



El origen de las vías pecuarias se remonta a la aparición del pastoreo en España, adquiriendo toda su importancia en la Mesta.

Vías pecuarias y caminos pastoriles (III)

V. Heras Soria
Periodista

La primavera y el otoño marcaba las idas y venidas de los rebaños trashumantes, de los pastos del valle a los agostaderos de la montaña y viceversa.

La práctica de la trashumación del ganado (fundamentalmente lanar) parece que era común entre los pastores del neolítico, aunque la máxima importancia de este peregrinaje ganadero se dio en el siglo XIII, al ser impulsado por la poderosa Hermandad de La Mesta.

Es cierto que en España abundaba el ovino de dehesa antes de la dominación romana, como queda constancia por la admiración de Plinio y Estrabón de los magníficos rebaños que encontraron durante sus viajes, pero también es evidente que la trashumancia se realizaba desde tiempos prehistóricos en nuestro país.

Estos trasiegos estacionales de ganado, constituían en cualquier caso la forma más racional de aprovechar los recursos naturales y originaron en toda la Península la creación de unos caminos reservados al paso del merino. Volviendo a la época romana, nos encontramos con unos textos del escritor del Imperio, Urbinus, en los que nos dice que: "en Hispania existen caminos anchísimos, que van de Norte a Sur en su mayoría, destinados exclusivamente al paso de los ganados cuando cambian de pastos con las estaciones".

Más tardíamente, Alonso de Herrera, nos refiere en su "Agricultura General" (Capítulo XXVIII, del Libro V) estas prácticas de la trashumancia al decir: "Y sino las encierran los Inviernos en los establos donde es la tierra fría, es menester llevarlas a que inviernen en lugar que sea caliente, y adonde aya mucho que puedan pacer, y en los tiempos calientes tornarlas a los lugares frescos..."

VÍAS PECUARIAS

El origen histórico de las vías pecuarias se remonta a la aparición del pastoreo en nuestro país, aunque realmente adquirieron carta de naturaleza con la creación del Honrado Concejo de La Mesta, que tenía la responsabilidad de su mantenimiento y conservación.

Tras la desaparición de la Mesta quedaron a cargo de la Asociación General de Ganaderos del Reino, pasando finalmente estas funciones a la Administración, dado el carácter de dominio público que tenían.

Para fijar los orígenes de estas vías pecuarias tenemos que recurrir a la teoría de que en nuestra Península moraban los celtas (hombres de sierra) que centraban su actividad en el sostenimiento del ganado, y los iberos (del Me-

diodia) poseedores de un clima benigno y tierras fértiles. Estos últimos no tenían necesidad de mover sus ganados para alimentarlos en todas las estaciones y eran sedentarios, estantes, viéndose con frecuencia intranquilizados por los celtas que descendían del norte en busca de mejores pastos.

De esta historia remota, sobre los orígenes de las vías pecuarias, se pasa ya con mayor grado de certidumbre a la época romana en que los aprovechamientos de pastos y el "Pastorium" (con sus correspondientes impuestos) dan paso a los montazgos y portazgos, vigentes durante toda la Edad Media.

Los godos primero, y los árabes después (aunque estos últimos fueran más agricultores que ganaderos) ordenaron el tránsito de los animales por las vías pecuarias, llegando hasta la época de la creación de La Mesta, en que estas rutas ganaderas quedan perfectamente reguladas y adquieren su máxima importancia.

Con la desaparición de La Mesta, la función de las vías pecuarias empieza a perder interés, convirtiéndose en instrumentos para la transtermitencia, aprovechamientos de pastos municipales comunes y demás comunicaciones de carácter rural.

Dentro del presente siglo, las normas legales que regulaban las Vías Pecuarias de dominio público estaban contenidas en el Decreto de 5 de junio de 1924 y en el de 7 de diciembre de 1931.

Sin embargo, ambas disposiciones eran contradictorias en determinados extremos: de una parte, porque el decreto de 7 de diciembre de 1931 fue dictado en unas circunstancias político-sociales que lo harían posteriormente inaplicable; de otra, porque el decreto de 5 de junio de 1924 tampoco se podía aplicar, principalmente porque, basado en ser a la sazón la extinguida Asociación General de Ganaderos la que asumía respecto de las vías pecuarias, como delegada del Estado, la gestión plena de cuanto con ellas se relaciona, al cesar tal delegación y reintegrarse a la Administración las facultades delegadas, se creaban una serie de contradicciones con otros textos y procedimientos legales realmente insolubles aplicando sus prescripciones.

