

La Red Nacional de Vías Pecuarias

Guillermo Fernández Centeno¹ y Francisco Moreno Manso²

(1) Subdirector adjunto. SG de Silvicultura y Montes. MAPAMA

(2) Jefe de Sección de la Red Nacional de Vías Pecuarias. MAPAMA

Fotos: Guillermo Fernández Centeno

Podemos definir Vías Pecuarias como los caminos para el tránsito del ganado en los desplazamientos de la trashumancia y trasterminancia (Ferrer Benimeli, C. 2016) y para ese uso ya estaban protegidas desde por lo menos el siglo XIII con la creación del “Honrado Concejo de la Mesta” por el Rey Alfonso X en el año 1273 y suprimido en 1836. Además, tal como se mencionaba en el último número de *Ambienta*, dedicado a la Red Natura 2000, las vías pecuarias constituyeron también el primer ejemplo de toma de conciencia legislativa sobre la necesidad de garantizar las conexiones ecológicas (López Ramón, F. 2017).

Pero de qué y por qué estaban protegidas. Hoy en día sabemos que se protegen para evitar intrusiones y obligar a las administraciones a su mantenimiento para preservar su integridad y garantizar el cumplimiento de sus múltiples funciones: el tránsito ganadero, contribuir a la preservación de razas ganaderas autóctonas y los pastos naturales asociados, vías de comunicación rural, para facilitar el ecoturismo y garantizar las conexiones ecológicas. En el siglo XIII eran fundamentales para garantizar una de las principales actividades económicas, como era la ganadería para producir alimento y lana de la que dependía una parte muy importante de la población y de la que reyes y nobles obtenían importantes ingresos a través de los impuestos y aranceles de exportación en el caso de la lana.

La trashumancia y trasterminancia son sistemas de producción animal consecuencia de los diferentes climas y microclimas que la presencia de montañas u otros elementos naturales producen. El sistema consiste en aprovechar la diferente estacionalidad de los pastos, derivada del clima, mediante desplazamientos del ganado. Cuando estos desplazamientos son largos, se mueven grandes rebaños que requieren vías pecuarias anchas además de numerosas infraestructuras o servicios como los descansaderos o “dormideros”, majadas o chozos para los pastores, contaderos, abrevaderos, naturales o artificiales. Además de la estacionalidad se requiere de una dimensión espacial suficiente pero no tan grande que impidiera llegar al destino antes del cambio de tiempo para poder aprovechar al máximo los pastos. Riberiegos y serranos, valles y montañas, bonito equilibrio que en la Península Ibérica debido a su fisiografía, clima y suelos se repetían por toda su extensión a diferentes escalas.

Para los desplazamientos largos, aunque también según zonas para los cortos, se disponía de las vías pecuarias más anchas, las cañadas, conocidas así en Castilla pero con otros nombres en otras regiones como cabañeras en Aragón, azagadores en la Comunidad Valenciana, veredas de carne en Andalucía... La ca-



ñada real castellana tenía 90 varas castellanas de ancho, equivalentes a 75,23 m. y de ahí el diferente ancho de las vías pecuarias según su denominación: cañadas, cordeles, veredas y coladas.

Las grandes cañadas son también las más largas y configuran una red que atraviesa la Península Ibérica de sur a norte, atravesando las barreras montañosas así configuradas por la caprichosa tectónica de placas.

Estas grandes cañadas, incluidas otras vías pecuarias que garantizan la continuidad de éstas, junto las pocas vías pecuarias utilizadas para desplazamientos ganaderos de carácter transfronterizo, son las que constituyen la Red Nacional de Vías Pecuarias, tal como se define en la Ley 3/1995, de 23 de marzo, de Vías Pecuarias, y forman parte del importante patrimonio cultural español que nos diferencia de la práctica totalidad de países donde existieron prácticas trashumantes pero que hoy en día se han perdido totalmente, desapareciendo incluso las

vías por donde transitaban los animales o convirtiéndose en carreteras para el tráfico rodado u otras vías de transporte.

Al igual que se combinaron en su justa medida clima, orografía y extensión, también hubo una casualidad histórica fundamental para que las vías pecuarias perduraran 8 siglos, su consolidación fue fundamental para el reino de Castilla y posteriormente para el reino de España, uniendo valles, llanuras y montañas así como a sus gentes, su lengua y unidades de medida. Proporcionaban alimentos e ingresos fundamentales para la consolidación de un sistema protector, primero dando garantía de paso por los campos abiertos y posteriormente configurando una logística necesaria para cumplir todas sus funciones (abrevaderos, descansaderos, majadas...), la tarea no fue fácil ni muy planificada, pero la economía mantiene lo que sale rentable.

