



Cañadas de paso y pasto. Senderos de paso y posta

José Manuel Mangas Navas

Jefe del Servicio de Bienes y Patrimonio Forestal. Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino

DURANTE siglos, primero en régimen de privilegio, y más tarde en régimen de libertad, los ganaderos trashumantes han transitado con sus rebaños por las rutas pastoriles que enlazan pastizales de agostada e invernada, imprimiendo uno de los grandes capítulos de la historia económica de España, cuyos renglones, ayer en letras mayúsculas, hoy se escriben con trazos minúsculos y algo torcidos.

Pero, ya fuera con apoyo prepotente o simplemente reglado, el desplazamiento estacional de los ganados gozó casi siempre de carácter excluyente, un atributo que se apoyaba en el hecho incuestionado de que los caminos cañáriegos no eran considerados como vías de mero tránsito, sino como vías de paso y pasto.

Con todo, dicha exclusividad perdió su razón de ser cuando algunos tramos viarios, o la totalidad de los mismos, dejaron de prestar servicio a los trashumantes, o lo prestaban casi a modo testimonial, admitiéndose con ello la posibilidad de abrir dichas vías a otros usos y de adscribirlas a determinados fines.

La apertura de las vías pecuarias a los usos recreativos y de esparcimiento responde a una demanda social, pero ésta, y la respuesta institucional, se han ido gestando y concretando lentamente durante muchos años, al compás de un desarrollo distorsionado y tardío.

Lejos queda ya la España decadente de finales del siglo XIX, marcadamente rural, desforestada y polvorienta, sobre cuyo solar se dibuja una malla perceptible de caminos pastoriles que tute-

la como puede la Asociación General de Ganaderos, y de cuya mano reciben la consideración legal que de suyo les correspondía –bienes de dominio público–, conforme con lo dispuesto en el Real Decreto de 1892 que reorganiza la citada Asociación. Lejana, pues, la patria postcolonial y doliente del 98, emblema de una generación literaria que escribe su dolor (Unamuno, «Me duele España») y que apela al lema «Escuela y despensa» (J. Costa) para superar la crisis: la primera para instruir y concienciar –Fiesta del Árbol (1904)–, y la segunda para saciar el hambre mediante la puesta en práctica de reformas agro-sociales que, si se instrumentan desde el poder, no deben poner en riesgo los diferentes intereses en juego, a menudo contrapuestos.

Por entonces, irredentas las Españas, la litoral (V. Blasco Ibáñez: *Cañas y barro*, 1902) y la interior (A. Machado: *Campos de Castilla*, 1912), los intereses agrícolas se van imponiendo a los que defiende la Asociación General de Ganaderos, por más que en 1917 se reafirme ésta en su doble carácter: oficial en lo referente a las vías pecuarias y particular en lo que atañe a la representación de sus agremiados. Asumiendo dicha correlación de fuerzas, y su corolario en punto a roturaciones arbitrarias,

...

en la página anterior

Representación de un pastor con su rebaño en un capitel románico de la colegiata de Alquézar. Camino Natural del Somontano de Barbastro. Huesca. Aragón

el Real Decreto de 1924, sobre clasificación y deslinde de vías pecuarias, consolida un dualismo largamente gestado entre las que resultan necesarias —cuya gestión se encomienda a la citada Asociación— y las que en todo o en parte no lo son, cuyos terrenos se declaran vendibles. No se contemplan otros posibles usos o destinos para los itinerarios ganaderos, ni siquiera las plantaciones lineales, a semejanza de como se propone en las márgenes de algunas carreteras, como la de Madrid-Toledo, cuyo proyecto «atiende a la ornamentación forestal de la carretera, muy transitada por el turismo y de horizonte y paisaje nada gratos, y a la creación entre ambas capitales de bosquetes, tan necesarios para el esparcimiento y recreo de la población» (Real Decreto de 15-2-1929).

La novedosa Administración republicana recupera las facultades cedidas a la citada Asociación General de Ganaderos en materia de vías pecuarias, que, aún quedando excluidas de la Ley de Bases para la Reforma Agraria (1932), era dable pensar en su postrera incorporación al banco de tierras para el asentamiento de campesinos, sin perjuicio de la granjería. La contienda civil quebró éstas y otras expectativas, cubriendo España de destrucción y miseria (M. Hernández: *Nanas de la cebolla*, 1939).