Todas estas circunstancias aconsejaban la unificación en un sólo cuerpo legal de las normas capaces de garantizar la existencia de las vías pecuarias, por lo que el 23 de diciembre de 1944 (siendo ministro de Agricultura, Miguel Primo de Rivera) un decreto aprobaba el "Reglamento de las Vías Pecuarias" en España.

En ese decreto del Ministerio de Agricultura, aparecido en el BOE de 11 de enero de 1945, se disponía que "las Vías Pecuarias son bienes de dominio público destinados al tránsito de ganados; igualmente se establecía que correspondía a la Administración el restablecimiento y reivindicación de las Vías Pecuarias usurpadas, y que cuanto se relaciona con estas Vías (conservación, administración, mejora, custodia, clasificación, deslinde, amojonamiento, etc) era cometido de la Dirección General de Ganadería, a través de su Servicio de Vías Pecuarias.

Según el decreto esta misma Dirección General de Ganadería estaba facultada para acordar la clasificación de estas Vías cuya anchura debía ser: "Cañadas" de 75,22 m; "Cor-

deles", de 37.61 m; "Veredas", de 20.89 m, y "Coladas" las de menor anchura.

Tras considerar apartados relativos a la clasificación, deslinde y amojonamiento y establecer las normas para los descansaderos y abrevaderos, se dice que con este decreto quedan derogados los de 1924 y 1931.

LEY DE VIAS PECUARIAS

Este marco legal por el que se aprobó el Reglamento de Vías Pecuarias en 1944 (BOE de 11 de enero de 1945) estuvo vigente durante treinta años, hasta junio de 1974 en que se aprobó una nueva Ley de Vías Pecuarias.

Efectivamente, la Ley 22/1974 de 27 de junio, de Vías Pecuarias (BOE 155 de 29 de junio de 1974) establecía que: "dada la naturaleza de los bienes que constituyen las vías pecuarias y la importancia de la operación de creación, conservación y mejora de las mismas, de una parte, y de la transformación, de otra, que en interés general se pretende conseguir, se hace preciso dictar una disposición con rango de ley que venga no solamente a hacerla posible, sino a fijar el régimen jurídico a que habrá que ajustarse la realización de dichas actuaciones".

De acuerdo con tales criterios, considera esta ley en primer lugar, los problemas que plantea la creación, conservación, mejora y reivindicación de las vías pecuarias o de la parte de ellas que, por ser útiles a las finalidades que vienen prestando, deban de subsistir. Ello conduce a la necesidad de fijar de una manera precisa el régimen legal de las vías pecuarias que queden subsistentes, superando las definiciones que en determinados aspectos ha venido presentando su regulación actual. Y dado que la competencia sobre la gestión y administración de las vías pecuarias está atribuida por decreto ley (17/1971 de 28 de octubre) al Instituto para la Conservación de la Naturaleza, se encomienda a dicho organismo autónomo la realización y puesta en práctica de la presente ley, adscribiendo de manera formal al mismo tanto las vías pecuarias que deben subsistir, para el cumplimiento de sus fines, como las que hayan de ser aplicadas a otras necesidades o enajenadas conforme a las prescripciones de esta ley.

En segundo lugar la ley contempla el régimen a que deberán ajustarse las vías pecuarias que ya no cumplan su finalidad, estableciendo el procedimiento para determinar su innecesidad, a partir de la cual han de considerarse enajenables, y los diversos supuestos y trámites que habrán de seguirse para su aplicación a otros destinos o para su enajenación, mediante los cuales pasarán del dominio público al de sus nuevos titulares, sin adquirir en ningún momento la condición de bienes patrimoniales.

CAMINOS PASTORILES

Esta Ley de Vías Pecuarias, aprobada por las Cortes españolas en 1974, y a la que acabamos de referirnos, vino a ser como la liquidación oficial de un servicio que durante siglos ayudó a la ganadería española.

El ovino español alcanzó un día prestigio y señorío de la mano de las españolísimas merinas, que como bien dijera Nebrija, "son compañeras inseparables del Imperio".

