

LAS VÍAS PECUARIAS DE LA COMUNIDAD DE MADRID, NECESARIAS PARA FACILITAR EL TRÁNSITO GANADERO DE MEDIA Y LARGA DISTANCIA

Luis de Andrés del Pozo e Hilario Villalvilla Asenjo. *Vocales de la Sección de Vías Pecuarias del Consejo de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid, en representación de las ONG cuyo objeto es la defensa del medio natural.*¹(26 de octubre de 2017)

Índice de Contenidos

	<u>Págs.</u>
1. Resumen ejecutivo.....	1
2. La Comunidad de Madrid plataforma de trashumancia.....	3
3. La grandes cañadas de la Comunidad de Madrid en el marco de una Red Nacional de Vías Pecuarias que no acaba de consolidarse.....	6
4. Apoyo del Estado central a la mejora de las vías pecuarias, un proyecto paralizado y nunca aprovechado por la Comunidad de Madrid	8
5. Condiciones que deben poseer las vías pecuarias para que sean soporte para la trashumancia y cumplan la función de hábitats faunísticos y estructuras de conexión ecológica	10
6. Qué ha pasado, y qué está pasando, para que la Comunidad de Madrid se esté convirtiendo en un territorio progresivamente impermeable al tránsito ganadero de largo recorrido.....	18
6.1. Una reflexión previa.....	18
6.2. El proceso de metropolización de la Comunidad madrileña	19
6.3. Gran propiedad, cierre ilegal de vías pecuarias y tránsito ganadero. Profundizando en la impermeabilización de la provincia de Madrid al tránsito ganadero.....	22
6.4. La Comunidad de Madrid no tiene política en materia de trashumancia y corredores ecológicos	25
7. No nos vayamos por las ramas, concretemos qué casos de itinerarios ganaderos de largo recorrido se encuentran ya colapsados.....	28
7.1. Cañada Real Galiana	28
7.2. Cañada Real Segoviana.....	33
7.3. “Itinerario ganadero Q” (Conexión de la Cañada Real Galiana y la Cañada Real Segoviana)..	37
7.3.1. Aspectos previos	37
7.3.2. Tipología de vías pecuarias del “Itinerario Ganadero Q”	37
7.3.3. Analizando con más detalle las características de las vías pecuarias que conforman el “Itinerario Ganadero Q”	39
8. Algunos datos de los dos itinerarios ganaderos de menor longitud	43
Anejo nº 1. Preámbulo de la Ley Ley 2/2011, de 15 de marzo, de la Cañada Real Galiana	44
Anejo 2. Las tensiones entre ganadería y crecimiento urbano. Remontándonos al pasado para comprender los procesos urbanísticos y territoriales actuales.....	45

¹Orden 493/2017, de la Consejería de Medio Ambiente, Administración Local y Ordenación del Territorio, por la que se procede al nombramiento de los miembros de la Sección de Vías Pecuarias del Consejo de Medio Ambiente de la comunidad de Madrid (15 de marzo de 2017).

1. Resumen ejecutivo

La Comunidad de Madrid ha sido tradicionalmente un área de llegada y salida de ganados trashumantes, así como de paso de rutas ganaderas. 4.200 km y 13.000 ha de vías pecuarias, 5 grandes cañadas reales y otras rutas ganaderas intercomunitarias así lo manifiestan.

Sin embargo, de los seis grandes itinerarios ganaderos trashumantes que surcan de norte a sur, y de este a oeste, el territorio de la Comunidad de Madrid dos se encuentran ya colapsados: la Cañada Real Galiana y el Itinerario Ganadero Q, y un tercero se encuentra en fase de agonía, la Cañada Real Segoviana. Los otros tres itinerarios: la Cañada Real Leonesa Oriental, y su Ramal, y la Cañada Real Soriana Oriental, por su lejanía de la metrópoli madrileña y su corto recorrido por la provincia de Madrid, todavía se encuentran en un estado aceptable.

El colapso de la Galiana y el Itinerario Ganadero Q se debe principalmente al proceso de crecimiento urbano sufrido por la provincia de Madrid, con su cortejo de problemas colaterales, la construcción de infraestructuras básicas para atender a un urbanismo masivo y en mancha de aceite en el municipio de Madrid y su área metropolitana, y difuso en el resto del territorio. En el caso de la Segoviana el urbanismo difuso, las infraestructuras hidráulicas y los viarios de alta capacidad, son los responsables de que esté en trance de pasar al colapso total.

Sin embargo al problema causado a los ejes ganaderos de sentido norte-sur y rutas principales de sentido este-oeste hay que añadir dos procesos más: el corte de vías pecuarias por los grandes propietarios del suroeste de la Comunidad y los potentes procesos de concentración parcelaria desarrollados entre los años 50 al 90 en la región de la Alcarria Baja de Madrid, principalmente. Estos dos procesos adicionales dificultan, hasta imposibilitar, potenciales rutas secundarias hacia el norte y sur y conexiones con los grandes ejes ganaderos de las cañadas reales aludidas.

Toda esta situación ha provocado que al día de hoy 1.600 km de vías pecuarias de los 4.200 que llegó a tener la Comunidad de Madrid se hayan perdido ya y se encuentren bajo el asfalto, lo que implica que vías pecuarias que discurran por suelo libre de asfalto estarían en torno a los 2.600-3.000 km. Eso sí, con un grado de alteración, en conjunto, importante.

Esta conclusión la hemos obtenido i) del trabajo de campo que continuamente efectúan los Vocales que firman esta ponencia; ii) de los procedimientos judiciales en marcha, que son llevados por organizaciones ecologistas y camineras en defensa de las vías pecuarias; iii) del análisis de los procesos de ocupación que autoriza la autoridad en materia de vías pecuarias de la Comunidad madrileña, y que alcanzan unas 2.600: oleoductos, gaseoductos, tendidos eléctricos, aparcamientos, gasolineras, restaurantes, infraestructura de depuración de aguas y de evacuación de aguas residuales, tanques de tormenta, balsas de agua, etc.; iv) así como de la aplicación de 9 criterios a cumplir por las seis rutas trashumantes aludidas, para que las vías pecuarias sean funcionales para el tránsito ganadero de mediano y largo recorrido, así como servir de estructuras de conexión ecológica: el mayor ancho posible; presencia de vegetación de las regiones naturales de la Comunidad madrileña; variedad morfológica del terreno; presencia de elementos estratégicos para el movimiento ganadero (reposaderos, descansaderos, refugios, abrevaderos, etc.); tramos de vías pecuarias con condiciones adecuadas que sean lo más largos posibles, y que esa longitud no sea compartida con infraestructuras de comunicación (carreteras de cualquier tipo, ferrocarriles,...) que discurran paralelas a ellas o que corten de forma sistemática a la vía pecuaria; buenos y potentes pasos inferiores/superiores para sortear infraestructuras; que no exista un número excesivo de elementos antrópicos que reduzcan superficie útil y de vegetación natural (sobre todo pastos)

de la vía pecuarias, etc., o impliquen obstáculos al tránsito ganadero; que los usos complementarios y compatibles se diseñen sin afectar el tránsito ganadero; y, en definitiva, potenciar un itinerario ganadero de alta calidad de prestaciones.

Si hoy día los contingentes ganaderos trashumantes tuviesen que discurrir por las vías pecuarias madrileñas tendrían que hacer un uso muy intensivo de apoyos externos. Apoyos que previamente hay que asegurar y consensuar: apoyo de los cuerpos y fuerzas de seguridad del Estado y de los Ayuntamientos para dar seguridad al tránsito ganadero, ordenar el tráfico urbano, ayudar en los tramos de carreteras a atravesar, limpiar las calles y viarios de excrementos del ganado; fuerte apoyo de voluntarios que ayuden a ganaderos y pastores trashumantes; y aportes institucionales de puntos de agua y de comida para el ganado.

En conclusión, para que el movimiento de ganado trashumante pueda darse hoy día por las vías pecuarias de la Comunidad de Madrid con plena autonomía de los ganaderos y sin asistencialismo alguno, como en toda actividad económica que se precie, habría que cambiar la política que los sucesivos gobiernos de la Comunidad madrileña han venido aplicando a las vías pecuarias. Este cambio supondría, implementar una estrategia centrada en considerar primordialmente a las vías pecuarias como espacios para el movimiento de ganado trashumante y para la prestación del servicio ambiental de estructuras de conexión ecológica. Todos los usos complementarios y compatibles estarían subordinados a los dos objetivos estratégicos anteriores, y habría de abandonarse por parte de la autoridad en materia de vías pecuarias la tendencia al derrotismo y atreverse a hablar de tú a tú con los procesos urbanizadores, infraestructurales, etc. ¿Para qué?, pues para conseguir los objetivos estratégicos aludidos o, incluso, plantarles cara cuando sea preciso, para hacer respetar los caminos pastoriles y sus capacidades.

Sólo esta visión estratégica que acabamos de plantear hará posible tener fortaleza institucional para gestionar las vías pecuarias, y presupuesto suficiente para abordar las tareas de gestión de un sistema de caminos pastoriles que sí tiene futuro, pues en parte, de él depende el provenir y la salud ambiental de los ecosistemas y de la población de la Comunidad de Madrid.

2. La Comunidad de Madrid plataforma de trashumancia

Históricamente los 8.000 km² del territorio de la Comunidad de Madrid han sido claves para el desarrollo de un sistema de vías pecuarias que llegó a alcanzar en algún momento de la historia los 4.200 km de longitud, unas 13.000 ha de extensión, el 1.6% del territorio de la provincia de Madrid. El sistema de vías pecuarias madrileño ha estado, y está, interconectado con el de las cinco provincias limítrofes a las que está unida por historia, cultura, idioma y marco jurídico-político, el espacio geográfico castellano.

La provincia de Madrid alberga varios itinerarios trashumantes intercomunitarios, destacando cinco que han posibilitado a lo largo de la historia los movimientos ganaderos de largo recorrido en sentido N-S(y viceversa),y un recorrido transversal en sentido E-O (y viceversa). Así tenemos la **Cañada Real Leonesa Oriental** que atraviesa el sector más occidental de la Comunidad de Madrid, en el ámbito del municipio de Las Rozas de Puerto Real, lindando con la provincia de Ávila, en pleno corazón del sistema central. Esta cañada posee un ramal que desde El Espinar (Segovia) atraviesa territorio madrileño para conectar con la **Cañada Real Segoviana** a la altura del municipio de Villanueva de Perales: **ramal de la Cañada Real Leonesa Oriental**; la **Cañada Real Segoviana** ingresa en la provincia de Madrid por Somosierra, discurriendo en un importante trecho por la sierra de Guadarrama, piedemonte serrano y campiñas de los encinares del suroeste de Madrid y de la región natural de La Sagra Occidental, para luego ingresar en la provincia de Toledo por el municipio de Valmojado; la **Cañada Real Galiana**, que proveniente de la provincia de Guadalajara, con dos ramales, ingresa en la Comunidad de Madrid por los municipios de Ribatejada (Ramal 1) y Meco (Ramal 2), para unirse en el municipio de Torrejón de Ardoz en un único ramal, que con sentido N-SO deja Madrid para posteriormente ingresar en la provincia de Toledo; la **Cañada Real Soriana Oriental**, que proveniente de la provincia de Guadalajara ingresa en la de Madrid por el municipio de Brea de Tajo, para con sentido N-SO atravesar la región de la Alcarria Baja (sector Madrid), el valle del Tajo y parte de otra región natural de la Mesa de Ocaña, ingresando en la provincia de Toledo por el área de las cuevas de sustitución de esta región natural.

Y por último tenemos el **“Itinerario ganadero Q”**², poco conocido por el gran público pero estudiado y caracterizado por D. Félix-Manuel Martínez Fronce en el libro titulado “El área madrileña plataforma de trashumancia”³. En esta publicación D.Félix hace una descripción detallada del itinerario ganadero que une la Cañada Real Galiana, que nace en Villoslada de Cameros (Sierra de Cameros –La Rioja castellana-), con la Cañada Real Segoviana, que nace en la Sierra de la Demanda y Neila. La primera conexión se produce entre el “Itinerario ganadero Q” y la Cañada Real de Alameda y Rejas a la altura del puente de Viveros, en la localidad madrileña de San Fernando de Henares. Posteriormente este itinerario discurre por el término municipal de Madrid, otros de esta provincia y conecta con la Cañada Real Segoviana a la altura del pueblo toledano de Las Ventas de Retamosa. El “Itinerario Ganadero Q”⁴ equivaldría, aunque a menor escala, a la Cañada Real Soriana Occidental, que nace en Soria y

² Existen otros itinerarios ganaderos de menor importancia, los cuales no mencionaremos para no complicar el análisis y diagnóstico que se va a realizar en el presente estudio.

³Martínez Fronce, Félix-Manuel (1991): “El área madrileña plataforma de Trashumancia”. Consejería de Cooperación de la Comunidad de Madrid. 125 páginas.

⁴ Ver todos los planos del “Itinerario Ganadero Q” en el punto de este estudio titulado: “No nos vayamos por las ramas, concretemos qué casos de itinerarios ganaderos de largo recorrido se encuentran ya colapsados”.

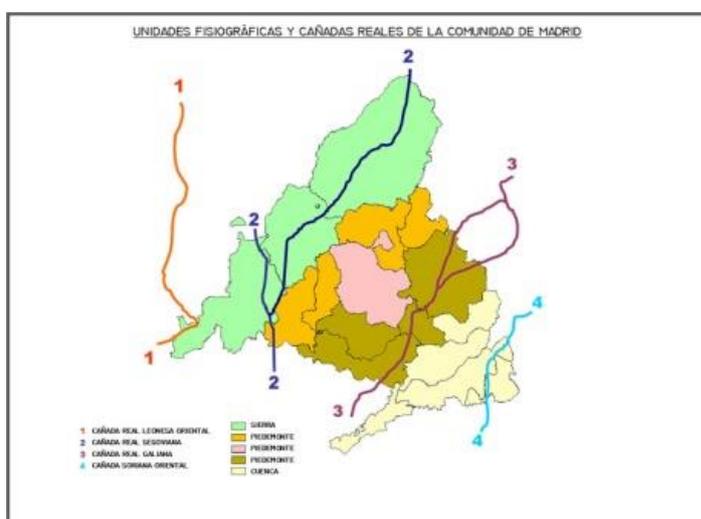
con rumbo NE-SO une todas las grandes cañadas de dos de los Reinos que formaron parte de la Corona de Castilla (León y Castilla).

DATOS DETALLADOS DE LA LONGITUD DE LOS SEIS PRINCIPALES ITINERARIOS GANADEROS QUE DISCURREN POR LA COMUNIDAD DE MADRID		
NOMBRE DEL ITINERARIOGANADERO	LONGITUD TOTAL EN EL ESTADO ESPAÑOL	LONGITUD EN LA COMUNIDAD DE MADRID
Cañada Real Leonesa Oriental	734 km (100%)	2,800 km (0,38%)
Ramal de la Cañada Real Leonesa Oriental	48 km (100%)	35 km (72,91%)
Cañada Real Segoviana	747 km (100%)	126,289 km (16,90%)
Cañada Real Galiana (*)	300 km (100%)	55,935 (18,64%)
Cañada Real Soriana Oriental	1.150 km (100%)	29,800 km (2,59%)
Itinerario Ganadero Q (**)	118 km (100%)	85 km (72,03%)

Fuente: Elaboración propia a partir de: datos obtenidos del Inventario de Vías Pecuarias de la Comunidad de Madrid. Salvo los de longitud total, tomados del Inventario de cañadas que formarán parte de la Red Nacional de Vías Pecuarias –MAPAMA-. Los datos del “Itinerario Ganadero Q” se han calculado a partir del citado Inventario de Vías Pecuarias de la Comunidad de Madrid, mediciones en la Cartografía Ambiental de la Comunidad de Madrid y mapas de la publicación “El Área Madrileña Plataforma de Trashumancia”.

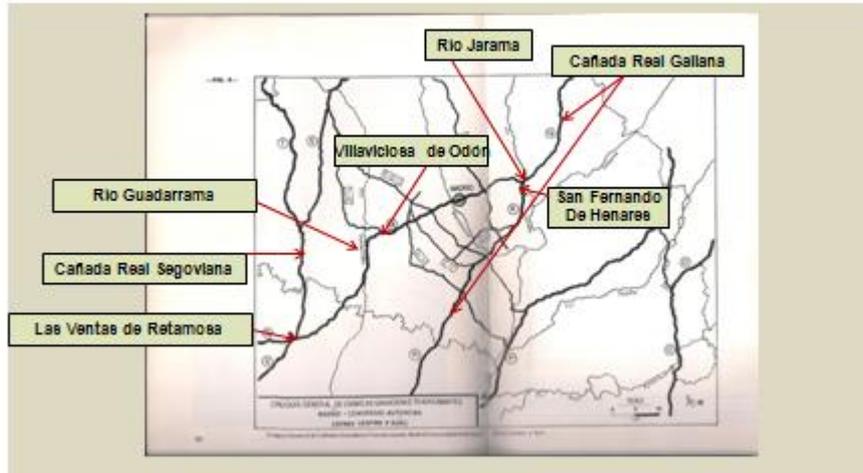
(*) Recordemos que 14,2 km de esta cañada fueron desafectados en 2011, por lo que hasta ese año poseía 70,135 km a su paso por la Comunidad de Madrid.

(**) “Itinerario ganadero Q”. 118 km: 50 km entre el río Jarama –San Fernando de Henares- y río Guadarrama – Villaviciosa de Odón-; 35 km entre el río Guadarrama en Villaviciosa de Odón y el límite de la provincia de Madrid con la de Toledo; y, 33 km entre el límite entre ambas provincias y la localidad de las Ventas de Retamosa. En esta última población el “Itinerario ganadero Q” conecta con la Cañada Real Segoviana).



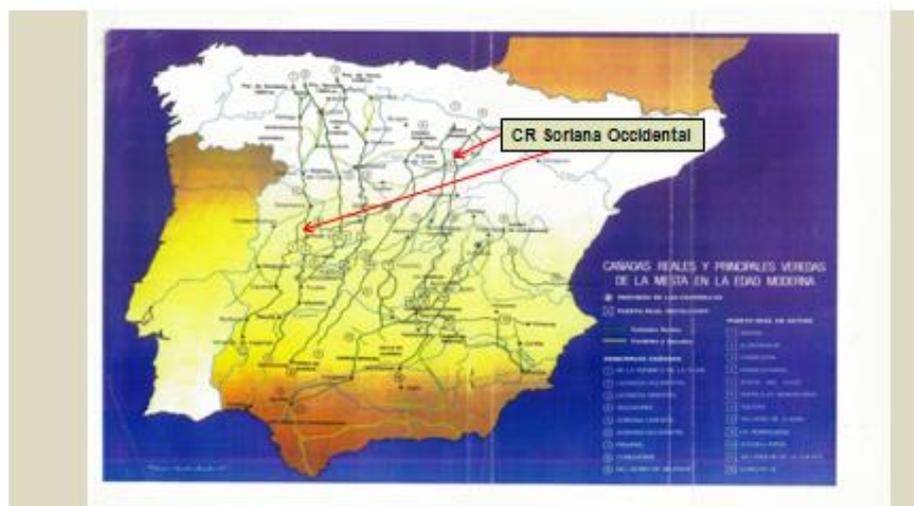
Fuente: <https://www.bing.com/images>

"ITINERARIO GANADERO Q": CAÑADA REAL GALIANA (SAN FERNANDO DE HENARES –MADRID-) Y CAÑADA REAL SEGOVIANA (LAS VENTAS DE RETAMOSA –TOLEDO-)



Fuente: Martínez Fronce, Félix-Manuel (1991): El área madrileña plataforma de Trashumancia".
 Consejería de Cooperación de la Comunidad de Madrid.

EL "ITINERARIO GANADERO Q" TIENE UNA FUNCIÓN PARECIDA A LA DE LA CAÑADA REAL SORIANA OCCIDENTAL



Fuente: FEPMA

3. La grandes cañadas de la Comunidad de Madrid en el marco de una Red Nacional de Vías Pecuarias que no acaba de consolidarse

El artículo 18 de la Ley 3/95, de 23 de marzo, de vías pecuarias (ley básica estatal) creó la "Red Nacional de Vías Pecuarias" que, en su última versión, estaba formada por 9 cañadas de cuatro de los territorios que poseen vías pecuarias de la antigua Corona de Castilla (Castilla, Andalucía, Extremadura y León). Esta red iba a ser sancionada oficialmente al amparo de la facultad conferida en la Ley Básica (Disposición Final 3ª -Mangas Navas, José M. Ambienta, octubre 2005-), sin que hasta la fecha se haya producido tal sanción.

