

Vías pecuarias: Herencia histórica en la ordenación del territorio

Alfredo José Martínez González

Abogado y Experto en Gestión Medioambiental.
Investigador del Área de Historia del Derecho y las Instituciones de la Universidad de Sevilla.



Carta topográfica de los términos de Penedes y Cabañes (Cantabria) Archivo de la Real Chancillería de Valladolid. Es. 47186. Archv/1.1.10//Planos y Dibujos, Óleos, 5- Año 1769

Entre los requisitos exigibles a la hora de planificar nuevas construcciones se encuentra el análisis de la calificación del terreno en las que éstas se han de asentar. Al respecto, uno de los factores en la ordenación del territorio que ha de respetarse es el trazado de estos caminos, cuyo origen se remonta a la Edad Media y sigue manteniendo una vigencia que se ve reforzada por los actuales imperativos destinados a proteger el entorno.

Los antiguos caminos de trashumancia ganadera se distribuyen en una extensa red de vías pecuarias, que aún vertebran la península ibérica a lo largo de unos 125.000 kilómetros de longitud ocupando una superficie estimada en torno a las 425.000 hectáreas, y que constituyen la pervivencia de unos antiguos derechos sobre el territorio enraizados en el acervo español desde el medioevo, pretendiendo adaptarse a las nuevas exigencias jurídicas, ambientales e incluso urbanísticas de la contemporaneidad.¹

El devenir de estas rutas en la Península tuvo como origen la magnífica red de calzadas construida bajo la época romana, caracterizadas por una fuerte resistencia en su ejecución que ha hecho posible la continuidad de algunos tramos en la actualidad. Dentro de esta historia, los itinerarios destinados a los desplazamientos del ganado no tuvieron otra razón de ser que la búsqueda de alimento para las reses, de acuerdo con condicionantes geográfico-espaciales, políticos y económicos. Éstos terminaron poniendo de manifiesto la necesidad de proteger los caminos empleados por la cabaña ganadera como consecuencia de la importancia económica y social que ostentaba la trashumancia en una época caracterizada por ser esencialmente rural, debiendo destacarse el apoyo prestado por los monarcas a esta actividad.² Son varios siglos y muy diversas las circunstancias que han acontecido en el devenir de estos caminos hasta nuestros días, por lo que con la finalidad de sintetizar para el lector tan extenso lapso, y a modo meramente orientativo, recapitularemos la evolución de estas vías ganaderas analizando someramente las épocas que marcaron su proceso a través del tiempo:

EDAD MEDIA

Aunque hay quien ha creído ver en el Fuero Juzgo, también conocido como *Liber Iudiciorum*, la prime-

ra referencia normativa en nuestro país sobre las vías pecuarias, éste únicamente regulaba con seguridad el pastoreo en apacentamientos sobre fincas no cercadas, terrenos comunales, baldíos, rastrojos o barbechos respetándose las cabezas de ganado a las que se les permitía pastar libremente.³ Más concretamente, suele citarse como norma primigenia reguladora del ámbito pecuario la contenida en su Libro VIII, Título IV, Ley XXIV:

“Si algun omne cierra la carrera publica de seto o de valladar, el que crebantar el seto o el valladar non sea tenuto de la emienda, y el que lo cercó la carrera, si es sieruo, préndalo el iuez, e fágalo aducir al seto, é fagal C. azotes: é constréngalo que abra la carrera cue-mo solia ser, maguera que tenga y mies. E si es omne poderoso el que lo faz, peche XX sueldos: é los omnes de menor guisa que lo hicieren, peche cada uno X sueldos. E toda esta pena dévela aver el rey”.⁴

Sin embargo, lo parco de la norma no nos permite aseverar que

esta regulación fuese destinada a caminos especialmente dedicados a la ganadería o también a todo tránsito de personas y mercancías; si bien resulta innegable que el *Liber*, al regular esta libertad deambulatoria, sí puso ciertas bases para inspirar una ulterior protección en materia pecuaria.⁵

No será realmente hasta la segunda mitad del s. XII cuando aparezcan las primeras noticias acerca de la trashumancia al conceder los reyes castellanos ciertos privilegios a las poblaciones respecto a la deambulación ganadera en el reino, advirtiendo que éstas no sobrepasaran los límites de las dehesas, prados, trigales, huertas, viñedos o prados de guadaña.⁶ Ha de tenerse en cuenta un factor fundamental para ello: el avance de la Reconquista requería necesariamente la repoblación de unos nuevos territorios que fue fomentada mediante la concesión de diversos instrumentos jurídicos como, por un lado, las Cartas Puebla en asentamientos de nueva fundación que permitían los repartos de tierras, exenciones de tributos, aprovechamientos forestales y de aguas, etc. o, por otro, el otorgamiento a poblaciones ya existentes de fueros municipales (muchos de ellos de herencia visigótica). Si bien no inmediatamente, poco a poco, fue abriéndose camino la trashumancia en este contexto.⁷ Algunos fueros comenzaron a diferenciar los rebaños de sus vecinos (estantes) de aquellos otros ajenos al municipio (trashumantes), en los que se regulaban permisos de paso, descanso o derechos de abrevar para aquellos animales itinerantes.⁸ Paulatinamente los ganados fueron desplazándose a través de mayores distancias y a partir de 1156, se produjo un salto cualitativo al ser impulsadas con Alfonso VI concesiones de “libertad de pastos por todo el reino” con la participación de sujetos muy diversos entre los que se encontraban desde los grandes monasterios e iglesias catedrales, hasta pequeños propietarios ganaderos, así como nobles o concejos.⁹

El devenir de estas rutas en la Península tuvo como origen la magnífica red de calzadas construida bajo la época romana, caracterizadas por una fuerte resistencia en su ejecución

Además, la trashumancia constituía un pilar fundamental para la denominada "Economía de Guerra", ya que se trataba de una propiedad semoviente, fácilmente retirable de zonas en peligro y requería una escasa mano de obra.¹⁰

