

# La Cañada de la Vizana o de la Plata: de Babia a las dehesas cacereñas

Manuel Rodríguez Pascual

Doctor en Veterinaria

Fotos: Fernando Fernández Álvarez

## LOS PUERTOS DE MERINAS: EL CORAZÓN DE LA MONTAÑA

Durante cinco siglos (XIV al XVIII), la lana proveniente de los rebaños que durante el verano utilizan las sierras de León, Soria, Segovia y Cuenca (los cuatros partidos mesteños) monopoliza los mejores mercados europeos (Inglaterra, Francia, Flandes, Italia), se cotiza en la bolsa de valores de Ámsterdam, y constituye la principal fuente de divisas del reino. Sin embargo, la denominada “lana leonesa”, considerada como la más fina, blanca, sedosa y de mejor calidad, era la más demandada (sobre todo en los siglos XVI y XVIII) en los mercados internacionales, para la confección de prendas de alta calidad. Hay que señalar, que el término “lana leonesa”, hacía referencia a la fibra proveniente de las cabañas que tenían sus agostaderos en la montaña leonesa y en zonas limítrofes de Asturias, Cantabria y Palencia, e incluso, Burgos; esto no tenía nada ver con la vecindad de sus dueños, que a excepción de los grandes monasterios, se situaba generalmente en Madrid.

El siglo XVIII –después de la crisis del XVII–, fue muy bueno para la ganadería trashumante, rebasándose en 1765 las 3 750 000 cabezas

trashumantes –techo numérico en la historia de La Mesta–, a las que habría que sumar una cabaña similar de merinos estantes (García Martín, 2006). España aún mantenía el monopolio mundial de la lana fina de calidad, y ésta conservaba una alta cotización en los mercados europeos. Y los beneficios de la lana no sólo se extendían a los grandes y pequeños propietarios de ganado merino, sino también a los pastores y a multitud de jornaleros que trabajaban en los esquiladeros, lavaderos o se dedicaban al transporte de la lana (con miles de carretas y recuas de mulas de la Cabaña Real de Carreteros) hasta los puertos de embarque (Bilbao, Laredo, Santander,...), así como, a comerciantes y marinos (fletes para el transporte marítimo). No es extraño que un agrarista, como el sueco Joan Alstron, al referirse a las merinas dijera: *“Las ovejas tienen las patas de oro y donde quiera que pisan, la tierra se transforma en oro”*.

También se extendió la bonanza económica a los pueblos enclavados en las montañas de la meseta Norte, y en especial, a los de León, ya que sus puertos de merinas (más de 400 de excelente calidad) eran los más cotizados del país por la finura de sus pastos, y las mejores cabañas se peleaban cada año por encontrar un



Rebaño trasterminante camino de los puertos de Babia.

hueco dónde ubicar sus rebaños. El arbitrista Caxa Leruela, en 1631, hacía referencia a las bondades de la montaña leonesa diciendo “... donde aquellas hierbas frescas, aguas delgadas y aires puros, refinan los vellones con desigual ventaja y nobleza incomparable a todas las lanas del mundo...”

Y por el arriendo de estos bienes de propios, los concejos obtenían unos sustanciosos ingresos con los que hacían frente a todos sus gastos comunales (Gómez Sal y Rodríguez Pascual, 1995). Además, estos pueblos surtían de pastores especializados (desde mayores y rabadanes hasta zagales y motriles) a las grandes cabañas, con lo cual se beneficiaban por ambos lados: arriendo de pastos y mano de obra, complementando así los escasos ingresos de sus pequeñas explotaciones ganaderas.

## LA PÉRDIDA DE LOS MERCADOS LANEROS: LA RUINA DE LA MONTAÑA

Las transformaciones políticas, económicas y sociales que ocurrieron en la segunda mitad del s. XVIII y a principios del s. XIX, como la Guerra de la Independencia, dieron lugar a la extracción masiva de merinos hacia otros países –hasta entonces prohibida– y su aclimatación y mejora en los mismos, con la pérdida del monopolio lanero y la caída del precio de la lana. Así, a partir del año 1818, tiene lugar un hecho insólito hasta el momento, y es que las lanas leonesas coticen en el mercado internacional de Londres por debajo de sus rivales de Sajonia (García Sanz, 1978). Las lanas sajonas de gran calidad y además adaptadas a las nuevas tecnologías textiles, son el resultado del cruce de merinos extraídos de España en 1765, con

Durante cinco siglos (XIV al XVIII), la lana proveniente de los rebaños que durante el verano utilizan las sierras de León, Soria, Segovia y Cuenca, monopoliza los mejores mercados europeos (Inglaterra, Francia, Flandes, Italia), se cotiza en la bolsa de valores de Ámsterdam, y constituye la principal fuente de divisas del reino

ejemplares autóctonos, y de la aplicación de los nuevos conocimientos técnicos de la época a la alimentación, mejora y selección del ganado.

A partir de entonces, el bajo precio de la lana propiciará un descenso constante de la trashumancia (en 1832, la cabaña se reduce a la cuarta parte), en la demanda de los puertos y en las rentas obtenidas por los concejos, con graves consecuencias para sus economías. Los beneficios de la lana, que antes se derramaban por toda la montaña, desaparecen drásticamente. Todo ello, contribuye a dar la puntilla a La Mesta y sus privilegios, que finalmente se disuelve por ley en 1836. Será sustituida por la Asociación General de Ganaderos del Reino, que sólo conserva sus derechos y prerrogativas en el uso y disfrute de las cañadas ganaderas. Sin embargo, en 1891, la trashumancia en España aún contaba con 1 355 630 cabezas lanares y los puertos de León eran utilizados por 134 880 merinas trashumantes (Mangas Navas, 1992).

