecido, las vías pecuarias siguen jugando un importante papel en muchos lugares para el movimiento local del ganado de unos predios a otros. Si como todo parece indicar, el futuro de las ayudas de la Unión Europea a la ganadería se orientara en el futuro a los productos ecológicos y a las razas autóctonas, es de esperar que se produzca un incremento de la ganadería extensiva y por tanto de la utilidad primigenia de las vías pecuarias.

Además de este aspecto fundamental debe resaltarse el papel de las vías pecuarias en unión de setos y riberas y enclaves forestales como elementos de unión de las distintas "islas" en las que el devenir histórico ha convertido nuestro medio natural. De una filosofía de conservación de la naturaleza de los años 70/80 basada en la protección de santuarios se ha pasado a propugnarse una política integral de conservación que contemple todo el territorio, siendo claves en este modelo las interconexiones de las zonas mejor conservadas.

Por otro lado, en un paisaje rural tan antropizado como el nuestro, las vías pecuarias deben jugar un importante papel en su diversificación y ruptura de las grandes superficies de cultivos, sobre todo cuando se encuentran desarboladas, estableciendo mosaicos que recuperen estructuras de setos y linderos del pasado hoy perdidos, en conjunción con otras iniciativas.

Por último no puede dejar de citarse el importante cometido de las vías pecuarias para satisfacer la creciente demanda de la población de ocio en contacto con la naturaleza. Los grandes descansaderos, las cañadas reales, los cordeles y las veredas representan un entramado de terrenos públicos con unas posibilidades para el senderismo, rutas a caballo y otras actividades similares inigualables. Pero no debemos olvidar que estas actividades deben ser compatibles y que la función principal de las vías pecuarias, es el tránsito de ganado. A tal fin, deben adoptarse las medidas necesarias para garantizar dicha función sin poner en riesgo la seguridad de las personas, sobre todo cuando el ganado que transita es bravo, lo que es muy frecuente en esta zona.

En resumen puede decirse, que las vías pecuarias juegan un papel esencial en la gestión del medio natural en aspectos ganaderos, ecológicos, paisajísticos y sociales, papel que indudablemente se verá incrementado en el futuro.

## **CONCLUSIONES DE LA MESA DE DEBATE**

- 1- Las vías pecuarias pueden albergar una serie de funciones con implicaciones territoriales que hay que conservar y divulgar para conseguir un reconocimiento generalizado de los múltiples bienes y servicios que generan a la sociedad. Estas funciones pueden definirse desde distintas dimensiones: ganadera, histórico-cultural, educativa, económica, etc., debiéndose acotar las compatibilidades entre ellas y su asimilación al territorio.
- 2- Las vías pecuarias han prestado y siguen prestando un importante servicio para el desplazamiento de la ganadería extensiva en sus modalidades trashumante, transtermitante y estante, así como en la preservación de razas autóctonas. Los conocimientos generados de estos sistemas pueden exportar soluciones e ideas para la nueva agricultura común europea, con la introducción de mecanismos productivos independientes de los mercados internacionales de piensos y de las costosas tecnologías importadas. Además permiten la obtención de productos agroalimentarios de alta calidad, cuyo mercado está en auge.
- 3- Debemos reconocer que el sistema cañadiego cuenta con valores ambientales importantes por sí mismas. El hecho de haberse mantenido durante siglos sin explotar, ha propiciado que sus suelos sean más ricos y diversos que gran parte de los paisajes agrícolas que atraviesan, convirtiéndose en franjas de alto valor natural y de biodiversidad. Así mismo pueden contribuir significativamente a la definición de corredores de unión de espacios naturales de interés, colaborando en la conservación y fomento de hábitats, fauna y flora silvestres.
- 4- Las vías pecuarias por tener distribución en todo el territorio andaluz, así como por su larga trayectoria histórica, suponen un importante baluarte para la valorización del patrimonio histórico-artístico del medio rural, cercano o relacionado con ellas. La puesta en uso de estos itinerarios conlleva el conocimiento y por ende conservación de yacimientos, monumentos, bienes etnográficos –especialmente los relacionados con la actividad ganadera-, etc. En este sentido hay que incidir en la importancia del patrimonio inmaterial, entendido como el conjunto de tradiciones, costumbres, oficios, etc., también presente en las vías pecuarias.
- 5- La educación ambiental supone un recurso muy importante para propiciar el conocimiento de todos los valores con los que cuentan las vías pecuarias, así como para conseguir la participación efectiva en su conservación y mantenimiento por parte de todos los agentes sociales. Por esta razón, resulta de gran interés llevar a cabo campañas de sensibilización y divulgación tanto hacia la población en general, como específicas para agricultores, ganaderos y otros usuarios.
- 6- Las vías pecuarias, por sus valores histórico-culturales y socio-económicos, con una gestión integrada donde se pongan de manifiesto estos valores, pueden contribuir a la dinamización de la economía en el medio rural. Para ello hay que implicar, en todas sus fases, a los agentes y operadores locales de desarrollo, siendo el diálogo y la participación herramientas básicas. Además hay que dotarse de instrumentos de gestión, seguimiento y medición del desarrollo turístico (indicadores y herramientas de evaluación comparativa -benchmarking-), que permitan racionalizar y llevar a buen fin cualquier actuación en las vías pecuarias.
- 7- El abanico de nuevas funciones descritas permite considerar a éstas estructuras lineales, como un recurso de extraordinario interés para el desarrollo rural sostenible por sus amplias aptitudes para la práctica de actividades de ocio en contacto con la naturaleza.

**SESION 3ª: LAS VIAS PECUARIAS Y LOS CORREDORES VERDES EN LA  
ORDENACIÓN DEL TERRITORIO**

## **PRESENTACIÓN DEL PROYECTO REVER MED - PROGRAMA INTERREG III B MEDOC**

**D. Joaquín Jiménez Otero**

Presidente

Asociación Europea de Vías Verdes

### **Objetivos del proyecto REVER MED**

El objetivo de REVER Med es la creación de una Red Verde Europea para el Área del Mediterráneo Occidental, que complete la Red Verde ya iniciada para el Área Metropolitana del Noroeste de Europa (proyecto REVER AMNO/ Interreg II C). Serán más de 10.000 kms de itinerarios no motorizados, desde el sur de Portugal al sur de Italia.

La Red estará compuesta por Vías Verdes (ferrocarriles abandonados, caminos de servicio de canales...) y Vías Pecuarias (caminos para ganado) como elementos principales, además de caminos rurales y forestales... y carreteras locales de débil tráfico como elementos de enlace.

REVER Med se desarrollará básicamente sobre Vías Verdes que, según la declaración de Lille, son: "Vías de comunicación autónomas reservadas a los desplazamientos no motorizados, desarrolladas en un marco de desarrollo integrado que valore el medio ambiente y la calidad de vida, cumpliendo las condiciones suficientes de anchura, pendiente y calidad superficial para garantizar una utilización en convivencia y seguridad a todos los usuarios de cualquier capacidad física".

### **Antecedentes: el proyecto REVER AMNO**

Proyecto desarrollado dentro del Programa Interreg II C para la creación de una Red Verde (REVER) entre los países de la Área Metropolitana del Noroeste de Europa (AMNO) y finalizó en diciembre de 2001.

La coordinación transnacional de los socios pertenecientes a Irlanda, Reino Unido, Francia, Bélgica, Luxemburgo, Holanda y Alemania es llevada a cabo por la Asociación Europea de Vías Verdes (AEVV).

El liderazgo de este proyecto corresponde a la Región de Valonia (Bélgica), donde ya existe una importante red de Vías Verdes de 1.000 kms, basada en ferrocarriles abandonados y caminos de servicio de canales.

REVER AMNO, coordinado por la AEEV, ha demostrado que las iniciativas aisladas que existen en un número notable regiones pueden relacionarse y comenzar a interconectarse hasta conseguir esbozos de redes. Si bien no se ha conseguido llegar de forma completa a una realidad física transnacional del concepto, se ha alcanzado un nivel y una experiencia de selección de itinerarios y realización del proyecto, con coherencia entre unos y otros intereses e iniciativas, que muestran resultados muy alentadores.

### **Iniciativas de Vías Verdes existentes en el área MEDOC**

Estas son las iniciativas que actualmente existen en el área MEDOC, y sobre las que se construirá REVER MED

- 1- En España, la Fundación de Ferrocarriles Españoles está llevando a cabo desde hace varios años un programa denominado "Vías Verdes" que tiene por objetivo la reutilización de líneas férreas en desuso. Con este programa se han conseguido recuperar 1.000 kms de Vías Verdes y ha recibido el premio de buenas prácticas Hábitat de las Naciones Unidas. Igualmente, en Andalucía, se está llevando a cabo un ambicioso programa de recuperación de Vías Pecuarias,

en muchos de sus trayectos con categoría de Vía Verde, con grandes posibilidades de interconexión de unas y otras iniciativas.

- 2- En Italia, se ha iniciado un estudio de factibilidad para la recuperación de líneas de ferrocarriles en desuso, en colaboración con las Vías Férreas italianas. La Federación Italiana de los Amigos de la Bicicleta, basándose en el concepto de «Eurovelo», está promoviendo la realización de una gran red nacional constituida por 10 grandes itinerarios cicloturistas. En el ámbito local se están diseñando proyectos a pequeña escala destinados al tráfico no motorizado y al desarrollo de Vías Verdes.
- 3- En Francia, el Esquema nacional de "Véloroutes et Voies Vertes" se aprobó a finales del año 1998 y contempla una red de más de 8.000km. Igualmente, se pueden citar ya numerosas iniciativas regionales (por mediación de los Contratos de Plan Estado/Región) y locales, completando el Esquema a partir de sus grandes ejes estructurales.
- 4- En Portugal, un estudio sobre las vías férreas abandonadas se ha realizado en el ámbito nacional y existe un interés de desarrollar una red de Vías Verdes a partir de la frontera fluvial del río Guadiana y el aprovechamiento de dos líneas de ferrocarril abandonadas, una entre Torre da Gadanha y Montemor-o-Novo y otra entre Mora y Évora.

### **Niveles de Actuación para el desarrollo de una Red**

#### Recuperación de la infraestructura

El objetivo es dotar a los recorridos de facilidad, accesibilidad, continuidad centrandose las actuaciones en la calidad de la superficie, protecciones y facilidades de recorrido, iluminación de túneles, etc. Conseguir seguridad básicamente mediante las restricciones al tráfico motorizado.

#### Servicios al usuario

Se trata de hacer la Red atractiva al público en general, facilitándole el descubrimiento de todas sus posibilidades, mediante:

- restaurantes, alojamientos,
- alquiler y reparación de bicicletas, caballos...,
- centros de interpretación medioambiental, museos etnográficos, arqueología industrial...
- apostando por la revalorización del patrimonio natural y cultural

#### Información

- particular de cada recorrido de la Red
- general del conjunto de la Red
- apoyándose y complementando esa información a través de bases de datos en Internet sobre cada uno de los recorridos integrantes de la Red

### **Contenido del proyecto**

#### Intercambio de Experiencias:

- La organización de una **Conferencia** será la ocasión de difundir ampliamente el concepto de Vías Verdes, de presentar los objetivos de la red y los resultados intermedios del proyecto, de permitir la difusión de políticas y de buenas prácticas en la materia.
- Organización de cuatro **mesas-redondas temáticas** (sobre la revalorización de patrimonio cultural y el desarrollo turístico, la intermodalidad Vías férreas/vías verdes, la recuperación de caminos a lo largo de canales y Vías Pecuarias para el desarrollo de zonas rurales y la problemática asociada a esa recuperación, el valor ecológico de las Vías Verdes y su integración en redes ecológicas, la aplicación de SIG y de nuevas tecnologías de la información para la promoción de Vías Verdes, así como la comparación del derecho existente en los diferentes países en cuanto a estatuto jurídico de la propiedad y gestión de la red)



Definición de un esquema director:

De cara a la constitución de la red REVER en el espacio MEDOC, la **definición del esquema director** del espacio permitirá establecer las prioridades, los tramos de conexión, los criterios de selección de esos trazados etc. Este esquema cubrirá la totalidad del espacio MEDOC. Esta acción consistirá principalmente en la realización de una cartografía útil para la visualización de la estructura de la red REVER a desarrollar

Estudios de factibilidad:

Estudios de factibilidad de un número determinado de itinerarios de largo recorrido que garanticen la continuidad de la Red, en cada una de las regiones implicadas y entre ellas.

Proyectos piloto

Dos son los tipos de acciones:

- por un lado proyectos piloto de trazados seleccionados en cada región por su representatividad con relación a las políticas y estrategias a impulsar y por su contribución a la continuidad de la Red. Estos estudios comprenden desde el anteproyecto hasta el proyecto constructivo.
- por otro lado, se realizarán acciones puntuales de promoción y de revalorización de los itinerarios existentes.

Ambas acciones se realizarán sobre la definición de una base metodológica común que se definirá a lo largo del proceso.

Difusión de resultados

Se llevará a cabo a través de:

- la publicación regular de una **revista de información**
- la difusión de **documentos de índole estratégica y técnica**
- la promoción de la Red con **documentos divulgativos y material fotográfico, de los itinerarios y del patrimonio cultural y paisajístico próximo.**
- la confección y actualización permanente de una **base de datos sobre REVER Med**, compatible con la que existe para REVER AMNO
- el uso intensivo de **internet**, así como de soluciones tecnológicas **web-gis y web-mapping**

**Socios del proyecto**

A día de hoy han manifestado su adhesión al proyecto las siguientes entidades de Portugal, España, Francia e Italia:

- |  |   |
|--|---|
| - Junta de Andalucía (socio líder)                               | - Conseil Regional Rhône-Alpes                  |
| - Región de Murcia   | - Comissao de Coordinaçao da Regiao do Alentejo |
| - Generalitat Valenciana   | - Rede Ferroviária Nacional                     |
| - Diputación General de Aragón                                   | - Associazione Italiana Greenways               |
| - Diputación de Alicante   | - Regione Lombardia                             |
| - Govern de les Illes Balears                                    | - Regione Liguria                               |
| - Turisme de Catalunya   | - Regione Sicilia                               |
| - Diputación de Jaén   | - Regione Emilia-Romagna                        |
| - Diputació de Girona  | - Università degli Studi di Milano              |
| - Confederación Hidrográfica del Júcar                           | - Provincia di Modena                           |
| - Diputación de Córdoba  | - Provincia di Torino                           |
| - Consell Comarcal de la Terra Alta                              | - Comune di Milano                              |
| - Mancomunidad de Municipios Beturia                             | - Comune di Roma                                |
| - Ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement | - Parco Regionale della Valle del Lambro        |
| - Ministère de la Jeunesse et des Sports                         | - GAL Valle Alcantara                           |
| - Voies Navigables de France                                     |   |

La coordinación transnacional de los socios anteriores será desempeñada por la AEVV.