Ya en el s. XIII, surgió una institución sin la cual no resulta posible concebir las peculiaridades propias de las vías pecuarias: el Honrado Concejo de la Mesta. Se puede afirmar que ésta fue una corporación originada a través de un complicado proceso cargado de vicisitudes y situaciones especiales bajo las que se desarrolló la ganadería entre los siglos X al XIII.¹¹ La lógica limitación de páginas hace que no pueda abarcarse con detenimiento sus casi seis siglos de existencia, pero unas mínimas referencias a éste resultan por completo necesarias. En 1273 Alfonso X otorgó carta de privilegio a una asociación de ganaderos que parecía ya existir con anterioridad.¹² Tal vez su creación pudiese situarse a mediados de aquel siglo, o incluso en momentos anteriores, aunque sería aventurado afirmar si este origen fue consecuencia de una iniciativa regia o, por el contrario, constituyó el resultado de un mero acuerdo entre ganaderos.¹³ Lo que sí es cierto es que tras 1273, la Mesta dejó de ser una institución de reducida jurisdicción para abarcar todo el reino en la que, además de ejercer funciones protectoras de sus miembros, sirvió como instrumento en la consolidación de un Estado, el castellano, que debía asentarse sobre las ruinas de una Reconquista, que paulatinamente abarcaba más dominios, incidiendo en un doble aspecto: el económico, al aprovechar los rebaños trashumantes los pastos de nuevas regiones ampliamente despobladas; y el jurídico-político, como consecuencia de la aparición de una nueva jurisdicción especial mediante la que la Corona se valía para imponerse a los particularismos de ciudades y



Portada de las *Leyes y ordenanças del honrado concejo dela mesta* (principios del s. XVI)

villas.¹⁴ Que esta jurisdicción fuese especial no significaba algo excepcional en la época, puesto que existían otras instituciones que también ostentaban jurisdicciones privativas y que pervivieron hasta el desmantelamiento del Antiguo Régimen.¹⁵ Pero lo que sí es cierto fue que, precisamente por ello, la cabaña ganadera, en la que se integraron todo tipo de animales, era calificada de "Real"; no porque las reses pasaran a pertenecer al monarca, sino por quedar sometidas a la jurisdicción y protección reales. Además, el monarca prestó especial atención al espacio físico por donde transcurrían los animales al otorgar en 1284 un privilegio que conllevaba aparejada una sanción pecuniaria en caso de no respetarse o entorpecerse el paso de ganados por los caminos: "Qualquiera que labrare las Cañadas, ò las cerrare, peche cien maravedis".¹⁶ A ello ha de añadirse que la jurisdicción especial de la Mesta quedó reflejada en diferentes cargos, entre los que se destaca la figura del Alcalde

entregador, cuyo cometido principal era el de salvaguardar los pasos de ganados libres y expeditos por todo el reino reabriendo, en caso de ser necesario, los itinerarios ocupados:

"Y mandò que el Entregador, ò los Entregadores que abran las cañadas, y las veredas, y prendan por las caloñas sobredichas; y à quien fallaren que las labren, ò las cerraren, labrando en ellas: y la medida de quanto han de aver, es à saber seis sogas de marco de cada cuarenta y cinco palmos la soga. Esto se entienda de la Cañada por donde fuere la cuadrilla por los lugares de las viñas, y de los panes: y mandò, que assi lo midan los Entregadores, y assi lo fagan guardar".¹⁷

Las tareas encomendadas requerían de unas importantes atribuciones jurisdiccionales a favor de esta figura, pues era ésta el nexo entre la Mesta y resto de una sociedad que se veía afectada frecuentemente por las actividades de los ganaderos.¹⁸ Como consecuencia, esta misión le llevó a enfrentarse con asiduidad a los justicias locales de las ciudades, que emergían como fruto del avance cristiano por los territorios musulmanes en la península, y cuyos fueros municipales le permitían excluir cualquier ganado ajeno a su jurisdicción que llegase a sus términos. Además los intereses municipales venían frecuentemente representados por una clase agrícola con necesidades en el territorio que la convertían en enemiga natural de la trashumancia al estrechar, ocupar o roturar las cañadas.¹⁹ Sin embargo no ha de olvidarse que, pese a estos rechazos el ganado contaba con el favor regio y ése fue el motivo por el que Alfonso XI otorgó nueva Carta de privilegio en 1347, amparando y favoreciendo todos los ganados del reino, incluso con independencia de que llevasen o no a cabo la trashumancia.²⁰ Mediante ésta, se afianzó una libertad de tránsito que implicaba la prohibición de roturar las

cañadas debiendo mantener una anchura de 90 varas, y, además se imponía a todos los pueblos la obligación de permitir el pasto de los ganados trashumantes en sus terrenos comunes conforme iban transitando sin detenerse.²¹ Así, la pugna entre municipios y agricultores, por un lado, y ganaderos y pastores, por otro, no sólo no cesó sino que se incrementó obligando a los monarcas a reiterar sus mandatos protectores sobre las vías pecuarias que vertebraban el reino como, por ejemplo, la Real Cédula de Juan II de 20 de marzo de 1454 y que destacaba la necesidad de mantener libres “todas y qualesquier cañadas, y passos, è terminos, que contra el tenor, y la forma que los dichos Privilegios, è de la costumbre antigua les estàn cerrados, por do solian, y acostumbraban andar, è passar, de guisa que ellos, y los dichos sus ganados puedan ir, è passar por las tales cañadas, è passos libremente”.²²

En conclusión, puede afirmarse que los privilegios de los que gozó la Mesta la convirtieron en la “dueña de la vida rural de Castilla”, si bien esa vida nunca resultó tranquila sino que encontró habitualmente un fuerte rechazo.²³

EDAD MODERNA:

Con la llegada de los Reyes Católicos comenzó la época de mayor protección real, ya que pusieron las bases de un exacerbado proteccionismo que los Austrias se limitaron a mantener. El 26 de mayo de 1489 fue otorgada una nueva confirmación general de los privilegios mestefios que acarrió la primera validación y compilación de todo el cuerpo jurídico existente con anterioridad, dirigida a recuperar las vías invadidas y censurar la ocupación de las mismas, pues “contra el tenor è forma de los dichos Privilegios en muchas de las dichas ciudades, è Villas, è Lugares vos [los ganaderos] eran cerradas, y estre-

