

10. LAS VÍAS PECUARIAS DE EXTREMADURA

*Alberto Maqueda Anguita
José Luis Jiménez Álvarez
Anselmo Mordillo Morales*

1. ANTECEDENTES HISTÓRICOS

Las vías pecuarias son las rutas o itinerarios por los que discurría y discurre de forma cíclica el ganado, en el fenómeno denominado trashumancia. Es decir, la búsqueda en verano de pastos frescos en los valles y montañas de la España húmeda y en invierno las llanuras, estepas y dehesas de Extremadura y Andalucía, principalmente.

Para comentar los orígenes de las vías pecuarias, tenemos que retroceder a la segunda mitad del siglo XIII, en el reinado de Alfonso X, cuando se institucionaliza la trashumancia. En esta época se crea el "Honrado Concejo de la Mesta" (1273), donde se reconocen los privilegios concedidos a los pastores. Entre esos privilegios fundacionales que se conceden a los trashumantes, está la tutela y el mantenimiento de la red de vías pecuarias.

Durante los siglos XIV y XV la ganadería trashumante experimentó una enorme expansión, ampliando las zonas de pastizales y con ello las exportaciones de lana, que posibilitó que Castilla desplazara a Inglaterra en el comercio de lanas. Esto hizo aumentar los beneficios y con ello los privilegios de los mesteheros, que aumentaron notablemente durante el reinado de los Reyes Católicos. Se cifran entre 3,5 y 5 millones las cabezas de ganado ovino trashumante, cuyas exportaciones de lana merina aportaba grandes beneficios a las arcas del Reino. El periodo de mayor auge fue el comprendido entre los siglos XVI y XVIII.

En el primer tercio del siglo XIX, se produce un brusco descenso de la cabaña ganadera, por la invasión y guerra con los franceses (1808-1814). Las tropas napoleónicas diezmaron los rebaños para los suministros. La trashumancia está en declive, desaparece el Honrado Concejo de la Mesta y es reemplazado por la "Asociación de Ganaderos del Reino" en 1836.

Con la reducción de la cabaña lanar y la aparición del ferrocarril en la segunda mitad del XIX, las vías pecuarias caen en desuso y muchos tramos son apropiados por

los dueños de fincas linderas. En 1931 pasan a ser competencia del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (MAPA) a través de la Dirección General de Ganadería, y son consideradas como un instrumento de la reforma agraria. En el último tercio del siglo XX el estado de abandono se fue acentuando. Afortunadamente, con la Ley 3/95 de Vías Pecuarias, se le dio una dimensión más amplia a la definición tradicional de vías pecuarias y se transfieren las competencias a las Comunidades Autónomas. En Extremadura se establece el Reglamento de Vías Pecuarias en el Decreto 49/2.000, de 8 de marzo y las competencias se otorgan a la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente. En el año 2003, mediante Decreto del Presidente 15/2003, se crea la Consejería de Desarrollo Rural, que asume las competencias, las cuales pasan a depender del Servicio de Desarrollo e Infraestructura de la Dirección General de Desarrollo e Infraestructuras Rurales.

2. EVOLUCIÓN DE LA NORMATIVA EN MATERIA DE VÍAS PECUARIAS

Los antecedentes normativos sobre vías pecuarias los encontramos en el siglo VII, con el Fuero Juzgo. Pero no es hasta el siglo XII cuando los autores describen una gran trashumancia con la asociación pastoril del Honrado Concejo de la Mesta. Una de las figuras representativas de aquella época de predominio de la ganadería era el Alcalde Entregador (Juez itinerante) que garantizaba el paso libre y expedito de los ganados de todo el reino, sin limitación de anchura. Excepto las “cinco cosas vedadas”: vides, panes, huertas, prados de guadaña y dehesas boyales, que carecían de los privilegios mesteños.

No fue hasta 1554, con la Provisión de 16 de enero cuando se fijó la anchura de 90 varas para las cañadas. Con anterioridad, se estableció en “*seis sogas de marco de cada quarenta y cinco palmos la sogá*”, y en 1796, se regula el procedimiento de amojonamiento y se fija la anchura de cordeles y veredas en 45 y 25 varas respectivamente. (cuadro 1).

Con la desaparición de la Mesta, en la época de la Ilustración, el único privilegio que se mantuvo, de los muchos que tenían los ganaderos, fueron las vías pecuarias.