Parece evidente, que ni la inclusión de estas estratégicas cañadas en la Red Nacional, ni las disposiciones del artículo 18 de la Ley 3/95, de 23 de marzo, han supuesto salvaguarda alguna en cuanto a su integridad, viendo en muchos casos anuladas, o gravemente afectadas, sus funcionalidades para el tránsito ganadero y sus prestaciones ambientales (estructuras de conexión ecológica).

De las nueve cañadas que formarán parte de la Red Nacional cuatro discurren por la Comunidad de Madrid de N a S, o mejor de N-SW: Leonesa Oriental, Segoviana, Galiana y Soriana Oriental (ver plano "Red Principal de Vías Pecuarias en la Edad Moderna").

TITULO III

Red Nacional de Vías Pecuarias

Artículo 18 Red Nacional de Vías Pecuarias

- 1. Se crea la Red Nacional de Vías Pecuarias, en la que se integran todas las cañadas y aquellas otras vías pecuarias que garanticen la continuidad de las mismas, siempre que su itinerario discorra entre dos o más Comunidades Autónomas y también las vías pecuarias que sirvan de enlace para los desplazamientos ganaderos de carácter interfronterizo.*
- 2. Podrán incorporarse a la Red Nacional, a petición de las Comunidades Autónomas, otras vías pecuarias que, discurriendo por sus territorios respectivos, estén comunicadas con dicha Red.*
- 3. Los expedientes de desafectación y de expropiación, junto con los negocios jurídicos de adquisición que afecten a terrenos de las vías pecuarias integradas en la Red Nacional, son competencia de las Comunidades Autónomas previo informe del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.*
- 4. Las resoluciones aprobatorias del deslinde de vías pecuarias que de conformidad con el apartado 1 de este artículo deban integrarse en la Red, harán constar esta circunstancia. La señalización de las mismas reflejará necesariamente su integración en la Red Nacional.*
- 5. La clasificación y demás actos administrativos posteriores, que afecten a las vías pecuarias integradas en la Red Nacional, se incorporarán al Fondo Documental de Vías Pecuarias del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. A estos efectos las Comunidades Autónomas facilitarán a dicho Fondo información suficiente relativa a dichos actos.*

PROPUESTA DE VÍAS PECUARIAS QUE FORMARÁN PARTE DE LA RED NACIONAL DE VÍAS PECUARIAS	
CAÑADA REAL	Km
Cañada Real de la Plata o Zamorana	560
Cañada Real Leonesa Occidental	877
Cañada Real Leonesa Oriental	732
Cañada Real Burgalesa	577
Cañada Real Segoviana	747
Cañada Real Galiana	300
Cañada Real Soriana Occidental	346
Cañada Real Soriana Oriental	1.150
Cañada Real Conquense	588
TOTAL KM	5.877

Fuente: FEPMA 1996 y cartografía de las Grandes Cañadas Reales de la Mesta (1999-2000) MAPAMA

RED PRINCIPAL DE VÍAS PECUARIAS EN LA EDAD MODERNA



Fuente: FEPMA

4. Apoyo del Estado central a la mejora de las vías pecuarias, un proyecto paralizado y nunca aprovechado por la Comunidad de Madrid

Hace 18 años, en 1999, la Administración Central del Estado comenzó un Plan de apoyo a las CC.AA, a través del MAPAMA (Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente) para recuperar las vías pecuarias de la Red Nacional: ayuda económica y técnica, y determinación física y recuperación jurídica, mediante la ejecución de proyectos de clasificación, deslinde, amojonamiento y señalización.

El Programa tuvo dos fases 2000-2004 y 2005-2015, y concluyó con la actuación sobre 3.924,28 km de vías pecuarias que supuso una inversión de 15.188.441,15 euros, y la firma de 15 convenios que afectaron a 6 CC.AA y 17 provincias⁵ (ver datos concretos por CC.AA. en el siguiente cuadro).

Para el segundo de los periodos, 2005-2015, el MAPAMA diseñó un ambicioso Programa de actuaciones y acondicionamientos sobre 6.000 km de la red estatal (de los que tan sólo se actuó en unos 1.800 km); desarrollo normativo de la Ley 3/95 (deslinde, sanciones y régimen arancelario de las inscripciones registrales –que nunca se llevó a efecto-); conseguir la declaración de la Red Nacional de Vías Pecuarias como itinerario de Patrimonio Cultural Europeo del Consejo de Europa y Patrimonio Inmaterial de la Humanidad (UNESCO), objetivo no alcanzado todavía⁶.

El argumento de la crisis económica provocó un brutal ajuste que se aplicó por parte del Gobierno del Estado central a la política ambiental y, por tanto, también a las actuaciones de mejora de las vías pecuarias, lo que frenó en seco el desarrollo de este interesante Programa. Éste no llegó más allá de lo firmado, hasta el 2015.

De las 12 CC.AA que poseen vías pecuarias tan sólo 6 de participaron en el Programa. La Comunidad de Madrid no mostró interés alguno en participar en este Programa y no incluyó ninguna de sus más importantes cañadas, las más aptas para el tránsito de ganado trashumante, en el mismo.

Cuando las vías pecuarias madrileñas estuvieron adscritas a la Consejería de Economía e Innovación Tecnológica de la Comunidad de Madrid (2006), Hilario Villalvilla (actual Vocal Sección Vías Pecuarias del Consejo de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid) y María de los Ángeles Nieto (Ecologistas en Acción) se reunieron con el Consejero D. Fernando Merry del Val y, entre otros temas, le propusieron incluir la Cañada Real Segoviana, o parte de ella, en el Programa. Pese a las buenas palabras del Consejero la propuesta formulada por los ecologistas nunca llegó a materializarse.

⁵Tan sólo un convenio fue rescindido por desinterés de la CC.AA, la de Murcia.

⁶ Si bien todavía no se ha conseguido ningún título europeo y mundial para las vías pecuarias, la importancia histórico-cultural de la trashumancia está incentivando a algunas CC.AA españolas a protegerla. Así tenemos el caso del Gobierno de la CC.AA de Aragón, que aprobó el Decreto 289/2011, de 30 de agosto, por el que se declara a La Trashumancia Bien de Interés Cultural Inmaterial (Boletín Oficial de Aragón nº 175 de 5 de septiembre de 2011), aspirando a ser candidata para que la UNESCO declare a esta actividad Patrimonio de la Humanidad.

Con posterioridad el Gobierno del Estado español aprobó el 8 de abril de 2017 (BOE nº 86 de 11 de abril de 2017) el Decreto 385/2017, de 8 de abril, por el que se declara la Trashumancia como Manifestación Representativa del Patrimonio Cultural Inmaterial.

CONVENIOS FIRMADOS MAPAMA-CC.AA EN LAS VÍAS PECUARIAS DE LA RED NACIONAL				
COMUNIDAD AUTÓNOMA	VÍAS PECUARIAS	PERIODO DE ACTUACIÓN	ACTUACIÓN	INVERSIÓN EFECTUADA
Extremadura	Corredor Badajoz-Cáceres, con su prolongación Badajoz-Valverde de Leganés y sus derivaciones Cáceres-Malpartida de Cáceres (Lavadero de Lanas de Barruecos) y Cáceres-Bis (Puente Romano del Salor) 18/03/1999. (BOE, 14/04/1999)	1999-2001	Recuperación de 90,20 km de la Cañada y rehabilitación de un lavadero de lana del s XVIII y del puente romano sobre el río Salor.	
Castilla y León	212,88 km de la Cañada Real Soriana Occidental en las provincias de Soria y Ávila	2006-2009	Deslindar, amojonar y señalizar 212 ,88	Ministerio 826.490,02 € y Castilla y León 826.472,95 € (1.202.204,07 € en total).
	Cañada Real Soriana Occidental (Salamanca y Segovia)	2003-2006	Deslinda, amojonamiento y señalización de 190 km de vías pecuarias que discurren por diversos términos municipales de la provincia de Valencia.	Ministerio 332,734 € y Castilla y León 332,718 € (664.452 € en total)
	Cañada Real Soriana Occidental (Tramo Ayllón-Villacastín). 39 municipios de la provincia de Segovia.	2000-2002	Deslinda, amojonamiento y señalización de 143,800 km	Ministerio 566.393,807 € y 332.179,390 € Castilla y León (898.573,197 € en total)
	Cañada Real Soriana Occidental (13 municipios de la provincia de Ávila)		Deslinda, amojonar y señalización de 95 km	73.490 Euros
	Cañada Real Burgalesa en su trayecto por las provincias de Burgos, Palencia y Valladolid	2010-2014	Deslinda, amojonamiento, señalización de 359,18 km	Ministerio 746.736,40 € y 757.879,74 € Castilla y León (1.504.716,14 € en total)
	Modificación y prórroga del Convenio suscrito el 10/09/2010 (BOE 20/10/2010, para deslinda amojonamiento y señalización Cañada Real Burgalesa en su trayecto por las provincias de Burgos, Palencia y Valladolid.	2011-2015	El convenio firmado en 2010 se prorrogó por un año, con el mismo presupuesto y con las mismas longitudes de actuación.	
Nafarroa	Cañada Real de las Provincias y Pasada Principal del Ebro	2001-2004	Recuperación de 52,5 km de la Cañada y 102,5 de la Pasada.	Ministerio destinó 745.255,01 € y Nafarroa 372.627,50 € (1.114.882,51 € en total).
País Valenciano	Vías pecuarias del corredor Valle del Gabriel-Albufera de Valencia (Ramal Meridional)	2002-2005	190,30 km	Ministerio 603.675,37 € y Castilla y León 598.528,70 € (1.202.204,07 € en total).
Castilla-La Mancha	Cañada Real Soriana Oriental y sus enlaces con la Cañada Real Conquense	2007-2011	Clasificación, deslinda, amojonamiento y señalización de 603,8 km que discurren por varios términos municipales de las provincias de Guadalajara, Cuenca, Toledo y Ciudad Real	Ministerio 1.203.578,27 € y Castilla-La Mancha 1.198.901,79 € (2.402.480,06 €)
	Cañada Real Conquense y sus ramales (Cuenca, Guadalajara y Ciudad Real)	2003-2007	Clasificar, deslindar, amojonar y señalizar 504,858 km de vías pecuarias	Ministerio 1.625.702,29 € y Castilla-La Mancha 1.625.185,91€ (3.350.888,20 €)
	Cañada Real de la Plata en Ciudad Real Cañada Real de Zaragoza a Andalucía por Guadalajara	2010-2014	Deslinda,, o revisión, amojonamiento y señalización Cañada Real de la Plata (90,26 km) Clasificación, deslinda, revisión de concentración parcelaria, amojonamiento y señalización Cañada Real de Zaragoza a Andalucía (79,15 km)	Ministerio 799.775,79 € y Castilla-La Mancha 760.506,24 € (1.560.282,03 €)
Murcia (*)	Vías pecuarias Murcia-Jumilla, Murcia-Lorca y Murcia-Cartagena	2004-2007	Clasificar, deslindar, amojonar y señalizar 290 km	Ministerio 876.703 € y Murcia 981.870 € (1.858.573 €)
Aragón	Clasificación, deslinda, amojonamiento y señalización de las vías pecuarias en el entorno del Parque Natural del Moncayo: 350 km de vías pecuarias de diversos municipios. Deslinda, amojonamiento y señalización de las vías pecuarias intercomunitarias: "Cordel de Ágrede a Cascante" y "Cordel de la Senda de Cascante" (31 km); y Cañada Real de Borobia, del Entredicho o de Valdespín" (34 km)	2008-2011	Clasificar, deslindar, amojonar y señalizar 415 km	Ministerio 467.000 € y Aragón 370.000 € (837.000 €)
TOTAL (km y €) (**) (***)			3.924.28 km	15.188.441,15

Fuente: Elaboración propia a partir de los convenios publicados por el MAPAMA en el Boletín Oficial del Estado.

(*) Este Convenio fue rescindido por parte del Estado español debido a que a finales del año 2007 el Gobierno de la Comunidad de Murcia mostró su desinterés por el mismo. A principios de 2008 el hoy MAPAMA había ejecutado el 60% de las actuaciones e inversiones comprometidas en Murcia.

(**) En el total de km y euros invertido no se han sumado los datos de la CC.AA de Murcia.

(***) El coste del km de vía pecuaria totalmente recuperada ha ascendido a 4.738 euros.

5. Condiciones que deben poseer las vías pecuarias para que sean soporte para la trashumancia y cumplan la función de hábitats faunísticos y estructuras de conexión ecológica

Nueve son las condiciones mínimas que tienen que cumplir las vías pecuarias para que éstas permitan un tránsito autónomo, rápido, cómodo y seguro de los contingentes ganaderos. Esas nueve condiciones también contribuyen a construir hábitats faunísticos en las vías pecuarias y a que éstos puedan funcionar como estructuras de conexión ecológica (flujo de materia y energía y movimiento de flora y fauna).

En primer lugar el **ancho**, cuanto más ancho tengan las vías pecuarias con mayor facilidad se dará el tránsito del ganado trashumante por ellas (mediano y largo recorrido), ya que la vía pecuaria podrá albergar contingentes ganaderos que posean gran número de cabezas sin que se generen problemas en el tránsito del ganado dentro de la vía pecuaria y tensiones con los usos colindantes.

El mayor ancho posible también es capital para que la vía pecuaria pueda cumplir la función de hábitat faunístico y estructura de conexión ecológica, ya que un ancho “grande” (75 m) permite el desarrollo de ecosistemas con distintos estratos de vegetación (herbácea, arbustiva, arbórea y lianoide) o su mezcla, la presencia de elementos geomorfológicos e hidrológicos (rocas, arroyos, ríos, lagunas), etc. Elementos todos ellos que posibilitan que la fauna perciba que la vía pecuaria es un lugar seguro no sólo como hábitat donde residir, o como cazadero, sino como lugar de tránsito para llevar a cabo movimientos de dispersión, migración y colonización.

El ancho más adecuado para que se pueda practicar el uso ganadero trashumante y la prestación ambiental de “corredor ecológico”⁷ sería de 75 m (cañada). Si el ancho se redujese a 37 m (cordel) ambas prestaciones del camino pastoril serían de inferior calidad y efectividad.

Pero ojo, de nada sirve que legalmente una vía pecuaria tenga 75 o 37,5 m de ancho si los colindantes han usurpado el ancho y han transformado la realidad físico-ambiental del camino ganadero con actividades agrarias, edificaciones, etc.

A VECES LOS ANCHOS SE INCREMENTAN NOTABLEMENTE, AL MENOS LOS LEGALES

Si bien es cierto que las cañadas reales tienen el mayor ancho de toda la tipología de vías pecuarias (75 m), en ciertos lugares ocurre que este ancho son mayores, lo que favorece el tránsito ganadero, el alimento de éste e, incluso, que puedan ser usadas como descansaderos. Veamos algunos ejemplos, aunque no todos ellos sean de la Comunidad de Madrid:

- Cañada Real Segoviana a su paso por Valdemanco (Madrid), posee una anchura que oscila entre los 75 y 100 m a lo largo de 2,900 km.
- Cañada Real Leonesa Occidental a su paso por Talayuela (Cáceres) posee una anchura media de 300 m a lo largo de 10 km, convirtiéndose en un auténtico pastizal alargado.
- Término municipal de Monesterio (Badajoz), en donde se localiza la Colada del Ejido a la Cruz del Puerto, que posee 3,5 km y rodea al casco urbano del municipio por el sur, este y norte. Dicha vía pecuaria tiene en algunos sectores hasta 120 m de ancho (Fuente: Asociación Ecologistas y Cultural Cúriga-Ecologistas en Acción).
- Término municipal de Ejea de los Caballeros (Zaragoza), en el que el Paso (Colada) de San Juan posee 116 m de ancho a lo largo de 3 km de recorrido.
- En el País Valenciá los Azagadores reales pueden llegar a tener hasta 110 m de anchura.

⁷ Corredor ecológico. Elemento del paisaje en el que los flujos ecológicos tienen una mayor intensidad que en la matriz circundante, entre los que cabe destacar la función de conducto para la dispersión de especies, minimizando los efectos negativos de la matriz. Castro Nogueira, Hermelindo (Director Facultativo) et al (2002).

**ANCHOS DE LAS VÍAS PECUARIAS DE DISTINTOS TERRITORIOS
DELESTADO ESPAÑOL**

ANTIGUA CORONA DE CASTILLA (*)		ACTUAL COMUNIDAD FORALDE NAVARRA		
Nombre	Ancho	Ancho		Nombre
		Anchos medios	Anchos máximos (**)	
Cañada	75,22	40 m	80 m	Cañada Real
Cordel	37,61	20-30	40 m	Travesía
Vereda	20,89	15	30 m	Pasada
Colada	Variable	15	30 m	Ramal
Descansadero	Variable	Variable	Variable	Reposadero

(*) Los territorios que poseen vías pecuarias y que formaron parte de la Corona de Castilla son: León, Extremadura, Andalucía y Castilla.

(**) El artículo 3 de la Ley Foral 19/1997, de 15 de diciembre, de vías pecuarias de Nafarroa habla de anchos máximos. Se han puesto los anchos medios que tradicionalmente se utilizan para poder comparar las máximas anchuras que pueden llegar a tener las vías pecuarias en este territorio histórico.

ANTIGUA CORONA DE CASTILLA		ANTIGUA CORONA DE ARAGÓN
Nombre	Ancho	Ancho (*)
Cañada	75,22	De 20 a 40 m: entre Delta del Ebro y Murcia 33,43 m: Pirineo Aragonés (Privilegios de Felipe V en 1745) 11,50 m (borrador Reglamento de vías pecuarias de Catalunya) De 10 a 60 m: según la Associació "Amics dels Camins Ramaders de Catalunya"
Cordel	37,61	
Vereda	20,89	
Colada	Variable	
Descansadero	Variable	

(*) Como puede verse en el cuadro los anchos en la Corona de Aragón varían notablemente de unas zonas a otras y según qué fuentes se consulten.

ANTIGUA CORONA DE CASTILLA		PAÍS VALENCIÁ (*)	
Nombre	Ancho	Ancho	Nombre
Cañada	75,22	75 m	Cañada
Cordel	37,61	40,7 m	Paso
Vereda	20,89	37,5	Cordel
Colada	Variable	20 m	Vereda y azagador
Descansadero	Variable	Variable	Reposadero

(*) Datos obtenidos de la Ley 3/2004, de 11 de julio de la Generalitat Valenciana de viespecuàries.

Fuente: VILLALVILLA ASENJO, HILARIO (2016): Nombres y anchos de las vías pecuarias. *Revista Ecologista* nº 89. Versión digital en página Web 18781.html.

En segundo lugar la vía pecuaria tiene que presentar, o ser posible su desarrollo, **vegetación correspondiente a las regiones naturales por las que discurre el camino pastoril**, en sus cuatro estratos (herbáceo, arbustivo, arbóreo y lianoide). Aunque, como es lógico, en una proporción en la que domine en primer lugar el estrato herbáceo (el pasto para alimentar a la cabaña trashumante en su discurrir por la vía pecuaria), en segundo lugar el estrato arbustivo sin entorpecer el trasiego ganadero (que también aprovecha la cabaña ganadera, sobre todo algunas de sus especies –cabras,...-), en tercer lugar el arbóreo (que oferta sombra, frutos, protección frente a fuertes vientos,...) y en último lugar el lianoide.

Una vía pecuaria tapizada con vegetación natural en todos los estratos y en buen estado de conservación y desarrollo, además de servir a las necesidades del ganado trashumante (mediano y largo recorrido), sirve de hábitat faunístico para las especies silvestres y constituye una buena estructura de conexión ecológica que permite la dispersión de la fauna en sentido altitudinal y latitudinal. Estaremos pues ante una vegetación natural de calidad, bien desarrollada en sus distintos estratos y con diversidad florística.