### **Amplitud de la Red**

Para dicho Esquema Director se parte como base de la totalidad del espacio MEDOC, independientemente de que haya regiones que no participen en el proyecto. Por eso, en trazo grueso aparecen los recorridos a su paso por regiones socias y, en trazo delgado, aquellos otros que atravesarían regiones no adheridas.

En los distintos cuadros aparecen recogidos los kilometrajes por regiones y países. (Cfr figura 1)

### **Presupuesto Total**

El presupuesto total de REVER Med asciende a 2.997.025 € distribuido entre regiones y países de la siguiente manera:

ANDALUCÍA	518.861 €
MURCIA	135.480 €
C. VALENCIANA	247.900 €
ISLAS BALEARES	43.238 €
ARAGÓN	206.103 €
CATALUÑA	221.957 €
Total ESPAÑA	1.373.541 €
Total ITALIA	662.150 €
Total FRANCIA	687.491 €
Total PORTUGAL (Algarve y Alentejo)	273.843 €
TOTAL Itinerarios REVER	2.997.025 €

### **Coherencia del Proyecto REVER Med con la Perspectiva Europea de Ordenación Territorial**

En cuanto a la COHERENCIA del Proyecto REVER/Mediterráneo con la Perspectiva Europea de Ordenación Territorial (PEOT), si bien se destaca su efecto sobre el EJE TERCERO, "Gestión Responsable del Patrimonio y Desarrollo Sostenible", entendemos que la puesta en marcha de la Red REVER/MED, como conjunto de itinerarios no motorizados que cubren las regiones del Arco Mediterráneo Occidental MEDOC, alcanza una gran transversalidad.

Dentro del EJE situado como prioritario, promueve el desarrollo local basado en los valores endógenos de cada espacio recorrido y la revalorización de su patrimonio natural y cultural, apoyando las estrategias definidas en la PEOT en materia de desarrollo espacial sostenible, gestión equilibrada de la naturaleza y del patrimonio cultural, y de accesibilidad:

- Revaloriza infraestructuras y patrimonio fuera de uso, recuperando su potencial como vías de comunicación y el carácter de dominio público de las mismas.
- Promueve los desplazamientos no motorizados como formas de movilidad sostenible, ya sean por razones de ocio ó de obligación, tanto con recorridos cortos como sobre largas distancias, conectando todo tipo de núcleos de población, grandes y pequeños, con los polos de interés turístico (cultural y natural) y económico.
- Promueve un nuevo concepto de oferta turística, más respetuosa con el medio ambiente y más diseminada, descongestionando zonas sobrecargadas que están llegando a su límite de saturación.
- Mejora la movilidad general, aliviando la congestión en las grandes vías de comunicación motorizada, la calidad del aire y el medio ambiente en su conjunto.
- Crea una red que conecta las zonas litorales con las regiones interiores y de montaña, favoreciendo la redinamización de sus recursos naturales endógenos.

- Revaloriza zonas urbanas con deficiencias estructurales, como franjas industriales ó zonas en crisis.

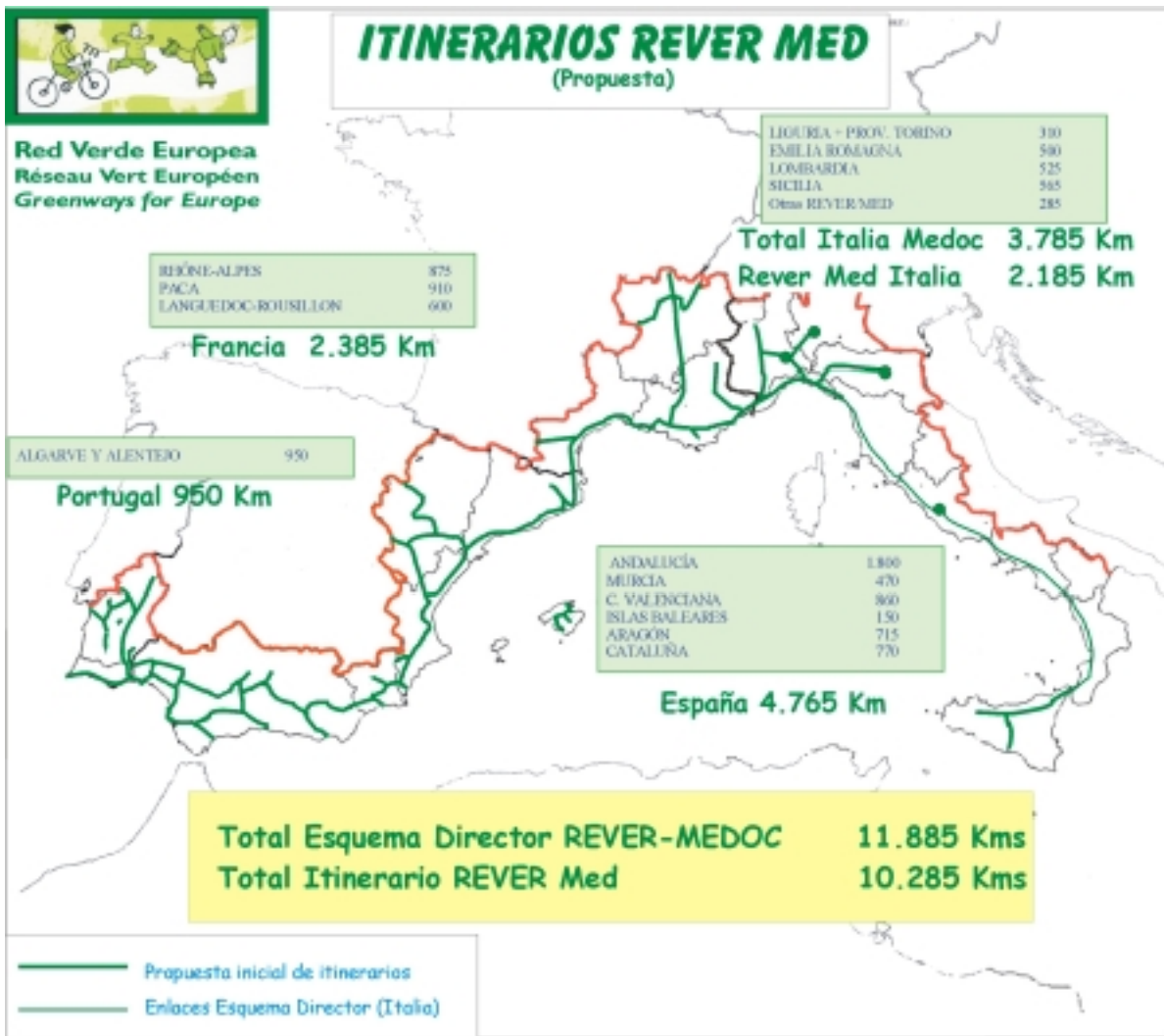
Y al mismo tiempo obtiene efectos igualmente beneficiosos sobre el resto de ejes de interés:

- Facilita un sistema de ciudades más equilibrado y policéntrico, y una nueva relación entre campo y ciudad, impulsando ciudades dinámicas, atractivas y competitivas, y una diversificación y optimización de zonas rurales.
- Favorece la igualdad de acceso a las infraestructuras, con una utilización más eficaz y sostenible de las mismas, impulsando la intermodalidad entre transporte público-bicicleta (y especialmente del ferrocarril), y la difusión del conocimiento y la información sobre el sistema de transportes, la movilidad sostenible y la capacidad de innovación alrededor de la misma.

Igualmente, complementa un elevado número de estrategias y acciones estructurales de nivel comunitario (como las incluidas en el Quinto Programa medioambiental de la Unión, la Carta de Ciudades Europeas hacia la Sostenibilidad ó la Directiva Marco sobre la Calidad Atmosférica), de nivel nacional (como los programas ya indicados para España ó Francia) y regional (como el Programa de Vías Pecuarias de Andalucía).

Al constituir la continuación hacia el Sur del **Proyecto REVER/Norte**, cofinanciado por el programa Interreg IIC AMNO, se crea el germen definitivo de una gran **RED VERDE Europea**, apoyada por la Comisión Europea, cuyos beneficios han sido explicitados en la Guía de Buenas Prácticas de Vías Verdes en Europa, editada en colaboración con la DG de Medio Ambiente y en la Declaración de Lille (aprobada en Septiembre del pasado 2000).

Figura 1



**LA RECUPERACIÓN Y PUESTA EN VALOR DE LAS VÍAS PECUARIAS EN EL MUNICIPIO DE CHICLANA DE LA FRONTERA**

**D. José María Román Guerrero**

Teniente de Alcalde Delegado de Medio Ambiente

Excmo. Ayuntamiento de Chiclana de la Frontera

Hasta los inicios de los setenta, Chiclana de la Frontera era una ciudad media andaluza con una economía básicamente agraria. El sector primario se apoyaba fundamentalmente en el monocultivo del viñedo, con cierta importancia de la huerta. La orografía de su término, de colinas suaves, favoreció el desmonte después de las desamortizaciones del siglo XIX. Entre esos cultivos y zonas de monte mediterráneo existe una densa red de vías pecuarias prácticamente perdidas en medio de las distintas fincas catastrales.

Los principales problemas detectados en las vías pecuarias del término municipal de Chiclana son:

- Desaparición total o parcial de vías pecuarias como consecuencia de la enajenación, pero principalmente por asfaltado, incorporándose a la red viaria, y por la usurpación de los márgenes (cordel de Buscavidas, Vereda de Vejer, Cordel de Nápoles, Cordel del Fontanar, Colada de Fuente Amarga y de Carboneros).
- Presión urbanística en aquellos tramos más próximos a la ciudad o a zonas edificadas del suelo rústico (Vereda de la Asomada, Cordel del Taraje, Colada de Fuente Amarga).
- Estado de conservación en general deficiente, salvo tramos con uso frecuente, y acopio de escombros y vertidos en diferentes puntos.

Desaparecido el interés agrícola y pecuario, desde el Ayuntamiento de Chiclana, se planteó el objetivo de conseguir los deslindes de sus cañadas y su adecuación para ofertarla como un complemento más para la forma de vida de chiclaneros y visitantes, recuperando un patrimonio de más de 450 has. y una longitud de 150,1 kms. Se pretendía potenciar también su uso turístico, desarrollando actividades respetuosas siempre con el medio natural y diversificando así la oferta del municipio basada principalmente en sol, playa y golf.

Varios son los objetivos perseguidos; destaquemos los siguientes:

- Recuperación y puesta en valor del importante patrimonio público.
- Dar a conocer las distintas vías pecuarias de la localidad.
- Fomentar una forma de turismo complementaria.
- Promocionar actividades deportivas como el senderismo, rutas a caballo etc.
- Insertar la red local en otra de escala superior (provincial o regional).

Estos objetivos se han ido recogiendo en distintos proyectos medioambientales, como el de puesta en valor del cordel de Los Marchantes, una vía pecuaria de 14 kms de longitud y sin duda alguna la principal vía pecuaria del término. Proyecto que se está haciendo realidad con la escuela taller de Los Marchantes, que cuenta con una inversión de 120 millones de Ptas. y que ocupa a un total de 40 alumnos. Se han llevado ya a cabo tareas de plantación de árboles de especies autóctonas (acebuches, algarrobos y alcornoques), la limpieza de arbustos, recuperación del patrimonio edificado (pozos abrevaderos) y adecuación de descansaderos para usos recreativos.

La firma de un convenio marco con la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía en 1998, ha permitido unas inversiones superiores a 137 millones de Ptas., habiéndose previsto los deslindes y amojonamientos de un total doce vías pecuarias, lo que está dando paso a actuaciones concretas en algunas de estas vías.

Con estas actuaciones se hará realidad la aspiración de muchos vecinos y visitantes de usar y disfrutar de estos espacios, desplazándose en bici, a caballo, o a pie -como dicen nuestros folletos-, desde las zonas residenciales de la playa y el casco urbano hacia el Parque Natural Bahía de Cádiz. En este espacio el que el Ayuntamiento ha dispuesto de 1,2 millones de metros cuadrados de suelo

de propiedad municipal para equipamientos de uso público a través de la Red de Espacios Públicos de la Bahía de Cádiz. Además se han adquirido otro millón de m<sup>2</sup> de pinar y esteros naturales para fines similares.

También podremos dirigirnos a visitar la Reserva Natural Concertada de la laguna de "La Paja" (de propiedad municipal), al complejo endorreico de "Jely" y "Montellano", a los últimos ejemplares de alcornoques costeros en "Camila" o al Parque Periurbano del Pinar de la Barrosa, 100 has. de pinares y enebrales marítimos en la playa de la Barrosa.

Dentro de unos años será toda una realidad la comunicación completa a través de caminos rurales y vías pecuarias de los principales puntos medioambientales del municipio e incluso la posibilidad de celebrar competiciones de cross y bicicleta de montaña. En una palabra se pretende fomentar el uso recreativo y ecológico de estos caminos públicos, que en otros tiempos se utilizaron para el tránsito del ganado.

Los trabajos desarrollados consisten en:

- La construcción de un aula de naturaleza en las proximidades de las vías pecuarias Vereda de Cádiz y Colada de Fuente Amarga.
- La tramitación hasta el momento de 8 de los 12 expedientes de deslindes previstos, algunos de los cuales ya tienen aprobación definitiva.
- La plantación de más de 2.000 ejemplares de encinas, alcornoques, algarrobos, acebuches, moreras y almeces, además de 7.500 arbustos.
- Incorporación mediante la gestión urbanística de nuevos viales y tramos a la red de senderos.
- Arreglo de firmes y paso del arroyo de la Cueva.
- Diseño en el nuevo P.G.M.O. de una triple red senderos, conectando el Parque Natural de la Bahía de Cádiz, vías verdes urbanas paralelas al viario principal y vías pecuarias y caminos rurales en el resto del término, conectado con el área metropolitana con el Parque de las Cañadas de Puerto Real y con la Vía Verde de las bahías de Cádiz y Algeciras.

En el plazo de dos o tres años se espera haber concluido la gran mayoría de los trabajos previstos y las cañadas contarán con su nueva fisonomía, será la hora de recoger los frutos.

¡¡Disfrutaremos!!

**MESA DEBATE: LAS VIAS PECUARIAS Y LOS CORREDORES VERDES EN LA  
ORDENACIÓN DEL TERRITORIO**

**D. Daniel Zarza Ballugera**

Profesor Titular de Urbanismo

Universidad Politécnica de Madrid

No creo que sea muy exagerado decir, que las vías pecuarias, son quizás uno de los elementos más antiguos de ordenación del territorio que conocemos.