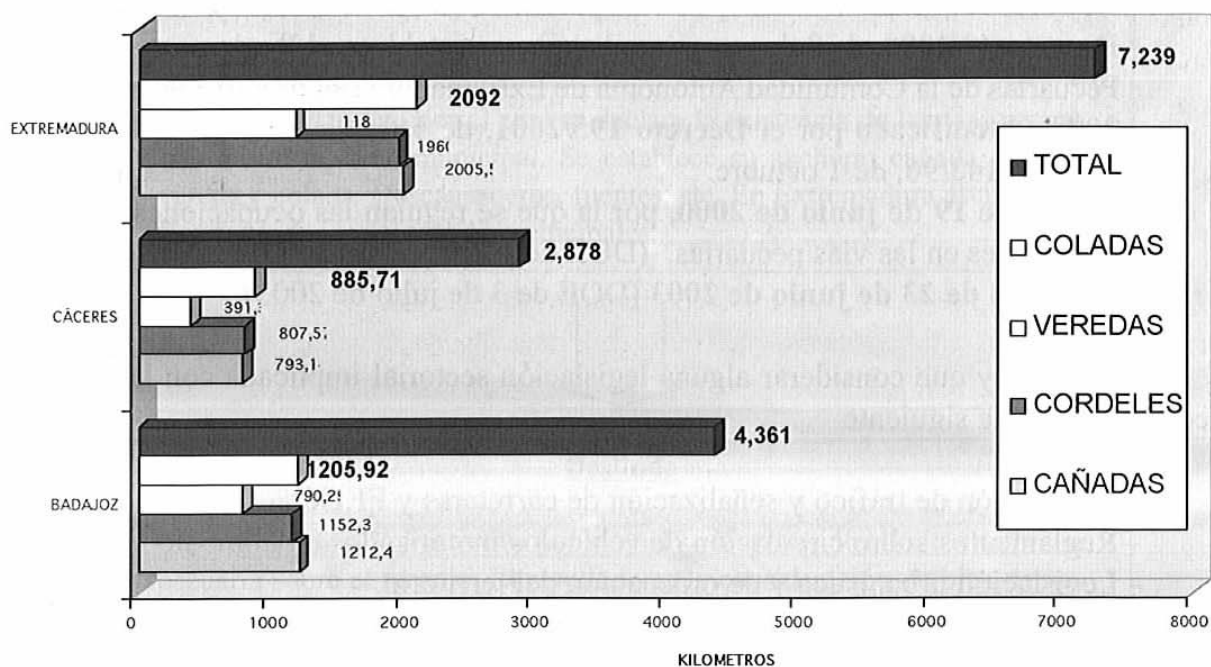
A finales del siglo XIX, las anchuras de las vías pecuarias se convierten al sistema métrico decimal y se regula el procedimiento de deslinde y amojonamiento, vigente en nuestros días.

La legislación precedente en materia de vía pecuarias, aún considerándolas como bienes de dominio público (inembargables, imprescriptibles e inalienables), calificaron no reivindicables las ocupaciones con más de 30 años y se intensificaron las posibilidades enajenadoras, dando lugar a la afirmación de “dominio público relajado o atenuado” (A. Guaita, 1967).

Con la Ley 3/1995 se dio un giro a la regulación, cuyas características son las siguientes:

- **Multifuncionalidad:** tránsito ganadero, ecológica, recreativa y cultural.
- **Dominio público competencia de las Comunidades Autónomas.**
- **Dominio Público superreforzado.** Imprescriptibilidad absoluta.

GRÁFICO 1: Longitudes de las vías pecuarias de Extremadura



Fuente: Junta de Extremadura. Consejería de Desarrollo Rural.

CUADRO 1: Denominación y anchura de las vías pecuarias

Nombre	Anchura
Cañada	90 varas (75,22 m) Anchura legal: 75 m
Cordel	45 Varas (37,61 m) Anchura legal: 37,5 m
Vereda	25 Varas (20,89 m) Anchura legal: 20 m
Coladas. Descansaderos	Anchura y Superficie según determine la clasificación

2.1. Régimen jurídico en materia de vías pecuarias

- Ley 3/1995, de 23 de marzo, de vías pecuarias (BOE de 24/3/95).
- Decreto 49/2000, de 8 de marzo, por el que se establece el Reglamento de Vías Pecuarias de la Comunidad Autónoma de Extremadura (DOE de 14 de marzo de 2000). Modificado por el Decreto 195/2001, de 5 de diciembre. Se deroga el Decreto 143/96, de 1 octubre.
- Orden de 19 de junio de 2000, por la que se regulan las ocupaciones de usos temporales en las vías pecuarias. (DOE de 1 de julio de 2000). Modificada por la Orden de 23 de junio de 2003 (DOE de 3 de julio de 2003).