Si en los muestreos de fauna que realizan los científicos el zorro, la garduña y el gato montés son fácilmente localizables en caminos, que no nos vamos a encontrar en vías pecuarias con una vegetación y morfología natural⁸.

En tercer lugar la vía pecuaria tiene que tener **variedad de morfologías del terreno por donde ésta discurre**: combinación de tramos llanos, tramos en pendiente, curvas de vez en cuando, tramos surcados por cursos fluviales de distinta entidad, tramos salpicados de roquedos, etc. Esta diversidad morfológica, junto con la vegetación, crea ambientes diferenciados para el uso del ganado trashumante, y facilita que la fauna se mueva con facilidad sin que sea fácilmente detectada por predadores y humanos.

En cuarto lugar la presencia y distribución adecuada a lo largo del itinerario ganadero de **elementos estratégicos que hagan cómodo y seguro el tránsito ganadero**: existencia de **reposaderos y descansaderos** para los descansos de media jornada y final de jornada, con una extensión suficiente para un contingente ganadero de varios miles de cabezas; **existencia de refugios para los pastores** que les permitan hacer frente a las inclemencias del tiempo (chozos,...); **existencia de abrevaderos para el ganado** (pozos, abrevaderos, fuentes, cursos fluviales de distinta entidad, lagunas naturales,...), etc.

En quinto lugar es importante, para que se pueda propiciar un tránsito del ganado rápido, cómodo y seguro, que **los tramos de vías pecuarias con condiciones adecuadas sean lo más largos posibles, y que esa longitud no sea compartida con infraestructuras de comunicación (carreteras de cualquier tipo, ferrocarriles) que discurran paralelas a ellas o que corten de forma sistemática a la vía pecuaria**. Este tipo de situaciones, que afectan de forma importante al sistema de vías pecuarias madrileño, introducen un riesgo importante en la seguridad del ganado y de los pastores. También incrementan los tiempos de recorrido por las potenciales paradas a efectuar, suponiendo un desgaste importante del ganado, del ganadero y pastor, que tiene que controlar que el hato no salga hacia el viario, o tienen que proceder a cortar la circulación viaria y, en el caso de carreteras comarcales compartir trechos largos con el flujo de vehículos.

Al mismo tiempo las infraestructuras de comunicación introducen un riesgo en las vías pecuarias, o tramos de ellas, que funcionen como hábitat faunístico y corredores ecológicos: **el atropello de fauna**. Pudiéndose convertir los puntos de corte en **sumideros** que pueden tener efectos adversos sobre la biodiversidad, sobre todo sobre las poblaciones animales que cuentan con menores efectivos poblacionales.

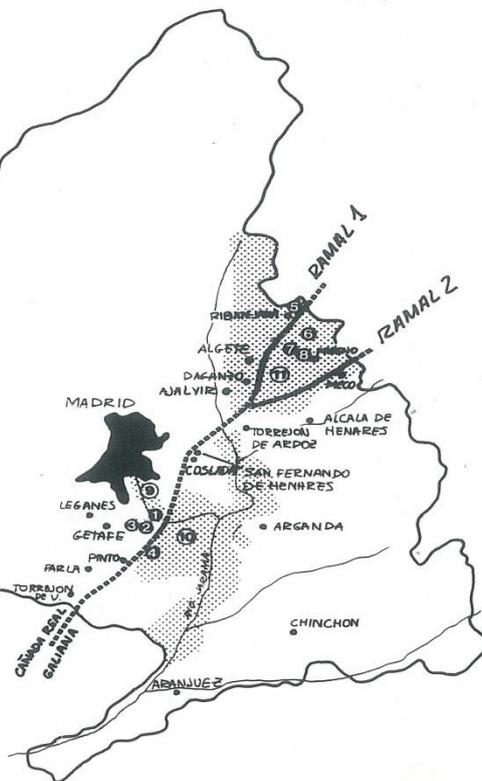
⁸ Santos Tomás y Tellería, José Luis (1998): Efectos de la fragmentación de los bosques sobre los vertebrados en las mesetas ibéricas. Dirección General de Conservación de la Naturaleza. Ministerio de Medio Ambiente. Colección Técnica. Madrid, 139 páginas.

ESPACIOS Y PUNTOS DE INTERÉS NATURAL EN LA CAÑADA REAL GALIANA A SU PASO POR LA COMUNIDAD DE MADRID

CAÑADA REAL GALIANA

ESPACIOS Y PUNTOS DE INTERÉS NATURAL.

- ① COLONIA DE CERNICALO PRIMILLA DE PERALES DEL RIO.
- ② YESERAS DE PERALES DEL RIO.
- ③ CERRO DE LOS ANGELES.
- ④ CARRIZAL DEL ARROYO CULEBRO.
- ⑤ ENCINAR DE RIBATEJADA.
- ⑥ ARROYO TOROTE.
- ⑦ RETAMAR DE FRESNO.
- ⑧ COLONIA DE CERNICALO PRIMILLA DE FRESNO DE TOROTE.
- ⑨ PARQUE LINEAL DEL MANZANARES.
- ⑩ PARQUE REGIONAL EN TORNIO A LOS EJES DE LOS RIOS MANZANARES Y JARAMA.
- ⑪ ESTEPAS CEREALISTAS DE LOS RIOS HENARES Y JARAMA. (ZONA DE ESPECIAL PROTECCION PARA LAS AVES)



Fuente: VILLALVILLA ASENJO, Hilario et al. (1994): La Cañada Real Galiana a su paso por Madrid. Dirección General de la Juventud. Consejería de Educación de la Comunidad de Madrid. Madrid, 139 pp.

Tampoco es aceptable que la continuidad de la vía pecuaria se halle interrumpida por **tejidos urbanos e industriales**, que hace que el ganado tenga que discurrir por las superficies asfaltadas de calles durante varios kilómetros, amén del despliegue de seguridad que hay que poner en marcha, tanto por parte de los pastores y ganaderos como por parte de las municipalidades, y de servicios municipales de limpieza. Los tejidos urbanos e industriales **provocan la fragmentación⁹ de la vía pecuaria**, por lo que la prestación como corredor ecológico o biológico se ve profundamente alterada ya que este tipo de piezas antrópicas son auténticas barreras al trasiego faunístico.

El paso por **tejidos urbanos (residenciales, de actividad económica, etc.) habría de ser un hecho de carácter puntual, de muy corto recorrido**, que no implique un largo trayecto por las superficies de calles y carreteras de acceso, ya que acaban dañando las pezuñas del ganado, generan desgaste en el ganado y en los pastores, existe un riesgo de accidentes, y constituyen barreras infranqueables al movimiento de fauna. Cada día que pasa la distancia entre fragmentos de vías pecuarias es mayor, ya que el crecimiento urbano las absorbe.

En resumen las **infraestructuras para el transporte y los tejidos urbanos trocean las vías pecuarias en retazos de cada vez menor longitud con una separación progresiva de los mismos (por ocupación del tejido urbano o partición de la infraestructura)**, aislando a los fragmentos entre manchas urbanas y líneas de infraestructuras, lo que provoca que las vías pecuarias posean cada vez menos funcionalidad para el tránsito ganadero, acogida de fauna en los ecosistemas naturales existentes en el camino pastoril, y dificultades, cuando no imposibilidad, de favorecer el trasiego faunístico desde las áreas fuente (que pueden estar en la vía pecuaria o ecosistemas adyacentes).

En sexto lugar que los **pasos superiores e inferiores** que se construyan¹⁰ permitan corregir el efecto de fragmentación y barrera de viarios y líneas férreas. Para conseguir el objetivo los pasos elevados tienen que ser diseñados con una **pendiente adecuada, vallado** que impida que el ganado pueda escaparse hacia el viario o vías férreas, y **sistemas de ocultación del paso** que no generen miedo al ganado por visualización del vacío entre el suelo y el paso superior. Por lo que respecta a los pasos inferiores son clave dos aspectos: **el ancho, el mayor posible, para evitar el tan indeseado efecto embudo** cuando el ganado ingresa en el mismo (**riesgo de congestión y asfixia de cabezas de ganado**), y un **buen gálibo** que genere amplitud. Un buen ancho y un buen gálibo permiten **una adecuada iluminación** del paso inferior, lo que da confianza al ganado y permite un manejo seguro del mismo por el ganadero y los pastores.

Los **pasos superiores e inferiores pueden llegar a ser barreras al movimiento de fauna y generar efecto de fragmentación** si no tienen un buen ancho, un buen gálibo y no se naturalizan de tal forma que la fauna se sienta segura. En los pasos inferiores puede generarse un peligro adicional, se explotados por predadores que ven una buena oportunidad en el paso inferior para obtener una pieza de caza fácil y, por qué no, ser explotado por cazadores furtivos. De ahí que el mayor ancho y gálibo posible y la naturalización de los pasos inferiores, sean aspectos clave para que éstos no constituyan una barrera al movimiento de fauna.

En séptimo lugar **que no exista un número excesivo de elementos antrópicos que reduzcan superficie útil y de vegetación natural (sobre todo pastos) de la vía pecuaria,**

⁹ Proceso de división de los itinerarios ganaderos configurados por las vías pecuarias, en especial por las Cañadas Reales, en elementos progresivamente más cortos, separados por tejido urbano (residencial, industrial, dotacional), por potentes infraestructuras para el transporte (autovías, ferrocarriles) o por infraestructuras vinculadas al agua (embalses)

¹⁰ Y aquellos construidos que puedan modificarse.

etc., o impliquen obstáculos al tránsito ganadero: apoyos de tendidos eléctricos y telefónicos; puntos de registro de aducciones de agua y tuberías de aguas residuales; hitos de ductos de productos energéticos (gasoductos, oleoductos), balsas de riego, aparcamientos, construcciones (gasolineras, restaurantes, etc.).

Los elementos antrópicos de mayor envergadura, dimensión y tipo de actividad (aparcamiento, restaurante,...) con toda probabilidad generan efecto de fragmentación al movimiento de la fauna.

En octavo lugar **que los nuevos usos de las vías pecuarias se diseñen, y se practiquen sin afectar al tránsito ganadero.** Los i) usos compatibles: parques y jardines lineales en la entrada de las vías pecuarias en tejidos urbanos de pueblos, deben ser permeables al movimiento de ganado; ii) los practicantes de los usos complementarios (senderismo, cicloturismo y cabalgada) tienen que ser respetuosos con el tránsito ganadero, de tal forma que no produzcan molestias y espantadas de ganado; y que iii) no se desarrollen pruebas deportivas motorizadas (de motos y coches deportivos) en las vías pecuarias, incluso cuando no transita el ganado trashumante, ya que además del daño que se produce al firme de la vía pecuaria, a su vegetación, cursos de agua, potenciales atropellos de fauna, etc., se generan molestias a los ganaderos estantes que no pueden acceder cómodamente a los predios de labor, de pasto, etc.¹¹

En noveno y último lugar tenemos una condición clave que sería el compendio de las 8 expuestas, **la calidad del itinerario pecuario.** Para que una vía pecuaria cumpla sus funciones de vía para el tránsito ganadero trashumante, hábitat faunístico y estructura de conexión ecológica debe tener: el mayor ancho posible; la mayor longitud posible sin perturbación alguna; el mejor desarrollo vegetal posible, así como de los elementos morfológicos de la región natural que atraviesen; poseer todos y cada uno de los elementos estratégicos para el tránsito ganadero (descansaderos, abrevaderos, refugios para pastores, etc.); escasa fragmentación y fragmentos muy largos; pasos superiores e inferiores para salvar infraestructuras para el transporte bien diseñados y acondicionados; práctica inexistencia de elementos antrópicos que reduzcan superficie y vegetación natural de la vía pecuaria; y usos compatibles y complementarios que no afecten para nada los dos usos principales de las vías pecuarias: el tránsito de ganado y la prestación ambiental de corredor ecológico.

A todos nos parecería una barbaridad que el sistema viario del Estado y las CC.AA (red de autopistas, autovías, carreteras de alta velocidad y carreteras comarcales) tuviese el asfalto resquebrajado y con hoyos por todas partes, que careciesen de arcones adecuados, que en el caso de las vías de mayor capacidad y rapidez no hubiese un control total de accesos, que no existiesen pasos a diferente nivel, que no hubiese vías de servicio, que las gasolineras y

¹¹En la reunión de la Sección de Vías Pecuarias del Consejo de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid del 25 de mayo de 2017, el Vocal de las asociaciones profesionales agrarias con mayor implantación en la Comunidad de Madrid se quejó de que en el desarrollo de las competiciones deportivas motorizadas por vías pecuarias algunos ganaderos tenían dificultades para acceder a sus instalaciones ganaderas.

Su queja fue contestada por el Subdirector General de Recursos Agrarios en el sentido de que “denuncien este tipo de infracciones”. No será más lógico que no se realicen este tipo de competiciones que dificultan el uso principal (ganadero) de las vías pecuarias y, en todo caso, que haya un miembro de la guardia civil, policía municipal o agente forestal que facilite a los ganaderos sus legítimos movimientos por las vías pecuarias si se desarrollan estas indeseables competiciones.

Sin embargo el Subdirector General se despacha con un “denuncie vd.” ¿Y el trastorno provocado a los ganaderos ese día? ¿Cómo se le compensa? ¿Debe primar el uso deportivo motorizado de las vías pecuarias o el uso ganadero?

accesos a núcleos urbanos se planteasen muy de tarde en tarde poniendo en riesgo, por ejemplo, el repostar combustible. Es decir, que no se cumplieren los parámetros básicos de diseño para realizar el trayecto por el sistema viario de forma rápida, cómoda y segura.

Abundando en lo anterior sería absurdo, incluso plantearlo en este estudio, que los conductores de vehículos y camiones fuesen acompañados por los cuerpos y fuerzas de seguridad del Estado o de las CC.AA, para poder circular con seguridad por el sistema viario. Y más absurdo sería que grupos de voluntarios de las Asociaciones de Conductores y de las Carreteras también ayudasen a los conductores a circular por el sistema de carreteras.

Si lo que acabamos de plantear es ilógico y absurdo para el sistema de viarios de competencia Estatal y Autonómica y la malla tejida entre ambos, por qué se ve lógico que la ganadería trashumante tenga que sortear centenares de obstáculos, tenga que ser apoyada por grupos de voluntarios y por fuerzas y cuerpos de seguridad del Estado y de las municipalidades. Por qué nuestros ganaderos y pastores no pueden trashumar con seguridad, tranquilidad y sin más apoyos que algunos excepcionales. En definitiva ¿por qué no tener un sistema de vías pecuarias apto para el tránsito autónomo del ganado, en las condiciones que demanda una sociedad avanzada y con mentalidad del siglo XXI?

Conseguir ese sistema de vías pecuarias del siglo XXI, un sistema con buena calidad de trazado, implica que la política en materia de vías pecuarias de cualquier CC.AA, también la de la Comunidad de Madrid, tenga como objetivo estratégico contemplar los dos usos claves de las vías pecuarias: **el tránsito ganadero trashumante y la función de estructura de conexión ecológica.**

Sólo así, el esfuerzo y desempeño a aplicar por las autoridades ambientales al sistema de vías pecuarias será el adecuado. De lo contrario la situación actual de deterioro continuará en el tiempo hasta que ya no podamos hablar de “sistema” sino de “tramos inconexos”. Las vías pecuarias son una tipología de caminos que tiene que funcionar en red con otras: caminos públicos de las municipalidades y otros entes públicos, caminos de servicio de canales y acequias, plataformas de ferrocarril (muchas ya convertidas en vías verdes), etc.



Fuente: Plan Sectorial de Carreteras (2005). 2009-2016. Febrero de 2009. PEIT.

6. Qué ha pasado, y qué está pasando, para que la Comunidad de Madrid se esté convirtiendo en un territorio progresivamente impermeable al tránsito ganadero de largo recorrido

6.1. Una reflexión previa

Antes de empezar a desarrollar este apartado hay que advertir que no ponemos en duda que en la Comunidad madrileña pueden desarrollarse movimientos ganaderos de carácter local e intermunicipal (cortos recorridos). Los de carácter local son los que poseen menos condicionantes a la hora de usar el sistema de vías pecuarias madrileño y otros caminos de titularidad pública, pero los presentan, sobre todo por cortes que produce el sistema de carreteras, el riesgo de cruzar los viarios que poseen IMD (Intensidad Media Diaria) cada día más altas, y porque muchas vías pecuarias tienen que discurrir paralelamente a los viarios lo que obliga al ganadero a un estricto control del hato.

Sin embargo, los movimientos ganaderos entre varios municipios ya empiezan a tener más condicionantes, no sólo por el riesgo que entraña el sistema viario, sino porque hay que atravesar extensas áreas urbanas y algún tipo de ocupación temporal dada por la autoridad en materia de vías pecuarias que no concuerda con el fin al que se deben destina las vías pecuarias (aparcamientos, gasolineras abandonadas, restaurantes,...), o hay que buscar itinerarios alternativos porque un embalse ocupa desde hace décadas una determinada cañada. Para no alterar en exceso la vida de las ciudades y pueblos, y para dar seguridad al ganadero y pastores en cruces con viarios, es necesario coordinar el movimiento de ganado con las policías locales y grupos de voluntarios y hacer del paso del ganado algo rápido y seguro.

Un ejemplo lo tenemos en la “Ruta Trashumante del 9 al 16 de Mayo de 2017” promovida por el Observatorio por la Conservación del Patrimonio de la Sierra de Guadarrama. Ruta que supuso mover un rebaño de más de 500 ovejas para apoyar la trashumancia, la cual recorrió 13 municipios de la sierra noroeste y recorrió más de 120 km por vías pecuarias. El recorrido de la ruta partió de Valdemorillo y el destino final era Hoyo de Manzanares. El apoyo de la Guardia Civil y voluntarios fue clave para el éxito del movimiento trashumante.

Otro ejemplo lo hemos tenido estos días con el rebaño trashumante patrocinado por las Asociaciones Trashumancia y Naturaleza y Concejo de La Mesta. Un rebaño de 1.300 ovejas y 60 cabras que discurrió por la Comunidad de Madrid entre el 15 y el 24 de octubre de 2017. Salió el día domingo 15 de octubre desde La Panera (El Espinar –Segovia-), llegando a la casa de campo el día viernes 20 de octubre. El día domingo 22 discurrió por la ciudad de Madrid y el día lunes 23 de octubre salió de la Casa de Campo para continuar el camino hacia Villaviciosa de Odón rumbo a Extremadura. De nuevo la participación de la Guardia Civil, voluntarios y el Ayuntamiento de Madrid para apoyar a los ganados con sitio donde dormir (la Casa de Campo), regular el tráfico en la ciudad de Madrid y limpiar sus calles fue capital. Si no hubiese existido este fuerte apoyo hubiese sido imposible hacer hecho este recorrido.

Del análisis y diagnóstico que vamos a realizar en el presente estudio hay tres factores que entendemos clave para comprender el por qué se está produciendo la impermeabilización de las vías pecuarias de la provincia de Madrid al tránsito ganadero: **el proceso de metropolización** que genera el crecimiento urbano e infraestructural; **el conjunto de**

problemas que tienen las vías pecuarias y que afectan a su ancho y a los potentes cortes producidos por grandes propietarios privados en ámbitos rural-naturales alejados de la metrópoli; y el que **no se tiene una política clara en materia de trashumancia y corredores ecológicos**, porque todos los equipos de gobierno que han pasado por la Comunidad de Madrid no creen en ella.

6.2. El proceso de metropolización de la Comunidad madrileña

A partir de la ciudad de Madrid y los núcleos urbanos colindantes (primera corona¹²), el proceso de metropolización se ha expandido con inusitada rapidez (sobre todo a partir de la burbuja inmobiliaria que desató la crisis económica -2008-) hacia una segunda corona situada ya en los límites oeste, este y sur con las vecinas provincias castellanas de Segovia, Guadalajara y Toledo. Ese proceso de metropolización se ha acentuado con la ocupación por pastillas de actividad económica de los corredores formados por las autovías Madrid-Burgos (A-1), Madrid-Barcelona (A-2), Madrid-Valencia (A-3), Madrid-Andalucía (A-4), Madrid-Extremadura (A-5) y Madrid-A Coruña (A-6).