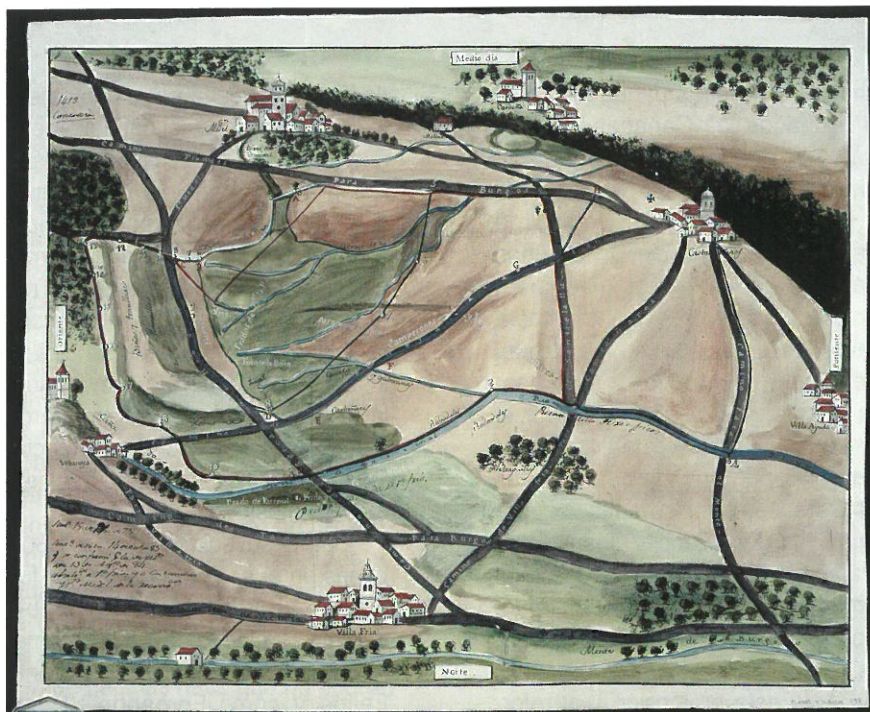
chadas, y en otras partes tomadas, è ocupadas las Cañadas, è veredas, por donde los ganados de la dicha Cavaña iban a los extremos, è venian dellos, è avian de venir, è passar yendo, y viniendo de unas partes a otras”.²⁴ Años más tarde, en 1492, se llevó a cabo la primera recopilación de leyes de Mesta que, sepamos, se ha conservado hasta nuestros días, elaborada por el licenciado Francisco Malpartida. Y en 1512, aún en vida de Fernando el Católico, esta compilación fue ampliada por el doctor Juan López Palacios Rubios, uno de los más prestigiosos juristas del momento, en calidad de presidente de la Mesta.²⁵

Ante esta protección real reforzada, la oposición de las ciudades prosiguió mediante la regularización de los tributos locales y a la nueva situación hubo de añadirse, desde el s. XV, la lucha por unos pastos que se veía acrecentada por una cada vez más acentuada escasez

de tierras causada por el incremento de los rebaños y el paralelo crecimiento de los municipios que aspiraban a conservar para sus ganados vecinales los terrenos baldíos, ejidos y demás propiedades comunales pertenecientes a ellos.²⁶ Tras el reinado de los Reyes Católicos la actitud de la monarquía hacia la institución ganadera fue muy similar a épocas anteriores y no fueron introducidas variaciones sustanciales que modificasen el aparato institucional mestefio.²⁷

Con el advenimiento de los Borbones en el s. XVIII la situación fue política y jurídicamente favorable durante el reinado de los dos primeros monarcas de la dinastía. Tanto Felipe V como Fernando VI prosiguieron el ya secular apoyo a la Mesta, siendo destacable en 1731 la aparición de una compilación de todos los privilegios que había recibido la misma en el *Quaderno de Leyes y privilegios del Honrado Concejo de la Mesta con indice y concordantes de leyes reales, autos acordados y capítulos de millones, colocado de orden de El Real y Supremo Consejo de su Magestad por el licenciado don Andrés Díez Navarro*.²⁸ Sin embargo, las disposiciones protectoras regias no pudieron evitar por completo multitud de invasiones y roturaciones en las cañadas.²⁹ Además, al cabo de los años el amparo que la institución ganadera había gozado de la Corona se vino abajo durante el reinado de Carlos III, por lo que a partir de ese momento la situación se hizo cada vez más crítica. Por primera vez el clima dominante desde la Corte era el de oposición hacia el antiguo gremio de pastores y sus privilegios, a los que se contemplaba como abusivos.³⁰ Las razones de este decaimiento fueron varias, entre las que destaca un aumento, mayor aún que el anteriormente experimentado, de la pugna entre cultivos y pastos, ocasionado por el incremento de las cabezas de ganado y una mayor población; los ingre-

Puede afirmarse que los privilegios de los que gozó la Mesta la convirtieron en la “dueña de la vida rural de Castilla”



Plano de prados situados entre Castañares, San Medel, Cardeñajimeno, Villafria y Orbaneja-Riopico (Burgos). Archivo de la Real Chancillería de Valladolid. Es. 47186. Archv/1.1.10// Planos y Dibujos, Desglosados, 797

tos fiscales provenientes de las explotaciones agrícolas con ganadería estante que, con un aprovechamiento intensivo del suelo, eran más beneficiosos que el generado por las reses itinerantes; y a ello han de añadirse los planeamientos del liberalismo económico a cargo, entre otros, de Olavide, Campomanes, Floridablanca o Jovellanos que abogaban por una abolición de la Mesta, así como la desamortización de la tierra y los mayorazgos.³¹ Este cambio de política se manifestó especialmente en el proceso de deterioro y desaparición que sufrió la figura de los Alcaldes entregadores: en primer lugar disminuyeron sus competencias mediante la Real Orden de 27 de enero de 1780, con posterioridad su número se redujo de cuatro a dos tras la Real Cédula de 17 de febrero de 1782, y finalmente el proceso culminó con la publicación de la Real Cédula de Carlos IV de 29 de agosto de 1796 mediante la que estos cargos fueron suprimidos, quedando sus competencias a manos de los Corregidores y Alcaldes mayores de los

concejos castellanos por donde circulase el ganado trashumante.³²

Así pues, puede afirmarse que el s. XVIII supuso para la Mesta una situación ambivalente: por un lado, en sus comienzos, fue el período de máxima prosperidad debido a la incesante actividad de ganaderos, pero jurídicamente supuso el principio de su fin por el desamparo del tradicional apoyo de la Corona.

COMIENZOS DEL SIGLO XIX

Si la situación era ya crítica a finales del XVIII, la invasión napoleónica supuso un duro revés para la institución cabañiega, del que no pudo superarse ni en el plano económico ni tampoco en el político, ya que a su término comenzó el desmoronamiento del Antiguo Régimen, que en su caída arrastró a la ya vetusta agrupación de pastores.³³ Finalmente, la agonía de la institución en el nuevo sistema, que paulatinamente fue imponiéndose, tuvo como reflejo en las Cortes de Cádiz, que en su afán de llevar a la práctica los planteamientos teóricos

del liberalismo económico, aprobó el Decreto CCLIX, de 8 de junio de 1813, cuyo artículo 1º declaraba categóricamente:

“Todas las dehesas, heredades y demás tierras de cualquiera clase pertenecientes a dominio particular, ya sean libres o vinculadas, se declaran desde ahora cerradas o acotadas perpetuamente; y sus dueños o poseedores podrán cercarlas sin perjuicio de las cañadas, abrevaderos, caminos, travesías y servidumbres disfrutarlas al aire libre y exclusivamente, ó arrendarlas como mejor les parezca, y destinarlas a labor, ó á pasto, ó á plantío, ó al uso que mas les acomode; derogándose por consiguiente cualesquiera leyes que prefixen la clase de disfrute á que deban destinarse estas fincas, pues se ha de dexar enteraente al arbitrio de sus dueños”.³⁴

