

## LA RED ANDALUZA DE VÍAS PECUARIAS

### Evolución histórica

Cuando hace 10.000 años la mayor parte de Europa permanecía aún afectada por los hielos de la última glaciación, en la Península Ibérica se operaba un paulatino atemperamiento del clima que ocasionó una sequía estival, característica del actual clima mediterráneo. La singular orografía peninsular, con alineaciones paralelas de grandes cordilleras orientadas en sentido este-oeste, alternando con profundos valles fluviales y altas mesetas, permitió sobrevivir a una gran cantidad de herbívoros salvajes, que con sus migraciones estacionales aprovechaban los pastos frescos de las montañas durante las épocas de sequía, retornando a los valles abrigados del sur o de las templadas áreas costeras durante los meses de invierno.

Los cazadores paleolíticos acompañaban a las manadas y, tras la domesticación neolítica, los pastores continuaron con estos movimientos, que originaron, con el paso de los siglos, una compleja red de caminos o rutas ganaderas que cruzan de norte a sur la práctica totalidad de España. Pueblos como el **tartésico**, **turdetano** y **romano** concedieron gran importancia a la cría del ganado lanar pudiéndose constatar en época de **Marco Varrón** (siglo I a. C.) la presencia de "calles pastorum" y de las servidumbres clásicas como la "viae", "iter" y "aetus", para toda clase de paso que posibilitase conducir ganados y carruajes entre dos predios. Ya en el Fuero Juzgo, a través de la regulación de la ganadería y sus caminos de tránsito, se pone de manifiesto la existencia de una trashumancia en época visigoda (siglos V y VI). En la vecina Francia se constata también desde la antigüedad la existencia de vías para ganado "chemins de transhumance", al igual que el traslado del mismo desde el Mediodía francés a los Alpes y viceversa.

En la Edad Media existían para los ganados pequeños campos comunales a modo de mestas locales que en función de las necesidades se fueron transformando en consorcios de vecinos al objeto de vigilar las ovejas extraviadas.

En un paulatino intento de reafirmación de la unión de los ganaderos para la defensa de sus intereses frente a los agricultores, y por el deseo de articular a las mestas en una organización que, mediante el pago de tributos, rindiera cantidades sustanciales a la apurada Hacienda real, Alfonso X el Sabio creó el Honrado Concejo de la Mesta de los Pastores de Castilla. El avance del proceso repoblador posibilitó la extensión de una tupida red de vías pecuarias, y ya en el siglo XV, con el aumento de los privilegios de la ganadería, el Libro de Leyes y privilegios de la Mesta 1489 -primero y el Código de Malpartida 1492- después, vienen a organizar internamente la Mesta.

Este trasiego de ganado tuvo su apogeo, no sin algunos altibajos, entre el medioevo y el siglo XVIII la finísima lana de la oveja merina, entonces exclusiva de España, fue el petróleo de su tiempo y la fuente de financiación de las empresas militares del reino, creó buena parte de la toponimia ibérica y centenares de voces que enriquecen los diversos idiomas peninsulares.

Sin embargo, en la segunda mitad del siglo XVIII la agricultura se va imponiendo en detrimento de la ganadería, disminuyendo, por consiguiente, la importancia de la Mesta, y con ello, las exportaciones laneras, la rentabilidad, y en definitiva, los privilegios reales.

Las causas que motivaron el declive de la Mesta fueron variadas, no obstante, la causa principal, de corte político, fue provocada por la caída del antiguo régimen.

