

# RUTAS DE TRASHUMANCIA EN LA MESETA CASTELLANA

por  
R. Aitken \*

En estas publicaciones se designa con el nombre de cañadas las rutas que cruzan la meseta castellana y que se usaron en otras épocas y se utilizan en la actualidad para el paso de los ganados emigrantes (en su mayoría ovejas, que reciben comúnmente el nombre de trashumantes), y que se desplazan entre sus pastos de invierno y de verano. No estudiamos aquí otras rutas similares que existen en otros puntos de España, por lo general con nombre distinto; pero el ganado que las utiliza se incluye en la sección que trata de los movimientos estacionales y que figura al final de este trabajo. En un sentido más estricto, el término *cañadas* sirve para designar las amplias veredas que hay en las rutas que atraviesan las tierras cultivadas, enlazando los espacios abiertos (eriales, praderas comunales, etc.) por las que podían extenderse antes los ganados trashumantes sin restricciones de ninguna clase. En un sentido muy amplio, la palabra «cañadas», igual que la palabra «railway» en el «Great Western Railway», se refiere al sistema de rutas que conducen hacia el Sur desde cada una de las *sierras* principales del Norte del país.

Seguramente originadas en la antigua costumbre de las servidumbres de paso, *las cañadas* existen ya en una Carta real de 1284, con su anchura legal de «seys sogas de marco de cada quarenta y cinco palmos la sogá», equivalentes a noventa varas castellanas, o 75,22 metros.

---

\* Artículo publicado en *The Geographical Journal*, vol. CVI, núms. 1 y 2, julio-agosto 1945. También en *Estudios Geográficos*, VIII, núm. 26, 1947, pp. 185-99.

Es evidente que las servidumbres de paso en esta escala, y en número suficiente para admitir en el año un tráfico máximo de más de 3.000.000 de ovejas en distancias de 160 a 720 kilómetros en cada dirección, sólo pudieron mantenerse en una determinada etapa del desarrollo del país. Mientras existieron las cañadas, más que rutas eran «pastos alargados», por los que en el siglo XVI circulaba y se extendía «la amplia ola del máximo recurso del país» en aquella época; es decir, la fina lana de la oveja merina trashumante (ref. 1, págs. 90 y 223).

Con la pérdida de importancia relativa de la lana fina el interés del Gobierno por la protección de las cañadas fue desapareciendo; en 1796 fue suprimido el cargo de Entregador, magistrado con jurisdicción directa en casos de usurpación de derechos, y en 1835-1836 desapareció el Concejo de la Mesta o Asociación de Propietarios de Ganados trashumantes con su tribunal especial, fusionándose los intereses trashumantes con los de los ganaderos, en general, dentro de la nueva *Asociación General de Ganaderos del Reino*. En lo que a las cañadas se refiere, esta Asociación, con los archivos que heredó de la Mesta y con la rica colección de informes de sus propios visitantes, ha sido, desde 1836 hasta hace muy poco (1944), la fuente autorizada de información y, durante gran parte de este período, representando al Estado como guardián de la propiedad pública, tenía la obligación de tomar las medidas necesarias para la protección de las cañadas <sup>1</sup>.

Pero las cañadas no estaban completamente libres cuando la Asociación se hizo cargo de ellas; el interés de los ganaderos en mantenerlas intactas no ha sido siempre el mismo, y un hondo conflicto de intereses, en ese respecto, ha hecho fácil el poner trabas en distintas esferas jurisdiccionales a las medidas protectoras. Por esos motivos, la diferencia entre su situación legal, que no ha variado por no estar sujeta a prescripción, y su situación real, llegó a ser acentuadísima en 1924 cuando el Directorio Militar hizo la primera proposición para llegar a un acuerdo definitivo (ref. 2, págs. 3 y ss.). Sin embargo, el problema era demasiado amplio para admitir la solución sumaria propuesta, y, al final de la guerra

---

<sup>1</sup> Las cañadas se describen específicamente por primera vez como «reales» en una carta de 1462; pero el preámbulo del Decreto de 1924 indica que el Fuero Real (1254) convertía en propiedad del Monarca las ruas ganaderas de todas clases.

civil, subsistía aún más agravado. En época reciente, el servicio especial creado por el Ministerio de Agricultura con el nombre de *Servicio de Vías Pecuarias*, al que ha pasado la total jurisdicción de las cañadas, se ha encargado de efectuar, por etapas anuales, un ajuste de acuerdo con las cláusulas del Decreto de 23 de diciembre de 1944 (ref. 3), que se asemeja, en principio, al de 1924. Las cañadas han de clasificarse en «necesarias», «innecesarias» y «excesivas» (es decir, con anchura mayor que la indispensable); las «necesarias» han de delimitarse definitivamente, y la tierra que ya no es indispensable para las restantes ha de enajenarse en beneficio de los municipios afectados y para cubrir los gastos del Servicio. Para los fines de este trabajo estos Decretos sólo nos interesan porque reconocen el desuso en que han caído muchas de las cañadas y como demostración palpable del vivo interés que tienen los ganaderos en mantener las otras.