El modelo territorial difuso que se ha implantado en la Comunidad de Madrid ha provocado una profunda transformación del espacio físico-natural a partir de la ciudad de Madrid, que ha afectado profundamente al sistema de vías pecuarias, comprometiendo seriamente su viabilidad para el tránsito ganadero de mediano y largo recorrido trashumante, así como a otras prestaciones ambientales clave como el que las vías pecuarias constituyan auténticos corredores ecológicos.

Pero veamos datos concretos que nos permitan acercarnos a cómo el proceso de metropolización ha dañado de forma importante, y creemos que irreversiblemente en algunos casos, la continuidad de los itinerarios ganaderos de largo recorrido, ya que la autoridad en materia de vías pecuarias de la Comunidad de Madrid¹³ no se encuentra muy animada a publicarlos de forma oficial, si es que en algún momento han hecho un análisis y diagnóstico de la situación.

En **primer lugar** hay que poner de manifiesto que la **longitud y superficie de las vías pecuarias madrileñas**, con bastante probabilidad, ya no posee las cifras de longitud y extensión que airea la autoridad en materia de vías pecuarias de la Comunidad de Madrid (**4.200 km y 13.000 ha**). Recordemos que en declaraciones efectuadas al diario El País el 4 de junio de 1998 por el entonces Consejero de Economía, D. Luis Blázquez (Partido Popular), éste afirmaba que ya se habían perdido 1.600 km de vías pecuarias de los 4.200 km que hemos llegado a tener, por lo que nos quedarán más o menos entre **2.600-3.000 km** de vías pecuarias que discurran por el medio rural-natural de la Comunidad. El resto se encuentran perdidas u ocupadas por tejido urbano (calles, aceras, rotondas, parques públicos), carreteras, ferrocarriles, embalses, etc., habiendo perdido el carácter primigenio de estos caminos pastoriles.

¹²**Primera corona:** municipios de Alcobendas, San Sebastián de los Reyes, Torrejón de Ardoz, San Fernando de Henares, Coslada, Getafe, Pinto, Parla, Valdemoro, Humanes de Madrid, Moraleja de Enmedio, Fuenlabrada, Móstoles, Leganés, Alcorcón, Villaviciosa de Odón, Boadilla del Monte, Majadahonda, Pozuelo de Alarcón, Las Rozas y Alcalá de Henares. **Segunda Corona:**Eje de los pueblos de la campiña del Henares (Camarma de Esteruelas y Meco), Arganda del Rey, Torrejón de Velasco, Cubas de la Sagra, Griñón, El Álamo, Navalcarnero y los pueblos del potente eje de la autovía A-6 (Madrid-A Coruña): Torreloa, Galapagar, Colmenarejo, Valdemorillo, Collado Villalba, Alpedrete, Gudarrama, Los Molinos y Cercedilla.

¹³ Área de Vías Pecuarias, Subdirección General de Recursos Agrarios, Dirección General de Agricultura y Ganadería de la Consejería de Medio Ambiente, Administración Local y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid.

Los procesos de recuperación de algunos km de vías pecuarias vía instrumentos de planeamiento no han logrado restañar, ni lo lograrán, las pérdidas sufridas, y mucho menos preservar la calidad y el valor histórico-cultural del trazado de las vías pecuarias. Esto es debido a que en la mayor parte de los casos las vías pecuarias que se han logrado recuperar discurren por ámbitos urbanos configurándose como parques lineales de pueblos y ciudades (San Sebastián de los Reyes, Villanueva de Perales, Quijorna, etc.), o forman parte de la red de espacios públicos de los tejidos urbanos de pueblos y ciudades de la Comunidad (vías pecuarias que discurren por viarios, aceras, parques de uso y disfrute público –por ejemplo Móstoles: descansadero del Pozo de la Nieve-).

Una parte del sistema de vías pecuarias ha sido troceado al ser seccionado, u ocupado, por potentes infraestructuras sin que se haya procedido a suturar las heridas abiertas. Así tenemos el caso de la Cañada Real Galiana al este del casco urbano de Pinto, que ha sido seccionada por la autovía A-4 (Madrid-Córdoba) sin que hasta la fecha se haya restituido el paso. La Cañada Real Segoviana ocupada en unos 6 km por el embalse de Valmayor, que tampoco han sido recuperados, o el tramo que discurre bajo la autopista A-6 (calle La Cañada) que junto con la ocupación por un aparcamiento (Centro Comercial Los Valles) y viarios de otro importante tramo de esta cañada a su paso por Collado-Villalba, impiden de forma importante el tránsito ganadero trashumante. En otras ocasiones se producen brutales ocupaciones longitudinales de las vías pecuarias, como es el caso de la autopista A-2 (Madrid-Barcelona) que ocupa totalmente algo más de 2 km de la Cañada Real Galiana entre el puente de Viveros (río Jarama) y las campiñas de la margen derecha del citado río.

Otra parte importante de las vías pecuarias se encuentran troceadas por multitud de puntos de ruptura urbanísticos (tejidos urbanos e industriales). Bueno, más que puntos habría que hablar de grandes pastillas urbanas que cortan los tramos naturales de las vías pecuarias habiéndolos transformado en calles.

Centrémonos en la Cañada Real Segoviana y midamos los km de tejido urbano que ocupan todos y cada uno de los cascos urbanos que atraviesa la vía pecuaria, en algunos de ellos la ruptura es total, pues la cañada se encuentra convertida en calles, casas o están ocupadas por tuberías: Moralarzal (2,8 km) y Bustarviejo (2,2 km). O vayamos a la Cañada Real Galiana y veamos la potente transformación de la cañada a su paso por el casco urbano de Pinto (2,2 km), eso sin contar los 21.179 m² a lo largo de 850 m lineales de la Cañada Real Galiana, en la que fue construido un vial para el Polígono Industrial Las Arenas (Plan Especial de Reforma Interior “Las Arenas” –Pinto-). Y si nos vamos al límite entre las provincias de Madrid y Guadalajara por la Cañada Real Galiana veamos el efecto combinado del crecimiento urbano del núcleo de población de Ribatejada y la ocupación de esta vía pecuaria por la carretera M-113. Los primeros 300 m de cañada, incluido el descansadero de Las Eras, están ocupados por tejido urbano (el descansadero por instalaciones deportivas, almacenes y báscula municipal. Técnicamente desaparecido), los siguientes 826,3 km están ocupados por tejido urbano extensivo y la citada carretera. Una vez que se sale del ámbito urbano y nos dirigimos al límite con la provincia de Guadalajara 1,234 km de la cañada están ocupados en su espacio más o menos central por la carretera M-113 haciendo poco menos que suicida el tránsito ganadero de medio y largo recorrido.

Otro importante número de vías pecuarias han desaparecido por el **espectacular crecimiento del sistema aeroportuario internacional de Barajas**, configurándose en torno al mismo una restitución perimetral que se acerca más al concepto de vía de servicio que de vía pecuaria.

A todo lo anterior sumémosle las **2.500 ocupaciones temporales** que en 2015 declaraba la autoridad en materia de vías pecuarias en la Asamblea de Madrid que estaban operando legalmente en el sistema de vías pecuarias madrileño. 2.500 ocupaciones temporales a las que se han sumado (o en parte restado, no lo sabemos), 52 en 2015, 33 en 2016 y 28 en 2017 (por ahora: a 26 de octubre). Ocupaciones temporales que, en la mayor parte de los casos, estarán en las vías pecuarias para siempre: tendidos eléctricos, tendidos telefónicos, aducciones de agua, tuberías de aguas residuales, ductos de combustible (gas y petróleo), edificaciones (aparcamientos, restaurantes, gasolineras, etc.), centenares de pequeñas calas para suministro eléctrico, agua, etc.

En ningún momento la autoridad en materia de vías pecuarias de la Comunidad de Madrid, desde que ésta recibió las competencias en esta materia en los años 80 del siglo XX, se planteó aplicar los conceptos de **“no uso de las vías pecuarias para implantar actividades**

económicas” y potenciar los beneficios económicos directos e indirectos de éstas: favorecer la trashumancia y movimientos locales de ganado; contribución al sostenimiento de los procesos ecológicos de interés económico vinculados al ciclo del agua, prevención de la erosión, protección del suelo, etc., conservación de ecosistemas, especies y paisajes; etc.

Tampoco olvidemos los **procesos de concentración parcelaria** que se han llevado a cabo en algunas de las regiones naturales de la Comunidad de Madrid, como la Alcarria Baja, las

campiñas del interfluvio Jarama-Manzanares, La Sagra, valle del Tajo, principalmente. Concentración parcelaria que ha convertido al sistema de vías pecuarias en estrechos carriles no muy aptos para el tránsito de grandes contingentes ganaderos. Además, las fincas de reemplazo que han sido asignadas a las vías pecuarias se configuran en algunos casos como potenciales descansaderos. Descansaderos que o bien sustituyen a los históricos o bien se crean a partir de esa finca de reemplazo que se le ha asignado a la vía pecuaria, sin que sepamos si se han seguido criterios de atención a las necesidades de dicho tránsito (en cuanto a distancias de ubicación, extensión de los mismos, protección frente a inclemencias del tiempo –insolación, vientos, pendientes, etc.). El problema se incrementa cuando dichas fincas de reemplazo aparecen desgajadas y separadas del sistema de vías pecuarias: finca de reemplazo nº 233 polígono 8 (nº 28116233), separada del Cordel de la Galiana por 83 m (Pozuelo del Rey); descansadero de concentración parcelaria, polígono 7, parcela 215 (nº 280750A), separado 1,646 km de la vía pecuaria más cercana al mismo, la Vereda Carpetana (nº 2807501); descansadero de concentración parcelaria, polígono 6, parcela 837 (nº 280480C), desgajado físicamente por la carretera que une las localidades de Corpa a Valverde de Alcalá (M-225) y por el arroyo La Vega o Pantueña y huertas de Corpa.

Este tipo de separaciones físicas que pueden parecer inofensivas pueden justificar potenciales desafectaciones o permutas de estas fincas de reemplazo convertidas en vías pecuarias, como así ocurrió el 25 de mayo de 2017 cuando, con el voto en contra de los Vocales representantes de las ONG ambientalistas, la Sección de Vías Pecuarias del Consejo de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid votó a favor de enajenar parte del descansadero de Los Pradillos (Torrelodones) y permutarlo por otro camino, siendo uno de los argumentos clave para la enajenación el estar separado del resto del sistema de vías pecuarias.

Y para finalizar no podemos dejar de mencionar las **nuevas ocupaciones que se darán en las vías pecuarias madrileñas**, gracias al desarrollo de los contenidos del artículo 40 de la Ley 8/98, de 15 de junio de vías pecuarias de la Comunidad de Madrid, por el “Proyecto de Decreto por el que se aprueba el Reglamento de Vías Pecuarias de la Comunidad de Madrid”. Recordemos que cuando en 1997 se procedió a discutir la vigente Ley 8/98, de 15 de junio de vías pecuarias de la Comunidad de Madrid, ya formulamos sugerencias para modificar los aspectos contenidos en el artículo 40 de la citada Ley, y que el proyecto de “Reglamento” sometido al proceso de “Sugerencias” desarrolla con una virulencia e intensidad inusitada.

Sabíamos que ese artículo, salvo por lo que respecta al aprovechamiento de los frutos y productos no utilizados por el ganado en su normal tránsito y las plantaciones para uso y disfrute público (con la implementación de ciertos controles), abrían la caja de pandora para posibilitar la transformación e intensificación económica productivista de las vías pecuarias.

Pues bien lo que presumíamos en 1997 se ha hecho realidad en 2017, las propuestas contenidas en los artículos 78, 79, 80, 81 y 82 del Capítulo VII (Aprovechamiento de las vías pecuarias) del Título III del “Proyecto de Decreto de Reglamento de las Vías Pecuarias de la Comunidad de Madrid” (que será aprobado en esta legislatura¹⁴), relativas a los **aprovechamientos agrícolas, forestales y de viveros de las vías pecuarias** madrileñas.

¹⁴ANDRÉS DEL POZO, LUIS Y VILLALVILLA ASEÑO, HILARIO (2017): Sugerencias al proyecto de Decreto por el que se aprueba el Reglamento de vías pecuarias de la Comunidad de Madrid”. Publicado en la página web de Ecologistas en Acción el 27 de junio de 2017. Madrid 27 de junio, 21 páginas.

¿Qué implica para la viabilidad territorial, ambiental y paisajística de las vías pecuarias potenciar los viveros, aprovechamientos forestales o agrícolas?, pues más actividad económica transformadora de éstas, ya que estas actividades no solo implica poner plantas sino también todos los **elementos constructivos e infraestructurales que se necesitan para que funcionen**: cerramientos, accesos motorizados, instalaciones eléctricas, abastecimiento de agua, etc. Las actividades económicas vinculadas a viveros, aprovechamientos forestales o agrícolas **son impropias de ubicarse en lo poco que nos queda libre del sistema de vías pecuarias**.

Se trata de actividades de alto poder de transformación de las vías pecuarias y anulación de las prestaciones clave de los caminos pastoriles: itinerarios seguros para el movimiento de ganado, ecosistemas naturales, charnelas de unión entre ecosistemas, estructuras de conexión ecológica que permitan el trasiego faunístico, la migración de especies, los procesos de colonización, la distribución geográfica y el intercambio genético de especies silvestres.

La propuesta del Reglamento de ubicar viveros, aprovechamientos forestales y agrícolas más parecen un proceso de “colonización agraria” en el siglo XXI, pero con criterios de postguerra (primera mitad del siglo XX).

Todas las agresiones, ocupaciones y usos económicos que hemos enumerado están convirtiendo las vías pecuarias en “Zonas de Actividad Económica Intensiva” y demuestran que de forma premeditada la autoridad en materia de vías pecuarias (que tienen nombre y apellidos con color político) ha renunciado de forma tácita a apoyar y recuperar las vías pecuarias madrileñas para una potencial recuperación de la ganadería trashumante y como estructuras de conexión ecológica.

6.3. Gran propiedad, cierre ilegal de vías pecuarias y tránsito ganadero. Profundizando en la impermeabilización de la provincia de Madrid al tránsito ganadero.

El proceso de crecimiento de la metrópoli no es la única causa, aunque sí la más importante, que está provocando la imposibilidad de movimiento autónomo de la ganadería trashumante de medio y largo recorrido. En los sectores de la Comunidad madrileña de carácter más rural también se dan situaciones que contribuyen a generar graves dificultades, cuando no imposibilidad, a los movimientos N-S y transversales entre itinerarios ganaderos estratégicos. Dos son los ámbitos más afectados: el área de encinares del suroeste y la Alcarria Baja madrileña.

En el suroeste de la Comunidad, en el área de los encinares, las grandes propiedades privadas se han apropiado de importantes tramos de vías pecuarias cerrando el paso de las mismas, incluso de vías pecuarias deslindadas y amojonadas. Este modelo de ocupación ilegal se asemeja al que se desarrolla en territorios donde domina el latifundismo, como es el caso de Castilla-La Mancha, Andalucía y Extremadura.

Estas grandes propiedades del suroeste están relacionadas con la actividad ganadera y cinegética. Sus propietarios o están vinculados al “estamento nobiliario” o a los nuevos propietarios que han accedido a la compra de grandes propiedades. Hoy en día muchas de estas grandes propiedades son gestionadas por sociedades mercantiles. Estas sociedades mantienen intactos todos sus entramados de relaciones con los decisores locales y regionales,

El pasado 02/10/2017 ambos Vocales volvieron a presentar “5 nuevas sugerencias”, tras los estudios de campo realizados en regiones naturales de la Comunidad de Madrid afectadas por procesos de concentración parcelaria, caso de La Alcarria.

pues de otra forma no se podría explicar cómo pueden durar en el tiempo tan graves ocupaciones y cierres ilegales en las vías pecuarias.

Este tipo de propietarios no dudan en utilizar torticeramente procedimientos legales contemplados en la ley 8/98, de 15 de junio, de vías pecuarias de la Comunidad de Madrid, para solicitar modificaciones de trazado o desvío de las vías pecuarias que discurren por sus propiedades. El objetivo: eludir o retrasar procedimientos sancionadores y de restitución de las vías pecuarias que ocupan y cierran.

Los municipios más afectados por esta situación son los de Navalagamella, Valdemorillo, Quijorna o Brunete. Quizás el caso más emblemático sea el de la finca de la Pellejera, en el municipio de Brunete que tiene colapsada, por ocupación y cierre ilegal, toda la red de vías pecuarias que colinda con su propiedad (Cordel Nuevo de Cienvallejos, Cañada Nueva de Guadarrama, Vereda de la Barranca y Caño Nuevo y Descansadero de la Fuente del Tomillar).

Pues bien, desde mayo de 2003 la propiedad de la finca la Pellejera tiene solicitada a la autoridad en materia de vías pecuarias de la Comunidad de Madrid una modificación de trazado de estas vías pecuarias, cuya resolución sigue alargándose en el tiempo.

Esta solicitud parece consecuencia directa de una denuncia interpuesta un mes antes por parte de agentes forestales, en la que se daba cuenta del cierre de la Cañada Nueva de Guadarrama, descrita en el inventario autonómico de vías pecuarias con una longitud de 3.500m y con una superficie nada despreciable de 216.913 m², según su inscripción catastral. A día de hoy esta vía pecuaria, junto con las restantes para las que se solicitó su desvío, permanecen obstruidas y ocupadas, al margen de la legalidad y sin visos de resolución inmediata.¹⁵ Cualquier intento de movimiento de ganado trashumante, trasterminante y local se ve imposibilitado desde 2010.

El caso descrito se desarrolla en un ámbito territorial que al no tener el efecto metropolitano cerca, hace que las vías pecuarias no cerradas ilegalmente presenten un estado de conservación con buenas prestaciones ambientales y con capacidad para soportar movimientos ganaderos en condiciones óptimas.

En el lado opuesto, en la Alcarria Baja de la Comunidad madrileña, el proceso es el contrario. Domina la pequeña y mediana propiedad y los terrenos de esta región natural han sufrido entre los años 50 y 90 del pasado siglo potentes procesos de concentración parcelaria que han provocado una alteración sustancial del sistema de vías pecuarias.

En primer lugar han reducido de forma importante la anchura de los caminos pastoriles, han aniquilado los formatos tradicionales en favor de las líneas rectas, creando una malla caminera que cumple los objetivos de los caminos en zonas de concentración parcelaria, pero no cumple los objetivos para el tránsito ganadero, casi ni local. Si algún rebaño trashumante o trasterminante de varios miles de cabeza de ganado tuviese que transitar por las vías pecuarias de esta región tendría que ocupar, inevitablemente los campos de cultivo.

A la reducción de anchos se une una estrategia premeditada de los gestores del proceso de concentración parcelaria, de asignar algunas de las fincas de reemplazo al sistema de vías pecuarias, que la autoridad en materia de vías pecuarias de la Comunidad de Madrid ha calificado de descansaderos, pero que no cumplen esta función de ninguna de las maneras.