En un contexto de penuria y represión, y por razón de mera supervivencia material, el nuevo orden establecido hizo de la economía un modelo de maridaje entre intervencionismo y tradición, que, en una primera fase, retrotrae la problemática general, y la agraria en particular, a la situación y planteamientos de muchos años atrás. En ese contexto de estrecheces, y de aquietamiento forzoso, se dicta un Decreto en 1944 por el que se aprueba el Reglamento de vías pecuarias, de corte continuista, una reedición actualizada del que se publicó veinte años antes. Y poco más. Como en casi todo, casi nada (C. Laforet: *Nada*, 1945).

Pero el aislacionismo del quinquenio siguiente obliga, ahora por razones de supervivencia política, a afianzar la autarquía económica, que propicia el estraperlo, y a emprender algunas actuaciones de corte agro-reformista, que no frenan el desarraigo rural (J. A. Nieves Conde, *Surcos*, 1951) ni disuaden el intrusismo viario. Pendiente de su cartilla de racionamiento, y necesitada de olvido, la gente común alivia sus pesares en la fugacidad de los días festivos, de casa al casino (C. J. Cela: *La colmena*, 1951), mientras que el esparcimiento campestre de algunos, entre cazador y pescador, apenas rebasa la socampana de su vecindad.

Ya en otro contexto de mayor apertura, la Administración Central, consciente de la mengua de la actividad trashumante, hace un guiño al expansionismo recreativo de la capital del Estado. Así pues, «encontrándose los terrenos que ocupan las veredas de ganado de la provincia de Madrid desprovistos de arbolado en los tramos en que las mismas lindan con las carreteras nacionales, y siendo necesario para el debido ornato de los accesos de la capital de España, y para atender a las necesidades de que sus habitantes disfruten en las proximidades de las carreteras, de lugares de descanso suficientemente arbolados», se dicta el Decreto de 9 de octubre de 1951, por el que «se encomienda al Patrimonio Forestal del Estado, de acuerdo con la Dirección General de Ganadería, la repoblación. Que deberá satisfacer a las condiciones especiales que impone su actual destino, de los terrenos ocupados por las Vías Pecuarias de la provincia de Madrid, en los sitios en que las mismas se hallen en los linderos o en las proximidades de las carreteras nacionales». Existe constancia de que, en su cumplimiento, se emprendieron algunas actuaciones durante los años 1952 y siguientes, como la repoblación de casi 120 ha de terreno del «Cordel de Valladolid», en su colindancia con la Carretera Nacional N-VI, tramo comprendido entre los municipios de

Las Rozas y Guadarrama (¿casualidad?). Pero los madrileños, aún no sobrados de urbe, persisten en la práctica de su modesto excursionismo fluvial (Sánchez Ferlosio: *El Jarama*, 1955). Y es que, en general, y en aquella década, la España interior, interiorizada, provinciana (J. A. Bardem, *Calle mayor*, 1956), suspensa ante la radio, absorta por el cine, y ávida de estoque y de balón, encuentra su solaz campero entre ribazos (M. Delibes: *Diario de un cazador*, 1955) y en las riberas de sus ríos y arroyos (C. Martín Gaité: *Entre visillos*, 1958), lejos, muy lejos todavía de la brisa marina.

Superada la larga etapa autárquica, y concluido el trienio de estabilización económica, España se adentra por la senda del crecimiento económico en casi todos sus sectores productivos, incluido el agrario. La cabaña lanar trashumante se fija en 1.370.000 cabezas en 1962, pero su desplazamiento ya no se efectúa solo ni principalmente a pie, sino en ferrocarril y en camión, y el menor tránsito ganadero relega las vías pecuarias a una suerte de postración que favorece un intrusismo generalizado. De ahí que una década más tarde, en pleno desarrollismo, y en el seno del Ministerio de Agricultura, se constituya un grupo de trabajo para redactar un borrador de Proyecto de Ley sobre desamortización de vías pecuarias, sucesivamente reconducido: Proyecto de Ley de ordenación de vías pecuarias y caminos ganaderos, Anteproyecto de Ley de vías pecuarias y zonas verdes y, casi al fin, Proyecto de Ley sobre vías pecuarias y espacios verdes, que el Gobierno remite a las Cortes en 1973. Los objetivos de este Proyecto de Ley quedan palmariamente expuestos en su preámbulo, donde se manifiesta que «la función de las vías pecuarias, de la mayor importancia en épocas pasadas, ha quedado muy reducida en la actualidad a consecuencia de la evolución de los sistemas de explotación de la ganadería, fenómeno agudizado en forma notable en los últimos años, que ha determinado el abandono funcional de gran