Nunca ha aparecido un mapa general de las cañadas bajo el patrocinio directo de la Mesta o de la Asociación, aunque en 1718 se adoptaron ciertas medidas para nombrar un cosmógrafo especial para este fin (ref. 4, págs. 27 y sig.), y, en el siglo XIX, la Asociación realizó gran parte del trabajo preliminar para confeccionar tal mapa, apareciendo dos mapas parciales. Pero en 1910, Fribourg, sin referencia ninguna a la Asociación, publicó un mapa (ref. 5, pl. XIV<sup>a</sup>) bajo el título de «Anciennes routes de trashumance en Espagne», basado únicamente en la Memoria para 1891, publicada por los funcionarios provinciales del Servido Agronómico. En el mapa siguiente (pl. XIV<sup>b</sup>) indicaba las rutas por ferrocarril que, según su punto de vista, habían sustituido en gran parte, a principios del siglo, las rutas por *carretera*, y el «anciennes» del título se refiere en primer lugar a este cambio. No obstante, el mapa pudo ser aceptado por los lectores como una representación adecuada de las rutas históricas; que lo podían ser, no quedó demostrado hasta 1920, cuando Klein publicó accidentalmente, en un estudio económico de la Mesta, un mapa de las «rutas de cañadas» (ref. 1, después págs. 18) muy diferente del correspondiente mapa de Fribourg, que describía cómo «confeccionado evidentemente con los datos del siglo XVIII y principios del XIX (ref. 1, pág. 19, nota 3). Como las fuentes de información citadas por Klein eran, salvo una excepción, del siglo XIV, la deducción lógica, hecha con algunas reservas, pareció ser que, en

una fecha relativamente reciente, cuando era menos probable que se hubiesen establecido nuevas servidumbres de paso, había habido un cambio brusco de un sistema de rutas a otro más moderno; pero ambos sistemas habían pasado virtualmente a la historia, puesto que Klein apoyaba la opinión de Fribourg del uso de ferrocarriles en tiempos modernos al decir: «La mayoría de éstos (los ganados trashumantes) ya no siguen las viejas cañadas, que han sido en gran parte cercadas. En su lugar utilizan tipos especiales de vagones de ferrocarril» (ref. 1, págs. 348 y sig.).

Y así quedó el asunto hasta que Dantín Cereceda, en los tres trabajos ya citados, planteó de nuevo toda la cuestión de las cañadas, aunque sólo fue con respecto a las cañadas leonesas en lo que rebatió la obra de sus antecesores. A diferencia de Fribourg, Dantín buscó su material en el propio origen, el Archivo de la Asociación, utilizando, en primer lugar, una serie de folletos que contenían descripciones detalladas de las cañadas, escritos por los *visitadores extraordinarios*, después de una serie de reconocimientos efectuados en los viajes hechos en 1852-1854 con dos mapas debidos a levantamientos topográficos independientes realizados algunos años más tarde y sacando sus notas de manuscritos existentes en los archivos de la Asociación.

Los folletos que se citan a continuación con los números 1 a 9 aparecen en el catálogo de la Real Sociedad Geográfica, siguiendo el orden de numeración tradicional de las cuadrillas y diferente del adoptado por Dantín:

1. «Descripción de la Cañada Soriana», 1857.
2. «Descripción de los Ramales de la Cañada Soriana desde Villacañas y Quero al Valle de la Alcudia», con apéndice (págs. 37 y sigs.): «Descripción de la Cañada de la Provincia de Córdoba», 1858.
3. «Relación descriptiva de los principales caminos pastoriles de la provincia de Cuenca», 1883.
4. «Descripción de las Cañadas de Cuenca», 1860 (continuación del núm. 3).
5. «Cañada occidental de la provincia de Soria», 1856.
6. «Descripción de la Cañada Segoviana», 1856.
7. «Descripción de la Cañada Leonesa», 1856.

8. «Cañada Leonesa desde El Espinar a Valdeburón». En todo caso, posterior a la fecha en que el ferrocarril Madrid-Burgos llegó a Venta de Baños a c. 1860 (solamente mapa de la mitad de la cañada descrita en el núm. 7).