Aparte, hay que considerar alguna legislación sectorial implicada con la de vías pecuarias como la siguiente:

- Legislación de tráfico y señalización de carreteras y FF.CC.
- Reglamentos sobre circulación de vehículos motorizados en el medio natural.
- Legislación urbanística y de ordenación del territorio.
- Legislación de espacios naturales.
- Concentración parcelaria.
- Ley de caza.

3. EL DESLINDE DE LAS VÍAS PECUARIAS

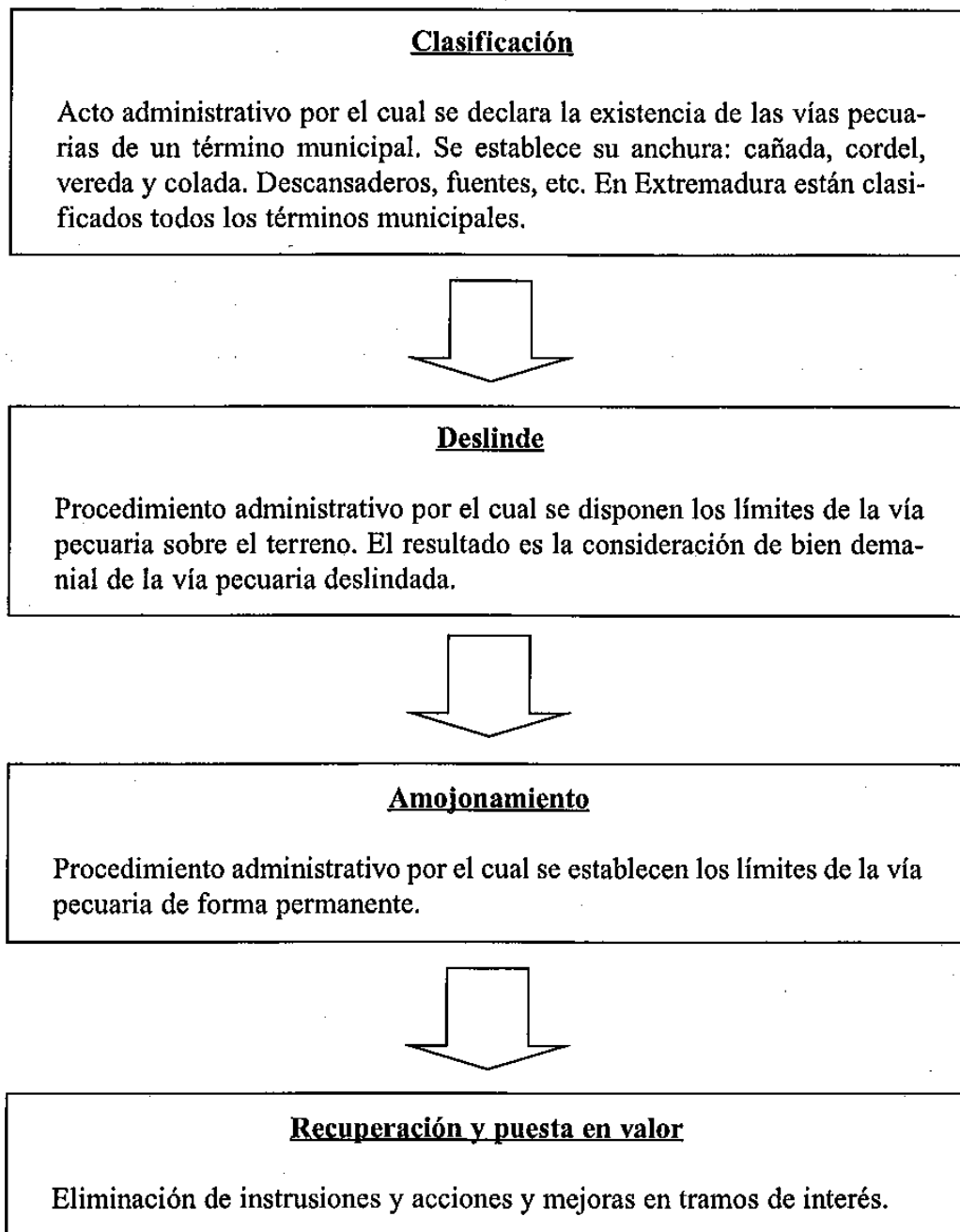
Las potestades administrativas en materia de vías pecuarias son: clasificación, deslinde, amojonamiento y puesta en valor (cuadro 2).