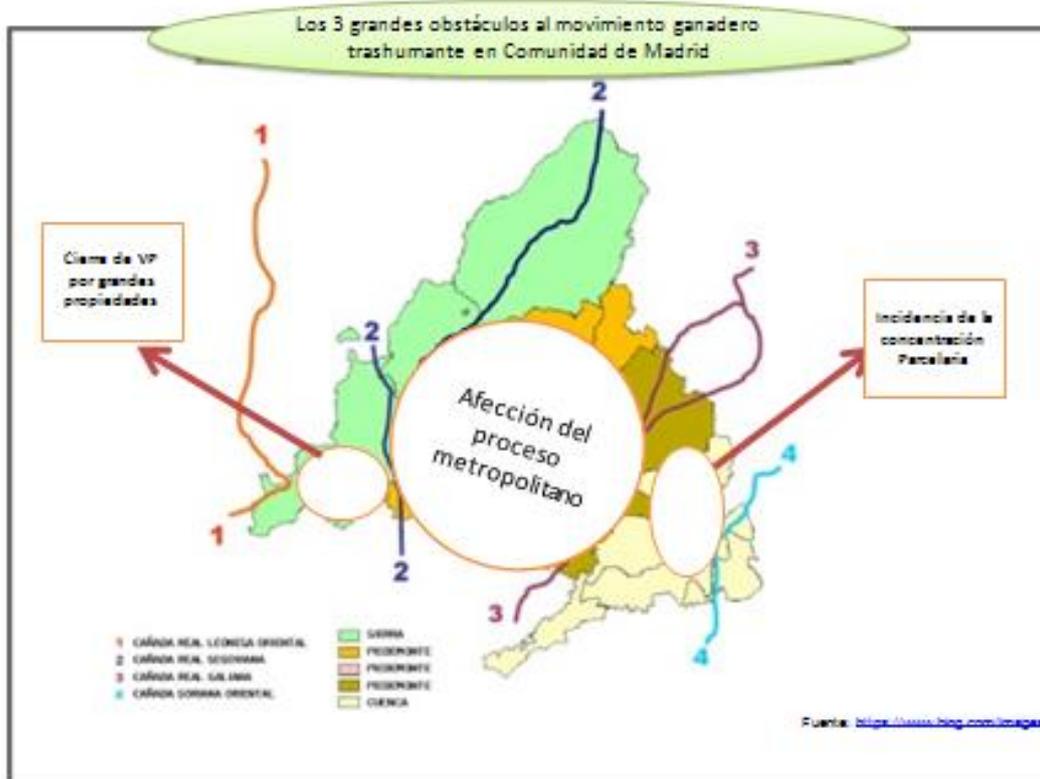
Dos ejemplos nos servirán de muestra. El primero lo encontramos en el municipio de Corpa en el que el proceso de concentración parcelaria¹⁶ asignó dos fincas de reemplazo al sistema de vías pecuarias: Descansadero 280480B-CP-Pol4-Par557 (88,780 m²) y el Descansadero 280480C-CP-Pol6-Par837 (15.830 m²), unidos al Cordel de la Senda Galiana. Estas 10,5 ha no sirven para el ganado pues las pendientes en el 95% de la superficie de los descansaderos se aproxima a la vertical.

¹⁵ El pasado mes de junio Ecologistas en Acción presentó ante la autoridad en materia de vías pecuarias de la Comunidad de Madrid una denuncia por la obstrucción del libre tránsito y desaparición de mojones en la Cañada Nueva de Guadarrama.

¹⁶ Acuerdo de concentración parcelaria de 18 de mayo de 1988.

Los gestores del proceso de concentración parcelaria asignaron al sistema de vías pecuarias las superficies de terrenos que no quieren los agricultores, por su nulo valor productivo. Sin embargo la autoridad ambiental en materia de vías pecuarias los aceptó, yendo contra los intereses ganaderos e incluso públicos. Todos sabemos que una buena finca de reemplazo en un proceso de concentración parcelaria es aquella que tiene una clase agrológica I o II (con mayor valor de mercado), pero no una (como los descansaderos aludidos) que tiene clase agrológica VIII (de valor ambiental, eso sí).

El segundo ejemplo lo encontramos en el municipio de Loeches donde el proceso de concentración parcelaria¹⁷ culminó asignando un descansadero de ganado (280750A)-CP Pol 7. Parc. 215) al sistema de vías pecuarias sin conexión con éste. Más todavía, la finca de reemplazo asignada como descansadero se encuentra alejada casi dos kilómetros de la vía pecuaria más cercana. Todo un ejemplo de cacicada.



¹⁷Acuerdo de concentración parcelaria de 21 de octubre 1996.

6.4. La Comunidad de Madrid no tiene política en materia de trashumancia y corredores ecológicos

El **segundo factor** que apuntamos como causante de la progresiva impermeabilización de las vías pecuarias madrileñas al tránsito ganadero de medio y largo recorrido es, el que el **los sucesivos gobiernos de la Comunidad de Madrid no han tenido, ni tienen, una política de apoyo a la ganadería trashumante y a la función de corredores ecológicos que poseen las vías pecuarias**. Éste no es un problema específico del Partido Popular que lleva gobernando la Comunidad de Madrid desde noviembre de 2003 (hace 14 años), sino que la falta de política en materia de trashumancia se arrastraba ya con la Administración del PSOE.

Si no se tiene política en estas dos materias se produce un proceso de ocupación de las vías pecuarias por actividades infraestructurales y económicas, y se dedican las vías pecuarias más a actividades lúdico-deportivas, sin que todas estas actuaciones se subordinen de forma clara al potencial tránsito de ganado y a la función de auténticas estructuras de conexión ecológica.

En los primeros años de la década de los 90 del siglo XX un ganadero de Collado Villalba realizaba sus últimos movimientos de ganado entre Collado Villalba y Toledo. Uno de los escollos que tenía que sortear era la ocupación de un tramo de unos 6 km de la Cañada Real Segoviana por el embalse de Valmayor. Otro escollo era el tener que transitar por las urbanizaciones de la zona (y eso que todavía no había llegado la “burbuja inmobiliaria”), y el último, e importante, el nulo apoyo institucional que se le brindaba en aquél momento a los ganaderos trashumantes y trasterminantes por el gobierno de la Comunidad de Madrid, situación que acabó por desanimarle dejando de operar este movimiento de ganado.

Unos años más tarde, en 1996, se publica el cuaderno de la trashumancia nº 21 dedicado a “Segovia-Ávila-Salamanca”¹⁸, en donde se analizan los movimientos de ganado trashumante hacia la provincia de Madrid: *“En la de Madrid dos son las zonas tradicionalmente de invernada: la primera, habitual para las cabras de Ávila, está situada al sudoeste de la provincia, en los términos municipales de San Martín de Valdeiglesias (1.080 cabras) y Villalpardo; la otra, más cercana a la capital, comprende los términos de Chapinería, Navalcarnero, Alcorcón, Boadilla (6.056 ovejas), Pozuelo de Alarcón, Majadahonda y Madrid (Casa de Campo). En total, el 13% del censo ovino y el 20,8% del caprino. A estos lugares acuden los ganaderos del norte de la provincia de Ávila”*.

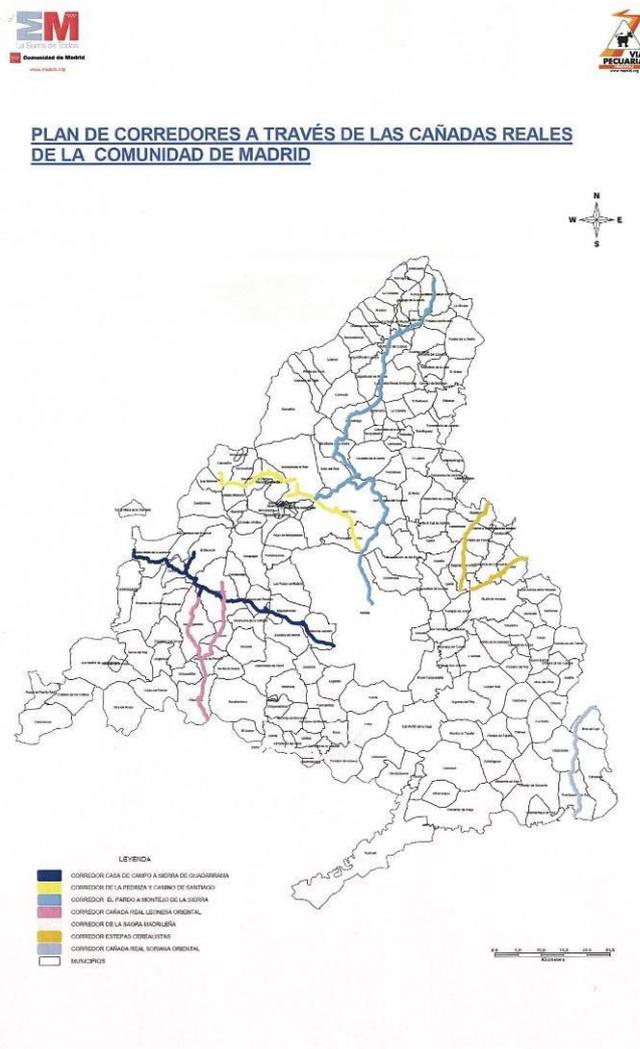
Esta fue la última vez que una institución, el Ministerio de Medio Ambiente del Estado español, publicaba datos sobre el estado de la trashumancia con referencias a la Comunidad de Madrid. El gobierno de esta Comunidad no ha publicado hasta el día de hoy datos sobre si se siguen realizando esos u otros movimientos trashumantes o trasterminantes, vías pecuarias recorridas, tipo de ganado, número de cabezas, origen y destino de los mismos, etc.

Y respecto a la **función de las vías pecuarias como corredores ecológicos** todavía la Comunidad de Madrid no ha presentado estudio científico alguno en el que muestre: i) qué características deben poseer las vías pecuarias para cumplir esta función de corredor ecológico; ii) qué especies animales se están moviendo hoy día por las vías pecuarias; iii) y qué actuaciones habrían de implementarse para favorecer sus movimientos o el de otras especies en un escenario de cambio climático sumamente agresivo como en el que estamos inmersos.

Tan sólo conocemos que el 13 de octubre de 2008 la Consejera de Medio Ambiente, Vivienda y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid, compareció ante la Asamblea de la

¹⁸Barbacoia Salaverri, Isabel y Elías Pastor, José María (1996): Cuaderno de la trashumancia nº 21 Segovia-Ávila-Salamanca. Ministerio de Medio Ambiente. Publicaciones del Organismo Autónomo Parques Nacionales. Madrid, 42 páginas.

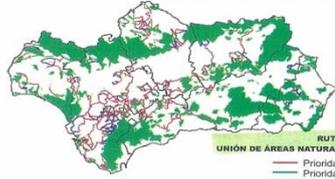
CC.AA. e informó de la puesta en marcha de un Plan General de Vías Pecuarias, que impulsó su adecuación, señalización y promoción; así como la conexión con los cascos urbanos de los municipios, a través del programa “Conecta”, y entre los espacios protegidos, a través del programa “Natura”. En resumen, se diseñaron 7 corredores ambientales que suman unos 340 km de longitud.



Fuente: Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid. Julio 2009.

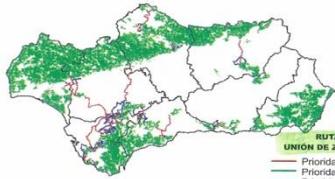
Sin embargo otra Comunidad Autónoma, la andaluza, realizó hace 16 años un esfuerzo importante para identificar las vías pecuarias que, por ejemplo, podrían servir como ejes de unión de zonas linceras en Andalucía. Pues bien, mejor o peor se identificaron 1.664 km de vías pecuarias que podrían cumplir esta función, de las que 826 km tendrían prioridad 1, 99 km prioridad 2 y 750 km prioridad 3.

Ese esfuerzo, que con la “crisis” se ha visto afectado, se realizó en el marco del “Plan de Recuperación y Ordenación de las Vías Pecuarias de Andalucía” (27/03/2001), con el objetivo de garantizar la continuidad de la red, su coherencia con los planes de ordenación, el tránsito ganadero, su valor ecológico y su potencialidad para el uso público. Plan de Actuación a 20 años (2001-2021) con un volumen de inversión de 204.344.115,49 €.



RUTAS ECOLÓGICAS
UNIÓN DE ÁREAS NATURALES DE INTERÉS

Prioridad 1.	2.953 Km.
Prioridad 2.	199 Km.
Prioridad 3.	1.288 Km.



RUTAS ECOLÓGICAS
UNIÓN DE ZONAS DE LINCE

Prioridad 1.	626 Km.
Prioridad 2.	68 Km.
Prioridad 3.	750 Km.

7. No nos vayamos por las ramas, concretemos qué casos de itinerarios ganaderos de largo recorrido se encuentran ya colapsados

En el supuesto de que la ganadería trashumante tuviese que atravesar el territorio de la Comunidad de Madrid no encontraría problemas graves en su discurrir por la Cañada Real Soriana Oriental¹⁹, ramal de la Cañada Real Leonesa Oriental y pequeño tramo de la Cañada Real Leonesa Oriental que discurre por el extremo oeste de la Comunidad. Se trata de vías pecuarias de la red principal que como ya vimos poseen un corto recorrido por la provincia de Madrid y se encuentran en ámbitos rurales a los que el fenómeno de la metropolización todavía no ha llegado.

Sin embargo el colapso llegó hace años al otrora importante “Itinerario ganadero Q”, que une las cañadas reales Segoviana y Galiana, así como a la Cañada Real Galiana, y en el caso de la Cañada Segoviana podríamos considerar que el colapso ya ha llegado, aunque la densa red de vías pecuarias de la zona permite, no sin dificultad, optar por itinerarios alternativos, pero teniendo que ser asistidos por municipalidades, policías locales, guardia civil y voluntarios.

Veamos con detenimiento la problemática de cada itinerario ganadero.

7.1. Cañada Real Galiana²⁰

Un rebaño de ganado trashumante que entrase por el sur de la Comunidad de Madrid a través de la Cañada Real Galiana (municipio de Torrejón de Velasco –comarca de La Sagra-), y hasta llegar al tejido urbano del municipio de Pinto, se encontraría con el escollo de estrechez del recorrido (37,61 m a lo largo de 9 km) y la falta de pasto y vegetación complementaria sobre la vía pecuaria. Tan sólo encontraría una fortaleza en el término municipal de Torrejón de Velasco, la presencia del descansadero de “El Valdío de la Pozuela”, con unos 18.000 m².

En el término municipal de Pinto se recupera un ancho aceptable para el tránsito ganadero (75,22 m), pero solo desde el punto de vista legal porque el ancho de la cañada está ocupado por decenas de agricultores que lo han reducido a un carril de no más de 10 m de anchura. Además, hay que atravesar 2,100 km de tejido urbano de Pinto para intentar salir del mismo con dirección este. Pero aquí se encuentra otro gran escollo: cómo atravesar la autopista Madrid-Córdoba (A-4) que posee una Intensidad Media Diaria de flujo vehicular de más de 100.000 vehículos (<http://www.fomento.gob.es>). Esta potente autopista corta bruscamente el paso de la cañada, sin que la autoridad en materia de vías pecuarias se haya preocupado de buscar un paso alternativo seguro y viable. Queda la posibilidad de utilizar un puente que permite la salida de Pinto hacia la A-4, lo que implicaría tener que realizar cortes de tráfico en una infraestructura saturada, o bien hacer pasar al ganado por la noche, aunque apoyado por cuerpos y fuerzas de seguridad y voluntarios, pues al otro lado no hay vallas de seguridad que impidan que el ganado no pueda escaparse hacia la autovía (zona de ubicación de una extensa gasolinera).

Entre este punto y la Estación Depuradora de Aguas Residuales-Sur (EDAR-Sur) de Getafe, localizada en el valle del río Manzanares (límites entre los municipios de Getafe y Madrid), nos encontramos con 10,200 km de cañada que mantienen un ancho adecuado (75,22 m), la existencia de un descansadero-abrevadero (Praderas de Cuniebles). Descansadero de formato

¹⁹VILLALVILLA ASENJO, Hilario et al. (1996): La Cañada Real Soriana Oriental a su paso por Madrid. Dirección General de Juventud. Consejería de Educación y Cultura de la Comunidad de Madrid. Madrid, 176 pp.

²⁰VILLALVILLA ASENJO, Hilario et al. (1994): La Cañada Real Galiana a su paso por Madrid. Dirección General de la Juventud. Consejería de Educación de la Comunidad de Madrid. Madrid, 139 pp.

alargado entre la cañada y el Arroyo Culebro, aunque destrozado por diversas ocupaciones vinculadas a la evacuación de aguas residuales: tuberías, salida de tanques de tormenta.

Pero ojo, para acceder al descansadero hay que atravesar el arroyo Culebro (límite entre los municipios de Pinto y Getafe), pero no se puede porque los vertidos de aguas de los tanques de tormenta construidos por el Canal de Isabel II han provocado una potente erosión del cauce encajándolo y encañonándolo en el territorio. Imposible de cruzar si no se construye un potente puente que una ambos tramos de la vía pecuaria.

Beber agua, ni pensarlo, el ganado no puede acceder a la lámina de agua del arroyo Culebro y éstas presentan un estado sanitario no apto para el consumo del ganado.

En este sector (entre la autopista A-4 y el río Manzanares) la cañada se encuentra revegetada por una masa continua de *Pinus halepensis*. Sin embargo la cañada no posee un desarrollo del estrato herbáceo y arbustivo adecuado para la alimentación del ganado, además ésta sirve de vía de acceso de vehículos pesados a las graveras existentes junto a la carretera M-301 (Madrid-San Martín de la Vega), carretera que corta la cañada en dos. El importante flujo de camiones a las graveras provoca la continua emisión de polvo que afecta a la vegetación existente en la cañada. Cuando se cruza la carretera M-301 el tramo de la cañada que se dirige a la EDAR-Sur se encuentra asfaltado en su tramo central para que puedan acceder a la EDAR-Sur los vehículos pesados y de los trabajadores de la misma. Tan sólo destacar que la masa de pino de Aleppo también se desarrolla en este tramo, permitiendo un cierto uso del estrato herbáceo para el ganado que discurra por ella.

Al llegar al río Manzanares a la altura de la EDAR-Sur y, si los ganados tuviesen la necesidad de abrevar, habría que plantearse si existen plenas garantías sanitarias suficientes para dar de beber al ganado, ya que las aguas que circulan por el río Manzanares provienen en su mayor parte de las estaciones de depuración de aguas residuales del municipio de Madrid.

Otro gran escollo (el punto de colapso de esta cañada) se encuentra localizado entre el valle del río Manzanares (EDAR Sur –límite entre los municipios de Getafe y Madrid-) y el puente de Viveros (San Fernando de Henares –, en el ámbito de otra autopista, la A-2 Madrid-Barcelona). Recordemos que la Cañada Galiana²¹ fue desafectada en 14,2 km de longitud en 2011²². Por tanto este tramo de cañada ya no existe jurídicamente, siendo la Comunidad de Madrid la primera CC.AA en desafectar una Cañada Real de carácter intercomunitario (que forma parte de la Red Nacional de Vías Pecuarias) sin buscar una solución alternativa a la misma²³, aunque la Ley de desafección aludida diga lo contrario.

²¹ Sobre los problemas de ocupación de la Cañada Real Galiana consultar: AEDENAT (1992): Plan de Recuperación y puesta en uso de la Cañada Real Galiana. ADENENAT. Madrid, 26 páginas; VILLALVILLA ASENJO, Hilario(1995): Dichas y desdichas de una cañada que atraviesa zonas urbanas. Quercus. nº 107, enero. Madrid. págs. 48-49 y VILLALVILLA ASENJO, Hilario y NIETO MAZARRÓN, María de los Ángeles (2011): “La pobreza en las grandes ciudades españolas y su incidencia sobre las vías pecuarias: La Cañada Real Galiana a su paso por la metrópoli madrileña”. Jornada Técnica sobre ganadería extensiva y trashumancia. FEADER-Ministerio de Medio Ambiente. Madrid, 17/10/2011 (Salón actos MARM Madrid).

²² Ley 2/2011, de 15 de marzo, de la Cañada Real Galiana. “Artículo 1.- *Objeto de la Ley*. 1. *La presente Ley establece el régimen jurídico aplicable a la Cañada Real Galiana a su paso por los términos municipales de Coslada, Madrid y Rivas-Vaciamadrid*. 2. *El tramo de la Cañada Real Galiana sujeto a la presente Ley es el definido por las Órdenes del Ministerio de Agricultura de 31 de enero de 1958, referida al tramo del municipio de Madrid, en el Distrito de Vallecas, de 24 de junio de 1964, referida al tramo de Coslada, y de 11 de junio de 1968, referida al tramo del municipio de Madrid, en el Distrito de Vicálvaro, y del municipio de Rivas-Vaciamadrid*. 3. *Como Anexo 1 a la Ley se adjunta la cartografía del tramo definido en el apartado anterior, que en caso de conflicto prevalecerá sobre la descripción contenida en las mencionadas Órdenes de clasificación*”.