9. «Cañada de la Vizana y parte del Cordel de Babia de Abajo» (solamente mapa, atribuido por Dantín a c. 1866, por personal evidencia).

No es necesario insistir en la importancia que este material tiene para el geógrafo e historiador, y Dantín, a cuya memoria pretende rendir respetuoso tributo este trabajo, prestó un señalado servicio al presentarlo al público del mundo en el resumen de su conferencia pronunciada en Oporto. El mismo ilustró el resumen mediante un mapa (a, pág. 11), pero era muy poco completo y se ha preparado otro más detallado, pero que no llega a la perfección (fig. 1), para ayudar a la comparación con otros mapas. Los visitantes, al seguir insistentemente las rutas principales, excluyendo las transversales y ramales que indicaron, sin dar descripción completa, efectuaron un trabajo de selección y generalización adecuado para su época <sup>2</sup>, pero los indicios para establecer la relación entre este trabajo y los similares de otros períodos se obtienen con frecuencia en las rutas que quedaron sin describir.

En la figura 1, las líneas de trazos muestran los caminos descritos en los folletos, por lo general con todo detalle, pero al menos con el suficiente para establecer la línea en esta escala. Las líneas de puntos indican los caminos descritos en términos más generales, y las flechas se utilizan para representar la dirección general seguida por las vías secundarias no descritas. Estas son las únicas distinciones establecidas, pero, con muy pocas excepciones, todos los caminos representados tienen la categoría de cañadas. Hay indicios que señalan la existencia de los dos caminos marcados con una interrogación en la figura 1, que enlazaban la cañada soriana con el sistema de Cuenca, y es probable, aunque no seguro, que ambos fuesen indicados en los folletos. Como ningún trozo

---

<sup>2</sup> Este hecho se apreciará mejor si el folleto 5, preparado con datos de los archivos sin reconocimiento topográfico, se compara con los restantes. Los datos del folleto 5 se representan en la figura 1 en forma puramente esquemática para las rutas que salen de Vinuesa y se dirigen a los puentes del Duero y Riaza.

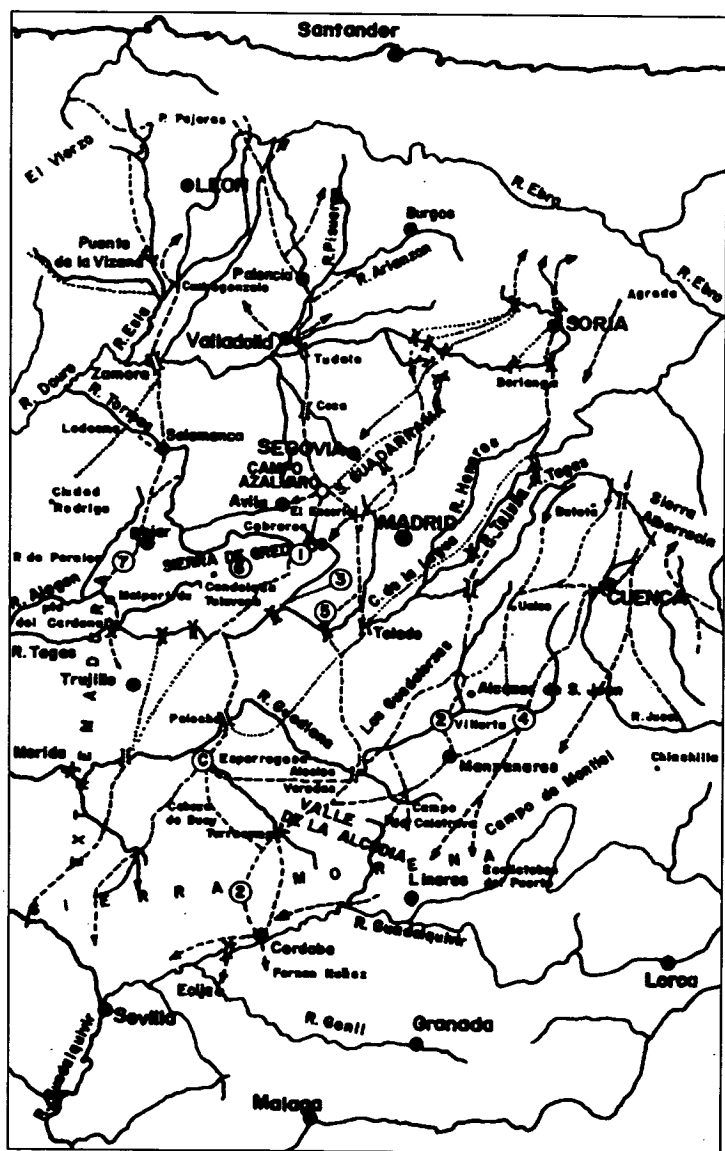


FIG. 1. — Cañadas ganaderas, según folletos de mediados del siglo XIX (1853-66).

de la cañada que une Socuéllamos a Quero aparece señalado en las hojas correspondientes del Mapa Topográfico Nacional a escala de 1:500.000, sería conveniente revisar estos indicios. Me parece posible que haya habido un error de parte del autor del folleto núm. 3.