En los más remotos orígenes de la humanidad, bandas de recolectores y cazadores, persiguieron con precisión, los organizados movimientos de las grandes manadas de herbívoros que a la busca de agua y pastos surcaban el territorio en una clara trama de caminos, para atacándolos con primitivas armas en definidos lugares estratégicos, como desfiladeros, pasos, abrevaderos, poder cazarlos fácilmente.

Evitando ser vistos y husmeados, encontraron los refugios más idóneos donde cobijarse, donde guardar las armas y herramientas, mientras esperaban hambrientos el momento propicio, creando así los primeros campamentos, quizás protegidos por primitivas estructuras formadas por los huesos y pieles, de esos mismos animales. Éstos, observados una y otra vez hasta lo más profundo de sus detalles y movimientos, acabarían por ser reconvertidos, al identificarse totémicamente con ellos, generando así los inicios del arte, la religión y la escritura, como primeras manifestaciones de la cultura.

El posterior mosaico de la partición del territorio, en diferentes tribus adscritas a distintos animales totémicos, es el complemento de la red de movimientos, en esa naturaleza hostil, que muy poco a poco, va convirtiéndose en territorio ordenado culturalmente por el hombre, con la domesticación de animales en la ganadería y el sedentarismo de la agricultura, desde las primitivas semillas germinadas en los primeros corrales de los nómadas.

Por eso, esas potentes diagonales que todavía cruzan de noreste a suroeste el territorio peninsular, entre las tierras altas y las bajas, y entre las estaciones de verano e invierno, creando una primera y compleja malla de movimientos de hombres y animales que se consolidaría en el medievo en La Mesta y Cañadas Reales, son la primera gran manifestación económica (pecuaria) espacial de un orden peninsular de reinos unificados políticamente como nación. Y resulta un verdadero milagro, que todo este imponente legado, haya llegado, -aunque esquilado-, a nuestros días.

Cuando millares de ovejas, una vez al año ocupan el moderno y flamante eje norte sur de la capital de España; (La Castellana) una antigua cañada; nos están recordando con sus balidos, con sus perfumes y boñigas, que todavía nuestras modernas autopistas, aves, redes telefónicas y digitales, son herederas de estos primeros corredores, imbricados profundamente en la naturaleza, sin quebrarla, ni abandonarla, como una profunda lección lanzada hacia el futuro.

La moderna disciplina de la ordenación del territorio y planeamiento regional, aun sin demasiada experiencia en este nuestro país, basó su fundamentación conceptual, a principios del siglo veinte, en la recuperación de la raíz natural y ecológica del orden terreno. Olmstead en su valoración del paisaje virgen norteamericano, planteó la expansión desde las metrópolis industriales del noroeste por medio de vías parque, origen de las modernas autopistas y desde la protección de reservas naturales protegidas como Parques Nacionales.

Esta compleja malla de ecología y cultura, de ciudad y campo, reunidos en ese nuevo paisaje intermedio y suburbano, sería la base de una moderna concepción de la ordenación del territorio, como arquitectura del paisaje contemporáneo, que vuelve a mirar a sus orígenes, desde los ahora civilizados animales humanos, insertos en la ligera y frágil capa de la biosfera para sostenernos y para sobrevivir, renaturalizándonos.

Y sin alejarnos mucho de nuestras primeras raíces de modernidad mediterránea, los paseos ilustrados que tanto hicieron por unir campo y ciudad como base del ocio democrático, los bulevares



del “rurizad la ciudad y urbanizad el campo” de Ildefonso Cerda, nuestro primer gran urbanista y de la Ciudad Lineal de Arturo Soria, tampoco están muy alejadas, de esta concepción de la ordenación del territorio que es cada vez más necesario y urgente construir en nuestro país.

Quizás ahora que reclamamos más insistentemente en nuestros campos y ciudades, la conservación y ordenación cuidadosa de nuestros territorios y paisajes, haya llegado el momento de empezar a moverse por las antiguas vías pecuarias, hoy necesarios corredores de un futuro más verde y ecológico.

Esta conferencia internacional organizada por la Junta de Andalucía aquí en Chiclana (Cádiz), a la que he tenido el privilegio de ser invitado, nos permite vislumbrar en este iluminado paisaje bien surcado por vías milenarias un futuro optimista.

**D. Manuel Calvo Salazar**

Departamento de Ecología

Universidad de Sevilla

La red de vías pecuarias, pese a su importancia como elementos de enlace entre zonas de “naturaleza privilegiada” más o menos aisladas, podría utilizarse y acondicionarse para un uso también de importancia vital para las sociedades actuales.

Es necesario resaltar que la red de vías pecuarias ha sido creada con criterios muy diferentes a cualquier otra red de comunicaciones actual. En efecto, la red de vías pecuarias “respeto” el relieve en su trazado, gira, asciende y desciende con él adaptándose a sus exigencias. Asimismo, conecta el sistema de asentamientos humanos, pueblos, ciudades y aldeas, a los que se acerca y relaciona de forma diferente.

La red, en suma, ofrece la posibilidad real de transitar por el territorio de forma diferente a como estamos acostumbrados, pues éste se torna en el objeto mismo del conocimiento, en el fin último de la visita. Se recupera el concepto de la distancia y la velocidad, se recupera la escala humana. Queda lejos, por tanto, la visión tradicional de este territorio como “vacío” que separa dos lugares, el punto de partida y el de llegada, y que es preciso atravesar de forma lo más rápida posible. La red de vías pecuarias se torna, por tanto, en alternativa de aquella otra red, la de carreteras, hecha con criterios inmediatos y donde una velocidad elevada es una de sus características definitorias.

Las posibilidades que encierra la existencia de esta red de comunicaciones, se manifiestan claramente si se tiene en cuenta que, en pleno siglo XXI, existe la opción real de desplazarse de un lado a otro de Andalucía sin interferencias graves con la red de carreteras y utilizando medios de tracción animal, la bicicleta o, simplemente, andando. La potencialidad de este hecho, pese a ser difícil de valorar en sus términos exactos, está fuera de toda duda y ejemplos de un aprovechamiento inteligente de este recurso, existen ya en otras partes de España o Europa, tales como el Camino de Santiago, las rutas del Loira o el descenso del Rin.

Esta profusa red de caminos, independiente de las carreteras, “hecha” con el terreno, al que apenas altera en sus parámetros físicos, es el marco ideal para facilitar una aproximación distinta del ciudadano con el medio rural, adecuada a sus sistemas de percepción. En ella, el oído, el olfato, el tacto y los paisajes profundos recobran su importancia al mismo tiempo que los primeros planos se tornan críticos.

Por todo ello, el uso por parte del público en general, es lo que llena de significado la recuperación de esta red de comunicaciones, desempeñando una función insustituible e irreplicable en el territorio y que podría seguir los cuatro criterios básicos siguientes:

1. Reconponer los lazos afectivos e identitarios de las poblaciones rurales con sus paisajes a través de su conocimiento íntimo.

2. Facilitar a los ciudadanos un acceso, independiente de la red de carreteras, a los Espacios Naturales Protegidos.
3. Permitir recorrer toda la Comunidad Autónoma sin interrupciones, para reconocer sus principales unidades ambientales, vertebrando del territorio a base de aprovechar una red ya existente, de Dominio Público, creando corredores humanos (en el sentido más positivo de la palabra).
4. Acceder y recorrer el medio rural, posibilitando su conocimiento por parte del público como lugar de donde provienen gran parte de nuestras necesidades. Con ello se podría contribuir a cambiar la actitud de la gente con respecto a su propio territorio, aquel donde vive y del que obtiene recursos y servicios indispensables para subsistir.

## **CONCLUSIONES DE LA MESA DE DEBATE**

1. En la planificación territorial de Andalucía, son esenciales los elementos lineales de articulación e integración de los espacios naturales protegidos entre sí y en otros espacios de valor paisajístico o cultural. Esta función de articulación se efectúa a través de las vías pecuarias y por otros elementos lineales señalados a estos efectos en los planes de ordenación de ámbito supramunicipal, a las diferentes escalas (acequias, caminos rurales, riberas fluviales, FFCC abandonados, etc.). En los ambientes más urbanizados, (áreas metropolitanas sobre todo), los POT proponen la construcción de un sistema de espacios libres, que deben cumplir una doble función: como articuladores en el espacio urbano, natural, rural y ambiental, y para mejorar la calidad de vida de los ciudadanos con equipamientos de ocio y recreo. Estos Sistemas de Espacios Libres se estructuran internamente mediante elementos lineales como las vías pecuarias, siendo fundamentales para la cohesión de estos sistemas.
2. Es necesario promover la cooperación entre las administraciones e instituciones públicas y privadas, con el fin de poner en valor una red de corredores verdes en la que vías pecuarias, antiguos ferrocarriles, caminos rurales, o riberas fluviales, conformen una trama continua que articule el territorio, como alternativa complementaria de la red de transporte motorizada.
3. A la escala local, es imprescindible que los ayuntamientos impulsen la construcción de una red de espacios libres. A este respecto, el planeamiento urbanístico debe facilitar mecanismos para aprovechar estos recursos, buscando también la interconexión de espacios libres, espacios recreativos, espacios verdes urbanos y demás elementos de interés ambiental o cultural.

**SESIÓN 4ª: CRITERIOS DE RESTAURACIÓN Y GESTIÓN DE LAS VÍAS  
PECUARIAS Y LOS CORREDORES VERDES**

**DE RAVEL À REVER : INTEGRACION DE UNA RED REGIONAL EN UNA RED EUROPEA DE VIAS VERDES**

**D. Albert Simon**

Presidente de «Chemins du Rail»

Bélgica

Antes de presentarles mi intervención "de RAVeL<sup>1</sup> a REVER<sup>2</sup>" o más bien de "Chemins du Rail a REVER"<sup>3</sup> (dado que soy el Presidente de Chemins du Rail y no un representante político del proyecto RAVeL desarrollado por el Gobierno Valón), desearía exponerles muy brevemente algunas actividades de nuestra asociación.

Organizamos eventos como por ejemplo "*Le Beau Vélo du Ravel*"<sup>4</sup> en colaboración con la radiotelevisión nacional (RTBF). Se trata de una serie de 12 excursiones en bicicleta por algunos tramos de la red RAVeL, seguidas por una animación musical y por un reportaje radiotelevisado. Estas excursiones se realizan todos los sábados de julio a septiembre. *Le Beau Vélo du Ravel* ha reunido en cada una de sus etapas a más de 1500 personas.

El reveillon "2001 Antorchas". Para el reveillon 2000-2001, siempre en colaboración con la radiotelevisión nacional (RTBF), 3.000 personas realizaron un paseo en bicicleta por la Línea 38 de la RAVeL, iluminada por 2000 antorchas y amenizada por animaciones musicales y degustaciones de productos locales, para terminar con una cena espectáculo. La antorcha 2001 fue encendida por Joaquín Jiménez, Presidente de AEVV. Acabó con unos gigantescos fuegos artificiales y una verbena.

Organizamos también excursiones comentadas o viajes de descubrimiento de las vías verdes, especialmente para los colegios. Por cierto, a los escolares les encanta poder descubrir el patrimonio y el lenguaje ferroviario o también medir las distancias entre railes o señalizaciones.

En algunos casos, este tipo de excursiones pueden hacer que los cargos políticos tomen medidas concretas. Por ejemplo, 3 meses después de un paseo que se realizó por el este de Bélgica, un municipio empezó obras de rehabilitación de 7 kms de una antigua vía.

A raíz de una excursión y una Asamblea General realizadas en febrero 2001, nos comprometimos también en la creación de un nuevo proyecto transfronterizo entre Chemins du Rail, Alemania (Región de Renania Palatinado), Luxemburgo y Bélgica.

Realizamos inventarios del patrimonio ferroviario, estudios de adecuación de vías desafectadas, herramientas de promoción, circuitos o itinerarios permanentes para usuarios no motorizados. Acabamos de publicar el "Diccionario del Pequeño Patrimonio Ferroviario" con el fin de sensibilizar las autoridades públicas o las asociaciones a su conservación.

Publicamos asimismo una serie de guías de antiguos trazados ferroviarios desafectados, destinadas a los usuarios no motorizados. En el 2000, publicamos una guía con 24 excursiones especialmente seleccionadas para los patinadores.

Disponemos también de un centro de documentación cuyo catálogo estará pronto a disposición en nuestra página en internet [www.Cheminsdurail.be](http://www.Cheminsdurail.be)

- 
1. Red Autónoma de Vías Lentas
  2. Red Verde Europea
  3. De los Caminos Ferroviarios de la Red Verde Europea
  4. La bonita bicicleta de la RAVEL

Tras esta breve presentación de Chemins du Rail, pasemos a nuestra exposición propiamente dicha.

Valonia, la parte francófona de Bélgica es una región muy pequeña que se puede recorrer de punta a punta en menos de una hora. Namur, la capital de la región de Valonia está situada a menos de 40 kms de la frontera francesa, y a menos de 100 kms de Alemania y del Gran Ducado de Luxemburgo. Es la razón por la cual, en el momento mismo de la creación de Chemins du Rail, pensábamos ya en desarrollar nuestra acción en el ámbito europeo.

Sin embargo, tenemos por costumbre trabajar sobre una base nacional, incluso regional, debido a nuestra propia historia. Es así como algunos proyectos tales como el de las Vías Verdes se perciben de forma algo distinta en función de los países.

Tomemos el caso de Bélgica: la situación varía según las regiones. En el norte, se trata de iniciativas promovidas por las provincias flamencas, cuando en la región de Bruselas y en Valonia, las regiones han desarrollado proyectos de vías verdes siguiendo vías ferroviarias o caminos de sirga.

En Valonia, el programa RAVeL (Red Autónoma de Vías Lentas), creado en 1995, tiene por objetivo crear una red destinada al tráfico no motorizado, compuesta por antiguos trazados ferroviarios fuera de uso y caminos de sirga. Actualmente suma un total de 900 kms de vías verdes y tendría que alcanzar al final los 1.600 kms. Está hoy compuesta de una transversal RAVeL 1 que atraviesa toda Valonia y de 3 ejes verticales: RAVeL 2, 3 y 4. Se está estudiando la creación de 2 ejes verticales más, los RAVeL 5 y 6.

Este proyecto está bajo la tutela de dos ministros:

Michel Forêt: Ministro de Medio Ambiente y Ordenación Territorial que se encarga de la planificación y de los estudios.

Michel Daerden: Ministro de Obras Públicas al que corresponde la ejecución.

Los presupuestos actualmente concedidos (5 millones de Euros para las antiguas vías ferroviarias y 2,5 millones para los caminos de sirga) permiten ejecutar unos 40 kms por año. Las autoridades políticas no parecen estar muy dispuestas a desarrollar partenariados financieros o desembolsar medios complementarios. Es por ello que Chemins du Rail insiste en crear, con los municipios y las asociaciones, una "preRAVeL" para garantizar unas intersecciones seguras con las carreteras sin adecuaciones onerosas.