²³ En la reunión de la Sección de Vías Pecuarias del Consejo de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid, celebrada el 25 de mayo de 2017, y a pregunta de los Vocales que representan a las ONG

Se remite al lector al Anejo nº 1 en donde se reproduce una parte del preámbulo de la Ley de desafección de la Cañada Real Galiana. En el preámbulo se puede constatar cómo ya a finales de los años 50 del siglo XX en este tramo de 14,2 km desafeccionado se redujo el ancho de la Cañada de 75,22 m a 14 y, como mucho, a 37,61 m. Es decir, se estrechó legalmente el ancho de la cañada. En el preámbulo citado se justifica la desafección porque la cañada lleva mucho tiempo sin tránsito ganadero. Aunque habría que preguntarse si las ocupaciones ilegales que se han ido desarrollando en este tramo de cañada fueron una de las causas que llevaron a la falta de su uso ganadero. Por desgracia la autoridad miente hasta en una Ley cuando dice que *“Dicha desafección no supondrá ningún corte en el tránsito ganadero pues la amplísima red de vías pecuarias de que disfruta la Comunidad de Madrid asegura itinerarios alternativos.”*

¿Cuáles son esos itinerarios alternativos? Hasta la fecha, y ya han pasado 6 años, no se han publicitado dichos itinerarios, simplemente porque no existen. En el caso de que se desarrollen algunos de los macro proyectos urbanísticos que gravitan en el entorno de esta cañada, se podrá intentar restañar las heridas, pero ¿cuándo? ¿cómo se va a obtener el suelo? ¿el itinerario alternativo se diseñará pensando en la trashumancia y su función como estructura de conexión ecológica?, o se obtendrá un carril para uso ciclista y de paseo, eso sí: arbolado.

El tramo de cañada desafeccionado finaliza en la margen derecha del río Jarama, en la margen izquierda existe legalmente un descansadero (desansadero-abrevadero de Viveros) que podría permitir el descanso del ganado, eso si logramos acceder a él. ¿Cómo?, pues es complicado, por no decir imposible. En primer lugar porque no existe un puente que comunique directamente con el descansadero, a no ser que nos vayamos al puente de Viveros, por donde pasa la autopista A-2 (Madrid-Barcelona –IMD de más de 100.000 vehículos día). Y En segundo lugar, si conseguimos atravesar el puente el descansadero se encuentra enlatao entre la autovía M-21 (San Fernando de Henares-Torrejón de Ardoz) al sur y la autopista A-2 al norte, amén de dañado por extracciones de áridos.

Supongamos que logramos llevar al puente de Viveros, sin pasar por el anterior descansadero, entonces nos encontramos con dos problemas. El primero estaría en las aguas del río Jarama, si necesitamos que el ganado abreve ¿estas aguas son aptas para el ganado?. El segundo problema es que la Cañada Real Galiana se encuentra ocupada en todo su ancho por el tronco central y las vías de servicio de la autopista Madrid-Barcelona (A-2) a lo largo de 1,650km, hasta llegar a la altura de la carretera M-115 que une la A-2 con la autovía M-206 a la altura del Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial (INTA) en el municipio de Torrejón de Ardoz. ¿Cómo discurriría el ganado en este tramo?, sería necesario realizar un corte potente de la A-2, pero ¿por la noche o por el día?. Tengamos en cuenta que la Intensidad Media Diaria de tráfico en este punto es de 108.615 vehículos (<http://www.ohlconcesiones.com/concesiones/autovia-a-2,-tramo-1/>).

ambientalistas, la autoridad en materia de vías pecuarias comenta que está estudiando obtener suelo de los desarrollos urbanísticos que se van a ejecutar en el área de Vallecas. Llevamos 6 años esperando que se pueda restituir algún tipo de paso, sin que se vislumbre alguna solución en el futuro inmediato.

EL PUNTO CLAVE DEL COLAPSO EN LA CAÑADA REAL GALIANA

Si solo tenemos en cuenta el tramo desafectado y el ocupado por la autopista A-2 tenemos que **15,850 km de vía pecuaria se encuentran inutilizados de forma drástica al tránsito ganadero, sin que exista hoy día alternativa viable para el tránsito del mismo.**

En todo caso sería necesario un despliegue policial (Administración central y local) y de voluntarios de gran magnitud para que el rebaño pudiese transitar por el antiguo tramo de la cañada desafectado, ya que alteraría la vida de las miles de personas que viven en él, y posteriormente cortar la autopista A-2.

No nos olvidemos que la A-2 es uno de los ejes claves de acceso y salida de la ciudad de Madrid.

¿Compensaría al ganadero tener que hacer prácticamente una jornada ganadera en un medio tan hostil para el ganado y los pastores?

Si retomamos el recorrido de la cañada a la altura de la carreta M-115 (municipios de Torrejón de Ardoz y Ajalvir) tendremos un ancho de 75,22 m, aunque afectado por cortes como el de unión de la M-115 con la M-206 (a la altura del INTA y Base Aérea de Torrejón de Ardoz) y el tener que discurrir la cañada por el lateral de la M-206. Esta autovía M-206, de alto flujo vehicular, no posee mecanismos de separación de usos cañada-viario, con el inconveniente de tener que ser atravesada en un punto para poder seguir el recorrido bordeando las instalaciones del INTA (no ha sido posible establecer un paso elevado o subterráneo para la cañada).

Llegados al límite entre los municipios de Ajalvir y Daganzo de Arriba la cañada comienza a desembarazarse de la influencia de la metrópoli. En Daganzo de Arriba el ancho de la cañada queda reducido a 35 m y en un tramo de 4,818 m, hasta llegar a la carretera M-113 (Daganzo de Arriba-Ribatejada-Límite con provincia de Guadalajara) nos encontramos: i) con dos carreteras convencionales que cortan la vía pecuaria M-113 y M-155; ii) el tener que discurrir en un trecho junto al polígono industrial (Los Frailes); y, cuando lleguemos a la carretera M-113 (al norte del casco urbano de Daganzo de Arriba) hay que sortear un vertedero que se construyó en la misma cañada en los años 90 del siglo XX.

Sin embargo, este tramo de la cañada a su paso por Daganzo de Arriba presenta tres descansaderos: el de la Mala Fama (con unos 1.327 m²); el de Valdemagave (25.600 m²) y el de la Cruz de Lucas (156,200 m²).

Desde este punto y hasta llegar al municipio de Ribatejada, donde la cañada sale de la Comunidad de Madrid para ingresar en la provincia castellana de Guadalajara (Castilla-La Mancha), nos encontramos con 5,022 km de cañada reducida a 35 m de ancho (municipio de Daganzo de Arriba) y 11,300 km con 75,22 m de ancho (municipios de Fresno de Torote y Ribatejada). Pero la peculiaridad del subtramo entre la carretera M-113 (al norte del casco urbano de Daganzo y justo antes de entrar al casco urbano de Ribatejada) es que en este tramo²⁴ la vía pecuaria sí cumple parte de los requisitos para que el ganado puede transitar

²⁴ Entre ese punto y el límite con la provincia de Guadalajara 2,459 km de cañada se encuentran ocupados por el tejido urbano de Ribatejada y el tramo final de la carretera M-113. El descansadero de las Eras, que constituye el último descansadero de la cañada, antes de ingresar en la provincia de Guadalajara ha desaparecido físicamente por ocupación de diversas instalaciones del Ayuntamiento de Ribatejada.

cómodamente: ausencia de viarios que la corten o discurran junto a ella, existencia de pasto, vegetación complementaria y descansaderos (tres, entre los que destaca el de La Cruz de Lucas y Valdemagame, por encontrarse conservados y con vegetación natural). En Ribatejada el Descansadero de las Eras ya dejó de cumplir su función como tal al haber sido ocupado con equipamientos diversos (12.160 m²): canchas deportivas, parque, báscula de pesaje y almacén de la municipalidad.

En resumen, respecto a los anchos legales de los 9 municipios por los que discurre la Cañada Real Galiana²⁵ a su paso por la provincia de Madrid en 6 se mantienen los 75 m, mientras que en 3 la anchura puede ser de 37,61 m (Torrejón de Velasco), 37,50 m (Paracuellos de Jarama-Torrejón de Ardoz) o 35 m (Daganzo de Arriba).

Advertir que en el municipio de Pinto la cañada mantiene el ancho de 75,22 m, salvo en el tramo urbano, que pasa a 16 m de ancho a lo largo de 800 m aunque, como ya se advirtió, físicamente tan sólo están operativos unos 10 m de ancho, el resto está ocupado por los agricultores. Esta última cifra de 800 m habría de corregirse en el Proyecto de Clasificación de Vías Pecuarias del municipio de Pinto. Es un dato antiguo que no contempla el crecimiento del casco urbano que ha provocado la transformación de la cañada en calles hasta alcanzar los 2,100 km de longitud en 2017.

Añadamos a lo anterior que cuando la Cañada Real Galiana discurra por la vecindad del Polígono Industrial Las Arenas de Pinto, a lo largo de 850 m, los 75,22 m de ancho se reducen en unos 20 m, ya que 21.179 m² de la cañada sirvieron para construir una calle para el movimiento de vehículos pesados en dicho polígono industrial (Plan Especial de Reforma Interior "Las Arenas" –Pinto-)²⁶.

²⁵En dos municipios la cañada es caballera, por lo que se cuenta sólo uno: Paracuellos de Jarama-Torrejón de Ardoz.

²⁶ Este Plan Especial de Reforma Interior fue recurrido por la Asociación Ecologista de Defensa de la Naturaleza (AEDENAT, hoy AEDENAT-Ecologistas en Acción), presentando un Recurso Contencioso Administrativo ante el Tribunal de Justicia de Madrid, el 19 de diciembre de 1994, El 3 de marzo de 2000 el citado Tribunal emitió sentencia nº 208 de la Sección Primera de la Sala de lo Contencioso-Administrativo, en la cual se desestimaba el recurso presentado por AEDENAT. El 9 de abril de 2003 se presenta por parte de AEDENAT Recurso de Casación contra la sentencia nº 208 (Recurso Casación: nº5424/2000). La Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección: Quinta, del Tribunal Supremo.

El 22 de abril de 2003 el Alto Tribunal emita sentencia estimando el recurso de Casación interpuesto por AEDENAT, anulando la Sentencia de 03/03/2000 dictada por la Sección Primera de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Madrid, y anula el acuerdo de 26 de julio de 1994 de la Comisión de Urbanismo de Madrid, por el que se aprueba definitivamente el Plan Especial de Reforma Interior "Las Arenas" de Pinto.

Estamos a octubre de 2017 y ni el Ayuntamiento de Pinto ni la Comunidad de Madrid han ejecutado la Sentencia y han restituido los metros robados a la Cañada Real Galiana.

MUNICIPIOS MADRILEÑOS POR LOS QUE PASA LA CAÑADA REAL GALIANA (*)		
MUNICIPIOS	RECORRIDO POR EL MUNICIPIO	ANCHO Y NOMBRE DE LA CAÑADA
Torrejón de Velasco	9,000 km	37,61 m (Cordel de las Carretas o Cañada Real Galiana)
Pinto	9,850 km 800 m	75,22 m (Cañada Real de la Mesta o Cañada Real Galiana) 16 m (Cañada Real de la Mesta o Cañada Real Galiana)
Getafe	6,500 km	75,22 m (Cañada Real o Senda Galiana)
San Fernando de Henares	4,200 km	75,22 m (Cañada Real de la Senda Galiana)
Paracuellos de Jarama-Torrejón de Ardoz	2,240 km	37,50 m (Cañada Real Galiana)
Ajalvir	2,200 km	75,22 m (Cañada Real Galiana)
Daganzo de Arriba	9,845 km	35 m (Cordel Galiana)
Fresno de Torote	6,000 km	75,22 m (Cañada Real de las Merinas)
Ribatejada	5,300 km	75,22 m (Cañada Real Galiana)

Fuente: Elaboración propia a partir de la Cartografía Ambiental de la Comunidad de Madrid e Inventario de Vías Pecuarias de la Comunidad de Madrid (Consejería de Medio Ambiente, Administración Local y Ordenación del Territorio, 2017).

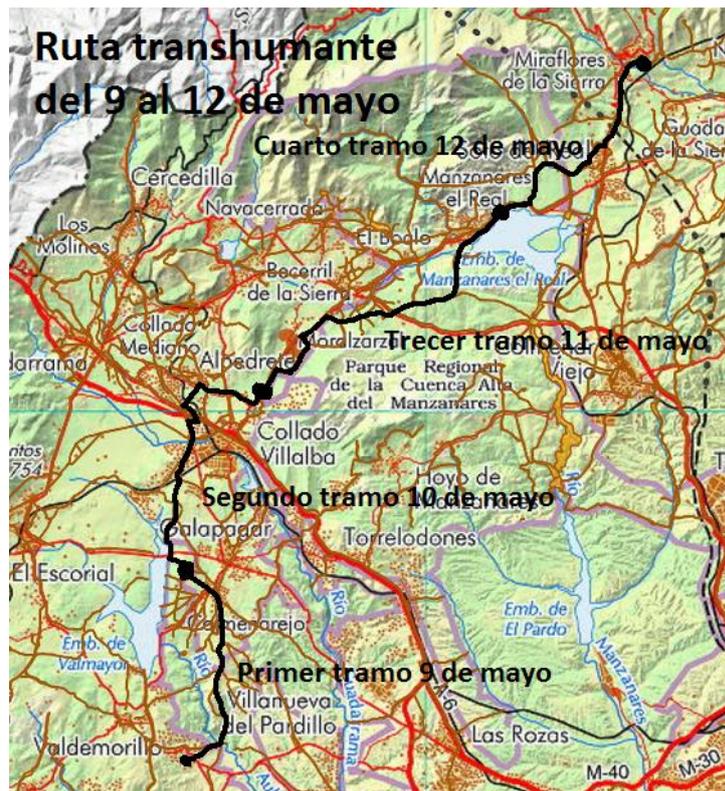
(*) Lógicamente no se han incluido los 14,2 km de cañada desafectados en 2011 de los municipios de Coslada, Madrid y Rivas Vaciamadrid.

7.2. Cañada Real Segoviana

Ingresa la cañada por el sur de la Comunidad de Madrid a través del término municipal de Villamanta, proveniente del municipio toledano de Valmojado. El primer punto que presenta gravedad, por lo que a la impermeabilización del recorrido ganadero se trata, lo constituye la llegada a la presa del embalse de Valmayor (municipio de Valdemorillo). Una vez finalizada la construcción de este embalse (1975) de 124 hm³ de capacidad de almacenamiento de agua, que ocupa territorio de los municipios de Colmenarejo, Valdemorillo y El Escorial, 5,900 km de la cañada quedaron inundados. Desde esa fecha un tramo clave de la cañada se encuentra bajo el vaso del embalse, sin que hasta la fecha haya sido restituida (hace 42 años).

La ventaja que posee esta parte del territorio madrileño es la existencia de un cierto número de vías pecuarias que permiten los movimientos ganaderos norte-sur, lo que posibilita itinerarios alternativos que rodean al embalse de Valmayor por el este, aunque tengamos que pasar por el tejido urbano de Colmenarejo. Si la Cañada Segoviana no hubiese sido anegada por el cuerpo de agua del embalse el recorrido por este subtramo se limitaría a unos 9,948 km. Con el rodeo se incrementa hasta los 13,040 km, unos 3,092 km más, de los que 2,310 km se realizan por el área urbana de carácter extensivo de Colmenarejo.

Entre los días martes 9 y miércoles 17 de mayo de 2017 el Observatorio por la Conservación del Patrimonio de la Sierra de Guadarrama llevó a cabo una experiencia piloto del proyecto "Recuperando la Trashumancia en la Sierra de Guadarrama", en la que se recorrieron 120 km de vías pecuarias por parte de un rebaño de medio millar de ovejas merinas (desde Valdemorillo a Torreledones). Rebaño que fue apoyado por un importante número de voluntarios y con cobertura de la Guardia Civil de Tráfico, al objeto de ir sorteando diversos obstáculos. El rebaño tuvo que buscar un recorrido alternativo ante el obstáculo que representa el embalse de Valmayor (ver plano siguiente).



Fuente: Observatorio por la Conservación del Patrimonio de la Sierra de Guadarrama

Una vez llegados al norte del embalse de Valmayor la Cañada Real Segoviana tiene que discurrir por las urbanizaciones extensivas del extremo norte del municipio de Galapagar (1,707 km) y el casco urbano de Collado-Villalba (2,887 km). Pero ojo, en Collado-Villalba tenemos que sortear el obstáculo de la autopista A-6 (Madrid-A Coruña). Caben dos opciones, o pasar bajo la autopista A-6 por las calles Cañada Real y Rincón de las Eras, invadiendo el aparcamiento del Centro Comercial “Los Valles”²⁷, o bien tomar el itinerario alternativo que tomó el rebaño trashumante aludido, y rodear todo este paquete urbano por el oeste discurriendo por varias vías pecuarias: Cañada Real de Las Merinas (Tramo 1 –municipio de Guadarrama-), Colada de la Calleja del Maestro (municipio de Alpedrete) y Cordel de los Charcos (municipio de Alpedrete). En total 4,975 km de recorrido frente a los 2,887 km que supondrían atravesar el tejido urbano de Collado Villalba: 2,088 km más de recorrido.

²⁷ La Comunidad de Madrid llevó a cabo en septiembre de 1993 la venta de 22.481 m² de la Cañada Real Segoviana a su paso por Collado-Villalba, para construir el aparcamiento del centro comercial Los Valles (unos 500 m de longitud y 55 de anchura, por 26.983.200 pts.). Hoy día la cañada ya no existe físicamente entre la A-6 y el sector norte del centro comercial Los Valles.

EL PUNTO CLAVE DE LO QUE PODRÍA CONSIDERARSE EL ÁREA DE COLAPSO EN LA CAÑADA REAL SEGOVIANA

En un principio, y si no es porque en esta parte de la Comunidad de Madrid existe un denso entramado de vías pecuarias, la ocupación del embalse de Valmayor de 5,900 km de la Cañada Real Segoviana hubiese provocado el total colapso del tránsito ganadero. Eso sí, el itinerario alternativo obliga a discurrir por 2,310 km de tejido urbano de Colmenarejo y 1,707 km de Galapagar.

Si se quiere evitar tener que discurrir por los 2,887 km de tejido urbano de Collado-Villalba y evitar el trago de tener que cortar el flujo vehicular bajo la calles la Cañada y Rincón de las Eras, así como de los viarios que rodean al centro comercial Los Valles, hay que agarrar un itinerario alternativo que alarga la jornada trashumante en 2,088 km más, pero que también nos obligará a tener que discurrir por algún que otro viario²⁸.

Aquí está el nudo gordiano de la Cañada Real Segoviana, que se está convirtiendo cada día más en una barrera al tránsito ganadero autónomo y no asistido, si no lo ha hecho ya.

Situados de nuevo en la Cañada Real Segoviana nos dirigimos hacia el pueblo de Morzalzal. Este trayecto lo tendrá que hacer la cañada junto a la carretera M-608, que ocupa la vía pecuaria por su sector central, además de tener que pasar el ganado por la gasolinera abandonada construida sobre la misma Cañada Real Segoviana. Gasolinera que fue autorizada por la autoridad en materia de vías pecuarias de la Comunidad de Madrid.²⁹

Posteriormente la cañada discurrirá a lo largo de 1,973 km por el sur del tejido urbano de Manzanares el Real y la carretera M-608, que discurre paralela a la cañada, y posteriormente llegaremos a Bustarviejo en donde tendremos que compartir la cañada con un restaurante construido sobre la misma (Fuente de El Caño) y atravesar 2,2 km de tejido urbano con carretera incluida (M-610), amén de dos obstáculos que nos obligarán a ir a lo largo de 300 m por la citada carretera: una potente aducción de agua del Canal de Isabel II y un parque dedicado a la trashumancia completamente cercado (ambos elementos en el ámbito de la Cañada Real Segoviana).

Respecto a los anchos legales de los 22 municipios por los que discurre la Cañada Real Segoviana en 16 se mantienen los 75 m, mientras que en 5 la anchura es variable (de 75,22 m a menos de esa anchura), salvo en uno (Valdemanco), en el que el ancho puede oscilar entre 75 y 100 m de anchura. En el municipio de Villanueva de Perales la cañada ha pasado a ser legalmente un cordel (de la Segoviana), con 37,61 m de anchura.

²⁸ Además de lo anterior tenemos que tener en cuenta que cuando se amplió y mejoró el trazado de la autopista A-6 (Madrid-A Coruña), no se solucionó un grave problema y es el paso bajo esta potente infraestructura viaria. Hoy día bajo la autopista discurre un viario que une las calles Cañada Real y Rincón de las Eras, pero con unos pasos subterráneos con un gálibo y una anchura que hace inviable el paso para un gran contingente de grande de ganado. Además, la atracción de vehículos de esta zona aledaña al centro comercial Los Valles hacen imposible (a no ser por la noche y de madrugada, y asistido por policía municipal y voluntarios) el tránsito ganadero de largo recorrido.