Por lo tanto, tenemos tres mapas de las cañadas: el de Klein (K), el de Fribourg (F) y un mapa basado en los folletos (P), al que se aproxima mucho la figura 1, y el objeto de esta nota es sugerir las contribuciones de cada uno de ellos para formar el mapa general, que es lo único que se ha de esperar por ahora. (Cualesquiera que sean las objeciones que se hagan a tal mapa será mucho menos erróneo, por ejemplo, para los cuatro últimos siglos que cualquiera de ellos tomado separadamente.)

Además de estos tres mapas, la Real Sociedad Geográfica ha recibido recientemente un cuarto, de fecha 1944 (ref. 6, fig. 1, frente pág. 8), y un quinto, un Mapa Pecuario, del Ministerio de Fomento, de fecha 1925, pero el mapa de 1944 (A) es, evidentemente, una reproducción de una edición posterior del mapa de 1925 (M. P.), cuya base topográfica y método de trazado son más adecuados para un esquema que para un mapa. De acuerdo con esto, ambos se consideran como auxiliares de P.; es evidente que pertenecen a la misma familia P, derivándose, sin lugar a duda alguna, del material suministrado por la Asociación, que siempre ha estado en contacto más estrecho con los Departamentos ganaderos del Ministerio correspondiente que con el agronómico.

Parece más adecuado que F o K para suministrar la base necesaria para el mapa compuesto que hemos sugerido. Es muy improbable que las rutas representadas en F fuesen controladas con tanta precisión como las de P. K es inadecuado, en parte, por su carácter esquemático (con él no pueden medirse bien las coordenadas) y, en parte, porque el panorama general que suministra refleja unas condiciones demasiado primitivas; ni siquiera ilustra por completo el texto de Klein, omitiendo, por ejemplo, «la ruta de la concurridísima cañada soriana», que pasaba por Guadalajara (ref. 1, pág. 213, con referencia a 1485), y por ese motivo no justifica satisfactoriamente los portazgos de Alcázar de San Juan y Villaharta. Para su época el mapa P tiene algunas omisiones graves que se pudieran remediar utilizando información obtenida de otras fuentes; no obstante, la figura 1 muestra el material sacado

exclusivamente de los folletos. Aquí se habla del material referente a las cañadas. Para los puertos reales la fuente principal ha sido la obra de Klein.

El espacio disponible no nos permite hacer una comparación detallada de los mapas F, K y P, pero quizá podamos presentar sus características con un breve estudio de dos casos especiales, el de la «cañada de La Vizana», del folleto 9, y el de las cañadas indicadas en los tres mapas para las ovejas de Soria.

En primer lugar hay que tener siempre presente la ambigüedad de la palabra «cañada», que ya hemos explicado en el primer párrafo de este trabajo. Así pues, es de esperar en cualquier tiempo el empleo de la cañada en el sentido amplio, indicando un sistema. En los folletos quizá sólo se usa en este sentido en el título del 5.º, pero el uso impreciso de la palabra en otros sentidos es muy significativo y basta por sí mismo para excluir cualquier argumentación basada en la nomenclatura. Por ejemplo, el folleto 6, «Descripción de la cañada segoviana», presenta una ruta que en el texto se denomina «Cañada real de Burgos» (págs. 4 y 7) y «Cañada de Burgos y Soria» (pág. 23), mientras que la expresión «Cañada segoviana» se aplica en el texto del folleto 7; «Descripción de la cañada leonesa», a la segunda parte de la ruta descrita hacia el Sur, es decir, desde el campo de Azálvaro, importante lugar de descanso del ganado trashumante en la meseta, al Norte de la sierra de Malagón. En otras palabras, los Visitadores no mantenían siempre la norma de dar su nombre general a una ruta principal, cada una de cuyas secciones solía tener su propio nombre local indicado en la descripción. Por lo menos establecían la distinción debida en las rutas transversales y ramales, tres de los cuales se presentan con sus propios nombres en el mapa (fig. 1): la Cañada de la Legua, la Cañada de la Vera de la Sierra y el Cordel de los Sorianos.

En segundo lugar resulta muy útil al examinar un mapa observar cuántos de los grandes pastos de invierno y verano son servidos por las rutas representadas y, en especial, cuántos pares de éstos tienen fácil comunicación entre sí.