En España, como lo saben Vds., la Fundación de los Ferrocarriles Españoles desarrolla un programa de Vías Verdes para transformar 7000 kms de antiguas vías ferroviarias desafectadas.

En Luxemburgo, la red de "ciclo-rutas" suma actualmente 400 kms y debería llegar a los 800 kms de aquí a 5 años, de los cuales un 80 % corresponde a antiguos trazados ferroviarios.

En Gran Bretaña, Sustrans y el Gobierno Británico han desarrollado igualmente una red de "ciclo-rutas" que debería alcanzar los 15.000 kms en el 2005.

En Alemania, varios estados como el de Renania Palatinado han construido cientos de kilómetros de vías verdes, siguiendo principalmente antiguos trazados ferroviarios fuera de uso y caminos de sirga fluviales.

En Francia, los departamentos gestionan distintas iniciativas. Pero desde hace unos años, se está desarrollando un programa nacional de "ciclo-rutas" y vías verdes con el apoyo del gobierno central.

En la República Checa, asociaciones como Oziveni o también Central European Greenways trabajan en la realización de varias rutas ciclistas, como por ejemplo de Praga a Viena, la ruta de los Vinos de Moravia o la ruta del Ambar entre el Báltico y el Adriático.

Estas iniciativas generalmente se conocen perfectamente por parte de las personas que trabajan en el tema en sus distintos países. Sin embargo, el gran público se sorprende ante su existencia.

Las leyes pueden diferir mucho de un país a otro. En Francia y en Gran Bretaña por ejemplo, está prohibido circular en bicicleta por los caminos de servicio de vías navegables cuando en Bélgica están abiertos a todos los ciclistas. Los aspectos técnicos difieren igualmente: la señalización, las intersecciones con las carreteras, el firme, etc.

La situación institucional también puede variar según los países. En algunos, el tráfico no motorizado está gestionado por agencias nacionales, en otros, por las regiones, las provincias o los municipios. La ordenación territorial corresponde al Estado o a la región y la Unión Europea no tiene competencias directas en la materia.

Para concluir, existe una red europea con un potencial importante. En nuestro pequeño país, quizá más que en los demás, nos ha parecido fundamental abrirnos a contactos exteriores y a la cooperación.

Por esta razón, en mayo de 1997, Chemins du Rail organizó en la abadía de Val-Dieu en Bélgica, los "Primeros Encuentros Europeos de los Caminos del Ferrocarril y del Tráfico No Motorizado". Invitamos a tantos socios como nos fue posible, con la intención de crear la Asociación Europea de Vías Verdes.

El sueño se convirtió rápidamente en realidad. La AEVV fue creada en Namur en enero de 1998 con un importante apoyo financiero del Gobierno Regional Valón. Joaquín Jiménez asume la Presidencia de la asociación, estando el Secretariado a cargo de Christophe Lacroix, miembro del Gobierno Valón. Anne-Catherine Louette, la Directora, se encarga de la gestión de la AEVV que comparte sus oficinas, igualmente situadas en Namur, con Chemins du Rail.

Lamento que Anne-Catherine no esté presente ya que hubiera podido exponerles mucho mejor que yo las realizaciones de la AEVV.

Los primeros retos de esta joven asociación fueron :

- Existir en el ámbito europeo,
- Ser conocida por las autoridades europeas,
- Promover el concepto de vías verdes entre sus miembros,
- Hacer un inventario de las realizaciones y de los proyectos en Europa,
- Desarrollar argumentos para convencer a las autoridades locales y nacionales.

La AEVV asume pues un verdadero papel de interfaz entre sus miembros y la Unión Europea, especialmente la Comisión Europea. Da a conocer entre sus miembros las posibilidades de financiación europea para proyectos de vías verdes y se encarga de su coordinación.

Por otra parte, la AEVV informa a los responsables políticos, ingenieros u organizaciones de usuarios para convencerles de crear una red de vías verdes como herramienta de transporte, movilidad, gestión del medio ambiente y política de ordenación territorial. La AEVV fomenta el intercambio de experiencias y de prácticas entre los países y las regiones que deseen desarrollar iniciativas similares. La AEVV está hoy en día compuesta por 30 miembros de 8 países diferentes.

Entre sus realizaciones, se pueden mencionar la "Guía de Buenas Prácticas" con el apoyo de la Comisión Europea, cuyos contenidos son los siguientes :

- ¿Qué es una vía verde?
- ¿Cuáles son los actores de las vías verdes?
- ¿Cómo llevar a cabo una estrategia de desarrollo de las vías verdes?

Otra realización importante es REVER o Red Verde Europea. La realización de este proyecto concluirá a finales del año 2001. Empezó en enero de 2000 con 5 países: Bélgica, Francia, Irlanda, Luxemburgo y Reino Unido.

Este proyecto está estructurado en 8 ejes de actuación:

- Fijación de los límites de la red de vías verdes de la zona metropolitana noroeste.

- Organización de 4 mesas redondas temáticas
- Organización de una conferencia internacional que se celebró en Lille en septiembre de 2000
- Realización de un estudio sobre rutas de larga distancia por vías verdes.
- Realización de un estudio sobre la señalización transnacional en las vías verdes.
- Realización de estudios piloto basados en una metodología común
- Creación de una base de datos sobre las vías verdes europeas disponible en internet.

El proyecto REVER pretende alcanzar 3 objetivos:

- Intercambio de experiencias y prácticas entre socios.
- Definición de un esquema director de vías verdes europeas y condiciones de realización.
- Promoción de los movimientos nacionales de vías verdes.

Podemos medir desde ahora los beneficios del proyecto REVER. La Conferencia de Lille de septiembre de 2000 permitió adoptar una definición común para el término "vías verdes" con el fin de evitar cualquier confusión y disponer de un lenguaje común para autoridades públicas e ingenieros también aceptado por el gran público.

Las características de las vías verdes son, a menudo, objeto de debate: ¿ha de tener una vía verde un mínimo de 2 metros de ancho, una pendiente máxima de un 3%, su firme ha de ser necesariamente revestido?

Así, de conformidad con la Declaración de Lille adoptada por los socios de Rever y de la AEEV, una vía verde es ***"una vía de comunicación exclusivamente reservada al tráfico no motorizado, desarrollada de una forma integrada que mejora a la vez el medio ambiente y la calidad de vida en las regiones recorridas. Estas rutas deberán cumplir criterios satisfactorios en cuanto a su anchura, pendiente y firme, que garanticen la accesibilidad y la seguridad de todas las categorías de usuarios cualquiera que fuere su capacidad"***.

El presupuesto global del proyecto REVER es actualmente de 1,8 millones de euros de los cuales un millón ha sido concedido por la Unión Europea, en concreto, por el fondo FEDER.

Las ventajas que vemos en la participación en proyectos europeos de este tipo son:

- La armonización de los criterios de definición de las vías verdes, garantizando al usuario unos servicios mínimos en toda Europa.
- La coordinación de las redes, especialmente en los cruces de fronteras, garantizando así la coherencia.
- El intercambio de información que provoca una emulación entre los países y puede suscitar iniciativas de otros socios.

A título de ejemplo, tras la Conferencia de Lille, las vías navegables francesas aceptaron la circulación de ciclistas (bajo ciertas condiciones) por los caminos de sirga.

El Sr. Joaquín Jiménez tuvo la ocasión de presentarles el programa similar sobre la parte sur de Europa con Francia, Italia, Portugal y España que debería arrancar de aquí a finales de año. Este tendría que constituir una nueva oportunidad de desarrollo de la Red Verde Europea. Le deseo los mejores éxitos con este proyecto.

Más allá de estos dos programas, esta red debería, en nuestra opinión, abrirse lo más rápidamente posible hacia nuevos socios de Europa Central como la República Checa, Hungría, Polonia y Eslovaquia por ejemplo.



## **LA RUTA CICLISTA DEL MAR DEL NORTE: DATOS GENERALES**

**D. Chris Heymans**

Consultor de la Ruta Ciclista del Mar del Norte

La Ruta Ciclista de Mar del Norte, es un ambicioso proyecto que ha puesto en uso, para los amantes de la bicicleta, 6.000 kilómetros, a través de 7 países del norte de Europa (Holanda, Alemania, Dinamarca, Noruega, Suecia, Escocia e Inglaterra).

Este itinerario recorre, los más interesantes y variados paisajes del Mar del Norte -acantilados, playas, tierras altas, tierras bajas-, pasando por pueblos y ciudades, en un recorrido circular perfectamente estructurado, y sin peligro de pérdida.

### **Datos Generales**

- 6 idiomas
- 67 autoridades locales o regionales
  - Inglaterra: 20
  - Escocia: 14
  - Alemania: 14
  - Noruega: 7
  - Dinamarca: 6
  - Holanda: 4
  - Suecia: 2
- 3 años de duración del proyecto (1998-2001)
- 770,000 euros
- 20 ciudades con más de 100,000 habitantes
  - Hamburg: 1.7 millones
  - Edinburgh & Göteborg: 0.5 millones
- 8 millones de habitantes a lo largo de la ruta
- 3 ferris internacionales conectan la ruta
  - Inglaterra-Holanda (4h)
  - Dinamarca-Suecia (4h)
  - Noruega-Escocia (12h)
- otros 12 ferris internacionales pueden acortar la ruta
- 18-31 ferris locales (desde 2 minutos hasta 8 horas)
- 15 grandes puentes

### **Historia del Proyecto**

- Junio de 1995: se presenta la idea
- Septiembre de 1996: se crea un grupo de expertos entre North Sea Commission Culture & Tourism Group
- Junio de 1997: se presenta el plan del proyecto
- 1998
  - Marzo: se presenta la solicitud para Interreg IIC
  - Mayo: se aprueba la solicitud para Interreg IIC
  - Septiembre: se organiza un encuentro para la inauguración del proyecto
- 2001
  - 5 de Mayo: presentación en Hambrugo
  - 23 de Junio: presentación en Aberdeen
  - 5 de Mayo – 23 de Junio: Inauguración de dos itinerarios
    - Hamburgo-Holanda-Aberdeen
    - Hamburgo-Escandinavia-Aberdeen

### **Gestión del Proyecto**

- Socio Principal: Rogaland, Noruega
- 65 socios de 7 países
- Grupo de Gestión Internacional (IMG International Management Group)
  - 2 socios por cada país = 14 miembros
  - 2 encuentros por año = 7 encuentros (uno por país)
  - está presidido por el socio principal
- Grupos de Gestión Nacional (NMGs Natural Management Groups)
  - coordinación de socios en cada país
- Secretaría (Stavanger, Rogaland)
  - 1 cargo a tiempo completo compartido entre tres empleados
  - funciones adicionales de secretaría, contabilidad y auditoría

### **Financiación**

- 50% Interreg IIC Programa North Sea (385,000 €)
- 50% dividido entre los distintos países teniendo en cuenta los kilómetros (según estimación de cada país)
  - distribución internacional determinada por cada Grupo de Gestión Nacional
    - ya sea por km
    - o contribuciones similares
- *el proyecto no financia infraestructuras*

### **Resultados**

- logotipo de la ruta
- boletín (4 números)
- plano (70•100 cm)
- página Web en 6 idiomas ([www.northsea-cycle.com](http://www.northsea-cycle.com))
- señales (sólo en Alemania)
- paneles informativos
- metodología de seguimiento (uso y beneficios)
- presentación de eventos (en Hamburgo y Aberdeen)
- apertura de rutas (de Hamburgo a Aberdeen)
- *el proyecto no financia la publicidad*

### **Tareas internas**

- trabajo de campo (sondeos)
  - otoño 1998
  - reportaje "imparcial", a libre disposición
- linealidad de la ruta
  - eliminar las rutas alternativas o sin salida
- alternativas de invierno a verano
  - determinadas por las autoridades locales, consultando con los Grupos de Gestión Nacional
  - ocasionalmente se consulta con el Grupo de Gestión Internacional
  - en algunos casos se determinan las opciones a partir del trabajo de campo (sondeos)
- recopilación de información de las autoridades locales
- distribución de los boletines a través de los Grupos de Gestión Nacional

### **Aspectos secundarios**

- construcción, adaptación o mejora de instalaciones
  - rutas ciclistas
  - tramos, cruces y linealidad de la ruta
  - señalización
  - mapas y guías
- concienciación pública
  - cobertura en prensa – iniciado por las autoridades locales, empresas turísticas, etc.

- publicidad local
- sensibilización por parte del gobierno
  - cada autoridad local a lo largo de la ruta es consciente de la importancia de la Ruta Ciclista del Mar del Norte
  - la Ruta Ciclista del Mar del Norte está considerarda como el "proyecto insignia" del Interreg IIC North Sea Programme.

**Planes de futuro**

- Interreg IIIB

**Mantenimiento**

- Evaluación
- Mejoras en la ruta
- Marketing (concienciación)
- Seguimiento

## **CRITERIOS DE RESTAURACIÓN Y GESTIÓN DEL CORREDOR VERDE DEL GUADIAMAR**

**D. Javier Serrano Aguilar**

Secretario General de Egmasa

La cuenca del río Guadiamar tiene una superficie cercana a los 1.300 km<sup>2</sup>, recibiendo, con sus 82 kms de largo y sus 320 m de desnivel, unos aportes medios estimados en unos 209 Hm<sup>3</sup>/año aguas arriba de Aznalcázar. Aun así, su régimen hidrológico se caracteriza por una importante irregularidad interanual, como corresponde a una cuenca típicamente mediterránea. En este sentido, se suceden años muy lluviosos, que suponen aportes superiores a los 300 Hm<sup>3</sup>, frente a otros más secos en los que no se han superado los 50 Hm<sup>3</sup>. Al mismo tiempo, dentro de un mismo año, como consecuencia de la variabilidad de las precipitaciones, sus aportes oscilan entre los 13 Hm<sup>3</sup> de los meses de invierno (enero - marzo) y hasta menos de 3 Hm<sup>3</sup> en los meses de verano (junio - octubre).

El río Guadiamar constituye uno de los pocos complejos fluviales casi carente de regulación dentro de nuestra región. A pesar de esta falta de regulación, se trata de un río que, tradicionalmente ha soportado una intensa intervención del hombre: eliminación de antiguos brazos, actividad minera, vertidos, cultivos, graveras, instalación de barreras transversales y laterales, etc. Como consecuencia de ello, ya antes del accidente, se trataba de un río con un avanzado estado de degradación, que se ha visto incrementada por el vertido minero.

El proyecto de restauración ecológica del Corredor Verde pretende devolver al Guadiamar las condiciones dinámicas correspondientes a un río, donde el proceso de sucesión ecológica no se hubiera visto afectado ni por las intensas transformaciones agrícolas de las últimas décadas, ni por el impacto del vertido minero. Para ello, es necesario recuperar y/o conservar los procesos naturales (hidrogeomorfológicos y biogeoquímicos) que determinan su organización y funcionamiento, es decir, la integridad ecológica de sus ecosistemas.