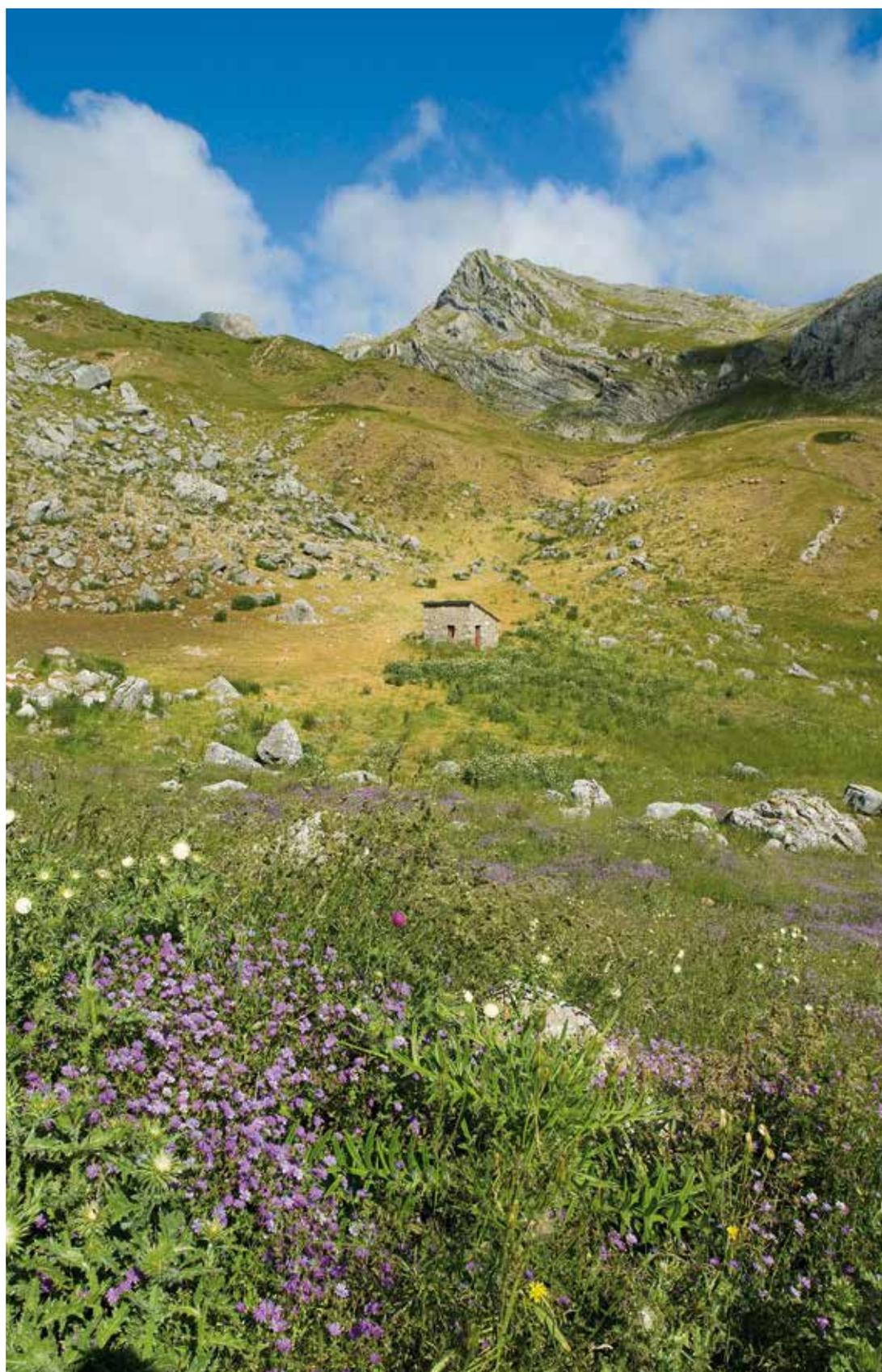
#### LA TRASHUMANCIA EN LEÓN: DEL SIGLO XX AL XXI

A pesar de la fuerte regresión que sufre la trashumancia a lo largo del siglo XX, aún en los años cincuenta, sesenta y principios de los se-

tenta, alrededor de 100 000 ovejas seguían utilizando los puertos de León con movimientos estacionales en trenes y camiones. Los descensos más fuertes y rápidos se producen en la década de los ochenta, de forma que en 1987 el censo trashumante era de 42 500 ovejas, bajando en 1995 a 20 250 ovejas y, a finales del siglo, apenas llegaban a las 10 000 ovejas (Rodríguez Pascual, 2003). En el año 2015 la trashumancia había quedado reducida a 3959 ovejas (Velado Alonso, 2015).

Sin embargo, el fuerte descenso de la trashumancia que se produce en los años ochenta y noventa del siglo XX, se ve compensado con un fuerte aumento de la trasterminancia o trashumancia más corta –unos 80-100 km– entre los puertos del norte de la provincia y las riberas (sobre todo la del río Órbigo) y regadíos del sur (el Páramo), donde los rebaños pasan el invierno, aprovechando pastos, rastrojeras y restos de cultivos. En el año 1950 realizaron la trasterminancia 17 251 ovejas (Rodríguez, 1955) y cuarenta años más tarde, en 1990, en un estudio realizado por Gómez Sal y Rodríguez Pascual (1992), se recoge que en ese año efectuaron la trasterminancia un total de 86 324 ovejas pertenecientes a 128 ganaderos o empresas que agrupan a varios familiares. En este estudio destaca la gran importancia que en esta actividad mantienen los ganaderos de las comarcas de Babia y Luna, y en especial los pueblos de Robledo de Caldas y La Vega de Robledo (pertenecientes al municipio de Sena de Luna), que acaparan casi el 50% del citado censo. En el año 2015, trasterminaron 35 662 ovejas (un descenso de un 58,7% en 25 años), en manos de medio centenar de pastores (Velado Alonso, 2015).

Paralelo al proceso de aumento de la trasterminancia, se produjo también en la trashumancia leonesa un proceso de sustitución del ganado ovino por el vacuno. La ausencia de pastores profesionales y el encarecimiento de la mano de obra, hizo que algunos ganaderos tradicionales (sobre todo en la comarca de La Tercia, municipio de Villamanín, pioneros en este cambio) se pasasen al vacuno, más fácil de manejar y que



A pesar de la fuerte regresión que sufre la trashumancia a lo largo del siglo XX, aún en los años cincuenta, sesenta y principios de los setenta, alrededor de 100 000 ovejas seguían utilizando los puertos de León con movimientos estacionales en trenes y camiones. Los descensos más fuertes y rápidos se producen en la década de los ochenta y en el año 2015 la trashumancia había quedado reducida a 3959 ovejas

necesita menos mano de obra, ya que pueden permanecer solos en los puertos con unas atenciones mínimas. Según el estudio antes citado (Gómez Sal y Rodríguez Pascual, 1992), en el año 1990, trashumaron a los puertos de León un total de 3569 cabezas de ganado vacuno, de ellas 1800 cabezas de ganaderos leoneses que invernaban en los pastizales de Brozas y Alcántara (Cáceres); y en verano, también traspasaron la cordillera para utilizar nuestros pastos, 1065 cabezas procedentes de Asturias y 704 cabezas de Santander.

En la actualidad, según datos de Velado Alonso (2015), realizan la trashumancia 8962 cabezas de vacuno, pero con una importancia mucho mayor del ganado proveniente de Asturias, con 7023 cabezas (lo que supone la mitad del total de vacuno trashumante y trasterminante en la montaña), seguido por el proveniente de Extremadura (1539 cabezas, de ganaderos leoneses), Cantabria (79 cabezas) y de otras provincias de Castilla y León (321 cabezas). Este incremento notable, en las últimas décadas, de ganaderos asturianos que arriendan pastos durante el verano en la montaña leonesa, se debe en gran parte a la escasez de pastos de calidad en la vertiente septentrional, por la reconversión de

muchos ganaderos de leche a carne, lo que ha provocado un incremento de la presión ganadera y de los precios en los puertos de la vertiente leonesa, dificultando el arriendo por los ganaderos de ovino.

De igual modo, es necesario señalar la importancia que ha tomado en las últimas décadas el ganado vacuno en la trasterminancia. En el estudio realizado en el año 1990, no se constató la existencia de movimientos cortos de cierta entidad de este tipo de ganado, pero según los datos de 2015, existen 5109 cabezas de bovino que realizan este tipo de desplazamiento.

En total, la montaña leonesa acoge en verano un total de 39621 ovejas (35662 trasterminantes y 3959 trashumantes) y 14071 vacunos (5109 trasterminantes y 8962 trashumantes). Respecto al ovino, un 86,1% se localiza en la montaña occidental, sobre todo en las comarcas de Luna y Babia (aunque también en Lacia y Omaña), un 6,3% en la montaña central y el 7,6% restante en la montaña oriental. Respecto al bovino, el protagonismo lo lleva la montaña central, en la que pasta el 41,5% de ganado bovino (comarcas de La Tercia, Mediana y Valdelugueros), seguida por la montaña occidental (31,8%) y la montaña oriental (26,7%) (Velado Alonso, 2015).