XXVI FERIA DEL CAMPO EXTREMEÑO Y 574 TRADICIONAL DE SAN MIGUEL ZAFRA, 1-6 OCTUBRE, 1991

EXPOSICIÓN-VENTA GANADOS SELECTOS

SUBASTAS OFICIALES RAZAS: Charolés, Retinta, Avileña, Limousine, Fleckvieh y Morucha Porcino Ibérico, Ovinos Precoces y Merinos

I CONCURSO-EXPOSICIÓN CABALLOS DE PURA RAZA ESPAÑOLA

EXPOSICIONES COMERCIALES-INDUSTRIALES

INSTALACIONES CUBIERTAS 4 Pabellones. Modulación, 20 m2 (5 fachada por 4 de fondo mínimo). Total metros para Exposición, 6.000 m2. ESPACIOS ABIERTOS: 35.000 m2.

CONCURSO HÍPICO NACIONAL

EXPOSICIÓN CINEGÉTICA

Perdices, Faisanes, Codornices, Conejos, Liebres, Ánades, Venados, Gamos, Corzos y Muflones en vivo.

CONCURSOS:

V Concurso Nacional de Merino Precoz
III Concurso Île de France
VIII Concurso Nnal. de Hembras Charolesas
IV Exposición Cinegética
I Concurso Nacional Morfológico de Caballos Pura Raza Española.
XXV Concurso Ibérico de Merino Precoz
VI Concurso Nacional de Porcino Ibérico
XIV Concurso Nnal. de saltos de obstáculos
I Concurso Nacional Hembras Fleckvieh

EXPOSICIÓN NACIONAL CANINA

Entrada de Ganados: 29 y 30 de Septiembre
Horas: de 9 a 2 y de 4 a 8
Calificación: 1, 2 y 3 de Octubre

CALENDARIO DE SUBASTAS

DÍA 4 DE OCTUBRE: Merina (M y H), Berrinchon du Cher (M);
Fleischschaf (M), Ile de France (m), Landschaf (M), Merino Precoz (M).
Porcino Ibérico (M y H).

DÍA 5 DE OCTUBRE: Charolés (M), Limousine (M) y Fleckvieh (M).

DÍA 6 DE OCTUBRE: Retinta (M y H), Avileña-Negra Ibérica (M y H), y Asturiana de la Montaña (M y H).

JUNTA RECTORA ENTIDAD FERIAL

Dirección:
Excmo. Ayuntamiento de Zafra
MERCADO NACIONAL DE GANADO
Recinto Ferial
Oficina Central
Telfs 550 781-782

Direcciones y Teléfonos Hoteles-Hospedaje

Parador Nacional Hernán Cortés - Plaza del Alcázar s/n	55 02 00
Hotel Huerta Honda - López Asme s/n	55 08 00
Hotel Don Quijote - C/ Huelva, 3	55 30 11
Hostal El Ancla - Plaza de España, 8	55 20 62
Hostal Arias - Ctra. Badajoz-Granada, 72	55 07 55
Hotel Zafra - Ctra. Gijón-Sevilla s/n	55 26 31
Hotel Balneario - El Raposo	55 14 80
Pensión Melo - Plaza España, 23	55 11 98
Pensión Rafael - Virgen de Guadalupe	55 20 52
Hotel Espronceda - Ctra. Sevilla s/n (Almendralejo)	66 44 12
Parador Nacional de Mérida - Plaza de la Constitución, 3	31 38 11
Hotel Emperatriz / Mérida - Plaza de España, 19	31 31 11
Hotel España / Almendralejo - Avda. San Antonio, 65	66 02 30
Hotel Salamanca / Almendralejo - Méndez Núñez, 10	66 11 50
Hotel Zurbarán / Badajoz - Paseo Castelar s/n	22 21 42
Hotel Río / Badajoz - Avda. de Elvas s/n	23 76 00
Hotel Romero - Ctra. Sevilla - Vca. de los Barros	52 14 08
Hotel Las Lomas / Mérida - Ctra. Madrid km. 399,8	31 10 11



**SEDE OFICIAL DE LA FERIA INTERNACIONAL GANADERA
DEL QUINTO CENTENARIO**

En la decadencia de nuestro Imperio, España dejó despar-ramados por el mundo selectos ejemplares de merino con los que los nuevos pueblos de América, y algunos de la vieja Europa, formaron sus mejores rebaños, aunque este es un tema que abordaremos en el capítulo dedicado a la universalidad del merino.