²⁹ La autoridad en materia de vías pecuarias de la Comunidad de Madrid dio autorización de ocupación temporal en 1993 y la retiró el 22 de abril de 2013. Al día de hoy (octubre de 2017) la gasolinera, dos unidades en ambos sentidos de la marcha de la carretera M-608, siguen en pie. Para más información ver: VILLALVILLA ASENJO, HILARIO (2015): Ocupaciones temporales en vías pecuarias de la Comunidad de Madrid. Informe publicado en la página Web de Ecologistas en Acción. Octubre de 2015, 40 páginas.

En general la mayor parte del recorrido conserva el ancho de una cañada (75,22 m), salvo cuando discurren por los tejidos urbanos, en las que éste se reduce, o cuando es afectada por viarios que ocupan la parte central o un lateral de la misma.

MUNICIPIOS MADRILEÑOS POR LOS QUE PASA LA CAÑADA REAL SEGOVIANA		
MUNICIPIOS	RECORRIDO POR EL MUNICIPIO	ANCHO Y NOMBRE DE LA CAÑADA
Villamanta	10,500 km	75,22 m (Cañada Real Segoviana)
Villanueva de Perales	9,500 km	37,61 m (Cordel de la Segoviana)
Quijorna	6,500 km	75,22 m (Cañada Real Segoviana)
Colmenarejo	110 m	75,22 m (Cañada Real Segoviana)
Valdemorillo	14,000 km	75 m (Cañada Real Segoviana)
El Escorial	3,199 km	75 m (Cañada Real Segoviana)
Galapagar	5,500 km	75,22 m (Cañada Real Segoviana)
Collado Villalba	8,500 km	75,22 m (1950)-20,89(1975) (Cañada Real Segoviana)
Moralzarzal	4,500 km	75,22 m (Cañada Real Segoviana)
El Boalo-Cerceda-Matalpino		75,22 m (Cañada Real Segoviana o de las Merinas)
Manzanares el Real	11,250 km	75,22 m (Cañada Real Segoviana)
Soto de El Real	6,000 km	75,22 m (Cañada Real Segoviana)
Miraflores de la Sierra	7,400 km	3030 o 75,22 m (Cañada Real Segoviana y Abrevadero de las Pilas del Circuito)
Bustarviejo	10,000 km	9-75,22 m –variable-(Cañada Real Segoviana)
Valdemanco	2,900 km	75-100 m –variable- (Cañada Real Segoviana)
Garganta de los Montes	3,967 km	75 m (Cañada Real Segoviana)
Lozoyuela-Navas-Sieteiglesias	4,500 km	75,22 m (Cañada Real de Fuentelagartos)
Buitrago de Lozoya	8,500 km	75,22 m (Cañada Real de Velayos)
La Serna del Monte	2,300 km	41,78 m y variable (Cañada Real Segoviana)
Piñuecar	4,200 km	Variable -11,62/75,22 m- (Cañada Real Segoviana)
Horcajo de la Sierra	400 m	75,22 m (Cañada Real de las Merinas)
Robregordo	2,500 km	Variable -20/22/73 m (Cañada Real Segoviana)
Somosierra	4,030 km	75,22 m (Cañada Real Segoviana)

Fuente: Elaboración propia a partir de la Cartografía Ambiental de la Comunidad de Madrid e Inventario de Vías Pecuarias de la Comunidad de Madrid (Consejería de Medio Ambiente, Administración Local y Ordenación del Territorio, 2017).

Para no aburrir más al lector el tramo entre Bustarviejo y el límite con la provincia de Segovia no lo vamos a tratar, entendiendo que habrá problemas que puedan ser solventados con el apoyo de los Cuerpos de Seguridad del Estado, policías locales y voluntarios.

En resumen, el escollo más potente a salvar en esta cañada es el embalse de Valmayor, el tejido urbano de Collado-Villalba y la A-6 en este tejido urbano. No nos atrevemos a decir que exista una impermeabilización total al paso del ganado, pero sí un conjunto de obstáculos que hacen muy difícil el tránsito trashumante autónomo, por lo que éste tiene necesariamente que ser asistido: apoyo de la guardia civil y policías locales al paso por tejidos urbanos y viarios, y apoyo de voluntarios en la totalidad del recorrido, desde su ingreso en la provincia de Madrid por Toledo, hasta su salida hacia la provincia de Segovia.

7.3. “Itinerario ganadero Q” (Conexión de la Cañada Real Galiana y la Cañada Real Segoviana)

7.3.1. Aspectos previos

D. Félix-Manuel Martínez Fronce en el libro titulado “El área madrileña plataforma de trashumancia”, hace un profundo estudio y descripción del itinerario ganadero que une la Cañada Real Galiana, que nace en Villoslada de Cameros (Sierra de Cameros –La Rioja castellana-), con la Cañada Real Segoviana, que nace en la Sierra de la Demanda y Neila. Ambas cañadas discurren por las provincias castellanas de Madrid y Toledo y este “Itinerario ganadero Q” las uniría, continuando su recorrido a partir de la Cañada Real Segoviana (a la altura de la localidad toledana de Las Ventas de Retamosa) hacia los pastos invernales extremeños³⁰.

El “Itinerario Ganadero Q” equivaldría, aunque a menor escala, a la Cañada Real Soriana Occidental que nace en Soria y con rumbo NE-SO une todas las grandes cañadas de dos de los Reinos que formaron parte de la Corona de Castilla (León y Castilla). El “Itinerario Ganadero Q” está compuesto por un conjunto de vías pecuarias que unen la Cañada Real Galiana a la altura del puente de Viveros (que salva el río Jarama en el municipio de San Fernando de Henares) y las localidades de la provincia de Toledo de Casarrubios del Monte y Las Ventas de Retamosa. En esta última es donde el “Itinerario Ganadero Q” conecta con la Cañada Real Segoviana, para luego continuar su recorrido hacia los pastos invernales de Extremadura con rumbo oeste.

7.3.2. Tipología de vías pecuarias del “Itinerario Ganadero Q”

Entre el puente de Viveros y el río Guadarrama las vías pecuarias que forman parte del “Itinerario Ganadero Q” adoptan una dirección E-SO. Cuando el itinerario llega sale de la zona urbana de Villaviciosa de Odón y comienza a discurrir por la margen izquierda del río Guadarrama el “Itinerario Ganadero Q” adopta rumbo N-S, discurriendo por los términos municipales de Villaviciosa de Odón y Móstoles.

El “Itinerario Ganadero Q”, al llegar a la frontera entre Navalcarnero y El Álamo, adopta nuevamente rumbo SO abandonando la Comunidad de Madrid y entrando en la provincia de Toledo (Comunidad de Castilla-La Mancha) por el municipio de Casarrubios del Monte. Desde este municipio el “Itinerario” se dirige hacia el municipio toledano de Las Ventas de Retamosa en donde conecta con la Cañada Real Segoviana. Desde este municipio el “Itinerario Ganadero Q” se dirige hacia los pastos extremeños con rumbo oeste.

En total el “Itinerario Ganadero Q” se encuentra estructurado en 9 nueve tramos o vías pecuarias, de las que 7 son madrileñas y 2 toledanas.

³⁰ Como complemento consultar: VILLALVILLA ASENJO, HILARIO (2017): Estudio sobre el “Trazado histórico de la Cañada Real de Madrid”. Publicado en la Web de Ecologistas en Acción el 29/03/2017. Madrid, 50 páginas; VILLALVILLA ASENJO, HILARIO (2017): Estudio sobre el “Valor histórico cultural del trazado de las vías pecuarias”. Publicado en la Web de Ecologistas en Acción el 29/03/2017. Madrid, 63 páginas. VILLALVILLA ASENJO, HILARIO (2017): Más allá de la Valla. La Quinta de Torre Arias en la Red de Vías Pecuarias de la municipalidad de Madrid. Publicado en la Web de Ecologistas en Acción el 20 de mayo de 2017. Madrid, 38 páginas.

En el cuadro siguiente se han identificado a las nueve vías pecuarias aludidas y el rango que poseen: cañada, cordel, vereda y colada. Sin prácticamente consultar los Proyectos de Clasificación de las Vías Pecuarias de los municipios por los que pasan (solo teniendo cuenta el rango), nos encontramos como los tres primeros tramos son cañadas³¹ (municipio de Madrid), para reducirse bruscamente a vereda en los municipios de Alcorcón y Villaviciosa de Odón, para posteriormente ampliarse a la categoría de cordel en Villaviciosa de Odón y Móstoles y luego vuelta a reducir el ancho en El Álamo, y ya en Toledo ampliación del ancho con la categoría de cordel en los municipios toledanos de Casarrubios del Monte y Las Ventas de Retamosa.

Como vemos todo un despropósito para al normal circular de miles de cabezas de ganado en régimen trashumante, y para que estas vías pecuarias puedan funcionar como estructuras de conexión ecológica.

VÍAS PECUARIAS QUE FORMAN PARTE DEL "ITINERARIO GANADERO Q" EN LAS PROVINCIAS CASTELLANAS DE MADRID Y TOLEDO	
PROVINCIA DE MADRID:	Anchos de las vías pecuarias
1. Cañada de Alameda y Rejas (Barajas)	Cañada: 75,22 m
2. Cañada Real de la Puerta de El Sol (Madrid)	Cordel: 37,61 m
3. Cañada Real de Madrid (CRM) (Madrid)	Vereda: 20,89 m
	Colada: anchura variable

4. Vereda de Villaviciosa (Alcorcón) (se reduce 54,33 m de repente)	
5. Vereda del Cerro de los Olivares y de la Cueva de la Mora por Calatalifa (Villaviciosa de Odón)	

6. Cordel Real del Guadarrama (Villaviciosa de Odón y Móstoles) (se amplía en 16,72 m de repente)	
7. Colada del Álamo (El Álamo) (se reduce el ancho de nuevo).	

PROVINCIA DE TOLEDO	
8. Cordel de Hormigos (Casarrubios del Monte) (se amplía el ancho de nuevo)	
9. Cordel de Casarrubios (Las Ventas de Retamosa)	

Fuente: Elaboración propia

³¹ Ojo porque la Cañada de Alameda y Rejas con los cambios que se operaron al sur del sistema aeroportuario Barajas hoy día está considerada como vereda (20,89 m), no como cañada (75 m).

7.3.3. Analizando con más detalle las características de las vías pecuarias que conforman el “Itinerario Ganadero Q”

En el caso de que algún contingente ganadero trashumante tuviese necesidad de utilizar el “Itinerario ganadero Q” en el tramo del municipio de Madrid se encontraría con un tramo, correspondiente a la Cañada de Alameda y Rejas o Vereda de Circunvalación del Aeropuerto de Barajas³², de 3,894 km. Cañada localizada al sur del sistema aeroportuario Barajas que presenta un ancho de 20 m y no posee desarrollo de un pastizal aceptable para el uso ganadero. Además, ésta vía pecuaria discurre paralela a la autovía M-22 que circunvala por el sur el sistema aeroportuario Barajas. La cañada, al llegar a la altura de la zona logística del sur del sistema aeroportuario, se estrecha hasta convertirse en un carril, discurrendo paralela al viario de doble carril por sentido Avenida Sur del Aeropuerto (hasta hace unos años Avenida Real de Merinas) con un ridículo ancho de entre 2 y 3 m que dificulta incluso el caminar.

El punto en el que la Cañada de Alameda y Rejas cruza a través de un puente la autovía M-14 de acceso al aeropuerto de Barajas, da comienzo un largo tramo del “Itinerario ganadero Q” de 23,722km, transformado en puro y duro tejido urbano (la ciudad de Madrid), para posteriormente llegar casi a las afueras del municipio de Madrid (Barrio de Campamento –Distrito de Latina-. Antiguamente municipio independiente de Carabanchel) en donde, incluso, parte del itinerario no está todavía clasificado (Cañada Real de Madrid) lo que ha permitido ocupaciones de instalaciones militares a lo largo de su historia (ya en las cercanías con el vecino municipio de Alcorcón).

El tramo urbano al que hemos hecho referencia nace con claridad en las calles Carabela, La Rioja, Paseo de la Alameda, Avenida de Logroño (Distrito de Barajas), calle de Alcalá (Distritos de Canillejas, Ciudad Lineal, Salamanca y Centro), puerta de El Sol, calle Mayor, cuesta de la Vega, calle Segovia (Distrito Centro), Paseo de Extremadura, calle de Villaviciosa, calle de San Chidrián y complejos deportivos militares de La Dehesa y Club de Golf San Jorge (Distrito de Latina) han terminado por anular la funcionalidad del “Itinerario Ganadero Q”.

Un momento y, si el ganado necesitase abrevar en el río Jarama a la altura del puente de los Viveros, antes de ingresar en el término municipal de Madrid, o en el río Manzanares, a la altura del puente de Segovia ¿el agua de ambos ríos está en condiciones sanitarias aceptables para que se pueda abrevar?

Entre el Alto de Extremadura (municipio de Madrid) y la Vereda de Castilla (término municipal de Alcorcón) se desarrollan 5,418 km de la Cañada Real de Madrid que se encuentran sin clasificar³³, con 1,608 km totalmente urbanos (calles Villaviciosa y San Chidrián). Debido al grave conflicto surgido por la apropiación indebida de dos parcelas de la Cañada Real de Madrid por parte del

³² La antigua Cañada de Alameda y Rejas fue afectada por la ampliación del sistema aeroportuario Barajas, habiendo pasado a llamarse, y tener el ancho que le corresponde a la nueva categoría, “Vereda de Circunvalación del Aeropuerto de Barajas”. Este cambio se contempla en el: “Proyecto de Modificación de Trazado” correspondiente, que todavía no ha sido finalizado (Resolución de 4 de diciembre de 2014 de la Dirección General del Medio Ambiente -Fuente: BOCM nº 48, de 26 de febrero de 2015-).

³³ Aunque sea un galimatías no podemos olvidar que 4,895 km de longitud del “Itinerario Ganadero Q”, comprendidos entre el intercambiador de transportes de Canillejas y la plaza de las Ventas (que tradicionalmente hemos venido denominando Cañada Real de la Puerta de El Sol), también se encuentran sin clasificar. Y que el tramo de Cañada Real de Madrid comprendido entre la plaza de las Ventas y el Alto de Extremadura, 9,778 km tampoco se encuentra clasificado. La autoridad en materia de vías pecuarias de la Comunidad de Madrid no tiene intención de proceder a su clasificación.

Ministerio de Defensa, y su intento de subastarlas, vecinos y ecologistas llevan varios años defendiendo que se clasifique y deslinde este tramo.

El Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid nº 285 del día lunes 28 de noviembre de 2016 publicó la ORDEN 2547/2016, de 15 de noviembre, de la Consejería de Medio Ambiente, Administración Local y Ordenación del Territorio, de Inicio del procedimiento de clasificación de la vía pecuaria “Cañada Real de Madrid” en el término municipal de Madrid, siendo el plazo máximo para resolver el procedimiento administrativo de la clasificación de un año contado a partir de la adopción de la Orden de Inicio, tal y como establece la Ley 8/1999, de 9 de abril, de Adecuación de la Normativa de la Comunidad de Madrid a la Ley Estatal 4/1999, de 13 de enero.

Es decir, jurídicamente este tramo del “Itinerario Ganadero Q” no existe como vía pecuaria, hasta tanto en cuanto no esté clasificada. En mayo de 2017 la autoridad en materia de vías pecuarias de la Comunidad de Madrid puso a disposición de los vocales de la Sección de Vías Pecuarias del Consejo de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid el plano con el recorrido de la Cañada Real de Madrid que será clasificado, que se corresponde con el trazado histórico. Aunque tenemos que recordar que el objetivo inicial de la autoridad en materia de vías pecuarias de la Comunidad de Madrid, en connivencia con el Ministerio de Defensa, era hacerla discurrir por otro trazado que interesaba más a los responsables de este Ministerio, al objeto de poder subastar las dos parcelas de la cañada que había usurpado, impidiendo la materialización del Parque de Las Moreras en la vía pecuaria.

Hasta que no finalice el proceso de clasificación de este tramo de la Cañada Real de Madrid, y posteriormente se deslinde y amojone, el ganado podría optar por discurrir por los Retamares de los arroyos Meaques y Valchico, hasta llegar a la Vereda de Castilla, ya en el término municipal de Alcorcón, como mecanismo de obviar unos cuantos kilómetros de cañada convertida en calle y complejos deportivos militares que ocupan la cañada.

En resumen el “Itinerario Ganadero Q” a su paso por la ciudad de Madrid se encuentra urbanizado a lo largo de 23,722 km, con cuatro de sus descansaderos también urbanizados: i) descansadero-abrevadero del Vadillo, ii) descansadero del Vadillo (Canillejas), iii) descansadero de las Ventas del Espíritu Santo (plaza de Las Ventas) y iv) descansadero de La Tela (junto al puente de Segovia). Cabría la posibilidad de que el ganado descansase en la Casa de Campo de Madrid o en Los Retamares (junto a los arroyos Valchico y Meaques). La zona de descanso podría estar asegurada tanto en Casa de Campo como en Retamares, pero la alimentación y el agua tendría que ser suministrado por el Ayuntamiento en caso de optar por la Casa de Campo, mientras que en Retamares el pasto estaría asegurado y el agua depende de cómo viniese la primavera o el otoño.

En conclusión, el discurrir por el “Itinerario ganadero” Q supondría realizar una dura jornada ganadera que se sería consumida atravesando calles de Madrid, sin que existan pasto ni puntos donde beber agua en este tramo. Además, no sería viable hacer el tránsito ganadero por la mañana, habría que realizarlo cuando caiga la noche y aprovechando la madrugada, y con apoyo de un amplio dispositivo policial, voluntarios y servicios de limpieza.

EL PUNTO CLAVE DEL COLAPSO EN EL “ITINERARIO GANADERO Q”

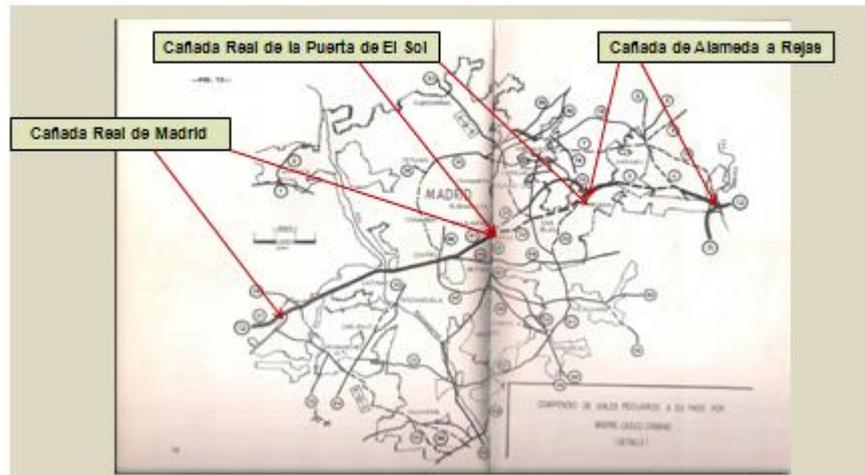
Este tramo de 23,722 km es el que podemos decir que ha colapsado la funcionalidad del “Itinerario Ganadero” Q, aunque siendo puristas podría ampliarse algunos kilómetros más hacia el oeste (Torrejón de Ardoz) y este (Alcorcón y Villaviciosa de Odón).

No es funcional para un itinerario ganadero trashumante que 24 km de recorrido, una jornada ganadera, se haga por asfalto y con un espectacular despliegue policial (Administración central y local), de voluntarios y de servicios de limpieza del Ayuntamiento de Madrid, que permitan transitar al ganado “sin alterar la vida de la ciudad”.