## LAS VÍAS PECUARIAS EN CASTILLA Y LEÓN: SITUACIÓN ACTUAL

Entre las muchas consecuencias que comportó La Mesta y el antiguo negocio de la lana, hay que destacar la creación de una extensa red de vías específicas, que en el conjunto de nuestro país suman 124336 km y 421018 ha de superficie (Mangas Navas, 1992), por las que los rebaños se desplazaban dos veces al año desde las sierras de León, Soria, Segovia y Cuenca, los Pirineos y el Sistema Ibérico hasta los pastizales de Extremadura y Andalucía y viceversa. En la Comunidad de Castilla y León, las vías pecuarias tienen una gran importancia pues cuentan con una longitud total de 28479 km y ocupan una superficie de 86078 ha, lo que supone un



22,9% y 20,4% respectivamente, de la longitud y superficie total de España.

Existen nueve grandes Cañadas Reales de la Mesta que atraviesan la Península Ibérica de norte a sur (diez si contamos La Burgalesa). De ellas, ocho atraviesan Castilla y León: La Vizana o de La Plata (con 347 km de recorrido en esta Comunidad Autónoma), Leonesa Occidental (341 km), Leonesa Oriental (389 km), Soriana Oriental (206 km), Soriana Occidental (428 km), Segoviana (124 km), Riojana o Galiana Occidental (106 km) y La Burgalesa (750 km) (Informe Junta de Castilla y León, Dirección General del Medio Natural, 2016). La provincia de León es la cabecera de las tres primeras, quizás de las más transitadas, dado el número e importancia de los puertos de verano en los que conflúan. Sin embargo, en el contexto de

Castilla y León, la provincia de León que dispone de 2320 km y 6080 ha de vías pecuarias, es la que menos caminos ganaderos tiene; por debajo, sólo está Palencia (1730 km y 5198 ha). En el extremo superior se sitúa Burgos que cuenta con 6866 km y 17705 ha (Magas Navas, 1992).

Durante décadas, la dejadez de la administración y una legislación permisiva, propiciaron una merma y deterioro considerable de este importante patrimonio público. Afortunadamente, la ley 3/1995 de Vías Pecuarias (BOE de 24 de marzo de 1995) de acentuado carácter conservacionista, fue el marco adecuado para iniciar una política activa de recuperación y puesta en valor de estos singulares caminos. Según esta ley, corresponde a las Comunidades Autónomas el derecho y el deber de investigar

la situación de los terrenos que se presuman pertenecientes a las vías pecuarias, así como, la clasificación (determinación de la existencia, anchura, trazado y demás características físicas), el deslinde (definir los límites de conformidad con los en el acto de clasificación) y el amojonamiento (señalizar con hitos sobre el terreno) de las vías pecuarias (artículo 5). Asimismo, la ley obliga a las CC.AA. a desarrollar esta Ley mediante los respectivos Reglamentos. Así lo han hecho la mayoría de las Comunidades Autónomas<sup>1</sup> (Alenza García, 2013), y que incluso tienen muy avanzados los trabajos de clasificación, deslinde, amojonamiento, recuperación y señalización de sus vías pecuarias (Andalucía, Extremadura y Comunidad Valenciana, entre otras). Sin embargo, Castilla y León, que nunca ha apostado con firmeza por la conservación de este valioso patrimonio (a pesar de ser el segundo más importante del país, detrás de Andalucía), aún no ha desarrollado el Reglamento correspondiente.

Este entramado de caminos pecuarios (Cañadas, cordeles, veredas y coladas, en realidad “pastos alargados” de diferente anchura), complementados con otras infraestructuras básicas imprescindibles para los largos viajes (puentes, vados, fuentes, abrevaderos, descansaderos y sesteaderos), constituyen en la actualidad un valioso patrimonio natural de alto valor ecológico. Según la citada ley, el tránsito ganadero tradicional puede coexistir con usos compatibles (desplazamientos de vehículos y maquinaria agrícola, plantaciones lineales, cortavientos u ornamentales) y complementarios, como el senderismo, la cabalgada y otras formas de desplazamiento deportivo sobre vehículos no motorizados, siempre que no impidan el tránsito normal del ganado. Por otra parte, la citada ley recoge que las vías pecuarias deben ser consideradas también como auténticos corredores ecológicos, esenciales para la emigración, la distribución geográfica y el

intercambio genético de las especies silvestres. En nuestros días, estos corredores verdes son una de las bases más sólidas para el desarrollo de un turismo lento, de naturaleza, que sirva para revitalizar muchas zonas marginales de nuestro país.

Respecto a las nueve provincias de Castilla y León, a finales de año 1982 las vías pecuarias con clasificación aprobada eran de 18 129 km de longitud y 55 209 ha de superficie, lo que representa un 63,7% y 64,1% respectivamente del total de la Comunidad Autónoma (Mangas Navas, 1992). Y en el año 2016 (34 años después), la longitud de vías pecuarias clasificadas (“reconocidas”) ascendía a 21 095 km (74,1% del total autonómico), que supone una superficie de 56 000 ha. Por su parte, la Consejería de Fomento y Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León, firmó varios convenios con el entonces MAGRAMA (en los años 2000, 2003, 2006 y 2010) para la clasificación, deslinde, amojonamiento y señalización en toda su longitud por Castilla y León de las Cañada Soriana Occidental (428 km) y de La Burgalesa. En el caso de la primera, los trabajos ya están concluidos y también en La Burgalesa en los tramos que discurren por las provincias de Burgos, Palencia y Valladolid, quedando pendiente el trazado por Zamora y Salamanca (Informe Junta de Castilla y León, Dirección General del Medio Natural, 2016).

En el caso de León, a finales de año 1982, tenía clasificadas 1181 km y 3099 ha de superficie, lo que supone un 50,9% de la longitud total e idéntica cifra de la superficie total de sus vías pecuarias provinciales. Y en 2016 (34 años después), la Junta de Castilla y León tiene clasificados 1524,09 km lo que supone un 65,7% de la longitud total provincial (Informe Junta de Castilla y León, Dirección General del Medio Natural, 2016). Tanto a nivel autonómico, como a nivel provincial de León, los avances en la clasificación, deslinde y amojonamiento de las vías pecuarias son muy modestos después de 21 años de aprobada la ley de Vías Pecuarias, lo que hace peligrar nuestro valioso patrimonio viario.

<sup>1</sup> Extremadura (Reglamentos de 1996 y 2000), Navarra (Ley Foral, 1997), La Rioja (Reglamento, 1998), Madrid (Ley 1998), Andalucía (Reglamento, 1998), Castilla-La Mancha (Ley 2003), Aragón (Ley, 2005) y Comunidad Valenciana (Ley 2014).