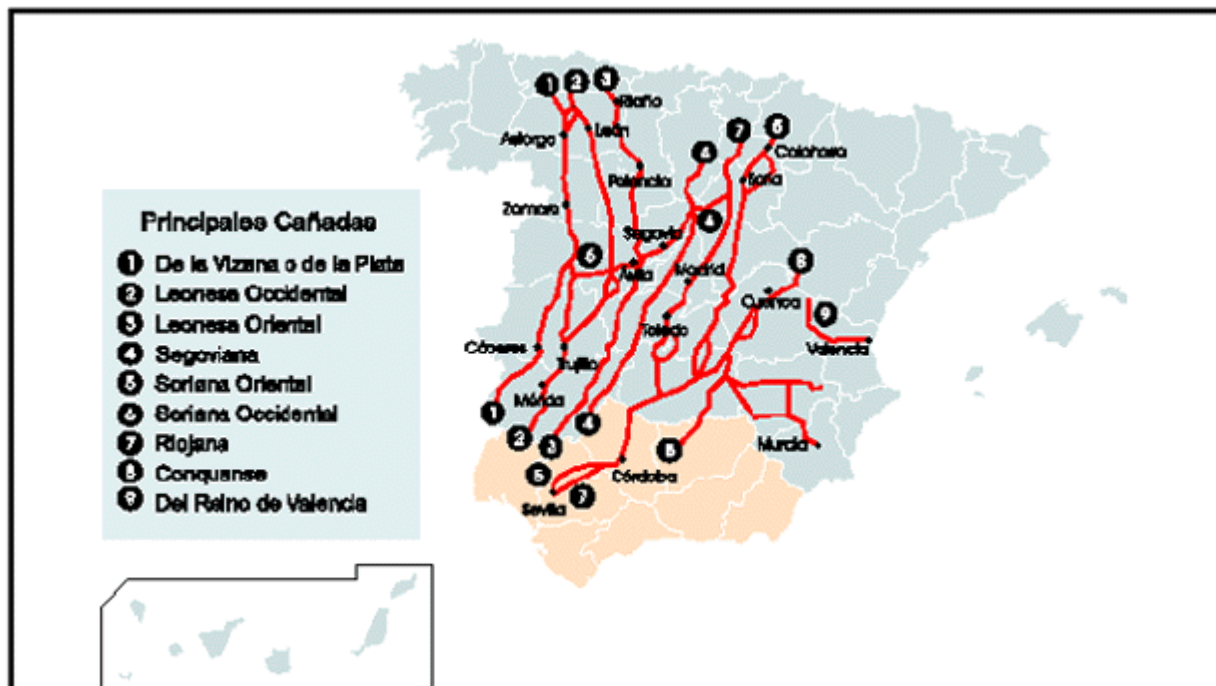
La crisis de la organización ganadera más poderosa que jamás ha tenido la ganadería española era incontestable a fines del siglo XVIII. Las nuevas políticas agrarias incentivaron el reparto de tierras para uso agrícola en detrimento del peso ganadero. Esta ola expansiva de roturaciones arbitrarias en bienes de dominio público, y la desaparición de la Mesta provocaron, de manera inducida, el ocaso de las vías pecuarias. A lo largo de los siglos XIX y XX se sigue acrecentando la crisis ganadera y los caminos por los que se había mantenido la práctica secular de trashumar corrieron distinta suerte. El deslinde de vías pecuarias, y la distinción entre vías pecuarias de carácter general y de carácter local se intentó establecer a través del Reglamento de Reorganización de la Asociación General de Ganaderos (organismo que sustituyó a la Mesta en el segundo tercio del siglo XIX) de 1892. En este mismo año se promulga el Real Decreto de 12 de agosto que establecía, entre otras determinaciones, la medida de las vías pecuarias en metros, y regula el procedimiento de deslinde, cuando hubieran sido interceptadas o estrechadas. Pero, al igual que en ocasiones anteriores, estas normas no se cumplieron.

A lo largo del siglo XX, en función de los cambios políticos, se operan, con mayor o menor fortuna, diferentes intentos de clasificación y deslinde de vías pecuarias.