De las actuaciones previstas en los Programas Operativos, dentro de los que se enmarca y financia el programa de vías pecuarias, las asistencias técnicas para el deslinde están suponiendo el montante más grueso de los presupuestos de los periodos 1994-99 y 2000-06. Sin lugar a dudas, el deslinde es una condición imprescindible para la defensa y conservación de las vías pecuarias. Por este motivo queremos abordar en profundidad cómo se realiza técnica y administrativamente.

3.1. Propuesta de deslinde de una vía pecuaria

Previo Acuerdo y Nombramiento del Representante de la Administración por parte del Director General de Desarrollo e Infraestructuras Rurales, se elabora la *propuesta de deslinde* que consta de: memoria, relación de ocupaciones, intrusiones y colindancias. Se incluyen las Actas con las incidencias de cada uno de los días de apeo, así como los planos a escala 1:2.000 y el anejo topográfico en coordenadas U.T.M.

CUADRO 2: Potestades administrativas en materia de vías pecuarias



3.2. Trabajos técnicos

Para la elaboración de la propuesta de deslinde descrita en el apartado anterior, se requiere un trabajo precedente de reconocimiento en campo, estudio de la documenta-

ción histórica, investigación de la propiedad y obtención de cartografía, finalizando con la citación de los colindantes en la fase de apeo o colocación de las estaquillas de las líneas base de la vía pecuaria a deslindar. Para describir los trabajos técnicos, vamos a resumir unos casos reales de deslindes realizados por la Consejería de Desarrollo Rural.

3.2.1. Reconocimiento en campo

Es evidente que las vías pecuarias transcurren por aquellos lugares por donde el ganado transita mejor, zonas húmedas con pasto, puertos, etc. Sin embargo hay veces que no es tan fácil identificar sobre el terreno el trazado del paso ganadero, aún en presencia de prácticos de la localidad o del Agente Forestal de zona. Baste como ejemplo, el deslinde del Cordel del río Tiétar en Villanueva de la Vera (Cáceres). El citado Cordel, discurre paralelo al río Tiétar. Las periódicas crecidas, no sólo acabaron con un tramo de la vía pecuaria, sino con parte de las parcelas colindantes, originado por el fenómeno de avulsión¹ y agravado por ser la margen derecha del río. Hubo que recurrir a planos topográficos del siglo XIX y principios del XX, además del fotograma del vuelo americano de 1956, para saber cómo se encontraba el terreno con anterioridad a las riadas y efectivamente, el río en algunos tramos había erosionado hasta 50 m hacia el interior de la margen derecha.

3.2.2. Recopilación de información

El proyecto de clasificación del término municipal, en el que se incluye la vía pecuaria a deslindar, es el documento clave. Pero además, hay que realizar un estudio de los fondos documentales: archivos municipales, cartografía antigua, actuaciones de la Administración en materia de urbanismo, de las Confederaciones Hidrográficas, carreteras estatales y autonómicas, o en las zonas regables, del Instituto Nacional de Colonización, I.R.Y.D.A. o más tarde el S.E.R.E.A. Se recopilan así todos los antecedentes y actuaciones en las vías pecuarias, imprescindibles para argumentar el deslinde.

En el caso de la Cañada Soriana Occidental de Ahigal (Cáceres) fueron decisivas las actas de los deslindes realizados en 1874 y 1881, en las cuales se mencionaba la situación de marcas en piedras y encinas, que delimitaban la vía con 75 m, y que sólo los colindantes conocían el lugar exacto de las señales. Muy lejos de los 20 m de anchura que hay en la actualidad, limitada por cerramientos de mampostería antiguos. Una vez hecha la propuesta de deslinde por donde se presuponía la cañada, los colindantes fueron alegando que los límites se encontraban dentro de su parcela, pero que, inicialmente, desconocían la existencia del lugar exacto de la señal o marca.

1. Fenómeno contrario a aluvión.

3.2.3. *Fotograma del vuelo americano de 1956*

Merece mención aparte por su utilidad. El fotograma del vuelo americano de los años 1954-56, muestra el trazado de las vías pecuarias, cuando aún tenían cierto uso ganadero, evidenciando cerramientos ilegales, cortes recientes, trazado original, etc.