## LA CAÑADA DE LA VIZANA O DE LA PLATA: ITINERARIO, UTILIZACIÓN Y CONSERVACIÓN

La Cañada de La Vizana o de La Plata, drenaba todo el ganado trashumante que antaño utilizaba los numerosos puertos de la Montaña Occidental leonesa (comarcas de Laciana, Babia, Luna y Omaña) a través de diferentes cordales (Laciana, Babia de Arriba y Babia de Abajo) que confluyen en la Ermita de Pandorado, cerca de Riello, en el corazón de Omaña, donde realmente se formaría e iniciaría su andadura la citada cañada. Posteriormente, por la Hoja de Carrizo y otros ramales alcanzan Astorga y La Bañeza. En Astorga, también se incorporan otros cordales procedentes de La Maragatería (puerto de Foncebadón), puerto del Manzanal y desde la ciudad de León por el largo puen-

te medieval de Hospital de Órbigo (uno de los más bellos y espectaculares de la ruta jacobea y de los utilizados por La Mesta). Desde Astorga, la cañada continúa por La Bañeza hasta las proximidades de Alija del Infantado, donde cruza el río Órbigo por el puente de La Vizana, nombre que se ha utilizado para denominar al conjunto de la cañada.

Abandona la provincia de León y ya en tierras zamoranas, bordea Benavente, donde se incorpora otro importante cordel procedente de León por Ardón y la vega del Esla, río que cruza por el largo puente de Castrogonzalo. A partir de este lugar la N-630 (ahora liberada de gran parte de su tráfico por la A-66) sirve de hilo conductor pues en muchos tramos esta carretera va paralela o muy próxima a la cañada. Desciende hasta Zamora capital, donde

Paso de la Cañada de La Vizana por el puente del Cardenal en Monfragüe.

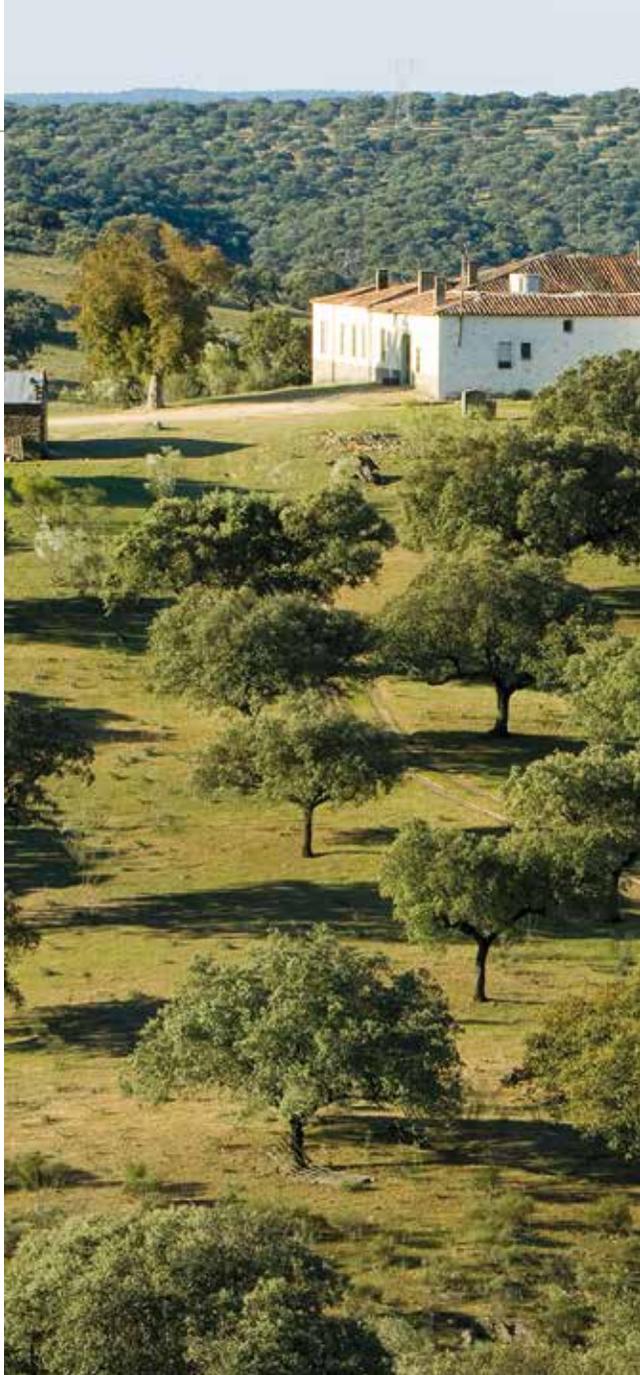
cruza el Duero por el puente de Piedra y sigue a la ciudad de Salamanca que bordea hasta alcanzar el puente Mayor (romano) sobre el Tormes, junto al que solían pasar la noche los rebaños.

Desde Salamanca, la cañada enfila el Puerto de Béjar para después descender hacia el valle del Jerte y Plasencia. Al poco de entrar en Cáceres, por debajo de Aldeanueva del Camino, La Vizana se separa de la Vía de la Plata. Y en Plasencia, después de cruzar el río Jerte por el puente de Trujillo, la cañada que seguimos, se desvía de la carretera N-630, atraviesa el puerto la Serrana, cruza el río Tajo por el puente del Cardenal y el Parque Nacional de Monfragüe. Pasa el río Almonte por el puente de la Barquilla y el río Tozo por el puente de uso exclusivo para el ganado de la Lavadera. Para, finalmente, terminar su recorrido en Huerta de Ánimas, al lado de Trujillo, donde en el descansadero del Resbaladero, se unirá a la Cañada Leonesa Occidental, que viene por el puerto del Pico y el de Miravete.

Aunque La Vizana termina oficialmente a los pies de Trujillo, los rebaños (y en la actualidad, todo senderista amante de la naturaleza), pueden proseguir el viaje andando a través de cañadas y cordeles de gran amplitud entre dehesas y por la penillanura trujillano-cacereña, hasta llegar al puente romano sobre el río Sallor, unos pocos kilómetros al sur de la ciudad de Cáceres, donde se enlaza de nuevo con la Vía de la Plata y la N-630. Ahora con dirección Sur por el Cordel de Mérida y el puerto de Herrerías, se alcanza Mérida (Rodríguez Pascual y Fernández Álvarez, 2010).

La Cañada de La Vizana es la más corta de las leonesas, ya que tiene una longitud total próxima a los 500 km (frente a los 760 km de la Leonesa Oriental y los 650 km de la Leonesa Occidental), sin embargo tiene un largo trazado en León (145 km) y casi idéntico en Zamora (116 km), Salamanca (115 km) y Cáceres (114 km).

Esta vía pecuaria está delineada sobre uno de los itinerarios más antiguos e importantes de



la Península Ibérica, ya que se superpone o va paralela en muchos tramos (entre Astorga y Plasencia, Cáceres y Mérida) con la Calzada o Vía de la Plata, que constituyó una de las arterias más importantes de la España Romana, pues trazada entre Astorga (*Asturica Augusta*) y Mérida (*Emerita Augusta*) comunicaba toda la España occidental. Además, la Vía de la Plata ha sido durante siglos senda de peregrinación hacia Santiago, conocida como Camino Mozárabe, que se desviaba en el pueblo zamorano de Granja de Moreruela para dirigirse directamente hacia Santiago a través de Puebla de Sanabria y Orense. En otros tramos, La Vizana y la Calzada o Vía de la Plata, divergen y se separan



pues tienen misiones diferentes. La cañada aseguraba el pasto y el agua para los rebaños en los largos desplazamientos estacionales, aunque esto supusiera afrontar rodeos y desniveles acusados. Por su parte, la calzada comunicaba las importantes ciudades romanas de Astorga y Mérida, a través de diferentes *mansio*, por los lugares más seguros, rectos, con el mejor perfil y menor pendiente posible. Esta larga historia ha hecho que se haya acumulado a su alrededor un enorme patrimonio natural, arqueológico y paisajístico.