Volviendo al tema de las vías pecuarias, hay que decir que una de las confirmaciones más claras del prestigio y señorío de la ganadería lanar española era precisamente la existencia de estos pasos, abiertos para facilitar la trashumancia de nuestros rebaños.

Tenían estos caminos, según las disposiciones de Alfonso X "El Sabio", una anchura de seis sogas de 45 palmos la soga, lo que equivalía a unas noventa varas.

Además de estas cañadas reales, pues así eran conocidas, existían otras vías de inferior rango, tales como los **cordeles** y las **veredas** (que según Klein, en el siglo XVIII medían respectivamente, la mitad y la cuarta parte de la anchura de las cañadas reales), las **coladas** y las **galianas**.

Cañadas reales. Teóricamente las cañadas eran el paso de limitado entre zonas de cultivo, puesto que los caminos que cruzaban terrenos libres no necesitaban ser acotados, aunque en la práctica se entendía por cañada toda pista que unía los pastos veraniegos con los invernales, a través de la cual se trasladaban los rebaños de merinos trashumantes.

Como hemos dicho su anchura era de noventa varas, siendo las más importantes la **leonesa**, la **segoviana** y la

manchega, que respondían a las tres franjas de comunicación natural de Norte a Sur. La primera recogía en León los ganaderos de las sierras de esta provincia, pasando por Zamora, Salamanca y Béjar. En esta localidad confluía con un ramal de la segoviana. Esta arrancaba de Logroño, pasando por Burgos, Palencia, Segovia y Avila. Un ramal iba a Béjar y otro a Talavera de la Reina, de donde se dirigía a Guadalupe y a Andalucía.

Otro ramal oriental, partiendo de Cameros, se dirigía a Soria, Sigüenza y El Escorial, por donde se reunía con el ramal occidental, en Talavera.

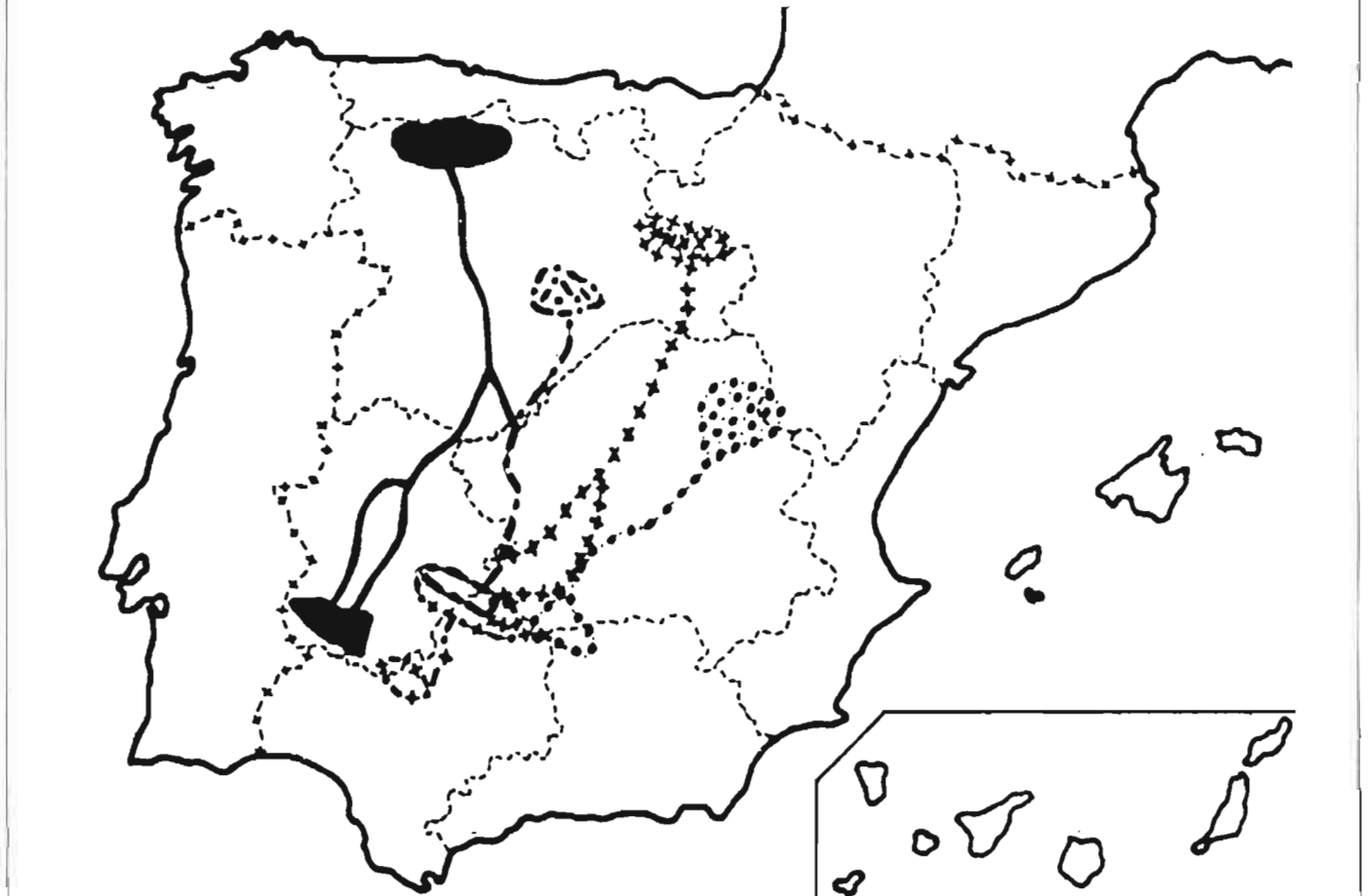
La cañada manchega, que recogía la ganadería de la serranía de Cuenca, se dirigía a La Mancha de donde partían dos ramales, uno a Murcia y otro a Andalucía.