Sin embargo, la aplicación efectiva de esta norma no fue continuada y tras sucesivas derogaciones y confirmaciones de los privilegios cabañiegos en las primeras décadas del s. XIX, la Mesta fue definitivamente suprimida por la Real Orden de 6 de septiembre de 1836, que restableció el Decreto de 8 de junio de 1813; a ello se le añadió años más tarde la Desamortización comunal de 1855 que ahogó más aún, si seguía cabiendo, la actividad trashumante.³⁵ Este menor uso de vías pecuarias propició que su infraestructura se viese obligada a soportar un creciente intrusismo.³⁶

CODIFICACIÓN

Pero, a pesar de ello, los rebaños frecuentemente continuaron dependiendo de pastos alejados de sus lugares de origen. Sin embargo, la situación jurídica con respecto a ellos había cambiado; la ganadería ya no gozaba de los privilegios que antaño disfrutó pero las necesidades siguieron siendo las mismas. La solución a esta actividad ganadera que continuaba fue aportada por el Código Civil de 1889, considerando

a las vías pecuarias como servidumbres legales de paso. Además recogía tres tipos de trazado en función de su envergadura, acordes con la tradición secular de las mismas, al declarar que "...la cañada no podrá exceder en todo caso de 75 metros, el cordel de 37 metros 50 centímetros, y la vereda de veinte metros". A este respecto, recordemos que una cañada real no podía exceder de 90 varas castellanas, cuyas dimensiones venían a corresponder con 75,53;³⁷ por lo que se demuestra el peso histórico que tuvieron en la codificación las dimensiones tradicionalmente empleadas.

Posteriormente, mediante el Real Decreto de 13 de agosto de 1892, relativo a la reorganización de la Asociación Nacional de Ganaderos, se calificó a las vías pecuarias como "bienes de dominio público y son imprescriptibles, sin que en ningún caso puedan legitimarse las roturaciones hechas en ellas" (artículo 13), culminando un proceso mediante el que se pretendió encajar un fenómeno del pasado, como era la existencia de estas rutas, en conceptos jurídicos actuales. Sobre esto, nos hacemos eco de las palabras de Parra Lucán al entender que hacer encajar forzosamente esas concepciones pretéritas en categorías actuales "es, además de inexacto, innecesario".³⁸

SIGLO XX

Sin embargo esta tendencia, lejos de cesar se prolongará, con ciertos matices, en la siguiente centuria mediante los Reales Decretos de 30 de agosto de 1917 y 5 de junio de 1924, y los Decretos de 7 de diciembre de 1931 y de 23 de diciembre de 1944. Este último recogía una contradicción que imposibilitaba la recuperación *per se* de muchos terrenos anteriormente usurpados, ya que a pesar de que su artículo 1º declaraba de igual modo las vías pecuarias como imprescriptibles, contradictoria-



Vía pecuaria burgalesa, recorrida a pie por el autor del artículo.

mente el segundo afirmaba que la Administración podría en cualquier momento reivindicar los terrenos ocupados "*salvo los casos en que se haya legitimado*" la usurpación de los particulares.³⁹

A mediados del pasado siglo fue encomendada la gestión de vías pecuarias para todo el territorio nacional al Servicio del mismo nombre. Sin embargo los proyectos destinados a afrontar un Plan Nacional de Clasificaciones (con los correspondientes deslindes y amojonamientos de los diversos trazados históricos) fueron muy escasos como consecuencia de la precariedad de medios con los que se dotó a este Servicio. En este contexto, aún dentro del régimen franquista, se llegó a la promulgación de la Ley 22/1974, de 27 de junio, de vías pecuarias,⁴⁰ que fue desarrollada por el Reglamento contenido en el Real Decreto 2.876/1978 de 3 de noviembre. Dicha ley reconocía que el abandono sufrido a lo largo del siglo XX en los caminos de trashumancia había incrementado los problemas de su conservación y mantenimiento, además de haber propiciado multitud de ocupaciones abusivas por parte de particulares. La gestión, administración y custodia de dichas vías pasaba a ser competencia del Instituto para la Conservación de la Naturaleza

(ICONA), organismo que obtuvo resultados desiguales en su intento de recuperación de aquéllas y al que se le reconoció capacidad sancionadora para imponer multas a través del pertinente procedimiento administrativo.

En la posterior década, mediante Real Decreto 1.096/1984, de 4 de abril, sobre Traspasos de Funciones y Servicios del Estado a la Comunidad Autónoma de Andalucía en materia de conservación de la naturaleza, fue transferida a esta Autonomía, dentro de su ámbito territorial y de acuerdo con el marco de la legislación básica, las funciones atribuidas hasta entonces a la Administración del Estado en materia de Vías Pecuarias, exceptuándose la enajenación de terrenos sobrantes en aquéllas cuyo itinerario sobrepasase el territorio de la Comunidad andaluza.⁴¹ Sin embargo, a pesar de estos balbucesos normativos, en realidad la situación llegó a ser crítica en la década de los 80 al no quedar prácticamente vías pecuarias libres de ocupaciones, siendo tal vez el peor enemigo de la red cañadiega la mentalidad imperante tanto en las propias administraciones como en la misma sociedad, al considerar que estos terrenos públicos habían perdido su función, y su destino no debía ser otro que la desaparición.⁴²

SITUACIÓN ACTUAL:

Finalmente, la entrada en vigor de la norma de bases vigente en la materia, la Ley de 3/1995, de 23 de marzo, ha supuesto un positivo giro en la concepción sobre la red de vías pecuarias. La última ratio que subyacía en la regulación tradicional de estos caminos, que revelaba la mengua de su dominio público, las enajenaciones y en general, la insuficiencia de su protección, era la pérdida de su funcionalidad. El abandono de los movimientos pedestres con el ganado había dejado sin sentido el sostenimiento de gran parte de la red cañadiega; así que la revitalización de las vías pecuarias pasaba porque concurriesen en ellas nuevos motivos para su conservación, ya que era claro que un mero romanticismo de simple nostalgia histórica no iba a mantenerlas.⁴³ Así, en función de esta filosofía, la actual norma no concibe tales caminos únicamente como trazados destinados a las actividades trashumantes sino también como unos importantes elementos capaces ayudar a solucionar otras diversas necesidades requeridas por la sociedad actual, como son el aprovechamiento y la utilización del territorio o la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos; todo ello redundando en una mejor conservación del entorno puesto que, sin desdeñar la existencia aún de ciertas labores de pastoreo, se entiende que éstas son presentemente compatibles con otras muchas actividades. De este modo, mediante la promulgación de esta Ley se ha producido un salto cualitativo sobre el papel a desempeñar por parte de las vías pecuarias, al estimarse como nexos esenciales para la migración, el intercambio genético de animales y plantas campestres y su distribución geográfica, además de concretar un mecanismo integrador del ser humano con el entorno natural, así como vertebrador de la ordenación del medio.⁴⁴

“...la red de vías pecuarias sigue prestando un servicio a la cabaña ganadera nacional que se explota en régimen extensivo, con favorables repercusiones para el aprovechamiento de recursos pastables infrautilizados; para la preservación de razas autóctonas; también han de ser consideradas las vías pecuarias como auténticos «corredores ecológicos», esenciales para la migración, la distribución geográfica y el intercambio genético de las especies silvestres.