En este recorrido, a través de La Vizana, se conjugan perfectamente el paisaje con la

arquitectura, las razas autóctonas singulares con las aves migratorias, los miliarios y puentes romanos con los chozos pastoriles, los pueblos pequeños con ciudades cargadas de rico patrimonio (Astorga, Benavente, Zamora, Béjar, Plasencia, Trujillo), algunas, incluso, declaradas Patrimonio de la Humanidad (como las ciudades viejas de Salamanca y Cáceres y el conjunto arqueológico de Mérida); las montañas del norte y la Sierra de Béjar con las dehesas de encina y alcornoque del sur, las fértiles riberas con las tierras de cereal, los pastizales con la vid, el olivo, y el mundo urbano con la soledad de una naturaleza viva.

Dehesas de encinas, alcornoques y pasto para ganado extensivo en el Parque Nacional de Monfragüe.

Cuando en los años cuarenta y cincuenta del siglo XX se generalizó la utilización del ferrocarril por los rebaños trashumantes, muchos tramos de las vías pecuarias dejaron de utilizarse y fueron invadidas por ocupaciones indebidas como vertederos, tendidos eléctricos, construcciones ilegales, gasolineras, polideportivos, propietarios colindantes y la ampliación de carreteras y autopistas. Una de las cañadas que más sufrió el abandono fue La Vizana, ya que en 1896 se terminaron las obras del ferrocarril de Astorga a Plasencia (estación de Palazuelo-Emplame, ahora denominada Monfragüe), que va paralelo a esta cañada, y al poco tiempo se empezaría a utilizar por los ganados trashumantes (sobre todo en las estaciones de Astorga, La Bañeza y Valcabado del Páramo), abandonando una gran parte de su recorrido, lo que originó su degradación y estrechamiento en algunos tramos. Esta vía férrea fue cerrada al tráfico en 1985, pero para entonces, las ovejas ya desembarcaban en otras estaciones (El Burgo Ranero, Villamanín y Campo de Santibáñez). A mediados de los años noventa, Renfe dejó de prestar este servicio a los ganaderos y los rebaños lo hacen ahora en cómodos camiones (aunque más caros) que en menos de doce horas efectúan el recorrido entre los puertos de León y las dehesas extremeñas, lo que antes llevaba casi un mes de dura andadura.

Según un estudio realizado por Gómez Sal y Rodríguez Merino (1996), un 44,3% de los tramos de La Vizana tienen una anchura inferior a 20 metros, un 32,6% una anchura indeterminada (no se puede estimar) y sólo un 4,2% de los tramos se sitúa entre los 61 y 80 metros, que se corresponden con la anchura reglamentaria de las 90 varas castellanas (75 metros), según la normativa de La Mesta. En el citado estudio, se afirma respecto a la conservación de los pastos en las cañadas, que en La Vizana, un 56,9% de los tramos están nada o poco erosionados (el mayor porcentaje de las Cañadas Reales), frente al 7,9% que están erosionados o muy erosionados, aunque en un 35,2% de los tramos discurre por la cañada un camino o carretera asfaltada (este porcentaje sólo es superado por la Soria Oriental (38,2%) y la del Reino de Valencia

(41,4%). Respecto al porcentaje de formaciones silvopastorales (dehesas) contiguas a los tramos de La Vizana, un 25,4% de los tramos contienen dehesas de encinas, alcornoques, robles y fresnos, aunque predominan las primeras (con un 20,5%), cifra sólo superada por Cañada Segoviana (28,3%) y por la Leonesa Occidental (26,0%); las praderas y pastizales están presentes en un 14,7% de los tramos. Así pues, es patente en La Vizana la pérdida de su anchura primitiva, aunque la conservación del pasto en la misma y el ir acompañada en una cuarta parte de su recorrido por dehesas, le confieren un buen valor natural y paisajístico.

En la actualidad, en general, las cañadas tienden a mantener su anchura original o elevada, cuando atraviesan prados naturales, pastizales y sistemas adehesados, utilizados por la ganadería extensiva; y en grandes tramos, van delimitadas por centenarias cercas de piedra de pared seca. Esto es lo que predomina en La Vizana en las provincias de Salamanca y Cáceres. Por el contrario, los usos laterales agrícolas se relacionan negativamente con la amplitud de las cañadas, en mayor medida cuando son zonas de regadío intensivo y donde ha actuado la concentración parcelaria. Es lo que se ha producido en León y Zamora, donde muchas cañadas se han reducido a simples caminos (sobre todo cuando no están deslindadas y amojonadas) y se han eliminado muchos de restos arqueológicos relacionados con las calzadas romanas.

### ALGUNOS LUGARES Y PAISAJES DESTACADOS DE LA CAÑADA DE LA VIZANA

En las siguientes líneas, señalamos brevemente algunos tramos de esta cañada (o lugares cercanos) que destacan por su estado de conservación, o bien, por sus valores naturales y paisajísticos, que les hacen merecedores de algún tipo de protección (Reserva de la Biosfera, Parque Natural o Nacional,...). Sin duda, los mejores valores los encontramos en ambos extremos de La Vizana (montaña de Babia, co-



redor Plasencia-Monfragüe-Trujillo), y en el medio (entorno de la Sierra de Béjar).

### **Babia: un mar de pasto para ganado merino fino**

Dentro de la montaña occidental leonesa (comarcas de Laciana, Babia, Luna y Omaña), que se asienta sobre la parte meridional de la cordillera Cantábrica, donde nace la Cañada de La Vizana, quizás Babia es la más destacada y significativa, pues mantiene una gran riqueza paisajística, fruto de una aquilatada acción humana sobre el medio durante siglos. Por esta razón, en el año 2004 fue declarada Reserva de la Biosfera por la UNESCO, como una unidad más de la Gran Cantábrica. También han recibido este distintivo los cercanos Valles de Omaña y Luna (2005) y el Valle de Laciana (2003).

Y al otro lado de la cordillera, en el concejo asturiano de Somiedo, donde los rebaños trashumantes también utilizaban algunos puertos, se localiza el Parque Natural y la Reserva de la Biosfera de Somiedo (2000).

En Babia se produce un gran contraste entre sus cumbres calizas, grises, casi blancas, masivas (la más destacada es el Macizo de Ubiña: la Ubiña grande, con 2417 m y la Ubiña pequeña, con 2197 m, separadas por el Collado del Ronzón), y los profundos y anchos valles en los que se asientan los productivos prados de siega que componen la reserva o alimento invernal de los ganados. Y las laderas, están tapizadas de excelentes pastizales, con algunos endemismos botánicos –como la *Saxifraga babiana*, propia de grietas y canchales y la *Centaurea janeri*, subespecie *babiana*–, a las que

Merinas trashumantes en la Dehesa Doña Catalina en Trujillo.

En este recorrido a través de La Vizana, se conjugan perfectamente el paisaje con la arquitectura, las razas autóctonas singulares con las aves migratorias, los miliarios y puentes romanos con los chozos pastoriles, los pueblos pequeños con ciudades cargadas de rico patrimonio, las montañas del norte y la Sierra de Béjar con las dehesas de encina y alcornoque del sur, las fértiles riberas con las tierras de cereal, los pastizales con la vid, el olivo, y el mundo urbano con la soledad de una naturaleza viva

aún llegan cada verano algunos rebaños tras-humantes de Extremadura y sobre todo tras-terminantes del sur de la provincia, herederos de una larga tradición. Destacan en Babia la amplitud de las vistas y la ausencia casi total de arbolado, a excepción del hayedo-abedular de Monte Valtarón en el puerto Ventana, el de mayor entidad. Esto se produjo por la acción del hombre (roza y fuego) y del ganado por la elevada demanda durante siglos de estos nutritivos pastos sobre calizas, ricos en nutrientes, a los que se atribuía una gran influencia sobre la finura de la lana de merina.