3.2.4. *Asociación de Ganaderos del Reino*

La información descrita en los apartados precedentes podríamos situarla desde los años comprendidos entre 1930 hasta nuestros días. La Asociación de Ganaderos del Reino, heredera de la Mesta de Alfonso X el Sabio, posee un archivo privado, depositado en el Archivo Histórico Nacional, en el que se encuentran documentos incluso del siglo XII. Entre ellos el Diario de Visitadores, en el que se describen minuciosamente las vías pecuarias, colindancias, intrusiones, denuncias, solicitudes, etc. Como ejemplo de su utilidad, transcribimos un párrafo del archivero de la Asociación, en el que menciona Cordel Real o Cañada, como una misma vía pecuaria y que tanta confusión crea en los profanos en las vías pecuarias.

“Don Carlos Grau y Campuzano, Licenciado en Derecho, archivero de la Asociación General de Ganaderos del Reino. Certifico: Que en este Archivo de mi cargo se custodian los antecedentes de vías pecuarias del término de Moraleja (Cáceres), que a continuación se relacionan:

- Una información testifical que copiada es como sigue: En la villa de Moraleja, a dos de agosto de mil novecientos “diez y nueve”, siendo las cuatro de la tarde, comparece ante el Sr. Alcalde e interrogado por el Sr. Alcalde acerca de los extremos de su providencia anterior manifestó: Que Extremadura por esta región en la extensión de trece leguas, no atraviesan a la sierra más que dos cañadas o cordeles reales de noventa varas...”*

En numerosas ocasiones el término cordel o vereda, se ha utilizado por los agricultores y ganaderos como paso de ganado, incluso en planos catastrales y escrituras públicas de propiedad. El proyecto de clasificación del municipio es el documento que certifica la entidad de la vía pecuaria, si es cañada, cordel o vereda.

3.2.5. *Investigación de la propiedad*

Para generar el anejo de colindancias e intrusiones se utilizan las bases de datos de las Gerencias Catastrales de Badajoz y Cáceres. Se complementan con la información que poseen los Ayuntamientos, citando en el lugar de inicio de las operaciones de deslinde a los colindantes que figuran en las citadas bases de datos. Además, se publica un anexo de colindantes en el anuncio de exposición pública que se remite al

Ayuntamiento implicado en el deslinde de la vía pecuaria, así como al Diario Oficial de Extremadura.

3.2.6. Trabajos topográficos

Toda la información recopilada, junto con la cartografía y el estudio del terreno dan lugar al plano borrador de deslinde, en el que el Representante de la Administración decide el trazado de las líneas base de la vía pecuaria.

Para la elaboración de la cartografía se realizan las siguientes fases:

- Vuelo fotogramétrico a escala 1:5.000.
- Apoyo fotogramétrico referido a la Red Geodésica Nacional.
- Bases de replanteo cada 700 m.
- Restitución fotogramétrica digital.
- Ortoproyección. Escaneado con una resolución mínima de 21 micras.

3.3. Acto de apeo

Con los planos de deslinde logramos las coordenadas absolutas (U.T.M.) de las líneas base, que se replantearán sobre el terreno mediante GPS en tiempo real, colocando estaquillas en presencia de los colindantes citados al acto.

3.4. Propuesta de resolución de deslinde

El proyecto de deslinde se someterá a información pública durante 30 días (en el Ayuntamiento y en la Consejería de Desarrollo Rural). Trascurrido dicho plazo y una vez examinadas las posibles alegaciones, el representante de la Administración elevará Propuesta de Resolución al Consejero de Desarrollo Rural para su aprobación mediante Orden. El deslinde aprobado y firme declara la posesión y la titularidad demanial a favor de la Comunidad Autónoma.

3.5. Utilidad de los deslindes de vías pecuarias

La delimitación del dominio público de vías pecuarias conlleva la delimitación del terreno particular. Además, los deslindes aprobados tienen aplicación en los *nuevos trazados de autovías o carreteras*, en los que la Administración actuante repone el terreno ocupado por la carretera y/o habilita pasos al mismo o distinto nivel, correctamente señalizados.

Las *ordenaciones territoriales* son un mecanismo de protección de las vías pecuarias, en el que se requiere para su aprobación por la Comisión de Urbanismo, el informe vinculante de la Dirección General de Desarrollo e Infraestructuras Rurales. Debiéndose incluir en los planeamientos municipales, como espacios libres no urbanizables.