En tercer lugar, la prueba decisiva de un mapa adecuado para los fines de la Geografía histórica es que establezca la situación de los puertos reales o portazgos, en los que se cobraban los impuestos reales (servicio y montazgo). Hasta que se suprimieron estos impuestos en 1758 los trashumantes eran definidos legalmente con referen-

cia a la obligación de pasar por uno de estos puntos. El mapa K muestra quince de estos puertos reales; pero los siete más importantes por los que pasaban el 75 por 100 de las ovejas trashumantes en 1477 (ref. pág. 272, nota 1), eran los siguientes, por orden de importancia: 1, Venta del Cojo; 2, Villaharta; 3, Torre de Esteban Ambrán; 4, Socuéllamos; 5, La Puebla de Montalbán; 6, Rama Castañas, y 7, Abadía. En la figura 1 aparecen con estos mismos números. En el mapa K Villaharta está representada en el lugar de Villarta, al sudoeste de Alcázar de San Juan (Ciudad Real), pero la referencia del texto de Klein (ref. 1, pág. 276, nota 5) parece más adecuada para Villaharta (Córdoba), en la carretera de Córdoba a Almadén.

Venta del Cojo y Torre de Esteban Ambrán dominaban, respectivamente, las rutas del Alto y del Bajo Alberche; Socuéllamos, en la orilla de la zona de lagunas de la Mancha, era el punto de convergencia de las rutas de las tierras altas de Cuenca; Montalbán vigilaba el cruce principal del Tajo; Rama Castañas, la salida de la sierra de Gredos por el Puerto del Pico, y Abadía, como el histórico desfiladero del Puerto de Baños (Béjar). Los ocho puntos secundarios eran de Oeste a Este: Puerto de Pedrosín, Malpartida, Albala, Berrocalejo, Candeleda, Puente del Arzobispo, Alcázar de San Juan y Chinchilla. De los quince portazgos once datan de 1457<sup>3</sup>; los otros cuatro, que son Berrocalejo, Puente del Arzobispo, Alcázar de San Juan y Chinchilla, son posteriores. La situación de los portazgos secundarios está marcada mediante círculos en la figura 1, con excepción de Puerto de Pedrosín y Albala. Estos nombres son desconocidos para el autor, pero Pedrosín debió estar en el desfiladero de Perales, en la sierra de Gata, al Norte de Moraleja, paso utilizado por Beresford en 1809 y que aún estaba cruzado por una «cañada real» en 1917 (ref. 7, I, pág. 317). Albala puede suponerse que estaba en el sitio de Puente del Cardenal o muy cerca.

Klein afirma que «el último año del servicio (1758), encontramos la lista de puertos reales existente en 1547 sólo ligeramente variada» (ref. 1, pág. 266), pero esto se halla en contradicción con su ulterior afirmación (ibid., pág. 292, nota 4) de que los portazgos

---

<sup>3</sup> Otros dos puntos de la lista de 1457 no aparecen ni en K ni en la figura 1. Esteban en Aldea Nueva de la Vera, al oeste de Jaramilla (Cáceres), y en Perdiguera o Perdiguera, en la Parroquia de Consuegra (Toledo), en el ramal occidental de la Cañada Soriana (folleto 2, p. 5).

se cobraban en aquella época solamente en tres puntos: Entrada de la Serena y otros dos no identificables. El folleto 7 (pág. 33) da la posición exacta del primero en Esparragosa de Lares, llamándole un *contadero*, y está marcado con una C en la figura 1. Los otros quizá estuviesen en el *sitio del contador*, al Sur del cruce del río Matachel, en la cañada próxima hacia el Oeste (folleto 7, pág. 46), y en el *contadero* de la parroquia de El Moral de Calatrava (folleto 4, pág. 11), pero éstas no son más que conjeturas. No pueden indicarse con precisión los límites de tiempo en que es válida la prueba decisiva mencionada; sin embargo, es cierto que cualesquiera que sean las fechas, para que un mapa general de las cañadas sea satisfactorio debe justificar el emplazamiento de cada uno de los quince portazgos, o puertos reales. No obstante, no es aplicable la prueba inversa, no debiendo suponerse que un camino que no tenga relación con ninguno de los quince portazgos no pueda haber sido utilizado en fecha temprana por emigrantes estacionales. Además de los ganados trashumantes, éstos indudablemente incluían, al menos desde 1480 (Brit. Mus. 756 hit, núm. 1, *passim*), emigrantes a menor distancia, *trasterminantes*, *riberiegos* o *travesios*, que se definían diciendo que salían del límite (*ribera*) de su parroquia natal (*término*) y estaban sujetos a un impuesto distinto (*travesío*), cobrado en diferentes puntos. Antes de terminar con el tema de los portazgos o puertos reales conviene recordar al lector que de Klein, cuyos datos tienen para nosotros un valor incalculable, no es justo esperar demasiado en cuestiones geográficas, que eran meramente incidentales para su estudio económico.