parte de ellas, dando lugar a difíciles problemas de mantenimiento y conservación ante la frecuencia de las ocupaciones abusivas que se vienen produciendo. Esta falta de actualidad en la utilización de las vías pecuarias coincide con las nuevas necesidades de áreas verdes y espacios arbolados, tanto por el aspecto social de servir de esparcimiento y recreo a las masas ciudadanas como desde el punto de vista ecológico para contrarrestar los crecientes efectos de la contaminación atmosférica. Podría parecer oportuno, en consecuencia, el cambio en la utilización de estos terrenos de su función primitiva a la de satisfacer nuevas necesidades, con lo que contribuirían de una manera importante a la mejora de la calidad de vida de la comunidad nacional. Sin embargo, la estructura lineal de las vías pecuarias imposibilita, en la mayor parte de los casos, una actuación directa de transformación con vistas a estos nuevos objetivos, lo que hace pensar que el procedimiento más indicado para conseguir las finalidades pretendidas sea mediante el trámite de previa enajenación, con el destino específico de los fondos resultantes para dichas finalidades. Naturalmente esta medida, aunque de carácter general, no excluye la posibilidad de que algunas vías pecuarias, o parte de ellas, presten todavía su función en relación con la ganadería, para lo cual se ha considerado que, previa la información correspondiente, se establezcan situaciones de excepción en cuanto a su enajenación, que estarán en vigor mientras subsisten las causas que las determinaron. Ello conduce a la necesidad de fijar de una manera precisa el régimen legal de las vías pecuarias que quedan subsistentes, superando las diferencias que en determinados aspectos ha venido presentando su regulación actual».

Tal como se advirtió en su momento, la creación de áreas verdes y demás no era sino un simple señuelo para sacar adelante un texto legal de tipo liquidacionista. De ahí que, modificado en su tramitación parlamentaria, dicho texto derivara en la



Trashumancia de reses bravas. Montes Universales. Teruel. Aragón

En la sierra de Albaracín, cerca del nacimiento del río Tajo y del Camino Natural que sigue su curso, la ganadería de Vicente Mora continúa trashumando con sus reses bravas hacia tierras sorianas y andaluzas

El castillo de la Puebla de Alcocer (Badajoz), en el Camino Natural del Guadiana, vigilaba la cañada real Leonesa Oriental



promulgada Ley de Vías Pecuarias de 1974, mejor vertebrada pero empañada por su matriz de origen. Vale decir, un hito legal más, y de más fuste, que los Decretos precedentes de 1924 y 1944, pero con mayor impronta enajenadora. Dilatando el estrecho margen del tránsito ganadero, y consciente de la mecanización agrícola, la ley amplía las posibilidades de uso a las comunicaciones agrarias. Pero nada más. En tanto, el modelo social consumista, que fomenta el uso del automóvil y la privatización de los montes y las costas, entra en contradicción con la reivindicación social de la naturaleza, que se desenvuelve entre la práctica de las actividades tradicionales de la caza y de la pesca y las demandas del naciente ecologismo, que entonces se ve reforzado por la imagen televisiva (Rodríguez de la Fuente).

El reglamento de aplicación de la Ley de Vías Pecuarias es coetáneo con la promulgación de la Constitución de 1978, cuya impronta federalizante implica la redistribución de funciones entre la Administración General del Estado y las flamantes Comunidades Autónomas. Ello conlleva un proceso de trasposos (1980-1985) y de reajustes administrativos –incrementados por la incorporación de España a la Unión Europea (1987)–, que, de suyo, facilitan el intrusismo y la usurpación de terrenos viarios, ahora mayoritariamente de carácter urbano, y, por tanto, más lesivos. Con todo, ya en la etapa finisecular, y para sorpresa de muchos, la red de vías pecuarias (más de 100.000 kilómetros de longitud) sigue siendo transitada por una parte de la cabaña ganadera trashumante,

cuyo censo total se estima en 600.000 ovejas y 40.000 vacas (ICONA: *Cuadernos de la trashumancia*, 1992-1996). Por su parte, la población urbana, de vuelta del desarrollismo anterior, demanda usos y prácticas más respetuosos con la naturaleza, y pide abrir las vías pecuarias al uso recreativo. De ahí la necesidad de promulgar una nueva Ley básica sobre la materia.

Nace así la Ley 3/1995, de 23 de marzo, de Vías Pecuarias, en cuyo preámbulo se manifiesta que «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». En su consecuencia, ya en el articulado, dice la Ley que «se consideran usos complementarios de las vías pecuarias el paseo, la práctica del senderismo, la cabalgada y otras formas de desplazamiento deportivo sobre vehículos no motorizados siempre que respeten la prioridad del tránsito ganadero». Un broche cultural y social que completa la visión cromática de un texto conservacionista.