Las *modificaciones de trazado y las permutas* de terrenos, previamente deslindados y desafectados, son artilugios legales de gran utilidad, que solucionan entre otras cosas, el paso del ganado de las zonas urbanas circunvalando las mismas.

4. PROGRAMAS DE ACTUACIÓN EN LAS VÍAS PECUARIAS DE EXTREMADURA

El Programa Operativo 1994-1999, cofinanciado con los Fondos Estructurales de la UE (Feoga-Orientación), sirvió para realizar numerosos proyectos y actuaciones de gran aplicación en la gestión y administración de las vías pecuarias.

El Inventario de las Vías Pecuarias de Extremadura, que mediante una aplicación informática desarrolla un Sistema de Información Geográfica (SIG), consigue una aproximación rápida al ámbito de estudio de la vía pecuaria que se requiera.

Por otro lado, se realizaron obras de acondicionamiento y albergues ganaderos, con corrales, abrevaderos y embarcaderos, solicitados por los trashumantes (cuadro 3)

El deslinde y amojonamiento de la Cañada Real Soriana Occidental entre las ciudades de Badajoz y Cáceres, en convenio con el Ministerio de Medio Ambiente, convirtió a Extremadura en pionera en este tipo de actuaciones entre la Administración Central y Regional.

Y por último, en este periodo se completaron los proyectos de clasificación de los años 80 que faltaban en Extremadura, así como la creación del Centro de Interpretación del "Lavadero de Lanás" en los Barruecos, dentro del Museo Wostell de Malpartida de Cáceres.

En el Programa Operativo 2000-2006 en el que nos encontramos, se pretende continuar la singladura de deslindes y amojonamiento de la mayoría de la Red Extremeña de Vías Pecuarias, a fin de recuperar y poner en valor los tramos cortados y que sean demandados por la sociedad.

En la actualidad están prácticamente deslindadas las grandes cañadas que atraviesan Extremadura: Gata, Soriana Occidental, De la Plata, Leonesa Occidental, Leonesa Oriental y Segoviana, además de otras cañadas y cordeles de menor entidad, suponiendo en torno al 35% de la longitud de la red extremeña de vías pecuarias (gráfico 2 y mapa).

La documentación obtenida servirá para completar los fondos documentales existentes y se aprovechará, entre otras cosas, para la elaboración de publicaciones al final del proceso. También se encuentra en marcha la adquisición de los legajos que afectan a Extremadura del archivo de la Mesta, así como la creación de una página web para las consultas de los trazados de las vías pecuarias y los proyectos de clasificación por Internet.

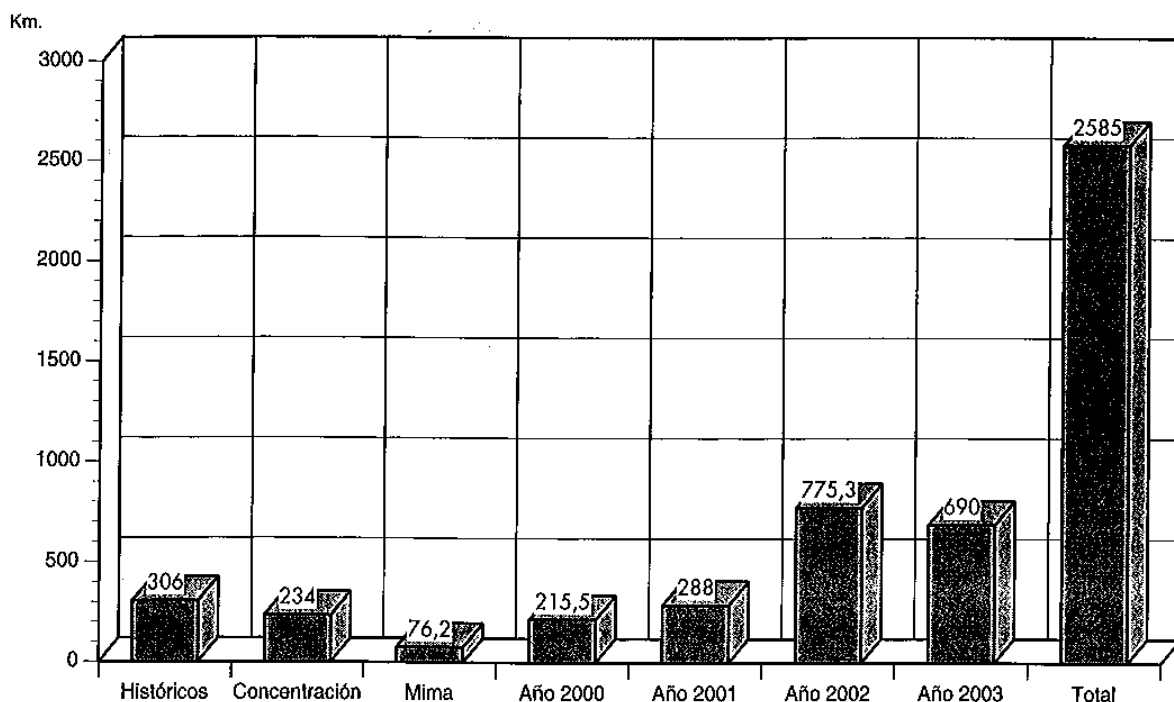
Principales vías pecuarias de Extremadura