Examinemos ahora el caso particular de la «cañada de la Vizana», en que se apoyó Dantín para su crítica de Klein y Fribourg. Tal como se aplica a una cañada, el nombre es peculiar de los folletos, apareciendo en el título del número 9, en el que sólo hay un mapa, para el que Dantín ha suministrado el texto correspondiente con valiosas notas (b, págs. 4-26, y c en su totalidad) <sup>4</sup>. La cañada propiamente dicha une los pastos de verano del Alto Orbigo, al Norte de Inicio, con los pastos de invierno de Trujillo,

---

<sup>4</sup> El lector debe consultar la obra de R. Stickel. «Observaciones de morfología glaciaria en el noroeste de España», en *Bol. R. Soc. Esp. Hist. Nat.*, núm. 29 (1929), 303, con pl. 23, figs. 1 y 2, pl. 24, fig. 3, donde se hace una interesante descripción de los alrededores del punto terminal.

tomando su nombre del puente de La Vizana, por el que se cruza el curso medio del Orbigo, cerca de Alija, en los límites meridionales de León, pero en el folleto 9 aparece en el título completo un ramal (*cordel*) por el que descenden las ovejas de sus altos pastos (*puertos*)<sup>5</sup> del distrito de Babia, alrededor del nacimiento del río Luna, lo que indica que en aquella época la ruta fue concebida principalmente como camino de Babia a Extremadura.

La crítica que hace Dantín de Fribourg y Klein es que confundieron «La Vizana» con la «Leonesa» (de los folletos 7 y 8); la gravedad del error ha sido subrayada por la primordial importancia de Babia, al Norte de La Vizana, y por la posición de Béjar, ciudad situada en la ruta, como centro principal de la industria lanera de la Meseta. Pero no es necesario admitir entre K y P una contradicción tan insoluble como supuso Dantín. En realidad, K muestra la mayor parte de La Vizana, desde el cruce del Esla, en Castrogonzalo, al cruce del Tajo en Albala, en la ruta principal del «sistema leonés» de Klein, y una línea que, aproximadamente, es la de la «leonesa» de los folletos, desde el valle del Carrión a los alrededores de Segovia, en una de las rutas principales del «sistema central» de Klein. Es de presumir, por tanto, que más que de confusión se trate de mera cuestión de nomenclatura, y esto se comprueba cuando vemos (b, pág. 38, nota 22) que «La Vizana» se conoce en las cercanías del mismo puente Vizana, y en otras partes, con el nombre de «Cañada real coruñesa», como si su objetivo principal lo fuesen los pastos situados a lo largo de la carretera de La Coruña por el puerto de Manzanal y El Bierzo, y cuando notamos que, en substancia, es la misma cañada señalada en el mapa de 1944, A, con el nombre de «Cañada real zamorana». (La consecuencia es clara; en nuestro mapa hipotético de Las Cañadas, a través de los siglos, será mejor que se prescinda de los títulos.) F también muestra gran parte de la línea de La Vizana o de sus ramales, pero la une con el extremo occidental del Bierzo, dando así tácitamente fuerza al nombre local que se indica arriba.

En lo que respecta a Babia y Béjar, su relación íntima con «La Vizana» se puede exagerar fácilmente. K muestra un ramal procedente de Babia, según parece, pues la escala es muy reducida, por

---

<sup>5</sup> Obsérvese que en este artículo *puerto* tiene las tres acepciones de garganta, pasto de altura, que no guarda relación necesaria con la garganta, y el de portazgo.

donde se llevaba el ganado cuesta abajo para afluir a la cañada principal en la ciudad de León, mientras que la curva, muy pronunciada, por la cual el *cordel* se une en P a la cañada principal, sugiere una desviación desde tal camino. Durante la guerra peninsular, Babia mejoró en situación (8, pág. 119); la cabeza provincial del *Departamento*, que sucedió a la *quadrilla* de León, fue establecido en «las Babias» (8, pág. 69) y no en la misma capital; el título del folleto 9 puede muy bien reflejar un grado de intimidación peculiar del siglo XIX. Béjar no aparece como centro fabril hacia el siglo XVIII; estaba en las inmediaciones de más de una cañada (véase el mapa K) y disponía de rebaños locales para obtener toda la lana fina que podía consumir. El aumento de su importancia a partir de 1791 (b, pág. 22, nota 13) quizá fuese un tributo a estos rebaños de la localidad más que a la proximidad de «la cañada de La Vizana».