Es importante recordar que todas las vías pecuarias hoy en día son bienes de dominio pú-

Zonas de montaña por debajo de los 2000 metros de altitud van incrementando su superficie boscosa en detrimento de la superficie de pastos naturales consecuencia del abandono del pastoreo. Cerca del Centro de Interpretación de la Trashumancia y Cameros "La venta de Piqueras?"

Las grandes cañadas, incluidas otras vías pecuarias que garantizan la continuidad de éstas, junto las pocas vías pecuarias utilizadas para desplazamientos ganaderos de carácter transfronterizo, forman parte del importante patrimonio cultural español que nos diferencia de la práctica totalidad de países donde existieron prácticas trashumantes pero que hoy en día se han perdido totalmente

blico de las Comunidades Autónomas, incluso las que componen la Red Nacional, pero la Administración General del Estado se reserva sobre ella la capacidad de informar los expedientes de desafectación, expropiación y negocios jurídicos de adquisición que afecten a terrenos de vías pecuarias de la Red Nacional.

RED NACIONAL DE VÍAS PECUARIAS EN EL CONTEXTO EUROPEO

Movimientos trashumantes fueron habituales en zonas montañosas o con características climáticas extremas de todo el mundo. En la trashumancia, a diferencia del nomadismo, sólo se trasladan los pastores y los rebaños, un movimiento estacional para aprovechar al máximo los pastos de verano y los de invierno.

Cada movimiento trashumante trata de aprovechar al máximo los pastos de determinada región donde existen diferencias climáticas y por tanto fenológicas.

En Europa los movimientos trashumantes más conocidos se han dado en las zonas monta-

ñosas debido a que las variaciones climáticas en un rango razonable de distancia se dan en estos ecosistemas. Los Alpes, los Balcanes, los Cárpatos, los Pirineos, y las montañas ibéricas han sido las principales zonas con fenómenos trashumantes ligados al pastoreo. En todas estas zonas el pastoreo estacional ha modelado los paisajes y por debajo de los 2000 metros de altitud gran parte de la superficie estaría cubierta por bosques. La prueba es que los bosques van ganando terreno a los pastos por abandono de prácticas trashumantes porque las poblaciones de herbívoros silvestres son mucho menores.

Recordamos aquí que la denominación de Alpes viene tanto en francés como en alemán de “pastos de montaña” y existen referencias escritas a los pastos de verano en los Alpes desde 1204 (Barker, 1985).

Luick (2008), establece movimientos trashumantes propiamente dichos, diferenciándolos de sistema pastoral alpino, en la región de Swabian-Franconian con rebaños de ovejas de los “Lander” de Baden-Württemberg y Bavaria en el suroeste de Alemania. Trashumancia más tardía que la mediterránea alcanzó su máxima importancia económica en la primera mitad del siglo XIX con unas tres millones de ovejas trashumando.

Este mismo autor afirma que esta trashumancia bávara no se consolidó hasta que España permitió la exportación de la oveja merina en 1760 en el primer año del reinado de Carlos III (aunque el autor cita a Felipe V muerto en 1749), ya que la oveja merina era con la única que por la calidad de la lana y rendimiento fruto de siglos de selección y mejora, resultaba rentable realizar estos movimientos trashumantes.

Citar que en 1313 las Cortes prohibieron bajo penas severísimas la exportación de ovejas vivas, para proteger este preciado monopolio, y en 1462 hubo de restringirse también la exportación de más de dos terceras partes de la lana esquilada cada año, para evitar que quedase

desabastecida la industria pañera nacional. Estos estudios afirman que los primeros rebaños salieron de España en 1715 hacia Suecia (Asociación Trashumancia y Naturaleza, Importancia Mundial de la Oveja Merina) coincidiendo con el final de la guerra de sucesión española y la firma del tratado de Utrecht por las nuevas potencias europeas.

En los Balcanes la aparición de nuevos Estados (Grecia, Albania, Bulgaria, Macedonia...) con sus nuevas fronteras dividieron pastos de verano de los de invierno interrumpiendo los movimientos trashumantes. En Irlanda la trashumancia es conocida como “booleying” y son muchos los topónimos de “Summerhill” colina de verano. En el sur y centro de Italia hacia el mar adriático, los “tratturi”, vías pecuarias de 111 m. de ancho, protegidas por ley, también públicas y reconocidas como patrimonio cultural protegido reflejan la importancia de esta trashumancia en Italia. También en Escandinavia se desarrollaron y aún se mantienen prácticas trashumantes en las que se traslada el ganado a los pastos de verano para preservar las zonas bajas para la producción de heno y poder alimentar durante el invierno al ganado.