Bajo este enfoque, en el proyecto no se trata de potenciar ningún elemento en particular, como podría ser la avifauna acuática. Al contrario, lo que se intenta gestionar es el conjunto de relaciones biofísicas que definen tanto el funcionamiento de sus ecosistemas y desarrollo en el tiempo, como su capacidad para responder al estrés que generan las perturbaciones de origen natural o humano.

En consecuencia, se acepta que las perturbaciones naturales a las que están sometidos los ecosistemas del Guadiamar (periodos de riadas, sequías, etc.), lejos de desestabilizar el sistema, forman parte de su funcionamiento. Por ello, es fundamental que funcione como un sistema hidrológicamente abierto con la intensidad, frecuencia y amplitud de las perturbaciones naturales que le impone la variabilidad, tanto estacional como interanual, de las precipitaciones mediterráneas, para que pueda así desarrollar su capacidad de autodiseño. Se admite que los sistemas fluviales poseen una gran capacidad de volver a un estado de referencia dinámico después de cesar los efectos de una perturbación de origen natural o antrópico. Desde esta perspectiva, la Estrategia del Corredor Verde promueve procedimientos de restauración pasiva que implican, básicamente, la eliminación de los factores de tensión más importantes que impiden o dificultan su recuperación natural.

El programa de restauración del Guadiamar contempla dos áreas prioritarias de actuación: la llanura aluvial y terrazas bajas del Guadiamar afectadas por los lodos piríticos, y la zona de la marisma de Entremuros, que resultó afectada por la retención de aguas ácidas del vertido minero.

Respecto a la zona de la llanura aluvial, las actuaciones están dirigidas hacia la recuperación del equilibrio dinámico del sistema fluvial o capacidad de persistir dentro de un rango de condiciones biofísicas de referencia. En este contexto se consideran como actuaciones prioritarias aquellas relacionadas con:

- La restauración del sistema geomorfológico sobre el que se sustenta el corredor fluvial del Guadiamar, basada en su funcionamiento ecodinámico. En este sentido es más importante recuperar los procesos de la dinámica fluvial (balance entre los procesos de

erosión/transporte/sedimentación) que intentar reconstruir su estructura morfológica. Por esta razón, se contempla no intervenir en lo que se denomina "espacio de libertad", donde el río pueda definir su cauce sin restricciones, recuperando su perfil longitudinal y adquiriendo sus atributos característicos de sinuosidad, heterogeneidad y conectividad.

- La restauración de la continuidad del corredor fluvial del Guadiamar como sistema ecológico de morfología lineal, en el que tienen lugar flujos longitudinales y laterales de materia y energía. Por este motivo, se considera esencial eliminar todas aquellas barreras o elementos transversales que interrumpen la continuidad del cauce.
- La restauración del régimen de perturbaciones naturales, como base fundamental para mantener la funcionalidad ecológica del corredor fluvial.

Las actuaciones de restauración desarrolladas hasta ahora alcanzan una superficie plantada de, aproximadamente, 1.700 hectáreas que han supuesto la generación de unos 25.500 jornales, entre directos e indirectos.

Tras las intensas lluvias del último invierno, el río ha mostrado su carácter torrencial con claridad, lo que ha permitido definir las actuaciones necesarias en la zona más ecodinámica, y abrir un proceso de debate científico, sobre las bases para una posible restauración centrada fundamentalmente en los cauces y en la zona más próxima a la mina.

Respecto a la restauración de la marisma de Entremuros, desde la puesta en marcha del Proyecto del Corredor Verde, esta zona, situada dentro del Parque Natural de Doñana, se convirtió en un área prioritaria de trabajo dentro del proyecto de restauración ecológica de la zona afectada por el vertido. Para establecer un marco de referencia correspondiente a una etapa de escaso nivel de alteración humana de la zona, se ha partido de la situación existente en los años 50, década en la que se inició la transformación de la marisma en una zona regable, según las directrices del Plan Almonte - Marismas, y comenzaron las alteraciones más importantes del río. También se ha utilizado como referencia el tramo sin transformar del Brazo de la Torre situado aguas abajo de Entremuros (meandro del Matochal).

El proyecto ha consistido en la restauración de la funcionalidad geomorfológica, hidrológica y ecológica de este espacio, basada en una caracterización de alto detalle, de los componentes que definen el sistema. Esta caracterización de detalle ha servido de guía para las distintas fases de actuación, desde el diseño de las tareas de movimientos de tierras, hasta la elaboración del plan de seguimiento, destinado a evaluar la efectividad de las medidas realizadas mediante el control de múltiples variables del sistema natural.

**VALORACIÓN DE LA RENTABILIDAD SOCIO-ECONOMICA DE LOS CORREDORES VERDES.**  
**LA EXPERIENCIA DE LA RUTA DEL CARRILET (GIRONA)**

**D. Xavier Corominas i Mainegre**

Asesor de las Vías Verdes de Girona

**1-La Realización de una Vía Verde, desde el protagonismo del mundo local y de los usuarios**

La interacción entre administración y usuarios, permitió el nacimiento de nuestra Vía Verde. Efectivamente la desaparición del ferrocarril, facultó para que algunos Ayuntamientos, convirtieran el antiguo trazado del tren de vía estrecha, en paseos o caminos para los ciudadanos.

El desarrollo de la tecnología aplicada a la bicicleta, supuso el "invento" de la BTT, en California, que en pocos años se convirtió en un fenómeno mundial, haciendo que de todas las bicicletas vendidas en el mundo, más del 80% sean de BTT.

La puesta en marcha por parte del Ministerio de Obras Publicas y Medio Ambiente de un programa de recuperación de caminos naturales, vías verdes o corredores significó el espaldarazo a los esfuerzos municipales. En nuestro caso y a través de un proyecto de la Diputación Provincial, se lograron poner en marcha más de 50 K de Vía Verde.

**2-¿Las Vías Verdes, substitutas del tren?**

He dicho ya en alguna ocasión (Jornada de Agentes económicos de las Vías Verdes en Olot, octubre 2001) que la existencia de las Vías Verdes, no debe ser un obstáculo para que en muchos casos se defienda la recuperación del tren. En este caso, esto no debería significar la ocupación del antiguo trazado. Hoy en día los nuevos trenes necesitan un trazado diferente, al de los antiguos trenes de carbón, y por lo tanto la puesta en marcha del tren, no debe hacerse sobre los antiguos trazados. Otro caso es el de las ampliaciones de carreteras, que sin ningún rubor, han ocupado y ocupan los viejos trazados, creando enormes dificultades para conseguir una continuidad en la línea.

**3- El Consenso**

¿Quién toma la iniciativa en el desarrollo de estos procesos?. ¿El Ayuntamiento más grande?. ¿La Administración más potente?. ¿Quién impone sus condiciones?.

La respuesta más efectiva es el Consenso político y social: EL PACTO. Al desarrollo de la propuesta de unificación de las Vías Verdes de Girona (3) -yo le llamo "Pacte del Ferro" (Pacto del Hierro)-, se gestó en una reunión donde estaban los Ayuntamientos, la Diputación, -que corresponden a 3 partidos diferentes-, Gobierno y oposición, y a colectivos ciudadanos. El objetivo fue unificar las tres Vías Verdes, siempre con clara intervención de los Alcaldes. Éste es un tema estratégico que supone la creación de una nueva infraestructura, y por lo tanto la intervención de los Alcaldes ha sido siempre decisiva.

**4-Superar las dificultades para conectarnos. El suelo**

La interrupción de los antiguos trazados, por la ocupación de nuevos tramos de carretera y la venta de terrenos del tren a particulares, creó enormes dificultades para conectar la Ruta en su totalidad, elemento indispensable para poder tener una propuesta coherente. La imaginación en la búsqueda de alternativas fue el arma que utilizamos, partiendo de la base de que, o había continuidad o no había Ruta. Se optó por un suelo de "Sauló " arena de granito de ¾ mm. Éste mantiene un carácter natural y de relación con el medio de mucha calidad, pero presenta más dificultades de mantenimiento. Sin embargo en unos momentos en que muchísimos caminos rurales se están hormigonados o asfaltados, disponer de un camino natural, representa otro aliciente a los muchos que ya tiene nuestra Vía Verde.

## **5-Un gran negocio social**

La puesta en marcha de la Vía Verde de la Ruta del Carrilet, ha significado para todos los ciudadanos y para la comunidad, un gran negocio social:

- a) Ciudadanos más saludables. Estamos promoviendo que caminen más, que pedaleen con suavidad. ¿Cuántos enfermos del corazón caminan a diario por la Ruta?
- b) Hemos creado una infraestructura que permite hacer deporte de manera sostenible, en la que ciclistas y atletas son unos de los principales usuarios. Las familias pueden pedalear juntos sin peligro.
- c) Hemos reconstruido una infraestructura, que es también una Vía de Comunicación, entre los pueblos y ciudades. Vamos a promover el uso por parte de los escolares, y a fomentar la "intermodalidad" en el transporte.

## **6-Un factor de crecimiento económico**

La potenciación del Turismo Activo, es una realidad palpable. La venta de productos de fin de semana, con estancia incluida empieza a ser una realidad: adecuación de las viejas estaciones como restaurantes, albergues o la integración de los Centros BTT, con nuestras Vías Verdes, el aumento de lugares de alquiler de bicicletas, la reclamación de los centros hípicos para lograr rutas alternativas para su actividad, la ocupación en tareas de mantenimiento de empresas de integración social, etc.

Todo ello comporta nuevas pautas de trabajo. En breve se pondrá a la venta paquetes para tour-operadores tanto, nacionales con extranjeros. La interacción con los Espacios Naturales, haciendo un todo común, son también las grandes apuestas de futuro.

Los más de mil usuarios diarios en las tres rutas, (en sábados y días festivos) según datos del mes de octubre, son cifras nada despreciables, que nos animan a trabajar más y mejor en la dirección de aumentar el impulso socioeconómico de nuestras rutas.

## **7- Los Puntos débiles**

La necesidad de disponer de un mantenimiento de gran calidad, es la base para mantener un proyecto coherente, siendo éste, por ahora, uno de los puntos débiles. El objetivo es lograr que el usuario entre en la Vía Verde por cualquier punto del trazado, que no tenga dificultades en localizarla, y pueda moverse en cualquier dirección, sabiendo que estará seguro, orientado, y con servicios cerca. Eso conlleva la necesidad de una muy buena señalización, y un continuo mantenimiento, limpieza, poda y desbroce y reparación de daños por vandalismo. Todo esto significa, a nuestro entender, que estas tareas deben adjudicarse a organismos externos.

Otro punto no cubierto en estos momentos, es la vigilancia y control de seguridad de las Rutas. En Cataluña el órgano competente es la policía autonómica (Mossos d' Esquadra), no habiendo conseguido hasta el momento el compromiso por su parte de creación de un grupo especial (ciclista) para las funciones que tienen encomendadas, lo que supone, cierto descontrol en algunos lugares, como el paso de ciclomotores, caballos, o agresiones vandálicas en el mobiliario de la ruta.

## **8- Los Planes Urbanísticos**

Hay que aplaudir el esfuerzo jurídico realizado por la Junta de Andalucía, para definir el marco jurídico de las Vías Pecuarias. Es una cuestión muy importante de cara al futuro, y en nuestro caso, una laguna de la que tomar ejemplo. Hay que definir el marco jurídico-urbanístico de las Vías Verdes, para no depender en un momento determinado de un acto local en solitario, que pueda dar al traste con el proyecto global. (Desviaciones forzadas de la Ruta para desarrollar un Plan Urbanístico o un vial).

A menor escala la vigilancia debe centrarse en las agresiones al trazado por parte de propietarios colindantes, desguaces de agua, etc.

Debemos considerar que en determinados tramos la Ruta discurre por un trazado de servidumbre de las aguas potabilizadas de las zonas.

### **9-Conclusión**

La implantación de las Vías Verdes en Girona, ha sido un negocio social, por la cantidad de usuarios que se benefician de ellas: ciudadanos más sanos, deporte sostenible, nueva vía de comunicación. Es, además, una fuente de nuevas actividades económicas y un claro impulso del Turismo Activo. Ello se ha logrado con un consenso político y social, que avanza hacia la creación, vía unificación, de un único Consorcio, con la participación de la Diputación.

Los retos de futuro, se basan en asegurar un correcto mantenimiento y la implantación de mejoras tecnológicas como medidores en tiempo real de personas y bicicletas, y paneles de información interactivos. La Vía Verde de Girona, ya es una realidad, e impulsa el desarrollo de otros corredores verdes en nuestras comarcas.



## **MODELOS DE GESTIÓN Y COMPATIBILIDAD DE USOS EN SISTEMAS TRASHUMANTES: UNA PERSPECTIVA EUROPEA**

R. G. H. Bunce y M. Pérez-Soba

ALTERRA (Holanda)

### **Introducción**

Durante muchos siglos la trashumancia ha sido una característica integral de muchas regiones europeas a causa de la necesidad de equilibrar los ciclos de producción de los pastos con el traslado de animales. Sin embargo, a medida que la agricultura se ha ido industrializando, se ha eliminado la conexión directa entre los animales y la producción de alimentos para los mismos. Los modernos transportes y la internacionalización del comercio han traído consigo que las regiones ya no necesiten ser autosuficientes. Las subvenciones agrícolas de la Unión Europea (UE) han contribuido a distorsionar aún más los patrones tradicionales. Existe un acuerdo generalizado sobre el hecho de que los sistemas trashumantes se ven amenazados y son necesarios mecanismos de apoyo para mantener las antiguas tradiciones. Los programas agro-medioambientales representan una fuente potencial de ingresos pero en comparación con las ayudas a la producción de la Política Agrícola Común (PAC), su montante es tan limitado que apenas han tenido efectos significativos. Por otra parte, no se han diseñado programas dirigidos específicamente a los sistemas trashumantes, aunque en Austria los programas para la agricultura ecológica han resultado beneficiosos indirectamente.

En algunos países la trashumancia tradicional ya ha desaparecido, por ejemplo en Noruega y Suecia, y en otros como el Reino Unido, ésta se ha visto significativamente reducida. Por el contrario, España aún cuenta con una gran variedad de sistemas activos, aunque muchos de ellos se encuentran amenazados. Por ello resulta imperativo identificar los sistemas que sean viables y sus características, con el fin de realizar una planificación adecuada e introducir mecanismos de apoyo para su conservación.

El presente artículo define en primer lugar las principales características asociadas a dichos sistemas, para después pasar a describir varios estudios de caso que permiten apreciar el valor de la situación española. Se ofrecen una serie de sugerencias sobre cómo la clasificación o la gestión podrían utilizarse para crear modelos, que posteriormente serían de ayuda para comprender los factores críticos necesarios para el mantenimiento de la trashumancia. Finalmente, se hace énfasis en que queda mucho por hacer en lo que respecta a la relación entre trashumancia y biodiversidad, y en que queda por determinar de forma cuantitativa el valor real de esta práctica.