Teniendo en cuenta la cuestión de los pastos de verano atendidos por las rutas de los tres mapas, es evidente la necesidad de un mapa sintético, utilizando todas las fuentes de información disponibles para obtener el material para confeccionarlo, cuando vemos que los pastos de Leitariegos y del Bierzo sólo tienen rutas en el mapa F; los pastos de Sanabria sólo en el P<sup>6</sup>, y los de Pajares en ninguno de los tres, aunque Joseph Townsend, descendiendo por el desfiladero hasta León en 1786, adelantó un rebaño de Guadalupe que se dirigía al Sur (folleto 9, II, pág. 61), y las ovejas trashumantes de esta zona ascendían, en 1891, a una cifra oscilante entre 30.000 y 50.000 (F).

Por último, con referencia a los puertos reales o portazgos, el mapa F justifica más ampliamente el de Malpartida, que dominaba el camino del desfiladero de Tornavacas, pero no hace ninguna referencia al de Abadía. Incidentalmente, el ingeniero agrónomo que informaba desde Cáceres en 1917, coincide con su predecesor de 1891 en no mencionar ninguna cañada que cruzase el paso de Baños, como si la antigua que existía hubiese caído en desuso. Como quiera que sea, queda en pie el hecho fundamental de que los mapas K y P concuerdan en presentar una cañada que pasa por el

---

<sup>6</sup> La nota de Dantfín (b, p. 13 f, nota 8) sobre la cañada de Sanabria (de Oporto a Benavente), de la que sólo aparece el terminal en el folleto 9, ha sido tenido en cuenta, por excepción, al preparar la fig. 1.

desfiladero y Abadía, cualquiera que fuese su nombre, y que sigue aproximadamente el recorrido de la carretera romana de Salamanca. (De hecho, La Vizana está en la carretera a pocos kilómetros al sudeste de Astorga, donde se conoce con el nombre de «Calzada de los Gallegos».) La calzada que atravesaba el paso puede suponerse utilizada por los rebaños trashumantes, que fueron objeto de dieciséis artículos en el fuero de Salamanca del siglo XIV.

El segundo caso que estamos estudiando, el de las rutas seguidas por las ovejas de Soria, justifica la afirmación de que el mapa P es el mejor de los tres para tomarlo como base para la carta sintética. Ninguno de los otros ofrece una selección tan abundante de pastos de invierno al ganadero soriano, ni demuestra plenamente la importancia del valle de La Alcudia como tierra de pastos común a los rebaños de las cuatro sierras. El mapa F sólo enlaza Soria con La Mancha por una cañada que llega hasta el río Jabalón. El mapa K no une a Soria con La Mancha, que es el coto de las ovejas de Cuenca, pero la introduce en el sistema central de Klein con un camino principal que corre por la ladera meridional del Guadarrama y distribuye las ovejas hasta Extremadura y los valles del Guadalquivir y de La Alcudia, aproximándose desde el Oeste. Pero el mapa K indica lo que ningún otro, es decir, una ruta que, dando rodeos, va desde Soria, por el ramal Norte del sistema central, hasta los pastos de Alcántara, en el valle del Tajo. En P aparece un sistema independiente, la «cañada soriana» propiamente dicha (folletos 1, 2 y 3) y una serie de rutas (la llamada «Cañada occidental») (folleto 5) que se funden, igual que los ramales de «La Soriana», con los sistemas segoviano y leonés.

La ruta principal de «La Soriana» propiamente dicha se dirige directamente a la zona de las lagunas salinas de La Mancha, combinándose en Manzanares con la ruta principal de Cuenca para formar juntamente «la cañada de Soria y Cuenca» (folleto 4), que se dirige hacia su objetivo principal, el valle de La Alcudia, dejando ramales que van a los pastos de las Fresnedas y Calatrava. Cerca de la entrada del gran valle las ovejas de León y Segovia se unen a las de Soria y Cuenca y las cañadas se confunden en «una amplia vereda» de 300 a 400 varas de anchura. Pasado el valle, una cañada, utilizada principalmente por las ovejas de Soria, y, por lo tanto, descrita en un apéndice del folleto 2, conduce a Córdoba y al valle del Guadalquivir.