SITUACIÓN DE LA RED NACIONAL DE VÍAS PECUARIAS

En España se mantiene una red de vías pecuarias bastante consistente, aunque con sus interrupciones, ocupaciones ilegales y en ocasiones falta de infraestructura accesoria para que puedan cumplir su función. Como se ha señalado la Ley 3/1995, de 23 de marzo, de Vías Pecuarias, las dotó de una herramienta legal para defender su uso tradicional pero además hizo ver a la sociedad la importancia de otros usos y funciones de estas vías pecuarias en relación con la conservación de la naturaleza y el desarrollo rural, fundamentales para hacer lo posible por su conservación.

Por otro lado la Ley vigente estableció un estricto régimen de protección para toda la red

Se pretende desde el MAPAMA recuperar en lo que se pueda ese uso ganadero tradicional trashumante de las vías pecuarias porque con él aseguramos el pleno funcionamiento de estos corredores ecológicos además de preservar y mejorar el estado de conservación de los hábitat de pastos, que si dejan de ser pastados se pierden, pasando a superficies extensas de matorral con menor biodiversidad y mayor combustible para alimentar los incendios forestales

de vías pecuarias que lleva implícito un enorme esfuerzo de gestión administrativa por parte de las CCAA en los más de 150 000 km de red sobre una superficie de 450 000 ha.

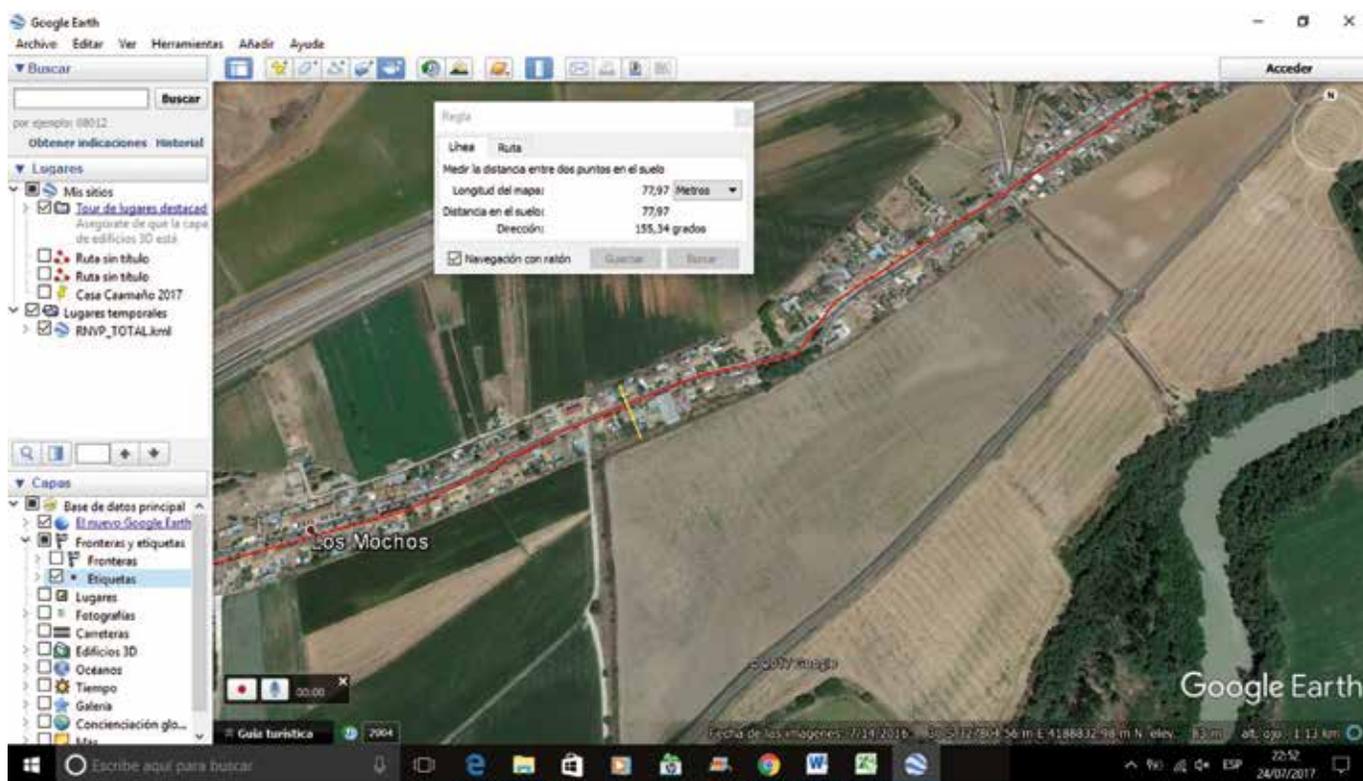
La Red Nacional fue un instrumento extra, necesario en un Estado descentralizado como el español, donde la garantía adicional del Estado en bienes de interés cultural y natural como son las vías pecuarias se hace más que necesaria, tanto para su protección uniforme en todas las Comunidades Autónomas como su integridad territorial.