Finalmente, y atendiendo a una demanda social creciente, las vías pecuarias pueden constituir un instrumento favorecedor del contacto del hombre con la naturaleza y de la ordenación del entorno medioambiental”.⁴⁵

Es decir, el paradigma tradicional ha cambiado y actualmente no se centra exclusivamente en el tránsito ganadero.⁴⁶ Pero esta concepción legal no implica que se haya roto radicalmente con el pasado. Se han conservado algunas reglas de la normativa anterior que siguen siendo útiles en la actualidad, como la tipología y anchura de las vías, su demanialización, modificaciones de trazados, etc.⁴⁷ Ha de resaltarse que, como anteriormente se ha apuntado, es ésta una Ley de bases, lo que implica la necesaria concreción por parte de las diferentes Comunidades Autónomas, dentro de su marco competencial, de un desarrollo reglamentario oportuno en cada una de ellas que sirva para fijar el ejercicio de sus potestades administrativas en la salvaguardia de la integridad de las vías pecuarias, proteger su uso público y trabajar en pro de una adecuada conservación, tanto a favor del tránsito ganadero como en referencia a otros usos compatibles y complementarios.⁴⁸ En el ámbito andaluz esta concreción ha venido de la mano del Reglamento autonómico de vías pecuarias, aprobado por el Decreto 155/1998, de 21 de julio.⁴⁹ Esta norma pretende fijar los

mecanismos precisos para lograr la defensa y protección de un patrimonio público adecuado a la satisfacción de los intereses generales y para ello se parte de la idea de que los antiguos caminos trashumantes son un idóneo elemento más en la conservación del entorno natural, sin soslayar, por otra parte, que los mismos no han dejado de ser un tipo específico de dominio público y que, por tanto, se encuentran bajo la regulación de la Ley autonómica 4/1986, de 5 de mayo, de Patrimonio de la Comunidad Autónoma de Andalucía y por el correspondiente Reglamento para la aplicación de la misma (Decreto 276/1987, de 11 de noviembre).⁵⁰

En cuanto a la estructura y contenido del Reglamento andaluz de vías pecuarias, éste se distribuye en cuatro títulos, de los que el Preliminar es dedicado a las disposiciones generales, en el que se incluyen el objeto del Reglamento, la definición y el destino de las vías pecuarias combinando los usos que son tradicionales con los actualmente compatibles y complementarios, la naturaleza jurídica y fines de las mismas, los tipos de vías pecuarias existentes, incluyendo también los topónimos andaluces. Además, el Reglamento incluye dos novedades destacables, como son la elaboración de un Plan de Ordenación y Recuperación de Vías Pecuarias de Andalucía, y la creación del Fondo Documental de Vías Pecuarias de todo el territorio de la Comunidad, con el fin de mejorar tanto el conocimiento como la gestión de la red cañadiega en la región.

El Título Primero del Reglamento está dedicado a la creación, determinación y administración de las vías pecuarias, y establece desde aquel mismo momento la adscripción de éstas a la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía. Este Título queda estructurado en tres capítulos; el primero recoge las potestades administrativas en el ámbito

de vías pecuarias, el segundo las potestades administrativas de clasificación, deslinde, amojonamiento y recuperación de vías pecuarias. En virtud de los criterios de celeridad y eficacia que deben regir toda actuación de las Administraciones Públicas, el Reglamento desconcentra territorialmente, al máximo, la instrucción de los procedimientos concediendo un importante protagonismo a cada Delegación Provincial de la Consejería de Medio Ambiente. Además, ha de señalarse que, para el conjunto de los procedimientos, la norma establece garantías en cuanto a su publicidad, con el objetivo básico de lograr la máxima participación de todos los agentes implicados (organizaciones, colectivos y particulares interesados) con el fin de obtener el mayor respaldo social para la conservación y utilización de este tipo de dominio público que, como tal, es patrimonio de todos. Resulta importante, a su vez, poner de manifiesto el especial interés por regular el procedimiento de deslinde, consistente en el acto que debe realizar la Administración autonómica definir los límites de las vías pecuarias, incluyendo otros elementos de su trazado como son los abrevaderos, descansaderos, majadas y demás lugares asociados al tránsito ganadero, de acuerdo con la clasificación aprobada; siendo en la práctica el principal escollo para la aplicación del Reglamento. Por último, es regulado un procedimiento que había sido escasamente detallado hasta entonces: el correspondiente a la recuperación de aquellos terrenos pertenecientes a las vías pecuarias ilegítimamente ocupadas. Con este objetivo se establece la posibilidad de adoptar importantes medidas cautelares en orden a defender el dominio público y evitar cualquier tipo de actuación encaminada a hacer un uso, abuso, usurpación o disfrute ilegal en estos caminos.

En el Capítulo III se regula el procedimiento de desafectación,

mediante el que la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía declara que una vía pecuaria queda desvinculada de su uso o servicio público. Por su excepcionalidad, este procedimiento solo se puede iniciar de oficio y previa justificación de la pérdida de las características y valores propios de los terrenos de vía pecuaria cuya desafectación se pretende, factores éstos que deberán ser valorados por la propia Administración autonómica.

El Capítulo IV es destinado a la modificación del trazado, previa desafectación del terreno correspondiente, y en él se establece un procedimiento único sin distinguir entre variación, permuta o desviación. Aquí resulta verdaderamente importante el procedimiento especial que se diseña para la modificación del trazado como consecuencia de una nueva ordenación territorial. Para poderse llevar a efecto, el órgano competente está obligado a con-

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

sultar previamente a la Consejería de Medio Ambiente acerca de cualquier actuación, al objeto de que se tenga en cuenta el conjunto de vías pecuarias existentes que pudieran verse afectadas por una ocupación en la elaboración del planeamiento urbanístico, pudiendo establecerse una solución alternativa. Para el caso de la modificación de trazado por efecto del planeamiento urbanístico general, se ha establecido un procedimiento incardinado parcialmente en el de prevención ambiental, con el objeto de garantizar al máximo el mantenimiento de las vías pecuarias, siendo obligatorio clasificar las existentes en su ámbito de aplicación como suelo no urbanizable de protección especial. Este procedimiento es similar en el caso de modificaciones en el trazado de vías pecuarias por afectación de obras de carácter múltiple.