Por su importancia histórica y paisajística, en las zonas altas, encima de la zona forestal, destacan los *puertos de merinas*, más de sesenta, que por su extraordinaria calidad, fueron utilizados durante siglos por las mejores cabañas del país que se disputaban su posesión. Aún en nuestros días, más de cuarenta puertos salen anualmente a subasta para ser utilizados por ovejas, vacas y yeguas. Destacan por la

importancia de sus puertos las localidades como La Cueta y sus barrios Quejo y Cacabilllo, donde prácticamente todo su territorio es un mar inmenso de pasto, y donde se llegaron a arrendar hasta once puertos. También son importantes en La Majúa, Torre de Babia, Torrestío, Torrebarrio, Villafeliz, Pinos o Peñalba de Cilleros.

Como en toda la montaña leonesa, en Babia la propiedad comunal de pastos y bosques predomina sobre la individual; de esta forma, el 70% de la superficie del municipio de Cabrillanes y el 81% de San Emiliano (ambos conforman la comarca), son de propiedad comunal, de todos los vecinos. Esta propiedad comunal se dividía en dos grandes grupos: los *bienes comunales* y los *bienes de propios*. Los primeros eran utilizados directamente por los vecinos con sus ganados, agrupados en veceras de diferentes especies animales que se guardaban por turnos. Por el contrario los *bienes de propios*, constituidos por los puertos, eran arrendados a ganaderos foráneos y con sus ingresos se pagaban los gastos comunales de cada localidad. Hasta mediados del siglo XIX, en que sucedieron las reformas administrativas (entre ellas la creación de los ayuntamientos), la asamblea de vecinos, reunidos en concejo, era la encargada de tomar decisiones que afectaban a estos bienes, como la adjudicación de los arriendos. Desde entonces, son los organismos públicos medioambientales los que gestionan este recurso (arriendos, cargas ganaderas) y los pueblos siguen percibiendo los ingresos correspondientes como legítimos propietarios.

### Lagunas de Villafáfila

Después de rebasar a la salida de Benavente (Zamora), el puente sobre el río Esla y Los Paradores de Castrogonzalo, La Vizana hace un brusco giro en ángulo recto hacia el mediodía y al poco emite un cordel a la izquierda hacia Castronuevo y Toro, que discurre por la Reserva Natural de las lagunas o salinas de Villafáfila. Allí, se acumulan en invierno, miles de ánseres, garzas, grullas y otras aves europeas, en la laguna Grande (en el término de Villafáfila) y

en la laguna de Barillo (en el término de Tapioles), de 192 y 118 ha respectivamente. En esta pequeña desviación de La Vizana, además de observar miles de aves migratorias en un espectáculo insólito, al amanecer y atardecer –sobre todo de noviembre a febrero–, permite apreciar el paisaje de Tierra de Campos, con horizontes dilatados, donde se pueden observar las avutardas –el ave más grande–, y extensos campos de cereal, salpicados de los típicos palomares de barro.

## Entorno de la Sierra de Béjar

### 1. *El Campo Charro: las dehesas frías*

Al sur de la ciudad de Salamanca, a una veintena de kilómetros, una vez rebasado la localidad de San Pedro Rozados y el caserío de Bernoy, La Vizana se muestra espléndida y despliega toda su anchura original, tapizada de denso pasto, entre un paisaje de dehesas de encina y amplios pastizales. Destaca, sobre todo, a su paso por las dehesas de Bernoy, donde se crían buenas vacas de raza morucha cárdena y la de Calzadilla de Mendigos, donde pastan toros bravos. Enseguida, comienza la subida a la Sierra de la Dueña o Herreros, bien delimitada por cercas de piedra, hasta alcanzar el Pico la Dueña, situado a 1170 metros de altura, un hito en La Vizana y el lugar más prominente de la Vía de la Plata entre Mérida y Astorga, que además marca aproximadamente la mitad del camino entre Sevilla y Santiago. Desde el alto, se aprecia una espléndida vista sobre las dehesas y la cuenca del río Alagón.

### 2. *De Los Santos a La Calzada de Béjar: naturaleza en estado puro*

Este es un tramo de gran belleza, sobre todo a partir de unos cinco kilómetros al sur de la localidad de Los Santos, donde la Cañada Soriana Occidental (deslindada y amojonada) que viene por el Este, se fusiona con La Vizana, en el descansadero de los Ballesteros. Durante aproximadamente seis kilómetros, hasta alcanzar el pueblo de Valdefuentes (buenas fuentes y abrevaderos) y el río Sangusín, ambas ca-

minan juntas y superpuestas. Es un trayecto de excelentes paisajes pues va franqueada de fértiles prados cerrados con cercas de piedra y abundante vegetación de fresnos, sauces y alisos. A partir de este lugar, y hasta alcanzar de nuevo la N-630 cerca de Puerto de Béjar, La Vizana discurre bien conservada, atravesando paisajes de alto valor natural, sobre todo en primavera.

Al lado del puente de piedra sobre el río Sangusín, se localiza el descansadero del Río, un lugar muy agradable para hacer un alto en el camino a la sombra de las encinas que salpican la cañada, tupida en primavera de mil flores, mientras se oye el fluir del agua y se contempla a lo lejos los últimos neveros de la Sierra de Béjar. Nada más pasar el río Sangusín, la Cañada Soriana Occidental se desvía a la derecha en ángulo recto, entre cercas de piedra y canchales, hacia Valdehijaderos y Montemayor del Río. Por su parte, La Vizana continúa por las inmediaciones de una carretera local hacia el bello pueblo de La Calzada de Béjar, donde la calzada romana y la vía pecuaria se unen para atravesar el pueblo por su calle Mayor (o calle de Adelante), jalonada de casas con corredor y soportales empedrados, que se apoyan sobre zapatas pétreas, que en algunos casos, pueden ser miliarios reaprovechados.

Muy cerca de La Calzada de Béjar (apenas ocho kilómetros), está la ciudad de Béjar, que bien merece una visita por su monumentalidad (declarada Conjunto Histórico) y por ser cuna de una dilatada tradición textil, que ha llegado a nuestros días. Nace a partir de la creación del ducado de Béjar, en 1485, en la persona de Álvaro de Zúñiga, que fomentó e impulsó la actividad textil entre sus súbditos, y que se afianzó con la llegada a finales del siglo XVII, de seis maestros pañeros flamencos traídos por la casa Ducal para impulsar este desarrollo, que incorporaron las novedosas técnicas pañeras de Centroeuropa. Su tradición textil (al margen de sus impulsores), se debe al paso por sus inmediaciones de dos grandes cañadas (La Vizana y la Soriana Occidental), la existencia de amplios pastizales en las sierras cercanas y de arbolado

para la provisión de combustible y la existencia de agua abundante y de gran calidad, poca dureza, proveniente del río Cuerpo de Hombre que bordea la villa, para el lavado y tratamiento de la lana.