Es por ello que tras 22 años de vigencia de la Ley 3/1995, de 23 de marzo, de Vías Pecuarias, se ha logrado clasificar la mayor parte de las vías de la España meridional y parte de las vías de la España septentrional, aproximadamente el 85% de las vías pecuarias están clasificadas y también el 85% están sin deslindar (Informe del Inventario del Patrimonio Natural y la Biodiversidad, MAPAMA, 2015). Esta diferencia se atribuye fundamentalmente a las distintas divisiones de propiedad: latifundios vs. minifundios.

Desde el Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente con base a la ley básica (Art. 3.2) se suscribieron 12 convenios con las Comunidades Autónomas para la clasificación, deslinde, amojonamiento y señalización en 3000 kilómetros de vías pecuarias, y para ello ha sido fundamental el interés que en los últimos años han suscitado los usos complementarios de estas vías. Cierto es también que con las restricciones presupuestarias se tuvo que rescindir el último convenio con la Junta de Comunidades de Castilla la Mancha de 15-09-2010 (BOE, 25-10-2010) y no se han puesto en marcha nuevos por el momento.

citar cuáles son las vías pecuarias que integran dicha Red.

Además es necesario extender los convenios o la figura de colaboración entre administraciones adecuada en el actual marco normativo, a los Ayuntamientos, Comunidades Autónomas y Administración General del Estado para desarrollar una correcta integración de las vías pecuarias en los planes de ordenación de espacios urbanos y periurbanos, donde a menudo el dominio público pecuario se encuentra degradado, tal como se muestra en la foto siguiente.



Intrusión continua en un tramo de la Cañada Real Soriana Occidental entre Sevilla y Córdoba.

Por otro lado a pesar de la potencia y validez de la Ley 3/1995, consideramos que debemos de ajustarla un poco más a la realidad de la sociedad 22 años después de su aprobación. Entre los ajustes es necesario el desarrollo del artículo 18 y del concepto de Red Nacional, cuya definición suscita dudas, por ejemplo, a la hora de solicitar los informes preceptivos, aunque no vinculantes, a la Administración General, por lo que considera necesario expli-

Las Comunidades Autónomas han aprobado numerosas leyes y reglamentos en relación a las Vías Pecuarias: Extremadura (Decretos 143/1996 y 49/2000), Navarra (Ley foral 19/1997), Madrid (Ley 8/1998 y en participación pública su reglamento), La Rioja (Decreto 3/1998), Andalucía (Decreto 155/1998), Castilla la Mancha (Ley 9/2003), Aragón (Ley 10/2005) pero a nivel estatal es necesario complementar este desarrollo normativo con la pu-



blicación de un Real Decreto que desarrolle la ley básica en relación a la Red Nacional de Vías Pecuarias y sea ésta definida con claridad, dimensionando los problemas existen como interrupciones, intrusiones y escasez de infraestructuras de apoyo para los ganados trashumantes. Además se pretende desde el MAPAMA recuperar en lo que se pueda ese uso ganadero tradicional trashumante de las vías pecuarias porque con él aseguramos el pleno funcionamiento de estos corredores ecológicos además de preservar y mejorar el estado de conservación de los hábitat de pastos, muchos de interés comunitario incluidos en la Red Natura 2000, que si dejan de ser pastados se pierden, pasando a superficies extensas de matorral con menor biodiversidad y mayor combustible para alimentar los incendios forestales que tarde o temprano se producirán avanzando sin control en las superficies abandonadas.

ASPECTOS ADMINISTRATIVOS, NORMATIVOS Y DE FINANCIACIÓN

Las vías pecuarias, como bien común, requieren la intervención de los poderes públicos, y por ello la Red debe de estar siempre respaldada por estructuras administrativas y de gobernanza bien articuladas y coordinadas -incluido a nivel transfronterizo y transautonómico-

además de acordes a la dimensión y potencial de la Red en el sector agropecuario, de desarrollo rural y de conservación de la naturaleza y la biodiversidad.