El capítulo V está dedicado a las ocupaciones y aprovechamientos para aquellos casos en los que la Consejería de Medio Ambiente estime oportuno autorizar o conceder ciertas ocupaciones de carácter temporal, causadas por razones de interés público y, excepcional y motivadamente, por razones de interés particular. Para ello es necesario que tales ocupaciones jamás alteren el tránsito ganadero, ni impidan los demás usos compatibles o complementarios con aquél. Debido a la facilidad con que podrían realizarse posibles fraudes en este asunto como consecuencia de supuestas ocupaciones provisionales que correrían el riesgo de perpetuarse fraudulentamente en el tiempo, el Reglamento desarrolla un detallado procedimiento para garantizar los trámites de audiencia y exposición pública que requieren actuaciones de este tipo, no debiendo superar las ocupaciones el plazo de diez años, aunque éste puede ser renovado por la Comunidad Autónoma.

El Título II dedica dos capítulos a los usos compatibles y complementarios, que potencian la labor

de recuperación de este importante dominio público, proporcionando una orientación que posibilite al máximo toda una amplia gama de usos compatibles con el respecto al medio natural y a las características intrínsecas de las vías pecuarias. ¿Cuáles son tales usos? Aquellos usos tradicionales que, teniendo un carácter agrícola y no considerándose jurídicamente como ocupación, puedan efectuarse en conformidad con el tránsito ganadero y los valores ambientales, favoreciendo la regeneración ecológica de cada vía pecuaria. Además, tendrán la misma consideración las plantaciones silvícolas que permitan el normal tránsito de las reses. En el caso de las comunicaciones rurales y, particularmente, el desplazamiento de vehículos y maquinaria agrícola, éstos deberán respetar la prioridad del paso de los ganados, evitando el desvío de éstos o la interrupción prolongada de su marcha. En el caso de vehículos motorizados que no tengan carácter agrícola las restricciones se amplían.

Por último, el Título III se dedica a las infracciones y sanciones administrativas. Mediante éste se establece la obligación del infractor de reparar el daño causado (*restitutio in integrum*), con independencia de las sanciones penales o administrativas que en cada caso procedan.

Aunque siempre todo es susceptible de ser mejorado, desde un punto de vista técnico-jurídico la normativa en la materia no nos resulta por completo insatisfactoria. Ahora bien, en cuanto a la aplicación práctica tanto de la Ley estatal como del Reglamento autonómico que la desarrolla, ésta no se encuentra exenta de dificultades:

A la hora de abordar los trabajos de deslinde y fijación de usos alternativos de la red de vías pecuarias, el principal escollo se encuentra en disponer de un aparato administrativo y técnico suficiente, tanto para la realización del deslinde, como para, lo que es tanto o más importante,

el posterior control de la superficie deslindada. Además, el Reglamento establece una serie de criterios administrativos que permiten la actuación inmediata en el caso de ocupación de vías pecuarias; pero lógicamente el usuario, si considera lesionados sus derechos, puede presentar la pertinente reclamación. Una vez analizada ésta y en caso de que la Administración autonómica desestimase las pretensiones del afectado, éste se encontraría facultado para acudir a la vía contencioso-administrativa, lo que inevitablemente produciría dilaciones en las actuaciones finales sobre los trazados de las vías pecuarias. En ocasiones, se considera que el usuario que necesita de una vía pecuaria tanto para acceder a su finca, como para el tránsito ganadero, o que la considera un recurso económico o de ocio va a ser el primer garante en el mantenimiento de la vía pecuaria; pero en otras muchas son los mismos dueños de esas fincas sobre las que se efectúan las actuaciones de deslinde quienes estiman vulneradas sus propiedades y no es infrecuente que estos propietarios saquen a la luz escrituras anteriores al Decreto de 23 de diciembre de 1944 (quien suscribe incluso ha tenido ocasión de trabajar con algún documento de propiedad fechado en el siglo XVIII) que, como ya vimos, impedía a la Administración reivindicar los terrenos ocupados y ya entonces legitimados. De este modo tales administrados pueden argumentar la existencia de unos derechos adquiridos lícitamente desde antiguo y de facto prolongar el proceso de deslinde hasta que sea emitida una sentencia en sede judicial, lo que a efectos prácticos puede suponer el transcurso de varios años hasta la definitiva resolución del procedimiento.

Por otra parte, la normativa no exceptúa los tramos urbanos de vías pecuarias, por lo que están sujetos a este régimen legal. Sin

embargo, lo cierto es que la coexistencia de las cabezas de ganado con miles de usuarios de tráfico rodado no es nada fácil, si no imposible, de tal modo que la solución suele ir encaminada a proponer trazados alternativos diferentes a los del deslinde originario e incluso otras fórmulas que permitan resolver determinados problemas concretos. Ahora bien, estas soluciones deben ser estimadas en último lugar, pues no deja de ser cierto que el principio que subyace en toda la normativa actual sobre vías pecuarias es el de recuperar el patrimonio natural y cualquier criterio establecido para elaborar planes de actuación concretos debe estar basado en esta idea recogida por el Reglamento. Las prioridades establecidas para ello giran en torno a las vías pecuarias vinculadas a dos tipos de entornos:⁵¹

– Los espacios naturales protegidos: en estos casos los trazados pecuarios pueden jugar un papel fundamental en la restauración de los paisajes forestales alterados como consecuencia de la destrucción de los bosques de ribera, el deterioro de los linderos, etc. mediante de la repoblación de sus márgenes, lo que contribuye a la protección del suelo y lucha contra la erosión mediante la restitución edáfica.

– Las vías de entornos urbanos: en estos supuestos la recuperación de las vías pecuarias en ciudades puede favorecer a la dotación de espacios urbanos o periurbanos destinados a facilitar el acceso sus habitantes a la naturaleza, mediante usos alternativos de ocio.