Cordeles. Estos caminos eran conocidos como "cordeles de merinas" y constituía una servidumbre, establecida en algunas fincas para el uso del ganado trashumante. Su anchura de unas 45 varas, es decir aproximadamente la mitad de la cañada real.

Coladas. Aunque hay bastantes referencias a este tipo de camino pastoril, la verdad es que no se sabe con certeza su anchura, aunque se cree cercana a la de la vereda (es decir unas 22,5 varas). Genéricamente es definida como la faja de terreno por donde pueden transitar los ganados para ir de unos pastos a otros.

Galianas. El diccionario define estos caminos como: "Cañadas, vías para ganados trashumantes, que deberían

MAPA DE LAS PRINCIPALES VIAS PECUARIAS O CAMINOS PASTORILES



tener 90 varas de ancho". Esto no es correcto por cuanto esta medida corresponde a la cañada real, mientras que por otra parte las galianas mesteñas correspondían a los tramos en cuesta y a los pequeños puertos.

Parece que estos caminos pastoriles tomaron el nombre de los célebres "galianos" a los que hace referencia Cervantes en su Quijote, y que como se sabe es un plato de origen pastoril en el que intervienen el pan ácimo (las renombradas tortas cenceñas), los pimientos, tomates, todo tipo de caza, caracoles, setas y collejas.

Veredas. Vía pastoril para los ganados trashumantes, que según algunos historiadores debía tener 25 varas de ancho (unos 20,89 metros), mientras que según otros sería la cuarta parte de la cañada real, es decir 22,50 varas.

Con cualquiera de estas denominaciones, u otras menos frecuentes, lo cierto es que las vías pastoriles gozaron de una gran protección de los reyes y de una amplia legislación por parte de La Mesta, que incluso disponía del servicio de los llamados **entregadores**, que tenían como misión la vigilancia de estos caminos para evitar los abusos de los propietarios de las fincas vecinas.

LAS CAÑADAS REALES

Resultaría difícil hoy, por no decir imposible, plasmar en un mapa de España todas las cañadas por las que ha discurrido la trashumancia del ganado merino.

Las profundas alteraciones impuestas por circunstancias políticas y económicas de toda índole, a lo largo de la Historia, han hecho que muchos de estos caminos ganaderos hayan desaparecido o hayan cambiado de emplazamiento.

Sabemos de la existencia de la cañada coruñesa y zamorana, la de Madrid a La Coruña y vuelta por Salamanca y Cáceres, los pasos por la sierra de Cáceres, la de Cuenca y conocemos algunos documentos sobre cordeles de Valladolid, Castellón, etc. Sin embargo, toda esta documentación fragmentada sólo aporta pruebas parciales y sin orden, insuficientes en cualquier caso para recomponer una mapa de vías pecuarias históricos.