La Ley 22/1974, de 27 de junio, de Vías Pecuarias, reconocía la naturaleza demanial de estos bienes, pero estimaba innecesarias y por tanto enajenables todas las que no se reconocieran útiles desde la perspectiva del tránsito ganadero o de las comunicaciones agrarias.

La Ley 3/1995, de 23 de marzo, de Vías Pecuarias, las da como hemos visto una visión multifuncional integradora más allá de su función agroganadera y además introduce una importante novedad legislativa, la creación de 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 discurra entre dos o más Comunidades Autónomas, así como las vías pecuarias que sirvan de enlace para los desplazamientos interfronterizos” (art. 18.1).

En dicha Red se incluyen, pues, todas aquellas vías que por sobrepasar el ámbito territorial de las Comunidades Autónomas se consideran de interés general, razón por la que se establece una reserva instrumental a favor de la Adminis-

Valles de Lago, Somiedo. Vaca y ternero de la raza autóctona Asturiana de los Valles. 2016.

La Red Nacional de Vías Pecuarias en los próximos años, con su determinación exacta, será una herramienta fundamental para la consolidación de las vías pecuarias como infraestructuras verdes multifuncionales, vertebrando territorio, uniendo zonas urbanas con espacios naturales, protegidos y no protegidos

tración General del Estado, que queda habilitada como sujeto activo para recabar información y emitir informe previo en los expedientes de desafectación y de expropiación de terrenos (art. 18.3, 18.4 y 18.5).

Precisamente en el ejercicio de esta facultad se han venido suscitando algunas dudas en cuanto a su aplicación en determinados supuestos, toda vez que la definición de la Red Nacional no se ha visto acompañada hasta la fecha de una relación expresa de todas y cada una de las vías incluidas en ella.

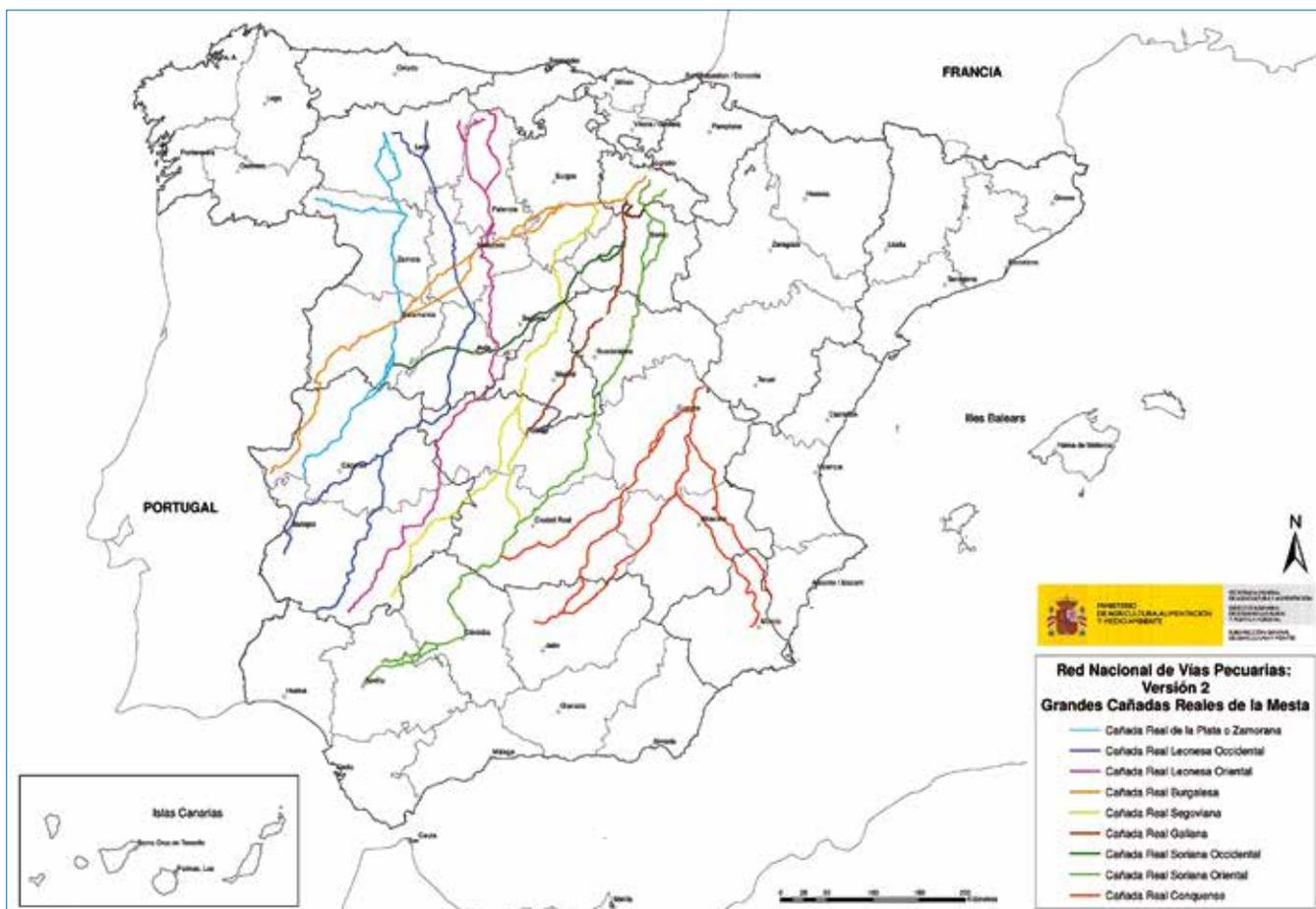
En 2014 se inició un grupo de trabajo con las Comunidades Autónomas para tratar de definir las vías que integrarían la Red Nacional. Se comenzó centrando la investigación en la malla viaria de primer orden: Grandes Cañadas Reales de la Mesta, teniendo definido en 2016 las vías pecuarias que las conforman de este primer grupo correspondiente al ámbito territorial de las Comunidades Autónomas de Andalucía, Extremadura, Castilla La Mancha, Murcia, Madrid, Castilla y León y La Rioja. En la actualidad el MAPAMA inicia los trabajos con las CCAA de Aragón, Cataluña y la Comunidad Valenciana y Navarra, donde se incluirán también las vías pecuarias transpirenaicas y las transfronterizas con Portugal que no se hayan incluido en la primera fase.