Así pues, lo innegable es que desde la perspectiva de la planificación territorial en Andalucía, las vías pecuarias son en la actualidad un elemento fundamental para la conformación del Sistema Regional de Protección de los Recursos Naturales y para la construcción del Sistema de Espacios Libres en los ámbitos urbanos y metropolitanos.⁵² Ello



Via Pecuaría. Avenida Manuel Siurot en Sevilla, llamada "Cordel del Sur".

supone en Andalucía un esfuerzo ingente ya que su territorio es recorrido por una red de caminos trashumantes superior a 30.000 kilómetros.⁵³ Sin embargo, la coexistencia de nuevos trazados urbanos con las antiguas vías de trashumancia resultan, en ocasiones, nada pacíficos. Es altamente improbable –si no imposible– que actualmente un Plan General de Ordenación Urbana sea aprobado por las Administraciones sin contemplar una mínima dimensión ambiental, acorde con una racional ordenación del territorio, y que se sintetiza en el concepto de “desarrollo urbano sostenible”, que integra aspectos económicos, sociales y ecológicos (entre los que se incluyen las vías pecuarias).⁵⁴ Sin embargo, histórica y “naturalmente” los núcleos poblacionales han tendido a un crecimiento desmedido habiéndose ocupado las vías pecuarias al margen de la legalidad que, por tratarse de terrenos de dominio público (y considerándose, por tanto, “de nadie”), se han hecho sin ningún control urbanístico.⁵⁵ Dentro de propia mi experiencia, y sin revelar datos que vulnerarían el código deontológico al que me debo, he tenido ocasión de conocer auténticas poblaciones sobre cañadas reales que distan mucho de parecerse a asentamientos chabolistas, sino que por el contrario disponen de una completa dotación de servicios (pavimentos, asfaltos, líneas de autobuses, colegios, farmacias, parroquias, etc.). El problema jurídico y, por tanto, también

humano está servido: las casas de los habitantes son propiedad de los mismos, pero no así el terreno en el que han sido construidas. ¿Qué remedio cabe, pues la administración no se encuentra capacitada legalmente para vender unos terrenos propios que son definidos desde el principio como inajenables? No encuentro más que dos tipos de soluciones:

– El derribo de las viviendas con el fin de dejar expedito el trazado original de la vía. Tal ha sido el caso, hace unos meses, de la conocida como Cañada Real Galiana en la Comunidad de Madrid y que tuvo repercusión en los más diversos medios de comunicación de nuestro país. Tal solución puede ser acorde con la legalidad vigente, pero lo que parece innegable es que genera un drama humano a una población que en ocasiones resulta más víctima que culpable (v. gr. las imágenes de niños llorando asustadamente ante la destrucción de las casas son difícilmente olvidables).

– La incoación de un procedimiento de desafectación, que deberá ser resuelto por la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, y destinado a modificar las características jurídicas de las vías pecuarias para que, habiéndose demostrado que existen causas de interés público y de forma excepcional de interés particular, dejen de ser bienes de dominio público y por tanto abandonen sus condiciones de inajenables, inembargables e imprescriptibles. Casos ya se han

producido en este sentido, aunque estimo que en ocasiones dependen más de la voluntad de los políticos locales a la hora de ejecutar su deseo de solucionar el problema que de los tribunales. Además, los procedimientos son largos debido a los plazos marcados por la ley, y no solucionables de la noche a la mañana sino que cada una de las viviendas construidas sobre terrenos que no les corresponden debería ser estudiada una a una, lo que dilataría la solución del problema.

El conflicto es patente, y desde luego quien suscribe no tiene en su mano la solución ideal. Lo que sí tiene claro es que el objetivo de velar y salvaguardar la integridad de la red de vías pecuarias redundará necesariamente en beneficio de toda la colectividad (no sólo humana), pues no podemos olvidar que históricamente el tránsito ganadero favoreció el intercambio genético de especies vegetales cuyas semillas arrastraban y de animales hoy amenazados como el lobo o el buitre negro; además, impidió la acumulación de biomasa en las sierras hasta mediados del siglo XX, enlazó territorios cuyo aprovechamiento fue complementario, y mantuvo abierta una impresionante red pecuaria, que vertebraba toda la geografía peninsular. En la actualidad es indudable que, junto a elementos que pudieran considerarse estrictamente normativos, el interés por la recuperación de las vías pecuarias ha de estar fundamentado en la necesidad de mantener sus trazados como factor determinante del desarrollo de un mundo rural que se ajuste a los criterios de desarrollo sostenible y de conservación del medio ambiente, del paisaje y el patrimonio natural y cultural, así como para colmar una fuerte demanda de espacios verdes y de zonas que acerquen al hombre a una naturaleza de la que vive frecuentemente dándole la espalda.⁵⁶ ■