Las descripciones más precisas de las cañadas y diferentes caminos pastoriles que avenaban la geografía española fueron realizadas entre 1852 y 1860, por un grupo de comisarios reales (Celestino del Río, Juan Manuel Escanciano, Eladio de Matosau, Aquilino Téllez y algunos más) encargados de realizar unos informes para delimitar estas vías.

A partir de estos dossier (conservados en el Archivo Histórico Nacional) se puede hacer una descripción aproximada de las cañadas reales más importantes: León, Segovia y Soria, así como de los ramales de Cuenca y Valle de La Alcudia.

Cañada leonesa

La cañada real leonesa arranca de los puertos de Valdeburón, partido de Riaño, en la montaña de León, para terminar en Montemolín, en los confines de la provincia de Badajoz con la de Huelva.

En su recorrido atraviesa la provincia de Palencia, donde entra por el término de Campo Redondo; cruza la de Valladolid, en donde entra por Valoria la Buena; Segovia, donde penetra por el término de Remondo; Avila, a donde llega por el

término de Navalperal de Pinares; Madrid, donde alcanza Las Rozas de Puerto Real; Avila de nuevo, entrando por Escarabajosa; Toledo, por el Término de El Real de San Vicente; Cáceres, por el Villar del Pedroso; Badajoz, por el término de Castilblanco, para llegar hasta Montemolín y proseguir en algunos casos hasta los invernaderos sevillanos de Castilblanco.

Además de esta vía principal hay otra parte de la cañada leonesa, que cruza desde la tierra de Medellín hasta Fuente de Cantos, por la Extremadura; y otra que va desde El Espinar hasta su incorporación con la cañada soriana en el término manchego de Puebla de Montalbán.

Cañada segoviana

La cañada real segoviana parte de la Peña de Carabias, dentro de esta provincia, y acaba en el Real Valle de la Alcudia en la provincia de Ciudad Real.

En su recorrido cruza la provincia de Madrid, donde entra por el término de Somosierra; Toledo, donde empieza por pisar el sitio de Valmojado; y Ciudad Real, donde empieza por El Molinillo para acabar en el Real Valle de La Alcudia.

Cañada soriana

La cañada real soriana se forma en Monte Real, en los confines de esta provincia con la de Logroño, por Tierra de Yangüas, para incorporarse más tarde a la cañada segoviana, y seguir al destino invernal del Real Valle de la Alcudia en la provincia de Ciudad Real.

Esta cañada, que viene de Tierra de Cameros, entra de lleno en la provincia de Soria por Yangüas saliendo por Medinaceli.

En su recorrido atraviesa la provincia de Guadalajara, donde entra por el término de Torrecilla; Madrid, a donde llega por el término de Brea; Toledo, donde penetra por el sitio de las Hermosillas, hasta llegar a Quero donde se forman dos ramales: uno que se une con la cañada segoviana, y otro que se incorpora al ramal que viene de Cuenca y continúa en forma de cañada hasta el Real Valle de La Alcudia.

La cañada real soriana tenía otra variante, además de la descrita, con una vía que cruzaba desde la raya de Villacañas y Quero, en la provincia de Toledo, hasta los invernaderos del Real Valle de La Alcudia.

Además de estos caminos, que pudiéramos llamar de rango superior, hay otras vías de gran interés como son los ramales de la cañada real de Cuenca y la cañada real de Córdoba.

En el primer caso se trata de un ramal que viene desde Tragacete y confines de la sierra de Albarracín, en la provincia de Teruel, con la sierra y provincia de Cuenca, al Campo de Calatrava y al término de Linares; cuyo ramal se aparta en término de Socuéllamos, a la derecha, a incorporarse con el ramal de la izquierda de la cañada soriana, y se subdivide en otros dos, siguiendo uno al Real Valle de La Alcudia, y otro a la Calzada de Calatrava.

Finalmente, tenemos la cañada real de la provincia de Córdoba, que como continuación de la soriana y de los ramales con ella incorporados en la vereda amplia del Real Valle de La Alcudia, viene de la provincia de Ciudad Real y llega a los confines de la misma Córdoba con la de Sevilla.