### **Definición**

Aunque en el ámbito local existe un gran caudal de conocimientos sobre la trashumancia, no parece existir acuerdo en una definición común. De forma similar, tampoco existe una opinión consensuada sobre dichos sistemas y su relación con la biodiversidad y el paisaje, así como de su función como corredores. Sin embargo, en España existe una amplia bibliografía que subraya el papel ecológico y cultural de la trashumancia y de las correspondientes cañadas. La definición que se propone es la siguiente:

*“Sistemas agrarios en los que se produce un desplazamiento de ganado entre diferentes lugares, ya sea en altitud o en latitud.”*

Al menos durante parte del año estos sistemas ocupan terrenos abiertos en los que predominan especies nativas, es decir, vegetación seminatural; de ahí su importancia para la biodiversidad. Esta definición incluiría la ocupación por el ganado de terrenos cercados, es decir, terrenos que han estado sujetos a prácticas agrícolas intensivas durante parte del año. Por tanto, la relación con la biodiversidad puede no estar presente en todas las fases de la trashumancia. Es esencial tener una visión sistémica porque de otro modo no sería posible desarrollar una planificación adecuada. Según esta definición, los sistemas trashumantes presentan las siguientes características:

- Larga historia
- Paisajes relacionados entre sí significativamente, incluyendo tanto factores estéticos como culturales
- Desarrollo rural, incluyendo empleo, productos distintivos y oportunidades de turismo y tiempo libre
- Biodiversidad, incluyendo especies emblemáticas, hábitats, stock genético, razas de ganado y corredores.

Los valores culturales resultan a menudo irrecuperables, aunque como ocurre en zonas de Noruega, la estructura del paisaje permanece en cierta medida aunque la práctica haya desaparecido. También es importante señalar que a menudo la trashumancia se mantiene en áreas rurales remotas que sufren una cierta marginación, aunque esto no siempre es así en Andalucía, ya que las cañadas pueden estar situadas junto a ciudades como Cádiz.

La trashumancia aporta elementos únicos a la identidad rural, y alcanza fama internacional como muestra la fotografía de un rebaño de ovejas cruzando Madrid por el Paseo del Prado, publicada en el periódico británico "The Guardian".

El interés de la UE en sistemas ganaderos queda demostrado por dos proyectos:

- ELPEN, un proyecto totalmente subvencionado para desarrollar herramientas de evaluación de los impactos sociales y medioambientales de las políticas ganaderas.
- PASTORAL, una acción concertada para evaluar la importancia de los sistemas de ganadería extensiva en Europa y su relación con la conservación de la naturaleza y los valores sociales.

### **Estudios de caso**

1. Pastoreo de ovino en el Lake District (noroeste de Inglaterra). Hay un marcado límite entre las tierras cercadas, que han experimentado mejoras en términos agrícolas y las zonas abiertas, que son áreas con vegetación que se extienden por las laderas de las montañas. El ganado ovino tradicionalmente se trasladaba a las zonas abiertas en primavera tras la paridera y posteriormente se reunía en otoño. Las zonas cercadas de los valles eran demasiado pequeñas para mantener a la gran cantidad de ganado, con lo que éste era trasladado a zonas de pastos en las tierras bajas a unos 20 ó 30 kms de distancia para invernar. Esta práctica se ha mantenido, a escala reducida, hasta la epidemia de fiebre aftosa de 2001. Queda por ver si la práctica se volverá a reasumir. Aunque este sistema de trashumancia se mantenía en su forma tradicional, su relación con la biodiversidad era ya bastante débil ya que los campos de las tierras bajas habían perdido muchas de sus especies tradicionales a causa de los elevados aportes de nitrógeno. Además, las zonas abiertas en las laderas de las colinas han sufrido un pastoreo excesivo, especialmente tras la introducción del sistema de gestión para la carne de ovino introducido por la PAC en 1976. En contraste, muchas de las características tradicionales del paisaje, como por ejemplo las cercas o muros, se han mantenido gracias a las subvenciones y a la acción de los propietarios.
2. Ganadería de vacuno de leche en Carintia (sur de Austria). El sistema tradicional consistía en el estabulamiento del ganado en invierno, pastoreo en los pastos en las zonas bajas en primavera y posterior traslado del ganado a los pastos de las zonas altas a principios del verano. Estas prácticas aún se conservan pero en mucha menor medida de lo que solía ser habitual y principalmente con razas no tradicionales. Los patrones de pastoreo de los animales actuales difieren de los del pasado y tienen efectos indirectos sobre la composición de los pastos, es decir, las razas más pesadas no pueden pastar en laderas muy pendientes. Otro efecto indirecto es el declive de los *Larchenweise*, los prados arbolados de las laderas intermedias, que en gran medida han recuperado su fisonomía de bosque. Se apoya a los granjeros para que mantengan algunos prados en pendiente para heno, y las medidas agro medioambientales de apoyo a la agricultura ecológica han contribuido a mantener las prácticas trashumantes. Los paisajes siguen manteniendo aspecto de estar bien cuidados y han contribuido a mantener una importante actividad turística de la cual depende en gran medida la economía local. Por tanto, existe un importante efecto sinérgico entre la trashumancia y el paisaje. La biodiversidad se mantiene por

tanto elevada en las laderas medias y altas, aunque los fondos de los valles son relativamente pobres en número de especies.

3. Sistemas cerealistas y de ganadería de ovino en Castilla-La Mancha (meseta central española). Este sistema de ganadería de ovino es un ejemplo de la intensa actividad ganadera extensiva típica de la mayoría de los países mediterráneos. Alrededor de tres millones de ovejas de cría de raza *Manchega* hacen uso de estos recursos naturales. El sistema más habitual consiste en el pastoreo de los rebaños con períodos de pación que varían estacionalmente y con ovejas que se encierran durante la noche en rediles situados cerca de las poblaciones. La mayoría de las zonas de pastos carecen de cercas u otras instalaciones de apoyo a la ganadería. La alimentación del ganado no se puede realizar durante todo el año dependiendo de los pastos y rastros naturales que son escasos y estacionales debido al clima submediterráneo, que presenta veranos secos y calurosos e inviernos relativamente fríos. El tamaño medio relativamente pequeño de las explotaciones (40 Ha en 1994) unido a las limitaciones impuestas por el clima hace que la ganadería dependa del alquiler de parcelas. El terreno agrícola de cada municipio se divide en distintas unidades. Cada unidad es capaz de mantener a un rebaño de ovejas bastante grande, e incluye áreas de cultivo de leguminosas anuales, rastros de cereal, tierras en barbecho, pastos naturales y vegetación de matorral, relacionada con la de las estepas de Europa oriental (*eriales*). Cada propietario posee una parcela dentro de la unidad y recibe de los pastores sin tierras que alquilan una parte de la misma una tasa de pastoreo por hectárea. Este tradicional sistema de tenencia de la tierra tiene dos consecuencias principales. En primer lugar, los arrendatarios sin tierras se ven obligados a trasladar regularmente sus rebaños desde rediles situados cerca de los pueblos a unidades que a menudo se encuentran mucho más distantes. En segundo lugar, al no ser propietarios de las tierras, los pastores carecen de incentivos para promover cambios en la rotación de cultivos o mejoras en los pastos. Además existe poco interés en el uso sostenible de los recursos naturales. Por lo tanto el pastoreo es una opción secundaria de uso de la tierra para los que son propietarios de las fincas pero no de los rebaños.
4. Ganado ovino, vacuno y caballar en los Picos de Europa (noroeste de España). Aquí el sistema es similar al existente en Austria pero con mayores variaciones locales que incluyen tanto a ganado ovino como caballar. Hoy en día las razas tradicionales han desaparecido prácticamente y la mayoría de los pastizales cercanos a los pueblos se han convertido en monocultivos virtuales y en los últimos cinco años se han destinado a la producción de forraje. Sin embargo, los complejos mosaicos de elementos paisajísticos han permanecido prácticamente inalterados, aunque la poda y el desmoche de los árboles se está abandonando. Algunos de los pastos de altura sufren de sobre pastoreo y el matorral se está adueñando de las zonas de mayor pendiente al abandonarse las tradicionales prácticas de segado, quema o pastoreo. En general, la biodiversidad es aún excepcional, pero preocupa el envejecimiento de la población y el mantenimiento de las prácticas tradicionales, que aún continúan a pesar de la inexistencia de mecanismos de apoyo.

### **Fuerzas impulsoras**

Los estudios de caso demuestran que hay muy poco en común, no sólo en las características de la trashumancia, sino también en el estado de los sistemas con respecto al paisaje y de su aportación a la biodiversidad. La composición de la vegetación y del paisaje en estas zonas es el resultado del efecto indirecto de los sistemas de trashumancia, e incluso sin un estudio detallado, se demuestra que éstos no producen necesariamente biodiversidad. Más bien es la gestión tradicional de los pastizales, sin la adición de nitrógeno inorgánico, de abonos líquidos, o de herbicidas lo que resulta esencial para mantener la diversidad. Por tanto, los factores primarios de control, a menudo denominados fuerzas impulsoras, son los que de hecho determinan la composición de la vegetación, más que la trashumancia en sí misma.

Estas fuerzas impulsoras pueden resumirse tal como sigue:

#### **1. Vegetación**

1.1. En los pastizales el factor primario son los niveles de nitrógeno, ya provenga éste de abonos inorgánicos o de abonos orgánicos líquidos, es decir efluente líquido almacenado en tanques. La aplicación tradicional de estiércol de granja a niveles razonables resulta compatible con una alta biodiversidad.

1.2. El carácter ecológico inherente del lugar es un factor primario que determina la composición – el tipo de suelo es lo más importante, pero el clima, la altitud, el drenaje y la pendiente también son factores determinantes.

1.3. Los regímenes de pastoreo también son importantes, así como el tipo y raza de los animales.

1.4. Los regímenes de siega, especialmente la época del año, y si el ensilado es el método de conservación del pienso.

1.5. La historia del lugar es importante en lo que se refiere a la continuidad de la gestión y el uso de métodos tradicionales.

## 2. *Paisaje*

2.1. El estatus general del lugar en relación con el gradiente de intensidad agrícola, especialmente el tamaño de las parcelas y sus límites.

2.2. El carácter regional que incluye los factores sociales y las diferencias nacionales.

2.3. El historial del lugar en términos de establecimiento de elementos paisajísticos distintivos tales como muros y árboles.

2.4. El carácter ecológico inherente a la región – los paisajes atlánticos son abiertos, mientras que muchas áreas alpinas tienen complejos mosaicos de matorral y manchas de arbolado.

## 3. *Socio-económico-culturales*

Los factores sociales y culturales son al menos tan importantes como las categorías previas y también deben ser definidos y descritos.

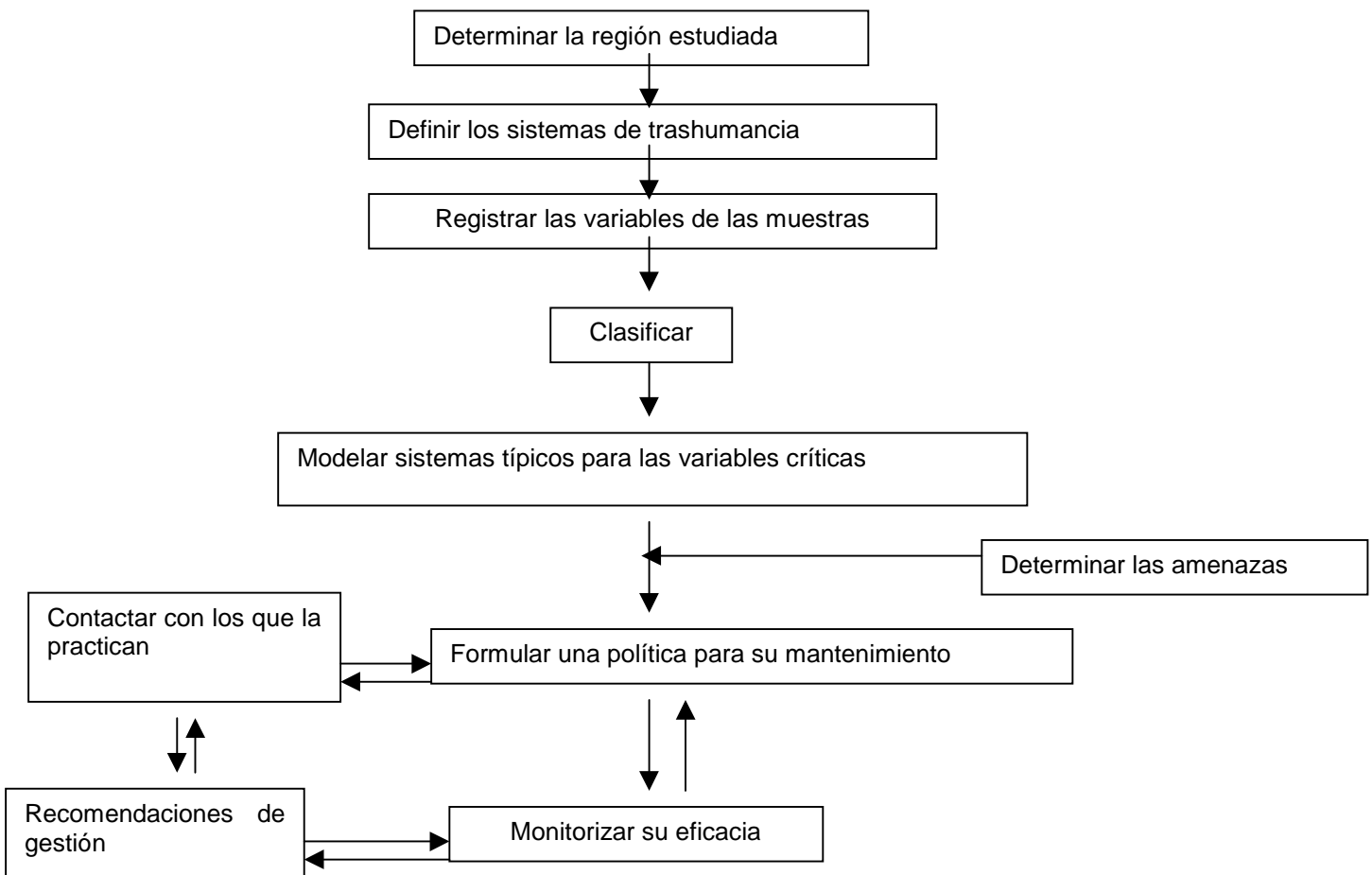
La evaluación de la interacción entre las fuerzas impulsores y la vegetación y los factores paisajísticos podría ser determinada bastante rápidamente mediante el Modelo de Respuesta al Estado de Presión (DPSIR, Driving Forces/Pressure/State/Impact/Response; OECD, 1993). Inicialmente estas relaciones podrían ser determinadas mediante el juicio de expertos para identificar las principales conexiones, pero serían necesarias investigaciones adicionales para cuantificar dichas relaciones.