El método de trabajo seguido parte de los fondos documentales de vías pecuarias del Ministerio, incluyendo los cambios de término municipal, denominación local, longitud aproximada del recorrido en dichos términos, anchura de vía, descansaderos/abrevaderos, resolución aprobatoria y observaciones allí donde se detectara alguna incidencia. Se identifican tres tipos de itinerarios, principales, alternativos y ramales. A continuación, se elaboran tablas donde se incluyen incidencias como términos municipales fusionados o concentraciones parcelarias que hayan modificado anchuras o trazados incluyendo la fecha de estas modificaciones y la cartografía oficial de Vías Pecuarias de las Comunidades Autónomas.

Entre los problemas más comunes detectados figura la falta de concordancia en una misma vía pecuaria entre la salida de un término municipal y la entrada al siguiente, la no unanimidad en la descripción del itinerario de una misma vía pecuaria en términos municipales colindantes o la existencia de términos municipales fusionados con posterioridad a las clasificaciones, por ejemplo la integración de términos municipales adyacentes en Cuenca capital. Estos problemas se derivan principalmente del hecho de realizar las clasificaciones por término municipal pero también de que en España no dispongamos de un registro completo (Registro Central de Cartografía del Consejo Superior Geográfico) donde se indiquen las coordenadas, en el sistema de referencia oficial, y la precisión de dichas coordenadas, del perímetro de los municipios.

También un problema detectado y que requiere de cambios normativos que faciliten la intervención administrativa es la falta de clasificación de vías pecuarias en muchos términos municipales del norte de España debido al minifundismo. Para estos casos se deben de redoblar los esfuerzos, dado el grado de abandono existente tanto de las vías pecuarias como del medio rural en general.

El resultado provisional se muestra en el siguiente mapa donde se muestran las grandes cañadas y otras vías pecuarias seleccionadas



para ser incluidas en la Red Nacional de Vías Pecuarias.

De Oeste a Este han sido seleccionadas la Cañada Real de la Plata o Zamorana, Cañada Real Leonesa Occidental, Cañada Real Leonesa Oriental, Cañada Real Burgalesa, Cañada Real Segoviana, Cañada Real Galiana, Cañada Real Soriana Occidental, Cañada Real Soriana Oriental y la Cañada Real Conquense con sus ramales. En el archivo figura sólo el eje. No se puede descargar al no estar completa pero en una vez acabados los trabajos se pondrá a disposición de los interesados.

Con el archivo se puede hacer un viaje por cualquiera de ellas y seleccionar tramos donde se conserva perfectamente funcional, pero hay otros tramos totalmente ocupados o interrumpidos por embalses sin haber dado una solución de continuidad por coincidir la creación de la in-

fraestructura hidráulica con legislaciones menos proteccionistas o la desafectación de un tramo de unos 14 Km. aproximadamente en la Cañada Real Galiana a su paso por los términos municipales de Coslada, Madrid y Rivas-Vaciamadrid.