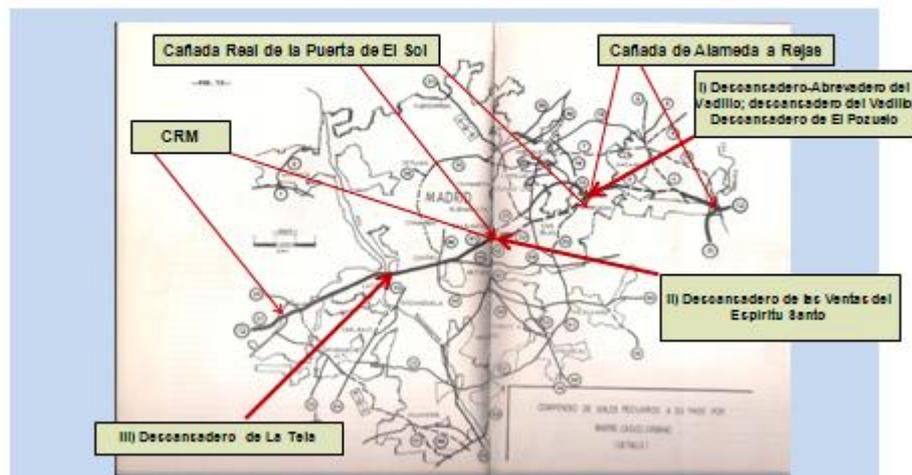
Hemos dicho alterar la “vida de la ciudad”, como si la “vida del ganado y ganaderos y pastores trashumantes no tuviese valor.

Si bien los autores de este estudio no saben cuándo dejó de ser operativo el “Itinerario Q” para el movimiento de ganado de largo recorrido entre La Rioja castellana y los invernaderos de Extremadura, sí que podemos aportar dos datos: i) en el siglo XVI pasaban por el aludido puente de Los Viveros, que da inicio al “Itinerario Ganadero Q” con la Cañada de Alameda y Rejas, 200.000 cabezas de ganado, pagando al Concejo de la Villa de Madrid en concepto de pasto y pontaje 5.000 maravedís el millar. Una parte del ganado seguiría camino por la Cañada Real Galiana y otro se dirigía por el “Itinerario Ganadero Q”, aunque no podemos precisar la cuantía de cabezas (<http://memoriademadrid.blogspot.com.es>); ii) lo que sí sabemos es que en 1927 se seguía utilizando la Cañada Real de la Puerta de El Sol (ocupada hoy día por la calle de Alcalá), vía pecuaria que forma parte del “Itinerario ganadero Q”, al menos por los ganados del entorno de la ciudad de Madrid. O quién sabe si por algún ganadero trashumante. Para apoyar este dato en el Anejo nº 2 se incorporará un texto obtenido de: Villalvilla Asenjo, Hilario (2017). Se trata de un estudio sobre el “Valor histórico cultural del trazado de las vías pecuarias”, publicado en la Web de Ecologistas en Acción el 29/03/2017 (Madrid, 63 páginas). El estudio se realizó como apoyo a l@s vecin@s del barrio de Campamento y su lucha por la defensa del trazado histórico de la Cañada Real de Madrid (que forma parte del “Itinerario Ganadero Q”) y el parque de Las Moreras.

TRAMO DEL "ITINERARIO GANADERO Q" A SU PASO POR EL TÉRMINO MUNICIPAL DE MADRID



ÁREAS DE LOCALIZACIÓN DE LOS DESCANSADEROS DEL "ITINERARIO GANADERO Q" A SU PASO POR BARAJAS, CANILLEJAS Y MADRID



Fuente: todos los planos del Itinerario Ganadero Q han sido obtenidos de, Martínez Fronce, Félix-Manuel (1991): El área madrileña plataforma de Trashumancia". Consejería de Cooperación de la Comunidad de Madrid.

8. Algunos datos de los dos itinerarios ganaderos de menor longitud

Tan sólo realizar un pequeño comentario de dos itinerarios ganaderos importantes a nivel del movimiento trashumante peninsular, pero que poseen un corto recorrido en la Comunidad de Madrid.

El primero de ellos es la **Cañada Real Leonesa Oriental** que como ya dijimos posee 732 km de recorrido entre los agostaderos e invernaderos, pero que por la Comunidad madrileña tan sólo discurre a lo largo de 2,800 km en el término municipal de Las Rozas de Puerto Real. De los 2,800 km 1,320 km, casi la mitad, están ocupados por la carretera M-501 (que une la localidad madrileña de San Martín de Valdeiglesias y la avulense de Santa María del Tiétar).

Esta situación provoca una alta inseguridad al movimiento de ganado, por los riesgos que entraña la circulación vehicular en un área de collado (el de La Venta de El Cojo).

El segundo itinerario es el de la **Cañada Real Soriana Oriental** que constituye la cañada con mayor longitud del Estado español, 1.150 km, de los que 29,200 km discurren por el extremo oriental de la Comunidad Madrileña, sin influencia metropolitana alguna, y conviviendo sobre el papel 75,22 m de anchura (Proyectos de Clasificación de las Vías Pecuarias de Brea de Tajo, Valdaracete y Fuentidueña de Tajo).

Esta cañada a su paso por la Comunidad de Madrid tan sólo está alterada en 854,100 m por el tejido urbano de Fuentidueña de Tajo; 300 m a su salida del casco urbano de Fuentidueña (hasta el puente de hierro), están convertidos en zona terriza pero amplia; y 600 m del trazado de la cañada y del descansadero del Remanso de la Tejera (junto al Tajo) fueron convertidos en área recreativa.

Pese a este efecto urbano el resto de la cañada muestra unas características de ancho, no afección urbana y escasa afección infraestructural, que no dificulta de forma grave el potencial movimiento trashumante que pueda darse algún día.

Anejo nº 1. Preámbulo de la Ley Ley 2/2011, de 15 de marzo, de la Cañada Real Galiana

“.....
Expuesta, de forma sucinta, la evolución histórica de cañadas, cordeles y veredas, hay que señalar que si hay una vía pecuaria dentro de la Comunidad de Madrid en la que son especialmente evidentes las transformaciones experimentadas es la Cañada Real Galiana, en el tramo de aproximadamente 14,2 kilómetros que discurre por los términos municipales de Coslada, Rivas-Vaciamadrid y Madrid, en sus Distritos de Vicálvaro y Vallecas, en el que en adelante procede fijar la atención de este texto dado que es el único al que se refiere esta Ley.

Tales transformaciones no son además un hecho reciente, como se ha expuesto anteriormente, aunque se hayan intensificado en los últimos tiempos, sino que datan de los años 50 y 60 e incluso antes. Las ocupaciones que se iniciaban en esa época y el entonces ya escaso tránsito ganadero justificaron la declaración de innecesariedad de una parte significativa de la Cañada Real Galiana en ese tramo, reduciéndose la anchura del dominio público de los 75,22 metros entonces propios de una Cañada Real, a una anchura variable entre 14 y 37,61 metros, según los tramos.

Así, la Orden del Ministerio de Agricultura de 31 de enero de 1958, aprobatoria de la clasificación de las vías pecuarias del Distrito de Vallecas (Madrid), declaró como necesaria una anchura de 37,61 metros, y como sobrante enajenable los otros 37,61 metros.

La Orden del Ministerio de Agricultura de 24 de junio de 1964, por la que se aprobaba la clasificación de las vías pecuarias en el término municipal de Coslada, declaró como necesaria una anchura de 20 metros, y como sobrante enajenable 55,22 metros.

Finalmente, la Orden del Ministerio de Agricultura de 11 de junio de 1968, por la que se modificaba la clasificación de las vías pecuarias existentes en el término municipal de Madrid-Vicálvaro, redujo la anchura a 14 metros, quedando un sobrante enajenable de 61,22 metros.

En la actualidad, el tránsito ganadero en el tramo que discurre por los tres mencionados municipios es nulo, encontrándose la vía pecuaria de hecho ocupada en buena parte por edificaciones de todo tipo y por un vial por el que circulan vehículos a motor. Son estas circunstancias las que dotan de una singularidad al citado tramo de la Cañada Real Galiana que justifica el contenido de la presente Ley.

Dentro del marco legal que representa la normativa básica del Estado, contenida en la Ley 3/95, de 23 de marzo, de vías pecuarias, la presente Ley desafecta íntegramente el tramo de la Cañada Real anteriormente descrito por no ser adecuado al tránsito ganadero ni susceptible de los usos compatibles y complementarios que aquella permite. Dicha desafectación no supondrá ningún corte en el tránsito ganadero pues la amplísima red de vías pecuarias de que disfruta la Comunidad de Madrid asegura itinerarios alternativos.

Como consecuencia de la desafectación, los terrenos del tramo de la Cañada Real Galiana objeto de la presente Ley pasan a tener la condición de bienes patrimoniales de la Comunidad de Madrid, que podrá disponer de ellos, incluso cederlos preferentemente a los Ayuntamientos en cuyos términos municipales se encuentran o a terceros, estableciéndose un plazo para que con carácter previo se alcance un acuerdo social entre los implicados y que los Ayuntamientos adapten su planeamiento.

Todo ello se entiende sin perjuicio de los derechos legítimamente adquiridos por sus ocupantes en virtud de enajenaciones válidamente realizadas en su día por el Ministerio de Agricultura, conforme a la normativa entonces vigente, o de prescripción adquisitiva de los terrenos que en su día fueron desafectados al amparo de las normas civiles.”

Anejo 2. Las tensiones entre ganadería y crecimiento urbano. Remontándonos al pasado para comprender los procesos urbanísticos y territoriales actuales

Vamos a terminar el estudio con una polémica suscitada entre el 25 de mayo y el 20 de septiembre de 1927 entre el entonces Alcalde de la villa de Madrid, Manuel Semprún y Pombo³⁴, y el Presidente de la Asociación General de Ganaderos del Reino, la institución que velaba por las vías pecuarias en aquél entonces.

La polémica surge por el paso de ganado por el paseo de La Castellana que es a su vez la vía pecuaria del mismo nombre (Vereda de La Castellana), pero que el proceso de transformación urbanística había convertido en una avenida urbana. *“El paseo de La Castellana durante los siglos XIX y XX se había convertido en el lugar de moda de la alta burguesía madrileña y de las clases pudientes. Este eje que une Madrid desde la plaza del Emperador Calor V (glorieta de Atocha) hasta el nudo norte, surgió en principio como una imitación de las vías parisinas y londinenses”.* (Fuente: <http://www.embassy.es/paseo-de-la-castellana/>).

Pero antes de que los paseos de El Prado, Recoletos y de la Castellana se convirtiesen en vías urbanas con bulevares arbolados, eran espacios rurales o de carácter periurbano atravesados por vías pecuarias y arroyos que iban paralelos a éstas, surtiendo de pastos y agua al ganado (arroyo y vereda del Prado y arroyo y vereda de la Fuente Castellana³⁵). Ambas vías pecuarias formaban parte de un eje ganadero que continuaba hacia la actual plaza de Atocha y desde aquí por el Cordel de Pavones (Paseo de Reina Cristina y Avenida del Mediterráneo) llegaba hasta el Cordel del Arroyo Abróñigal (actual autopista urbana M-30, al final de la Avenida del Mediterráneo).

Ya desde la Edad Media la zona de los actuales paseo del Prado y Recoletos había sido lugar de paseo y reunión de la población madrileña, encontrándose el área ocupada por huertas, arboledas

³⁴(Fuente:<http://www.madrid.es/portales/munimadrid/es/Inicio/El-Ayuntamiento/El-Pleno/Composicion/Alcaldes-de-Madrid/Desde-1901-a-1979/Alcaldes-de-Madrid-1901-1979?>).

³⁵ La Fuente Castellana se localizaba junto al arroyo del mismo nombre, un poco más arriba de la actual plaza de Gregorio Marañón. Era un lugar muy frecuentado por los madrileños para surtirse de agua. Para conmemorar el nacimiento de Isabel II su padre, Fernando VII, manda construir una fuente más monumental. Por una cara de la fuente está labrado el escudo de la villa de Madrid y por otro el escudo de la Monarquía, que por aquél entonces usaba la bandera de León y Castilla y la granada. Hoy día la Fuente Castellana se localiza en el parque lineal “Madrid Río”, en lo que hace años fue el Parque de La Arganzuela.

y los arroyos referidos. Con Carlos III se crea el salón del Prado que transforma en paseos parte del cordel de Pavones y de la vereda del Prado (Fuente: López Marsá, Flora; Díez de Baldeón, Alicia y Más Mayoral, Celia, 1986). Posteriormente vendría el proceso urbanizador de la vereda de La Castellana y su entorno.

Por tanto, existía un derecho legal de paso del ganado por la vereda de La Castellana (y también por el resto de vías pecuarias aludidas), pero chocaba frontalmente con el uso urbano que se hacía de una vía pecuaria transformada en avenida. Avenida por donde discurrían los carruajes de la burguesía en una de las principales capitales de Europa.



La Fuente Castellana en el actual parque “Madrid Río”

La polémica finaliza cuando el Ayuntamiento de Madrid de 1927, para evitar el conflicto de usos que se había suscitado, opta por regular el paso del ganado. Pero la regulación no se refiere al paso del ganado por la Vereda de La Castellana a la que se refiere una parte del carteo que a continuación se presenta, sino por las calles de Alcalá y O’Donnell³⁶, tras la presentación de una moción de algunos Concejales del Ayuntamiento de Madrid para regular el paso de ganado por

³⁶ Recordemos que por la calle Alcalá discurre la Cañada Real de la Puerta de El Sol y por la de O’Donnell la Vereda de La Elipa, bordeando ambas vías pecuarias el antiguo Real Sitio de El Buen Retiro (hoy parque público).

estas dos vías pecuarias convertidas en calles. La resolución final permitía transitar al ganado entre las 2 y las 7 de la madrugada y, exclusivamente, por las calzadas³⁷.

El choque de usos estaba servido y con el paso del tiempo se decantó en favor del proceso urbanístico que acabó convirtiendo el sistema de vías pecuarias de la ciudad de Madrid en calles y tejido urbano. Al día de hoy, febrero de 2017, todavía la autoridad en materia de vías pecuarias de la Consejería de Medio Ambiente, Administración Local y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid, no tiene clasificadas las vías pecuarias del término municipal de Madrid.

Tan sólo cuando ha surgido algún conflicto, como el suscitado en la Cañada Real de Madrid (“Itinerario Ganadero Q”) por la apropiación indebida del Ministerio de Defensa de sectores de esta vía pecuaria, se ha puesto en marcha la maquinaria administrativa para proceder a clasificar exclusivamente esta cañada: “*Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid nº 285 de 28 de noviembre de 2016. Orden 2.547 de 15 de noviembre de 2016 por la se procede al ‘Inicio del Procedimiento de Clasificación’ de la Cañada Real de Madrid en el término municipal de Madrid*”. Estableciendo un plazo máximo de un año (hasta el 15 de noviembre de 2017) para culminar el proceso³⁸.

❖ 25 de mayo de 1927

“El Alcalde de Madrid. Particular

Excmo. Sr. Duque de Bailén. Presidente de la Asociación General de Ganaderos.

Mi querido amigo: Días pasados tuve ocasión de observar las horas de mayor afluencia de carruajes por el paseo de la Castellana. La perturbación que ocasionaba a la circulación de público y el mal aspecto que producía en tan hermoso paseo, el tránsito de ganado que atravesaba por dicho sitio como paso por el término municipal. No desconozco la tradición que califica como cañada tan hermosa vía, que hoy ha quedado convertida en el mejor paseo de Madrid y uno de los mejores de Europa, pero considerando que el transcurso del tiempo y el progreso de la población

³⁷ Esta información fue solicitada por Hilario Villalvilla Asenjo en el archivo de la villa de Madrid (Palacio del Conde Duque) el 7 de septiembre de 2007. La signatura para localizar el carteo es 26-243-177.

³⁸En el mismo Boletín y fecha se publica otra Orden, la 2.548, de 15 de noviembre de 2016, por la que también se da “Inicio al procedimiento de la modificación de las vías pecuarias del término municipal de Pozuelo de Alarcón”, pues la autoridad en materia de vías pecuarias de la Comunidad de Madrid ha detectado que en la clasificación efectuada y aprobada en 1969 se había omitido un tramo de la cañada Real de Madrid.

Resulta sorprendente que una vía pecuaria, la Cañada Real de Madrid, en la que todos los antecedentes cartográficos y estudios realizados (como el del referido “Itinerario Ganadero Q”), la identifican a lo largo de la historia discurriendo por el término municipal de Madrid (antes de los Carabancheles), de repente se plantea la posibilidad que lo haga también por territorio del municipio de Pozuelo de Alarcón, por un supuesto olvido u omisión en el Proyecto de Clasificación de este municipio.

El forzar que la Cañada Real de Madrid discurra por el término municipal de Pozuelo de Alarcón supondrá alterar la lógica del diseño histórico de una vía pecuaria que procedente de Alarcón tenía como destino llegar por el itinerario más corto (el actual) a la villa de Madrid, alejándose del eje fluvial de los arroyos de Valchico y Los Meaques y evitar topar con el antiguo Real Sitio de la Casa de Campo. El ganadero y sus ganados tenían aseguradas las necesidades de descanso, pues una vez superado el Real Sitio de la Casa de Campo y conectando la Cañada Real de Madrid con la Cañada Real de la Puerta de El Sol (actual paseo de Extremadura), tan sólo quedaba atravesar el río Manzanares por el puente de Segovia y hacer una parada en el histórico descansadero de La Tela (hoy parque de Atenas), junto a los jardines del Moro (palacio real de Madrid).

(Si todo sale bien, y en base al plano visto por los Vocales autores de la presente ponencia el 26 de mayo de 2017, el itinerario de la Cañada Real de Madrid resultante de todo este proceso será el histórico)

imponen las consiguientes modificaciones en los servicios y costumbres, creo justificadísimo que se sustituya el itinerario para paso de ganado y en vez de hacerlo por el paseo de la Castellana, se haga por el de Ronda, conforme se realiza con todos los demás transportes que hacen su tránsito por Madrid.

Espero que Vd se hará cargo de esta consideración, y no tendrá reparos en la reforma, que seguramente será aplaudida por³⁹el público, pues excuso decirle las relaciones que producen los concurrentes al Paseo de la Castellana por las molestias que ocasionan los hechos de que se trata.

Desde luego he encargado a las Inspecciones Sanitarias que se atengan a este criterio para el tránsito de ganado, mientras espero su amable contestación.

Suyo muy atento amigo y s.s. q. s. s.m. Mayo 25/1927”.

❖ **27 de mayo de 1927**

“El Presidente de la Excm. Asociación General de Ganaderos.

Madrid, 27 de mayo de 1927. Excmo. Sr. D. Manuel Semprún.

Mi querido amigo: Recibo su carta en que propone a esta Asociación que se cambie el tránsito del ganado que actualmente se realiza por el Paseo de la Castellana, por el de Ronda.

La Asociación con el mejor deseo, y dándose exacta cuenta de los motivos que indica, estudiará oficialmente el asunto con el deseo de encontrar solución favorable a la permuta de tránsito que se indica; si bien debo advertirle, que no es solo la tradición la que señalaba el paso por la Castellana, sino el carácter de vía pecuaria que tiene, pero yo me permitiría rogarle que, ínterin el asunto se resuelva, se abstuviera esa Alcaldía de dar órdenes contrarias a lo que la situación legal del asunto permite, ya que la Asociación lo ha de estudiar con toda diligencia, y por consiguiente, cuando tantos años y tan continuado ha estado respetado ese paso, poco daño puede ocasionar el esperar a que al asunto se le dé la adecuada tramitación legal.

Confianto en ello, se reitera suyo afmo amigo, a.a. q. e. a.m. Mailen”.

❖ **20 de septiembre de 1927**

“Excmo. Sr. Duque de Bailén

Mi querido amigo: Habiéndose presentado una moción al Ayuntamiento por varios Sres. Concejales para que se prohíba que el ganado de tránsito por las calles de Alcalá y O'Donnell y como quiera que con motivo análogo hube de dirigirme a V en carta a la que sirvió contestarme en 27 de mayo último ofreciéndome estudiar lo relativo a estas servidumbres de vías pecuarias, he creído conveniente desde luego, para evitar dificultades, señalar en las citadas calles las horas de tránsito de dos de la madrugada a siete de la mañana interrumpiéndose en el resto del día por las circunstancias que señalaba en mi carta con prohibición de que las reses vayan por los andenes debiendo verificarlo exclusivamente por las calzadas.

Aprovecho las oportunidades para reiterarme suyo. Septiembre 20/1927”.

³⁹ Lo subrayado se encuentra tachado con lápiz y hay escrito un texto nuevo ininteligible. Se ha optado por dejar escrito lo tachado con lápiz, pero legible.