Continuando aún en vigor el ya citado Real Decreto de 1892, las Órdenes Ministeriales de 7 de noviembre de 1912 y 8 de abril de 1916 vienen a desarrollar normas aclaratorias del anterior en materia de deslindes. El precepto claro que dictara en su día el Real Decreto de 1892 en su artículo 13: "las vías pecuarias...son bienes de dominio público y son imprescriptibles, sin que en ningún caso puedan legitimarse las roturaciones hechas en ellas" va a perpetuarse, con leves

puntualizaciones, a través de 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. En este último, sin embargo, a pesar de que en el artículo 1º se declara imprescriptibles a aquéllas, contradictoriamente en el 2º se afirma que la Administración podrá en cualquier momento reivindicar los terrenos usurpados "salvo los casos en que se haya legitimado" la ocupación de los particulares, con lo que en suma era imposible la recuperación per se.

A mediados de siglo se encomienda la gestión de vías pecuarias al Servicio del mismo nombre. La precariedad de medios con que contaba este Servicio hizo que los proyectos para afrontar un **Plan Nacional de Clasificaciones** (con los correspondientes deslindes y amojonamientos) fuesen muy escasos.



En este contexto se llega a la promulgación, el 27 de junio de 1974, de la Ley 22/1974 sobre la materia junto con el Reglamento de desarrollo (Real Decreto 2.876/1978 de 3 de noviembre). La gestión, administración y custodia de dichas vías pasa al **Instituto para la Conservación de la Naturaleza** (ICONA), organismo que obtuvo resultados desiguales en su intento de recuperación de aquéllas.

Posteriormente, por 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, se transfiere a la Comunidad Autónoma de Andalucía, dentro de su ámbito territorial, y en el marco de la legislación básica, las funciones atribuidas a la Administración del Estado en materia de Vías Pecuarias, con excepción de la enajenación de terrenos sobrantes en aquéllas cuyo itinerario sobrepase el territorio de la Comunidad Autónoma andaluza.

Por Decreto 225/1984, de 9 de octubre, de asignación de competencias en materia de conservación de la naturaleza, a tenor de la promulgación del Real Decreto anterior, se hace obligado integrar un contingente muy amplio de atribuciones y recursos dentro de la estructura orgánica de la Administración autónoma y facultar a los órganos competentes para el ejercicio de las funciones concretas. Es por ello que, mediante la Ley 8/1984, se crea el Instituto Andaluz de Reforma Agraria (IARA), organismo autónomo de la Junta de Andalucía, adscrito a la Consejería de Agricultura y Pesca. En su artículo 4º aparece establecido que las funciones transferidas en materia de vías pecuarias serían ejercidas por el **IARA**. Posteriormente, el Decreto 156/94 de 10 de agosto por el que se establece la Consejería de Medio Ambiente, asigna a esta última las mencionadas funciones.

La aparición de la más reciente norma reguladora sobre vías pecuarias, la Ley de 3/1995, de 23 de marzo, supone un cambio en la concepción de esta red secular.

Así, en esta Ley ya aparece la consideración de las vías pecuarias no sólo como caminos destinados a la trashumancia sino como un elemento de amplia importancia, por un lado, para el aprovechamiento y la utilización del territorio, y por otro, para mejorar la calidad de vida de los ciudadanos y la conservación del medio ambiente.

Con la entrada en vigor de dicha Ley se produce una importante innovación en cuanto al papel y al uso de las vías pecuarias, al considerarlas como auténticos corredores ecológicos, esenciales para la migración, la distribución geográfica y el intercambio genético de especies silvestres, y por constituir un instrumento favorecedor del contacto del hombre con la naturaleza y para la ordenación del entorno medioambiental. Además, esta nueva normativa requiere de las

diferentes Comunidades Autónomas, en virtud de su marco competencial, el desarrollo reglamentario oportuno que permita ejercer las potestades administrativas en defensa de la integridad de las vías pecuarias, garantizar su uso público y asegurar su adecuada conservación, tanto cuando sirvan para facilitar el tránsito ganadero como cuando se destinen a otros usos compatibles y complementarios. En este sentido, 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, comunicó territorios cuyo aprovechamiento es complementario, y mantuvo abierta una impresionante red pecuaria de 125.000 kilómetros de longitud, que cubre la geografía peninsular como una gran retícula.