- 1.- CAÑADA REAL DE GATA
- 2.- CAÑADA REAL SORIANA OCCIDENTAL
- 3.- CAÑADA REAL DE LA PLATA
- 4.- CAÑADA REAL LEONESA OCCIDENTAL
- 5.- CAÑADA REAL LEONESA ORIENTAL
- 6.- CAÑADA REAL SEGOVIANA

CUADRO 3: Albergues ganaderos

Término Municipal	Vía Pecuaria
Alcántara	Cañada Real de Gata
Aldeanueva del Camino	Cañada Real de la Plata
Cabezabellosa	Cordel de Merinas
Cáceres (2)	Valdesalor Torreorgaz
Casas del Castañar (3)	Cordel del Valle
Casas de Miravete	Cañada Real del Puerto de Miravete
Deleitosa	Cordel de Torrecillas de la Tiesa
Hervás	Cañada Real de Aliste Zamorana de la Plata
Jerte	Cordel del Valle
Malpartida de Plasencia	Cordel del Valle
Navalmoral de la Mata (2)	Cañada Real de Portugal
Saucedilla	Cañada Real de Merinas
Torrejón el Rubio	Colada Cordel Suplente
Trujillo (3)	Santa Catalina Las Alberguerias El Descansadero
Valdeobispo	Cañada Real de Merinas
Villar de Plasencia	Cañada Real de Merinas
Zarza de Granadilla	Cañada Real de Merinas
Garbayuela (Badajoz)	Cañada Real Segoviana
Villar del Rey (Badajoz)	Cordel de Sancha Brava



Fuente: Junta de Extremadura. Consejería de Desarrollo Rural.

5. IMPORTANCIA DE LAS VÍAS PECUARIAS

La importancia de las vías pecuarias en la actualidad queda recogida, además de por los usos tradicionales, por los compatibles y complementarios con aquellos; por los beneficios que causan al medio ambiente, y por su interés como patrimonio histórico, cultural y paisajístico.

5.1. Usos tradicionales

El fin principal de las vías pecuarias es el paso del ganado, tanto para la trashumancia de largo recorrido, como para la trasterminancia (recorridos cortos entre términos municipales próximos), más frecuente en nuestros días (cuadro 4).

Las vías pecuarias suelen llevar, la mayoría de ellas, un camino en su interior. Por tanto se consideran compatibles con la actividad pecuaria, las comunicaciones rurales para el desplazamiento de vehículos y maquinaria agrícola a fincas, considerándose preferente al tránsito ganadero, evitando el desvío de los ganados o la interrupción de su marcha.

CUADRO 4: Censo de ganado bovino de raza avileña trashumante

Ruta	1990	2000
Tornavacas	8.500	7.500
Puerto de Béjar	4.500	3.500
Puerto del Pico	16.000	9.000
Camiones	15.000	30.000

Fuente: Asociación de Raza Avileña- Negra Ibérica

5.2. Usos compatibles y complementarios

Aparte de los usos tradicionales, existen los usos compatibles y complementarios. Los **compatibles**, son las plantaciones lineales, los cortavientos u ornamentales, siempre que permitan el tránsito normal de los ganados.

Los **usos complementarios** son el paseo, la práctica del senderismo, la cabalgada y otras formas de desplazamiento deportivo sobre vehículos no motorizados. Respetando la prioridad de los ganados. Estos usos complementarios, cada vez tienen más importancia debido a que la realización de estas actividades está siendo cada vez más demandada, sobre todo en el entorno de las grandes ciudades y por turistas deseosos de entrar en contacto con la naturaleza.