### 3. De La Calzada a Puerto de Béjar y Baños de Montemayor: la sierra

Desde La Calzada de Béjar a Puerto de Béjar, unos once kilómetros, discurre otro trayecto de gran interés, tanto de paisaje como de arquitectura caminera romana, ya que calzada y cañada van sobre el mismo trazado. Durante unos cuatro kilómetros, La Vizana recorre la margen derecha del río Cuerpo de Hombre (el mismo que servía para lavar la lana a su paso por Béjar), enmarcada entre paredes de piedra y con abundante pasto, desembocando en el bello puente de la Magdalena o Malena (de base romana pero reconstruido en el s. XVI y a finales del XVIII), como lo denominan los lugareños, sobre el río Cuerpo de Hombre. Al lado del puente, se localiza el corral cerrado de Manolo Chinato (al que se puede acceder) y en medio del patio, se encuentra un miliario romano perfectamente conservado, en el que se hace referencia a las 134 millas que había entre Mérida y este lugar. El entorno del puente es agradable y tranquilo, y otro miliario truncado se puede ver en sus inmediaciones.

Después de atravesar el río Cuerpo de Hombre, la cañada asciende por una fuerte pendiente entre un bosque de robles, encinas y fresnos, con algún castaño, salpicados de prados que conforman un paisaje espléndido. Hace tiempo que estamos caminando por la Reserva de la Biosfera de las Sierras de Béjar y Francia (2006). En el camino, podemos observar restos constructivos de la calzada: miliarios, alcantarillas, bordillos, quitamiedos y muros de contención de piedra. En la cima, debajo de un viaducto de la autovía de La Plata (A-66), se ha recuperado y señalizado un magnífico tramo empedrado de la calzada que permanecía oculto. Finalmente, cañada y calzada enlazan con la N-630 en las proximidades de la Venta de Adriano, al lado

del pueblo de Puerto de Béjar. Muy cerca se sitúa el alto del puerto (924 m) y el límite entre Salamanca y Cáceres.

La bajada hacia Baños de Montemayor (primer pueblo de Cáceres) y el valle del Ambroz, se hace por el trazado de la vieja calzada romana, que muestra una fuerte pendiente, y que también fue hollada durante siglos por las patas de las merinas. Es un tramo empedrado de unos dos kilómetros, que fue reparado en los años setenta del siglo pasado, en el que aún se pueden apreciar algunas alcantarillas romanas. Por el contrario, la N-630 se ve obligada a realizar unas cerradas y peligrosas curvas. Baños de Montemayor, además de ser una antigua *mansio* o parada para descansar en la Vía de la Plata, fue una importante estación termal romana. Y en la actualidad, este balneario sigue acogiendo en modernas instalaciones, a los que buscan alivio a sus males en las aguas sulfurosas que manan a más de 40° C.

### Parque Nacional de Monfragüe

A mitad de camino entre Plasencia y Trujillo, se encuentra el amplio territorio protegido del Parque Nacional de Monfragüe (cerca de 18 000 ha de superficie), en ambas márgenes del río Tajo, a lo largo de unos 30 km. Fue creado en el año 1979, para preservar la mancha más extensa y mejor conservada del ecosistema mediterráneo. En este espacio, predomina el bosque y matorral mediterráneo de alcornos y quejigos, con sotobosques impenetrables de encinares con acebuche y extensos jarales; y en las zonas bajas y húmedas, bellos bosques de alisos, fresnos y sauces.

Destaca también la variada fauna mediterránea que alberga: ciervo, jabalí, tejones, gineta, liebre, conejo, garduña, gato montés, hurón, comadreja, ... Pero, sobre todo, es el lugar preferido por las aves rapaces que se asientan en los roquedos dominando el paisaje: el buitre leonado (alrededor de 400 parejas nidificantes), cuyos planeos en las inmediaciones de la Peña Falcón (o Salto del Gitano), que se desploma casi vertical sobre el río Tajo, se pueden



observar a cualquier hora del día; el alimoche, el águila real y perdicera, el halcón peregrino, el búho real y hasta la cigüeña negra, especie muy protegida que contabiliza unas 30 parejas. Por el contrario, en las cúpulas de los árboles, anidan el buitre negro (la mayor colonia del mundo con 30 parejas), el águila imperial (una docena de nidos), calzada y culebrera, el milano real y negro, el azor, gavilán e infinidad de pájaros. Todo esto y mucho más se puede ver en este parque, madrugando, con paciencia y dejándose guiar por gente experta, que sabe donde observar en cada época del año y momento del día.

En el otoño del año 2011, una misión evaluadora compuesta por científicos e investigadores de ICOMOS y de UICN, evaluaron la candidatura “Plasencia-Monfragüe-Trujillo: Paisaje

*Mediterráneo*” para su declaración como Paisaje Cultural de la UNESCO (como las Médulas o el Palmeral de Elche). El proyecto era muy atractivo pues implicaba a dos monumentales ciudades declaradas Conjunto Histórico (Plasencia y Trujillo), unidas a través de la Cañada de La Vizana y otras vías pecuarias (96,6 km de longitud y 538 ha de superficie), que atraviesan el Parque Nacional de Monfragüe, que además es Reserva de la Biosfera, LIC y ZEPa. En este recorrido, predominan los paisajes adeshados de encina y alcornoque, con pastos aprovechados estacionalmente por el ganado ovino y vacuno. La encina, además de bombear fertilidad y proteger al ganado contra el frío, el viento y el calor, produce leña, ramón (alimento del ganado en años de penuria) y las preciadas bellotas que ceban en otoño-invierno al cerdo ibérico; y el alcornoque que nos ofrece el corcho.

Puente de La Lavadera sobre el río Tozo, de uso exclusivo para ganado, donde la Cañada de La Vizana se divide en tres importantes ramales.

La trashumancia nos ha dejado un rico legado cultural, pero también unas infraestructuras, las vías pecuarias, como es el caso de La Vizana. Son bienes de dominio público, que además del tránsito ganadero, tienen en la actualidad enormes posibilidades como elemento favorecedor para el contacto del hombre con la naturaleza y herramienta para la ordenación del entorno medioambiental. Se trata de un valioso patrimonio natural, único en Europa, cuya recuperación y conservación deben ser objetivos prioritarios

El proyecto, desgraciadamente, no fue bien evaluado, en gran parte debido a la existencia de los embalses de Torrejón (sobre el río Tiétar) y el de Alcántara (sobre el Tajo), que suponen una perturbación grave del paisaje mediterráneo. El río Tajo se salvaba tradicionalmente por el puente del Cardenal (de año 1450), que ahora desaparece cuando aumenta el nivel de las aguas, y los rebaños se ven obligados a seguir el trazado de la carretera y el nuevo puente, con el consiguiente riesgo. Sin embargo, ahí queda la idea de crear un gran corredor natural a través de La Vizana, en el que se aúnan la arquitectura con el paisaje y la avifauna con los usos agroganaderos tradicionales.