Notas

- 1 Díaz-Tena García, Álvaro; "Vías pecuarias", *Misceláneas de Derecho Ambiental*; Madrid, Dykinson, 2005; p. 409.
- 2 Alenza García, José Francisco; *Vías Pecuarias*, Madrid, Civitas y Gobierno de Navarra, 2011; pp. 29, 33-40.
- 3 El tenor literal del texto castellano en el Liber era el siguiente:
"Si algun omne falla grey aiena de oveias ó de vacas en su pasto abierto, lo que mandamos de suso guardar de los puercos, esso mismo mandamos gardar de la grey: mas el que es parcionero e el pasto, é los que van por el camino, non deuen auer ninguna calonna. Ca estos atales pueden pascer en el campo, que non es cerrado, y el vecino y el compannero, que tienen su partida del pasto encerrado, y entra otra partida con so ganado en el pasto de so vecino ó de su compannero, no lo deue facer sin uolunta de so senior ó daquel que guarda el pasto". Libro VIII, Título V, Ley V. Para el presente estudio se ha empleado el *Fuero Juzgo en Latín y castellano, cotejado con los más preciosos códices por la Real Academia española*; Ibarra, Madrid, 1815. La opinión sobre el *Liber Iudiciorum* como primer regulador del tránsito pecuario fue recogida por Sánchez Gavito, Luis; *Vías pecuarias a través del tiempo*; Madrid, 1955; p. 34. En este sentido, somos de la opinión de Alenza García, José Francisco; *Vías Pecuarias...*; p. 61.
- 4 *Ibidem*; pp. 63-64.
- 5 *Ibidem*; p.64.
- 6 Klein, Julius; *La Mesta*; 1979, Alianza Universidad, Madrid; p. 311.
- 7 Alenza García, José Francisco; *Vías Pecuarias...*; pp. 64 y 65.
- 8 Sánchez Gavito, Luis; *Vías pecuarias a través...*; p. 42. Cita los fueros de Viguera y Salamanca.
- 9 Alenza García, José Francisco; *Vías Pecuarias...*; pp. 65-66.
- 10 Vid. las citas de Alenza García, José Francisco; *Vías Pecuarias...*; p. 66, nº 23.
- 11 Laguna Sanz, Eduardo; *Historia del Merino*; 1986, Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, Madrid; p. 99.
- 12 Alenza García, José Francisco; *Vías Pecuarias...*; p. 68.
- 13 Diago Hernando, Máximo; *Mesta y Trashumancia en Castilla (siglos XIII a XIX)*; Madrid, Arco Libros, 2002; p. 9.
- 14 Klein, Julius; *La Mesta...*; p. 10.
- 15 Nieto, Alejandro; *Ordenación de pastos, hierbas y rastrojeras*; Valladolid, Junta provincial de Fomento Pecuario, 1959; Tomo I; p. 162.
- 16 *Quaderno de Leyes y privilegios del Honrado Concejo de la Mesta con índice y concordantes de leyes reales, autos acordados y capítulos de millones, colocado de orden de El Real y Supremo Consejo de su Magestad por el licenciado don Andrés Díez Navarro*; Madrid, 1731; Primera Parte, Privilegio VI, p. 19.
- Alenza García, José Francisco; *Vías Pecuarias...*; p. 126.
- 17 *Quaderno de Leyes...*; Primera Parte, Privilegio VIII, p. 20.
Alenza García, José Francisco; *Vías Pecuarias...*; p. 127.
- 18 Diago Hernando, Máximo; *Mesta y Trashumancia en Castilla...*; p. 18.
- 19 Nieto, Alejandro; *Ordenación de pastos, hierbas y rastrojeras*, Tomo I, pp. 134 y ss y 164.
Alenza García, José Francisco; *Vías Pecuarias...*; pp. 77-80 y 127. La razón del nombre se debe a que uno de sus cometidos era el de hacer las "entregas". Éstas eran devoluciones de prendas tomadas injustamente a los pastores, así como reembolsar los tributos que hubiesen sido cobrados indebidamente.
- 20 Alenza García, José Francisco; *Vías Pecuarias...*; pp. 70-71.
- 21 Diago Hernando, Máximo; *Mesta y Trashumancia en Castilla...*; p. 23.
- 22 *Quaderno de Leyes...*; Primera Parte, Privilegio VIII, 1, pp. 149-150.
Alenza García, José Francisco; *Vías Pecuarias...*; p. 127.
- 23 Alenza García, José Francisco; *Vías Pecuarias...*; p. 80
Klein, Julius; *La mesta...*; p. 336.
- 24 *Quaderno de Leyes...*; Primera Parte, Privilegio LIV, p. 163.
Alenza García, José Francisco; *Vías Pecuarias...*; p. 129.
- 25 Diago Hernando, Máximo; *Mesta y Trashumancia en Castilla...*; p. 26. Este autor aporta como fecha de la compilación la de 1511. Sin embargo, nos decantamos porque ésta se produjese un año más tarde, atendiendo a la datación de la publicación de Martínez Rodríguez, José Manuel (coord.); *Leyes y ordenanzas del honrado concejo dela mesta. Edición facsimil del ejemplar rarísimo de la Real Colegiata de San Isidoro de León*; León, 1991.
- 26 Alenza García, José Francisco; *Vías Pecuarias...*; pp. 87-88.
- 27 Diago Hernando, Máximo; *Mesta y Trashumancia en Castilla...*; pp. 30-31.
- 28 *Ibidem*; p. 33.
Alenza García, José Francisco; *Vías Pecuarias...*; p. 141.
Nieto, Alejandro; *Ordenación de pastos...*; Tomo I, cit. pp. 91 y ss. Díez de Navarro refundió una obra anterior conocida como *Quaderno antiguo*, de 1681, cuyo origen radicaba en una compilación de ordenanzas hechas en Valladolid por Francisco Contreras en 1608.
- 29 Alenza García, José Francisco; *Vías Pecuarias...*; p. 129.
- 30 Diago Hernando, Máximo; *Mesta y Trashumancia en Castilla...*; p. 35.
- 31 *Ibidem*; pp. 36-38.
Alenza García, José Francisco; *Vías Pecuarias...*; pp. 93-94.
- 32 Novísima Recopilación; Libro VII, Tít. XXVII, Leyes 8, 9 y 11.
- 33 Alenza García, José Francisco; *Vías Pecuarias...*; p. 91.
- 34 *Colección de Decretos y Órdenes de las Cortes de Cádiz*. Edición facsimil a cargo de las Cortes Generales; Madrid, 1987; Tomo II; p. 882.
Parra Lucán, M^a. Ángeles; *Vías pecuarias y propiedad privada*; Madrid, Dykinson, 2002; p. 32.
- 35 Alenza García, José Francisco; *Vías Pecuarias...*; p. 98.
Díaz-Tena García, Álvaro; "Vías pecuarias..." pp. 410-411.
- 36 Díaz-Tena García, Álvaro; "Vías pecuarias", *Misceláneas de Derecho Ambiental...*; p. 11.
- 37 Viñano González, Antonio; "Introducción" a *Leyes y ordenanzas del honrado concejo dela mesta...*; p. 16.
- 38 Parra Lucán, M^a. Ángeles; *Vías pecuarias y propiedad privada...*; pp. 44-45.
- 39 *La red andaluza de vías pecuarias*. Junta de Andalucía, Consejería de Medio Ambiente. Informe 1998; p. 50.
- 40 Boletín Oficial del Estado, nº 135, de 29 de junio de 1974.
- 41 Boletín Oficial del Estado, nº 139, de 11 de junio de 1984.
Boletín Oficial de la Junta de Andalucía, nº 75, de 10 de agosto de 1984.
- 42 Clavero Salvador, Juan; "Nuevos usos para viejos caminos", *Revista de Medio Ambiente*, Junta de Andalucía, nº 32.
- 43 Alenza García, José Francisco; *Vías Pecuarias...*; p. 50.
- 44 Boletín Oficial del Estado, nº 71, de 24 de marzo de 1995.
- 45 Exposición de Motivos de la Ley de 3/1995, de 23 de marzo.
- 46 Alenza García, José Francisco; *Vías Pecuarias...*; p. 50.
- 47 *Ibidem*; p. 51.
- 48 *La red andaluza de vías pecuarias*. Junta de Andalucía, Consejería de Medio Ambiente. Informe 1998; pp. 51-52.
- 49 Boletín Oficial de la Junta de Andalucía, nº 87, de 4 de agosto de 1998.
- 50 *La red andaluza de vías pecuarias...*; p. 55.
- 51 *La red andaluza de vías pecuarias...*; p. 56.
- 52 Cruz Villalón, Josefina; "Vías Pecuarias y territorio", *Revista de Medio Ambiente*, Junta de Andalucía, nº 32.
- 53 *La red andaluza de vías pecuarias...*; p. 49.
- 54 Lora-Tamallo Vallvé, Marta; *Derecho Urbanístico y Medio ambiente. Hacia el desarrollo urbano sostenible*; Madrid, Dykinson; 2006; p. 17.
- 55 Cruz Villalón, Josefina; "Vías Pecuarias y territorio"...
- 56 *La red andaluza de vías pecuarias...*; p.52.