## **Clasificación de los modelos de gestión**

Tanto en el proyecto ELPEN como en el PASTORAL se ha discutido la creación de tipologías o clasificaciones que establecieran un marco para realizar modelos de los impactos. Hasta ahora estas tipologías se han basado en variables agrícolas simples, pero una adecuada clasificación de los sistemas de trashumancia requiere datos más elaborados. A continuación se propone una lista:

1. Tipo y raza de ganado, tanto el tipo de animal como su raza
2. Número de cabezas de ganado
3. Superficie del terreno utilizado en todas las fases del proceso de trashumancia
4. Amplitud del movimiento en altitud
5. Distancia del movimiento en latitud
6. Método del movimiento, es decir andando, en tren o en camión
7. Los regímenes climáticos que afectan a cada zona
8. Tipos de suelo en lo que afecta a su productividad
9. La estructura del paisaje, incluyendo el tamaño de las parcelas utilizadas por los animales, el tipo de límites y la presencia de pequeños biotopos
10. Factores culturales, incluyendo las prácticas de pastoreo y la duración de la estancia en los diferentes lugares
11. El número de lugares
12. La presencia y tipo de corredores, por ejemplo cañadas o vías pecuarias

Se deberían recoger estos datos para cada sistema individual y someterlos a análisis estadísticos para determinar las variables críticas. La estructura de dicho proceso se muestra a continuación:



## Conclusiones

La principal conclusión es que la trashumancia por sí sola no produce biodiversidad, son más bien sus efectos indirectos los que son importantes, especialmente el mantenimiento de las prácticas tradicionales de pastoreo. No existe necesariamente un vínculo directo entre los principales factores asociados con la trashumancia, por ejemplo la trashumancia tradicional puede que se conserve, pero la vegetación consumida por los animales en alguna fase del ciclo puede contener una baja biodiversidad. Por otra parte, un sistema tradicional de trashumancia totalmente funcional probablemente mostrará una alta biodiversidad y alto valor paisajístico. Probablemente también habrá realizado significativas aportaciones al desarrollo rural a lo largo de la historia y a menudo estará relacionado con productos agrícolas de alta calidad. Como ya se subrayó en las ponencias presentadas en el congreso, los corredores que conectan las zonas de trashumancia también son importantes para la biodiversidad y las actividades recreativas.

Son necesarios análisis nacionales e internacionales para apreciar la importancia de la situación de la trashumancia, que además pueden estimular el desarrollo de una adecuada infraestructura de mantenimiento. Los mecanismos políticos de apoyo deben ser realistas y basarse en la experiencia con la que actualmente contamos gracias a los programas agro medioambientales existentes en otras zonas de Europa. La reforma de la PAC representa una gran oportunidad de diseñar perspectivas políticas adecuadas que redirijan los fondos desde la sobreproducción al mantenimiento de este

patrimonio cultural único. Dichas políticas deben ser aplicadas en el contexto de los actores locales y deben ser realistas, involucrando a los propietarios agrícolas y a los pastores trashumantes.

### **Referencias**

OECD, Organisation for Economic Cooperation & Development. Core of set indicators for environment performance reviews. Environmental Monographs no. 83. OECD, Paris, 1993.

Las referencias claves utilizadas para este artículo han sido provistas por los artículos de A. Gómez Sal, F.D. Pineda, M. Ruiz del libro "Examples of European agri-environment schemes and livestock systems and their influence on Spanish cultural landscapes", Ed. Bunce et al., Proceedings of a European workshop, Alterra-rapport 309, 248 pp. Este informe puede ser solicitado a Alterra, Green World Research, P.O. Box 47, NL-6700 AA Wageningen (Países Bajos), e-mail :postkamer@alterra.wag-ur.nl.

**MESA DEBATE: PLAN DE RECUPERACIÓN Y ORDENACIÓN DE LAS VIAS  
PECUARIAS DE ANDALUCÍA**

**D. Francisco J. Salazar Rodríguez**

Director Gerente  
Vía Verde de la Sierra

El Plan de Recuperación y Ordenación de las Vías Pecuarias de Andalucía, es un gran proyecto que surge de un enorme esfuerzo humano, técnico y político. Pero sobre todo hay que destacar el alto grado de consenso, al cual se ha llegado tras innumerables contactos, presentaciones y debates; un consenso en el que se han incluido administraciones públicas, sindicatos, asociaciones y diversos colectivos ciudadanos de diversas áreas: ecológicas, agrícolas, empresariales, turísticas, etc.

Respecto a las Vías Verdes es necesario destacar la absoluta complementariedad de éstas con las Vías Pecuarias. Estamos hablando de establecer interconexiones, de implantar estructuras lineales y de recorrido y de establecer redes. También estamos hablando de ofrecer servicios y espacios públicos en los que se den un triple escenario: medioambiental y educativo, recreativo y deportivo y turístico y de desarrollo socioeconómico, claro está, además del de infraestructura de comunicación y de uso ganadero.

Actualmente en la mayoría de las Vías Verdes Andaluzas, se complementan las actividades de los tres escenarios ya definidos y, con ésta situación, se rentabilizan sus usos y mantenimiento.

No cabe duda del carácter multidisciplinar del Plan de Recuperación y Ordenación de las Vías Pecuarias de Andalucía; del mismo modo que no debe existir desconfianza en sus posibilidades en cuanto al destino y usos de múltiples formas.

En cualquier caso debemos tener presente que la gran dificultad de éstos proyectos es el mantenimiento de las infraestructuras y del patrimonio en general, una vez deslindadas y acondicionadas (en éste punto nos remitimos a las experiencias de las Vías Verdes).

**D. Miguel Simón Mata**

Coordinador del Plan de Actuaciones para la Conservación del Lince Ibérico  
Consejería de Medio Ambiente. Junta de Andalucía

Algunas especies de fauna amenazada y en especial de mamíferos presentan fuertes regresiones en su distribución espacial, por no existir comunicación entre los diferentes núcleos de población. Una de las especies que se ve afectada en mayor medida por este aislamiento poblacional es el lince ibérico. Las poblaciones de Lince ibérico (*Lynx pardinus*) se han visto en la actualidad restringidas a dos áreas: Doñana y su entorno, y las Sierras de Andújar y Cardeña-Montoro.

La Consejería de Medio Ambiente ya ha realizado un Plan de Recuperación y Ordenación de Vías Pecuarias para darle un uso recreativo, ganadero o de conservación. Dentro de este último se han diseñado una serie de corredores que comuniquen las poblaciones de Doñana con áreas bien conservadas de la Sierra Morena de Huelva y Sevilla y otras que permitan la expansión de las poblaciones de las Sierras de Andújar y Cardeña-Montoro hacia Sierra Morena oriental.

Por otra parte, la Consejería de Medio Ambiente ha puesto en marcha un Plan de Actuaciones para la Conservación del Lince ibérico en Andalucía, a través del cual se pretende la recuperación de las poblaciones de conejo, presa fundamental del lince, y la creación o mejora de corredores de dispersión mediante la constitución de bosques isla, hábitats favorables y control de las posibles amenazas que puedan impedir esta expansión.

Por tanto la extensa red de vías pecuarias de Andalucía puede jugar un papel muy importante en la conservación de ciertas especies de mamíferos amenazados y no deben contemplarse solo como una posibilidad de uso público (senderismo, actividades al aire libre, etc.).



**D. Miguel Ángel López González**

Vicepresidente de la Federación Andaluza de Montañismo.

Director del Comité Andaluz de la Naturaleza F.A.M.

*“... los caminos son cultura. Los caminos son turismo. Los caminos son deporte...” (José María Nasarre)*

La Ley 3/1995, de 23 de marzo, de vías pecuarias considera el uso del senderismo como uso complementario: “Se considera 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.”

El senderismo tiene como objetivo, entre otros, la mejora de las condiciones físicas y psíquicas de los individuos, a través del ejercicio de una actividad deportiva adaptable a la escala del practicante. Busca también recuperar el paisaje para la persona y reencontrarlo con el sistema de vida tradicional, devolviendo al camino el concepto de lugar de encuentro, de intercambio, de superación de particularismo, que ha tenido a lo largo de la historia, todo desde un respeto escrupuloso al medio natural por el que discurre.

Entendiendo lo anterior, comprenderemos la interrelación existente entre vías pecuarias y senderos, ya que como medio para conseguir los objetivos, se plantea necesariamente la recuperación del patrimonio viario enriqueciéndolo y generando elementos que aparecen como propios del senderismo: señales, guías, refugios, etc.

Desde que hace poco más de 25 años, la entonces la Federación Española de Montañismo, editaba su primer trabajo dedicado a lo que sería un manual de señalizaciones, se ha conseguido (no sin esfuerzo) en todo el territorio español, más de 25.000 kms de senderos balizados y homologados. De ellos, unos 5.000 kms corresponden a Andalucía. En la actualidad disponemos del III Plan Estatal de Senderismo.

Y debido a que estas señalizaciones, tienen un carácter internacional y son utilizadas en todos los rincones del mundo, es absurdo que existiendo dichas balizas (son entendidas por cualquier persona de cualquier país) se utilicen numerosas señales diferentes, provocando por ello numerosas confusiones. Además a estas señales se le puede incorporar, por parte del promotor, todo tipo de información que se le quiera hacer llegar al usuario.

Por ello es imprescindible la unificación de criterios a la hora de utilizar señales, ya sean en senderos, vías pecuarias u otro lugar de paso.

Y proponemos que sean las señales ya existentes que son utilizadas y entendidas (perfectamente homologadas y reguladas) en toda la Comunidad Europea desde hace más de 50 años, desde sus comienzos en Europa.

## **CONCLUSIONES DE LA MESA DE DEBATE**

1. Los elementos lineales en el territorio (ríos, valles, setos, vías pecuarias, etc.) pueden representar una función determinante en la conexión de biocentros, contribuyendo a la desfragmentación del territorio. Los problemas de conexión de las áreas hispánicas con presencia de lince, han demostrado la importancia de establecer corredores entre ellas, convirtiéndose en ejemplo de cómo debe afrontarse la conservación de una especie emblemática europea en España, con multitud de problemas en el ámbito local.
2. Las vías pecuarias pueden ser un factor fundamental de crecimiento económico sostenible. Para ello son básicos los itinerarios definidos en el Plan de Recuperación y Ordenación de las Vías Pecuarias, servicios adaptados a ellos, el mantenimiento adecuado y unos criterios de prioridad y acceso. La promoción, la vigilancia y la gestión deben formar parte de las determinaciones de todo el proceso. Ello permitirá un crecimiento en turismo activo y, en este caso, una mejora de las comunidades locales. El consenso y el acuerdo son buenas prácticas para avanzar en la consecución de los objetivos propuestos.
3. Los Corredores Verdes se ubican, en muchos casos, sobre viejas estructuras lineales de comunicación, reutilizadas y recuperadas para que la población pueda usarlas como zonas de esparcimiento. Sin embargo es difícil conseguir un consenso para su puesta en uso, siendo necesario, en consecuencia, contar el máximo apoyo social.
4. La extrapolación de modelos de recuperación, gestión y mantenimiento de otros sistemas lineales en activo en el ámbito internacional y sobre todo en el entorno comunitario europeo, pueden ser de gran interés en la puesta en uso de la Red de Vías Pecuarias de Andalucía. En este sentido son especialmente destacables modelos de gestión de recorridos turístico-recreativos con componentes educacionales, así como los itinerarios ecológicos y de conexión entre espacios naturales.
5. La riqueza del legado español tanto en temas de sistemas agrícolas como de biodiversidad, es frecuentemente poco apreciado en el ámbito local. Iniciativas tales como la establecida por la UNESCO para estimular el mantenimiento de la herencia cultural, podría apoyar la identificación de muchos entornos en España.

## **SESIÓN DE CLAUSURA**

## **SEXTO PROGRAMA DE MEDIO AMBIENTE DE LA COMUNIDAD EUROPEA**

**D<sup>a</sup>. Pia Bucella**

Inter-institutional Matters

D.G. Medio Ambiente. Comisión Europea

El sexto programa de acción para el medioambiente abarca un enfoque estratégico en el ámbito europeo para cuatro problemas persistentes e intratables: cambio climático, naturaleza y biodiversidad, medioambiente y salud, y recursos y residuos. El enfoque se basa en desvincular el crecimiento económico de la degradación medioambiental y establece las metas de calidad medioambiental, necesarias para el desarrollo sostenible.

No inventa objetivos para captar la atención de los medios de comunicación, pero es un programa de acción dirigido a lograr resultados, en vez de captar titulares. Como resultado no hay un proyecto detallado sino un compromiso para preparar acciones antes del final de los meses. La política se basará en la mejor ciencia y tomará un enfoque completo, incluida la industria.

La legislación sigue siendo importante, especialmente el incremento de medidas existentes, pero no es la única forma. Habrá que complementarla animando la innovación en industria y gobierno, corrigiendo el mercado para que los precios reflejen costes medioambientales, movilizándolo a los consumidores, compradores, ciudadanos y mejorando el uso de la tierra y el mar, y haciéndolo más sostenible.

La política medioambiental solo no puede resolver todos los problemas: otros sectores deben tomar responsabilidad en el desarrollo de un enfoque integrado. De esta manera el Sexto Programa coincide con la declaración de Jefes de Estado y Gobierno en el Consejo Europeo de Gothenburg, el cual solicitó el desarrollo de estrategias sectoriales y para valoraciones del impacto sostenible.

### **Cambio Climático**

La actividad humana está alimentando el cambio climático. El IPCC ha establecido que hay una necesidad para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero 70%, hacia lo cual el primer paso ha sido la aprobación e implementación del protocolo de Kyoto. Estas reducciones hay que lograrlas usando soluciones económicas, pero la sociedad tendrá que adaptarse. Las medidas dirigidas a los sectores de transporte, energía, industria y construcción ofrecerán la oportunidad de progresar más. Las medidas fiscales deberían incluir un marco comunitario para la tasación de energía. Habría que llegar a acuerdos medioambientales para reducir las emisiones, buscando acuerdos con el sector industrial. El cambio climático será un tema importante para la investigación y desarrollo comunitario.

### **Naturaleza y Biodiversidad**

La Comunidad debe proteger y conservar las áreas más valoradas – Natura 2000 – y extender esta protección al campo en general – la agricultura, paisajes, bosques. Se dará un nuevo impulso a la protección del medio marino, en la protección del suelo y la agricultura, así como la política pesquera, con la intención de contribuir a mantener la biodiversidad.