FUTURO DE LA RED NACIONAL DE VÍAS PECUARIAS

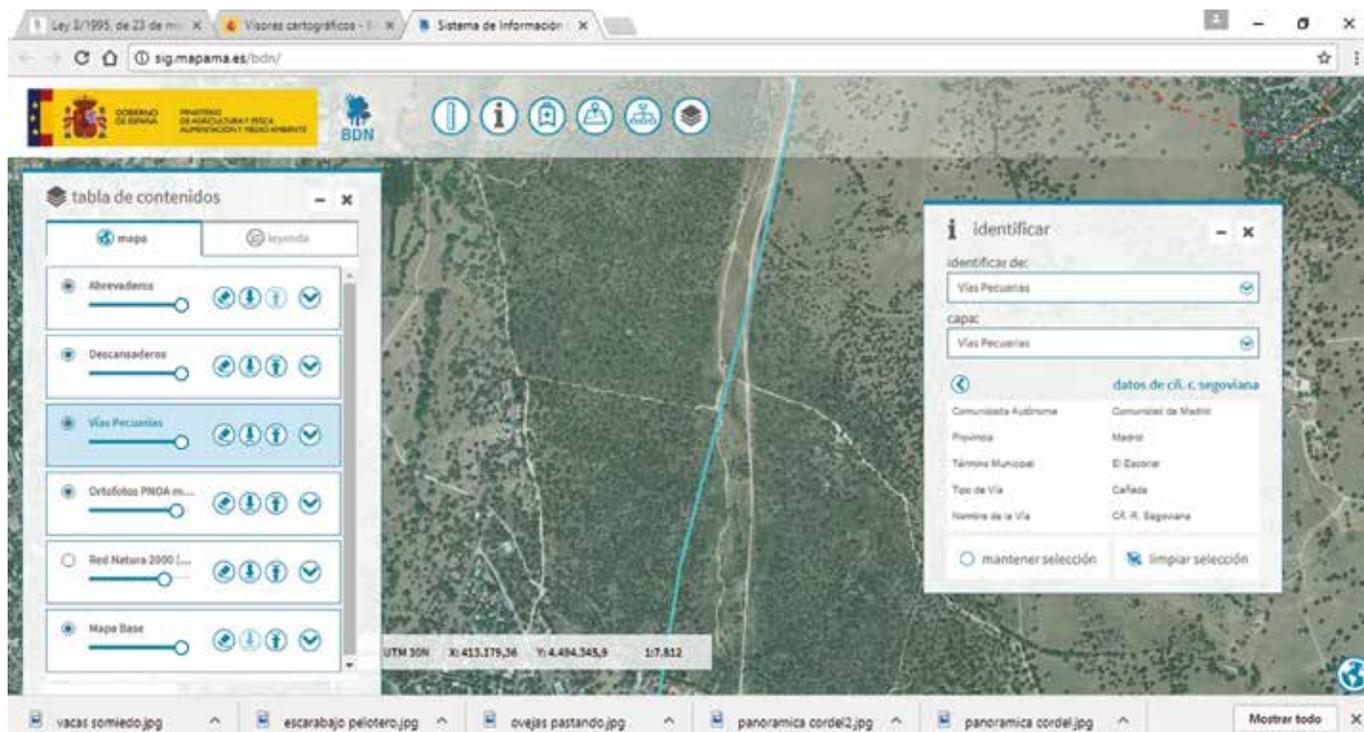
La Red Nacional de Vías Pecuarias en los próximos años, con su determinación exacta, será una herramienta fundamental para la consolidación de las vías pecuarias como infraestructuras verdes multifuncionales, vertebrando territorio, uniendo zonas urbanas con espacios naturales, protegidos y no protegidos.

La mejor herramienta para proteger las vías pecuarias es ofrecer más información sobre ellas a toda la sociedad, de tal manera que reconocien-

La mejor herramienta para proteger las vías pecuarias es ofrecer más información sobre ellas a toda la sociedad, de tal manera que reconociendo sus valores y funciones se tome conciencia de este dominio público y su necesaria protección

do sus valores y funciones se tome conciencia de este dominio público y su necesaria protección. En este sentido puede jugar un papel importante el impulso o promoción de centros o museos como el de la Trashumancia en Guadalquivir o el Centro de Información y Documentación de vías pecuarias en Malpartida de Cáceres, por citar dos ejemplos.