### **Zona de Interés Regional Llanos de Cáceres y Sierra de Fuentes. El puente de Valdesalor**

Desde Trujillo podemos seguir hacia el oeste por la Cañada de Trujillo, hasta alcanzar el pueblo de colonización de Valdesalor, sobre la Vía

de la Plata y la N-630, a unos seis kilómetros al sur de Cáceres. Pero antes de llegar, se pasa por la Zona de Interés Regional Llanos de Cáceres y Sierra de Fuentes, una penillanura de pseudo estepa y dehesa de 70 000 ha donde se localiza una de las ZEPA más importantes del país, con abundantes colonias de avutardas, el sisón y el somormujo, y si es la época adecuada, la grulla, el alimoche o el aguilucho cenizo. En la alledaña Sierra de Fuentes, se localiza el Risco (con 664 m altitud), el punto más elevado de la Sierra de la Mosca, que se extiende por el Oeste hasta Cáceres, desde donde hay una vista excepcional sobre los Llanos de Cáceres. Allí se localiza el centro de Recuperación de la Fauna Silvestre y Educación Ambiental Los Hornos.

Al lado de Valdesalor, se encuentra el puente Viejo de la Mocha (de base romana, con ocho arcos apuntados, tres de medio punto y desagües adintelados) sobre el río Salor. En este puente confluyen varias cañadas (Soriana Occidental, la de Trujillo y el Cordel de Mérida –Vía de la Plata– que se dirige hacia el Mediodía, por el que vienen los peregrinos desde Mérida. Por eso, en sus márgenes (además de un refugio para pastores), se abren amplios espacios de pastos, donde los rebaños podían descansar y pasar la noche.

### **Monumento Natural de Los Barruecos y el lavadero de lanas**

Cerca del río Salor, a unos doce kilómetros al oeste de Cáceres, en el término de Malpartida de Cáceres, se encuentra el Monumento Natural de los Barruecos, una zona de gran importancia geológica y ecológica, enclavado en plena penillanura cacereña. Se caracteriza por la presencia de numerosos bolos graníticos, algunos de grandes dimensiones, coronados por gran cantidad de nidos de cigüeña y rodeados de amplios pastizales con retama y pies aislados de encina. En este singular espacio natural, que se puede recorrer por numerosos caminos habilitados, se encuentra la charca del Barrueco de Abajo, que se ha recrecido con una pequeña presa, donde en el siglo XVIII, Don Álvaro María de Ulloa construyó un esquilade-

ro y lavadero de lanas, además de un molino. El lavadero alcanzó su apogeo durante el siglo XIX, cuando llegaron a trabajar en él más de cien personas y a lavarse anualmente más de 80 000 arrobas de lana. En esta singular construcción, ahora rehabilitada, se ha instalado un pequeño Centro de Interpretación de las Vías Pecuarias e Historia del Lavadero de lanas de Los Barruecos, aunque sus salas más nobles, como el antiguo esquiladero, están ocupadas por el museo vanguardista del famoso artista alemán Wolf Vostel, quien se enamoró de este lugar y su entorno. En Malpartida de Cáceres, también se puede visitar el Centro de Información y Documentación de Vías Pecuarias.

## EPÍLOGO

La trashumancia en la montaña leonesa, a pesar de sus más de siete siglos de existencia, es una actividad que se resiste a morir y su propio dinamismo interno hace que continuamente, en cada época, se reorganice y se adapte a las demandas del mercado. Sin embargo, en el siglo XXI, acuciada por los elevados costes, carencia de pastores y numerosas trabas administrativas, la trashumancia larga se va sumiendo paulatinamente en una crisis que parece irreversible. Paralelamente, surgen con fuerza movimientos más cortos de diferentes características que evitan los largos viajes y la separación de la familia. El apoyo de las instituciones y de la sociedad hacia la labor de los pastores, es esencial para mantener con dignidad este oficio y proporcionar una cierta rentabilidad a estos sistemas productivos.

La trashumancia nos ha dejado un rico legado cultural (tradiciones, conocimientos empíricos, construcciones pastoriles, razas autóctonas, puertos y dehesas,...), pero también unas infraestructuras, las vías pecuarias, como es el caso de La Vizana. Son bienes de dominio público, que además del tránsito ganadero, tienen en la actualidad enormes posibilidades como elemento favorecedor para el contacto del hombre con la naturaleza y herramienta para la ordenación del entorno medioambiental. Se

trata de un valioso patrimonio natural, único en Europa, cuya recuperación y conservación deben ser objetivos prioritarios. ❁

## BIBLIOGRAFÍA

- Alenza García, J.F. "Vías pecuarias: un milagroso patrimonio en espera de una gestión sostenible". *Ambienta*, septiembre 2013, nº 104, pp. 74-89.
- Caxa Leruela, M. *Restauración de la abundancia en España*. Editado en Nápoles, 1631. Instituto de Estudios Fiscales. Madrid, 1975.
- Cruz Sánchez, J. y Escribano Velasco, C. *Patrimonio material e inmaterial de las Vías Pecuarias en el entorno de la Vía de la Plata*. Junta de Castilla y León, 2013.
- García Martín, P. "La Cañada Real de la Plata o de la Vizana". En: *Cañadas, cordales y veredas*, pp. 59-87. Junta de Castilla y León, Valladolid, 1991.
- García Martín, P. "La principal sustancia de estos reinos: El Honrado Concejo de la Mesta". En: *Actas I Congreso Nacional de Vías Pecuarias*. Ministerio de Medio Ambiente. Madrid, 2006, pp. 85-102.
- García Sanz, A. "La agonía de La Mesta y el hundimiento de las exportaciones laneras: Un capítulo de la crisis económica del Antigua Régimen en España". *Agricultura y Sociedad*, 6: 283-316, 1978.
- Gómez Sal, A. y Rodríguez Pascual, M. *Cuadernos de la trashumancia - Nº 3 Montaña de León*. ICONA, Madrid, 1992.
- Gómez Sal, A. y Rodríguez Merino, E. "Papel de las cañadas en la conservación de la naturaleza en España". En: *Las cañadas: viejos caminos para el futuro de la naturaleza*, pp. 19-40. Fundación 2001- Fondo Patrimonio Natural Europeo. Madrid, 1996.
- Gómez Sal, A. "Funciones ecológicas de las vías pecuarias". En: *Conferencia Internacional de Vías Pecuarias y Corredores Verdes*. Junta de Andalucía, 2002.
- Junta de Castilla y León, Consejería de Fomento y Medio Ambiente, Dirección General del Medio Natural. Informe Vías Pecuarias, agosto, 2016.
- Mangas Navas, J.M. *Cuadernos de la trashumancia - Nº 0 Vías Pecuarias*. ICONA, Madrid, 1992.
- Rodríguez Pascual, M. *La trashumancia. Cultura, cañadas y viajes*. Edilesa, León, 2001 (5ª edición, 2004).
- Rodríguez Pascual, M. "Evolución de la trashumancia leonesa durante el siglo XX y su adaptación al siglo XXI". En: Elías Pastor y Novoa Portela (Coords.), *Un Camino de ida y vuelta. La trashumancia en España*, pp- 215-225. Lunwerg, Barcelona, 2003.
- Rodríguez Pascual, M. y Fernández Álvarez, F. *De Babia a Sierra Morena. Un viaje ancestral por la Cañada Real de La Vizana o de La Plata y otras vías pecuarias*. WENAEWE, Asturias, 2010.
- Rodríguez Rodríguez, B. *Estudio de la ganadería leonesa*. Imprenta Excma. Diputación Provincial de León, 150 pp.
- Velado Alonso, E. *La trashumancia en la provincia de León. Puertos hacia la sustentabilidad*. Trabajo para el Máster en Agroecología un enfoque para la sustentabilidad rural. Universidad Internacional de Andalucía. 2015, 103 pp.