### **El Medioambiente y la salud, y la calidad de vida**

Con respecto a la relación entre la salud y el medioambiente, hay una necesidad por saber más sobre este vínculo. Los estándares de calidad, del aire y el agua por ejemplo, necesitan ser puestos al día especialmente para los grupos vulnerables, como son los niños y los ancianos. También necesitamos incrementar el conocimiento sobre sustancias químicas y pesticidas, con vistas a limitar o reemplazar

las sustancias más peligrosas. Nuevas medidas para reducir el ruido, y un nuevo enfoque en el ambiente urbano, también serían una respuesta válida a las preocupaciones de los ciudadanos.

### **Residuos y recursos**

Una estrategia sobre gestión de recursos adecuada debe dar énfasis a la estrategia integrada de política de productos y reciclaje. Nuevas fuentes de residuos aparecen continuamente a las que se debe dar respuesta. El diseño de productos sostenibles puede estimular la reutilización y los residuos pueden ser controlados a través de la concienciación de los ciudadanos y el uso de objetivos e indicadores.

### **Internacional**

Igual que la política interna Comunitaria, el medioambiente se integrará en la política externa de la Unión. La Comunidad tomará un papel de liderazgo en las convenciones y acuerdos internacionales relevantes, como es el protocolo de Kyoto. La Comunidad buscará un sistema de comercio mundial mejor para el medio ambiente, por ejemplo a través de valoraciones del impacto sostenible de los acuerdos de negocios y cooperación a través de las fronteras entre países vecinos.

Para implementar el programa deberían tenerse en cuenta las necesidades de los países candidatos, apoyando la protección de las peculiaridades ambientales de estos países, ayudando en la construcción de capacidades de sus autoridades medioambientales, así como concienciando al público y a los negocios de la EU, de que la prosperidad y la proyección medioambiental son mutuamente compatibles.

En conclusión el nuevo enfoque político se basará en un análisis detallado de tendencias opciones económicas y participación. El programa fomentará la evaluación sistemática del impacto de la nueva política, y el repaso y evaluación de la eficacia de las medidas existentes. Se espera que el programa sea aprobado formalmente por el Parlamento y el Consejo en la primavera del 2002, para funcionar durante los próximos 10 años.

## **CONCLUSIONES GENERALES DE LA CONFERENCIA Y CLAUSURA**

**Exma. Sra. Fuensanta Covés Botella**

Consejera de Medio Ambiente

Junta de Andalucía

Quiero transmitir mi satisfacción por estar hoy aquí, en este acto de clausura de las Jornadas Internacionales sobre vías pecuarias y corredores verdes, en el que hemos tenido la oportunidad de exponer el ambicioso programa para la recuperación y puesta en uso de las vías pecuarias diseñado por el Gobierno de nuestra Comunidad Autónoma.

Desde la creación en el año 94 de la Consejería de Medio Ambiente, la Administración ambiental andaluza ha tenido como uno de sus objetivos prioritario la puesta en valor de estos terrenos de dominio público.

Estas jornadas que hoy terminan, han permitido conocer no sólo la experiencia andaluza, sino algunas otras en el ámbito del Estado Español y de la UE, que se están llevando a cabo sobre esta materia. Igualmente hemos tenido la oportunidad de escuchar diferentes puntos de vistas, y opiniones, a la hora de cómo abordar un tema que, digámoslo, todavía suscita una oposición importante en determinados sectores.

Sin prejuzgar ninguna de las posiciones aquí expuestas, todas legítimas, creo de justicia que se reconozca que la Junta de Andalucía ha abordado el tema desde el rigor jurídico y técnico que merecía su envergadura. Prueba de ello es la oportunidad que las presentes jornadas han supuesto para debatir sobre múltiples aspectos de las vías pecuarias, como pueden ser los históricos, jurídicos, sociales, culturales, ecológicos, urbanísticos, etc. Tengan la seguridad de que las recomendaciones, opiniones y sugerencias aquí expresadas serán tenidas en cuenta e incorporadas a la política de la Consejería en la ejecución de los programas que sobre corredores verdes y vías pecuarias desarrollemos de ahora en adelante.

Sin pretender, en absoluto, un recorrido detallado por todas las actuaciones que en esta materia ha llevado a cabo la Consejería de Medio Ambiente, sí quiero destacar como hitos más significativos la aprobación, en julio de 1998, del Reglamento de Vías Pecuarias de la Comunidad Autónoma de Andalucía y la aprobación del Plan de Recuperación y Ordenación de la Red de Vías Pecuarias de Andalucía.

El primero, por las garantías jurídicas que ofrece de cara a los ciudadanos en todo el procedimiento de determinación de los terrenos de dominio público –clasificaciones y deslindes-. El segundo porque es el documento técnico que ha establecido las directrices de la política a seguir en los próximos años, como ya se ha explicado en el primer día de estas jornadas.

¿Y por qué todo este esfuerzo?, se preguntarán algunos. ¿Por qué imprimir tensiones en las relaciones entre la Administración Ambiental y los particulares para recuperar una red de caminos que ya no tiene, en su mayor parte, ninguna virtualidad para el tránsito ganadero? ¿Por qué surge este interés de la administración ambiental andaluza en recuperar este patrimonio?.

La desaparición paulatina de la trashumancia, la aparición de nuevos medios de transportes para el ganado, la falta de uso en definitiva, han favorecido el deterioro y abandono de las vías pecuarias. Por no hablar de las usurpaciones de todo tipo que ha venido sufriendo tanto para la construcción de infraestructuras como para la roturación de estos terrenos para su uso agrícola por parte de los propietarios colindantes.

En Andalucía, nuestro Reglamento de Vías Pecuarias, ha sido fiel reflejo de la nueva dimensión que adquieren las vías pecuarias, a las que se le otorga su justo valor jurídico y social dentro de una política medioambiental progresista.

Los fundamentos en que se basa la política de recuperación y puesta en uso de este patrimonio están perfectamente expresados en el preámbulo del Reglamento de Vías Pecuarias de Andalucía, que no hace sino elevar a rango normativo los principios filosóficos y conceptuales que se han ido gestando en las últimas décadas sobre la protección y mantenimiento de la biodiversidad, la demanda cada vez más creciente de “consumo de naturaleza”, la diversificación del paisaje, etc...

La importancia que el sector ganadero ha tenido en nuestra Comunidad ha propiciado que la importancia social y cultural de las vías pecuarias sea en Andalucía más palpable que en otras regiones del Estado Español.

Las vías pecuarias constituyen testimonios físicos de un modo de utilización y aprovechamiento del territorio que, si bien ha perdido en gran medida su vocación primigenia (la trashumancia del ganado), por la nueva definición que le ha otorgado el ordenamiento jurídico, están llamadas a tener un papel protagonista en el incremento de la calidad de vida de los ciudadanos por su valor para la vertebración del territorio y para el medio ambiente.

El nuevo marco legal dota a este patrimonio público de una dimensión que permite, por un lado, satisfacer la demanda social existente para el desarrollo de actividades de tiempo libre en contacto con la naturaleza, a la vez que se pueden constituir en verdaderos corredores ecológicos que permitan el libre tránsito de la rica y diversa fauna silvestre que posee nuestra Comunidad.

Este último aspecto adquiere una dimensión vital en una Comunidad como la nuestra, donde en los últimos diez años hemos realizado un gran esfuerzo en dotar de figuras de protección a lo más valioso de nuestro patrimonio natural. Resultado de ello son las más de 1.700.000 has. que actualmente cuentan con alguna figura de protección medioambiental.

En línea con la actual tendencia impulsada desde la Comunidad Europea, para evitar los “efectos islas” de espacios protegidos no interrelacionados entre sí, hay que avanzar hacia la constitución de una red de corredores ecológicos que conecten nuestros Parques, Reservas Parajes Naturales, en definitiva que los dote de la funcionalidad necesaria para una efectiva conservación y fomento de los hábitats y fauna emblemáticas de nuestra Comunidad. La red de vías pecuarias es un elemento idóneo para conseguir este objetivo.

Otro papel destacado a jugar por las vías pecuarias, esta vez en el ámbito de la vertebración del territorio, es coadyuvar al reencuentro entre el habitante de la ciudad y la naturaleza que le circunda. La calidad de vida de nuestras ciudades se encuentra seriamente amenazada, consecuencia de un modelo de urbanismo eminentemente especulativo. Ello ha producido un desequilibrio entre el espacio urbano y el espacio rural. En los últimos tiempos está apareciendo un nuevo modelo de urbanización en los límites de las ciudades con el campo que trata de restablecer este equilibrio; nos referimos a las zonas residenciales de casas unifamiliares. Este nuevo modelo supone, sin duda, una “naturalización” del espacio urbano. Pero no está exento de efectos negativos. Para minimizar su impacto ambiental es necesario adoptar una serie de medidas que propicien su integración en el medio. Entre estas medidas, creemos que es fundamental articular esta nueva expansión urbana conectándole con zonas naturales representadas por masas forestales, reductos agrícolas, caminos rurales y vías pecuarias, elementos todos ellos a integrar en la ciudad a modo de colchones amortiguadores y separadores de los diferentes espacios urbanos.

Muchas más razones de índole conceptual, técnico y de conservación se pueden esgrimir en defensa de las actuaciones de recuperación de este patrimonio público. Pero quiero señalar y resaltar una razón de contenido ideológico, precisamente su condición de patrimonio público. Estamos, por tanto, ante un bien que pertenece a todos los andaluces. La apropiación indebida de estos terrenos por particulares no supone sino un fraude al conjunto del pueblo andaluz. Como patrimonio de todos, corresponde a todos los ciudadanos su disfrute. Por tanto, con independencia del declive de su uso ganadero, con independencia de los nuevos usos a que se destine, su recuperación por parte de la Administración es una obligación inexcusable. Seguir permitiendo el uso privativo por unos pocos de este patrimonio, supondría una dejación de la responsabilidad que nos compete de velar por este patrimonio común.

Los poderes públicos están para tutelar los intereses del conjunto de los ciudadanos. En este deber inexcusable tienen su legitimidad las actuaciones que la Consejería de Medio Ambiente esta llevando a cabo para la recuperación, ordenación y disfrute por todos de este patrimonio. No soy ajena a realidades sociales existentes a las cuales hay que dar respuesta desde la legalidad y desde el estudio individualizado de la casuística, como de hecho estamos haciendo desde la Consejería. Actuar ignorando esta realidad sólo nos conduciría a crear tensiones innecesarias, que incluso tendrían un efecto negativo en la consecución del objetivo planteado: la implementación y puesta en uso de una verdadera red de vía pecuarias en Andalucía, que cumpla la función social, de ordenación del territorio y medioambiental que estas infraestructuras lineales están llamadas a satisfacer. Y en la consecución de este objetivo debe jugar un papel fundamental la Administración Local, desde el convencimiento que la recuperación, defensa y puesta en valor de este patrimonio público contribuye a la mejora e incremento de la calidad de vida de sus vecinos. Quiero, desde aquí, invitar a todos los sectores interesados e implicados a que busquemos desde el diálogo y el consenso y siempre desde la legalidad vigente y desde el reconocimiento del carácter público de estos terrenos, las mejores fórmulas que nos permitan alcanzar el objetivo buscado.

Terminar diciendo que estas jornadas han evidenciado, aún más si cabe, que las vías pecuarias, que muchos consideraban en declive, significan no sólo una parte importantísima e irrenunciable del patrimonio público andaluz, sino que están llamadas en el siglo XXI, mediante los usos compatibles y complementarios, a satisfacer necesidades sociales actualmente demandadas por la Sociedad Andaluza.



## **11. DECLARACIÓN DE SANCTI PETRI SOBRE LAS VÍAS PECUARIAS Y LOS CORREDORES VERDES**

- 1.-** La Red Española de Vías Pecuarias es un patrimonio público único que por su magnitud y por sus valores ecológicos, históricos y culturales debemos preservar para las generaciones venideras.
- 2.-** La extraordinaria extensión y singular configuración de la red, es el resultado de la interacción de factores físicos y culturales: la complejidad del territorio peninsular, el clima mediterráneo y el manejo humano, a través de variadas vicisitudes históricas, entre las que destaca la producción lanar y sus instituciones reguladoras.
- 3.-** Las Vías Pecuarias siguen prestando un importante servicio como apoyo a la ganadería extensiva en sus modalidades trashumante, transtermitante y estante, con una favorable repercusión en la conservación de las razas autóctonas, generando productos agroalimentarios de alta calidad. Todo ello integrado en sistemas productivos autónomos.
- 4.-** La Red cumple funciones esenciales para la conservación de la naturaleza, como son el mantenimiento de pastizales diversos y productivos; contraste y ecotono respecto a las zonas limítrofes y repercusión muy positiva en el valor y la calidad del paisaje. Algunos tramos de la red, gestionados en conjunto con otros elementos naturales, pueden llegar a constituir corredores ecológicos que aseguren la conectividad entre los espacios protegidos.
- 5.-** Las Vías Pecuarias pueden satisfacer una creciente demanda social para el desarrollo de actividades de ocio, acercando la naturaleza y la cultura rural a los ciudadanos, ya que discurren por paisajes diversos en la inmensa mayoría de la geografía hispana.
- 6.-** Los valores naturales y culturales de las Vías Pecuarias constituyen un importante recurso para la educación ambiental, muy aptos para desarrollar campañas de sensibilización y de divulgación, dirigidas tanto hacia la población en general, como de forma específica a los sectores sociales más vinculados a su utilización y disfrute.
- 7.-** Este conjunto de nuevos usos permite considerar la Red de Vías Pecuarias como una estructura multifuncional, que con sus elementos anexos y conexos puede constituir un instrumento de extraordinario interés para las políticas de desarrollo rural sostenible.
- 8.-** El diseño de una política avanzada de ordenación del territorio encuentra en la Red de Vías Pecuarias un valioso soporte para la consolidación de los sistemas regionales de protección, colaborando a crear redes coherentes e interconectadas. La integración de determinadas vías pecuarias en el planeamiento urbanístico permitirá conectar las ciudades con los espacios rural y periurbano.
- 9.-** La actuación administrativa sobre las Vías Pecuarias ha de procurar la implicación de la población local a través de la participación ciudadana, contando con el más amplio conocimiento y consenso posible.
- 10.-** Es imprescindible culminar el proceso legislativo en materia de Vías Pecuarias, y, en todo caso, exigir una decidida voluntad política en su aplicación, habilitando para ello los imprescindibles medios personales y materiales, procurando la coordinación de las diferentes Administraciones públicas y con las políticas europeas.  
Instamos a los poderes públicos para que soliciten del Consejo de Europa la declaración de las Vías Pecuarias como "Patrimonio Natural y Cultural Europeo".

Sancti Petri, a 23 de noviembre de 2001

"Conferencia Internacional de Vías Pecuarias y Corredores Verdes"