La Red de Vías Pecuarias se integró como un componente más del Inventario del Patrimonio Natural y la Biodiversidad creado por el Real Decreto 556/2011, de 20 de abril, para el desarrollo del Inventario Español del Patrimonio Natural y la Biodiversidad en desarrollo de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre. Este componente se integró dentro de los Espacios Protegidos y/o de Interés, y está formado por todas las vías pecuarias que han sido clasificadas (85% de ellas). El Inventario es una plataforma excelente para poner en valor este recurso cultural e infraestructura verde y además cuenta con todas las herramientas del inventario para proteger los bienes en él contenidos, entre ellos debemos destacar el Banco de Datos de la Naturaleza que constituye el sistema integrado de información del Inventario. Entre las herramientas para su explotación cuenta con un visor (<http://sig.mapama.es/bdn/>) que permite visualizar sus componentes sobre distinta cartografía y ortofotos además de poner a descarga



El visor del Banco de Datos de la Naturaleza del MAPAMA permite superponer cartografía de muy diversas fuentes entre la información disponible se encuentra la Red de Vías Pecuarias, los abrevaderos y los descansaderos suministrada por las CCAA. En este caso visualizamos un tramo de la Cañada Real Segoviana a su paso por el término municipal de El Escorial con el fondo de ortofotos del Plan Nacional de Observación Aérea (PNOA) de máxima actualidad.



la información que cumple con unos criterios de calidad determinados.

Es fundamental además mantener la información actualizada de las actuaciones efectuadas por las Comunidades Autónomas sobre las vías pecuarias y seguir trabajando en la defensa de este dominio público desde su clasificación (para los términos municipales donde todavía no han sido clasificadas), modificaciones, su deslinde e incorporación a la base cartográfica catastral así como su inscripción en los Registros de la Propiedad (Ley 33/2003, del 3 de noviembre, del Patrimonio de las Administraciones Públicas) para aprovechar todas las herramientas disponibles en España para su protección. Finalmente es deseable proceder a amojonar la vía pecuaria, siendo éste el último procedimiento administrativo en virtud del cual, una vez aprobado el deslinde, se determinan los límites de la vía pecuaria y se señalizan con carácter permanente sobre el terreno.

Para estos procedimientos administrativos ha sido y está siendo absolutamente necesario disponer de los archivos históricos existentes en relación con las vías pecuarias. En concreto el Archivo de la Mesta (hasta 1836) el Archivo de la Asociación General de Ganaderos (hasta 1931), ambos en el Archivo Histórico Nacional (Mangas, J.M 2012) y el Fondo Documental de Vías Pecuarias que incluye el de la Red Nacio-

nal de Vías Pecuarias (desde 1995). Este último es gestionado desde la Subdirección General de Silvicultura y Montes de la Dirección General de Desarrollo Rural y Política Forestal del MAPAMA (fdm@mapama.es).

Por último, avanzar que el MAPAMA junto con la Sociedad Española para el Estudio de los Pastos, la asociación Trashumancia y Naturaleza y diversas Universidades están preparando el III Congreso Nacional de Vías Pecuarias y Trashumancia, teniendo previsto su celebración en junio de 2018 en Teruel. ❀

BIBLIOGRAFÍA

- Barker, G. 1985. Prehistoric Farming in Europe. Cambridge University Press. https://books.google.es/books?id=UVA7AAAIAAJ&printsec=frontcover&redir_esc=y#v=onepage&q&f=false.
- Ferrer Benimeli, C. 2016. Pascología. Fundación Conde del Valle de Salazar. Madrid.
- López Ramón, F. 2017. *Revista Ambienta* nº 119. MAPAMA. Disponible en pdf en http://www.mapama.gob.es/ministerio/pags/Biblioteca/Revistas/pdf_AM%2FPDF_AM_Ambienta_2017_119_completa.pdf.
- LUICK, R. (2008): Transhumance in Germany. European Forum on Nature Conservation & Pastoralism (EFNCP) & University of Applied Sciences Rottenburg.
- Mangas Navas, JM. 2012. *Cuadernos de la Trashumancia* – nº 0. 3ª Edición. MAPAMA.
- MAPAMA. 2015. Informe del Inventario del Patrimonio Natural y la Biodiversidad 2015. Disponible en pdf en la página 24. http://www.mapama.gob.es/es/biodiversidad/temas/inventarios-nacionales/informe_iejnbn_2015_espacios_protegidos_tcm7-443014.pdf.

Cañada Trujillana, saliendo del Parque Nacional de Monfragüe hacia Malpartida de Plasencia. Vía pecuaria deslindada y amojonada.