Los vehículos motorizados que no tengan carácter agrícola (grupos de vehículos todo-terreno, quads, etc.), requerirán una autorización de la Dirección General de Desarrollo e Infraestructuras Rurales, debiendo aceptar previamente un pliego de condiciones para la realización de la actividad.

5.3. Conservación de la naturaleza

Al tener carácter lineal, las vías pecuarias, pueden ser consideradas como corredores ecológicos. Tienen carácter esencial para las migraciones de algunas especies, con enclaves como charcas y descansaderos, perfectos para ofrecer agua y descanso a numerosas aves migratorias. Además, sirven para la distribución geográfica de especies silvestres e intercambio de material genético a mayor distancia.

También pueden ser utilizadas, en parte de su anchura, previa autorización administrativa, como cortafuegos, ofreciendo beneficios al medio, al evitar la propagación a mayor escala de los incendios forestales. Por otra parte, el paso de ganado evita la proliferación de pasto, contribuyendo a la faceta anterior.

5.4. Patrimonio histórico

Algunas vías pecuarias transitan por algunas zonas de interés arqueológico, histórico y cultural muy importantes.

Ejemplos de este patrimonio histórico pueden ser:

- La Cañada Real de la Plata en Baños de Montemayor, circula por la antigua calzada romana (en algunos tramos en perfecto estado de conservación).
- La Cañada Real de Gata pasa por el famoso puente romano de Alcántara.
- La Cañada Real de Santa María de Araya en Mérida, fluye también por el puente romano que se encuentra en esa ciudad.
- La Vereda de la Calzada de los Romanos en Guijo de Granadilla y Oliva de Plasencia, pasa por el arco romano cadriforme de Cáparra.
- Multitud de vías pecuarias pasan por puentes ganaderos de diferentes épocas y en muy variable estado de conservación, y junto a edificios de interés histórico y cultural (palacios, conventos, ermitas etc.).

5.5. Importancia paisajística

El aprovechamiento ganadero por el hombre en la “España seca” (durante siglos) no hubiera sido posible sin la existencia de la trashumancia.

El ecosistema “dehesa” se ha producido por la contribución de la cabaña ganadera al aprovechamiento de los pastos que se generan en ella. Durante el trascurso de los siglos, el ganado (vacuno, ovino, caprino o porcino, aprovechado por el hombre) y las especies silvestres (jabalí, conejo, etc.) han ido moldeando y seleccionando las especies vegetales y animales. Estas especies están perfectamente establecidas, adaptadas e integradas en el ecosistema “dehesa”. De acuerdo con la especie animal y el sistema de explotación, así será la fauna y flora predominante en cada “dehesa”, originando diversidad en especies animales y vegetales.

Otros ecosistemas también se han producido como consecuencia de la acción humana, tanto agrícola como ganadera (Meseta Trujillano – Cacereña, La Vera, Los Ibores, La Serena, La Campiña, Tierra de Barros, etc.).

Las vías pecuarias imprimen una cierta discontinuidad, rompiendo la monotonía del paisaje, y tienen la facultad de comunicar unos ecosistemas con otros.

Algunas vías pecuarias discurren por zonas de interés ecológico y paisajístico muy importantes. Ejemplos de esta circunstancia pueden ser:

- La Cañada Real Trujillana, en los términos de Malpartida de Plasencia, Serradilla y Torrejón el Rubio, pasa por el Parque Natural de Monfragüe.
- La Cañada Real de Santa María de Araya en los términos de Mérida, Mirandilla y Trujillanos, por el Parque Natural de Cornalvo.

- El Cordel de Malpartida a Aliseda de Azagala en los términos de Aliseda y Cáceres cruza la Sierra de San Pedro (ZEPA).
- Multitud de vías pecuarias pasan por diversas zonas de interés ecológico y paisajístico.

6. CONCLUSIONES

Las vías pecuarias de Extremadura constituyen un patrimonio histórico, ecológico y paisajístico que hay que mantener y conservar, partiendo del esfuerzo de la propia Administración Autonómica y en coordinación con todos los interesados.

El conocimiento y respeto al dominio público de estos itinerarios requiere del delimitado y amojonamiento, para que los potenciales usuarios, Administraciones actuantes sobre ellas, así como los ganaderos y agricultores, valoren su dimensión física sobre el terreno, los usos tradicionales y las nuevas utilidades.