La importancia de esta ruta principal aumentó mucho después de la Guerra de la Independencia cuando los ganaderos sorianos tropezaban con grandes dificultades para encontrar pastos en Extremadura (ref. 8, págs. 12, 40, 118 y 125). En 1912 sólo rebaños trashumantes de Soria visitaban los pastos de Córdoba (ref. 10, pág. 298), y la cañada del apéndice está descrita en A como «cañada real soriana» (e, incidentalmente prolongándose para unirse, al Sur de Sevilla, a las cañadas que desde el Oeste llegan hasta el campo de Gibraltar).

En la figura 1 puede apreciarse perfectamente la abundancia de rutas que ofrece el mapa P para los pastos de invierno de Extremadura y del Sur. Una de estas rutas, que se separa de «La Soriana» en la misma Soria, tiene la categoría de ruta principal alternativa, corriendo por la parte septentrional (*vera*) del Guadarrama (con el nombre de Cañada de la Vera de la Sierra) hasta Campo Azálvaro, donde se convierte, más bien que se fusiona, en la «segoviana» de la segunda parte del folleto 7. A no muestra ni este ni ningún otro ramal de «la soriana», de forma que el mapa F quizá sea más fiel que P en los tiempos modernos. En su época, que probablemente duró hasta que Campo Azálvaro fue roturado en la segunda mitad del siglo pasado, este ramal fue el equivalente funcional del ramal meridional del sistema central del mapa K, representado en P solamente por una ruta residual que no pasará inadvertida para el ojo del experto <sup>7</sup>.

Revisando ahora los mapas en conjunto, observamos que P indica la situación de todos los portazgos menos uno, el de Rama Castañas, incluyendo ambos emplazamientos de Villaharta y todos los puntos secundarios, menos tres (Pedrosín, Candeleda y Chinchilla). El mapa F no presenta Abadía, Pedrosín, Candeleda, Albala, Puente del Arzobispo, ni Chinchilla, y no es muy convincente con respecto a uno o dos de los restantes, deficiencias que sorprenderán únicamente a quienes persistan en considerar a F como un mapa para el geógrafo historiador. Como los puntos nodales son buenos portazgos, no ha de sorprender el que se vea en los

---

<sup>7</sup> El «cordel de la Morcuera», que combina parte del antiguo ramal de Segovia por el puerto de la Morcuera con un fragmento de la antigua ruta principal que corta la «segoviana», a Sur de Buitrago (folleto 6, pp. 13 y 16, y folleto 7, p. 50). En mapa de mayor escala dicho ramal habría sin duda de descomponerse en dos. Véase J. M. Casas Torres. «El valle de Lozoya», en *Estudios Geográficos*.

mapas F o P, como sucede algunas veces, situar un determinado puerto real en un camino distinto que K. En tales casos se verá que K no indica por sí mismo la justificación de ese portazgo. Por ejemplo, Torre de Esteban Ambrán (ref. 3) está en K en un camino claro, que enlaza 1 a 5, mientras que en el mapa P se halla en un cruce, la «cañada de Escalona»<sup>8</sup>, cuya existencia podía haberse deducido de K, pues de lo contrario el portazgo no tendría razón de ser. El camino de Tornavacas, que aparece en F, pudiera haberse deducido en forma similar del puerto real de Malpartida, y existe una hipótesis previa de que había una ruta al Norte de Alcántara, por Ciudad-Rodrigo y Moraleja, para explicar el portazgo de Pedrosín.

La inexactitud del mapa P al no presentar Rama Castañas y Candeleda acusa su defecto más grave, que es el de dejar en blanco la mayor parte de la provincia de Avila. Tanto los ramales septentrional como meridional del sistema central de K cruzaban Avila, y F indica una ruta de tercer orden en la línea del ramal meridional de Avila a El Barco por el valle del Corneja<sup>9</sup>. En la línea del ramal Sur, que utilizaba el valle del Alto Alberche, todavía había en 1846 una cañada que bajaba por el Puerto del Pico a los puentes de Almaraz y Mérida (ref. 4, pág. 30), con la que quizá estuviese enlazado el «cordel de la Morcuera», que queda en P sin terminar al Sur de El Escorial, y una sección truncada aparece aún en A. Los valles longitudinales del Corneja y del Alto Alberche aparecen entre los más ricos en pastos de la provincia (ref. 7, I, págs. 210 y sig.) y es comprensible que las ovejas, que en otros tiempos los usaron libremente, fuesen confinadas después principalmente a las líneas transversales. Candeleda es eliminado porque el desfiladero no tiene menos de 2.000 metros de altura, y no resulta fácilmente accesible por una transversal desde el Norte; los puertos del Pico (1.352 metros) y de Mijares son más bajos y uno u otro son utilizados por la ruta de Leitariegos, que está representada en el mapa F. (La ruta meridional a través del Puerto de Mijares, desde el puente de

---

<sup>8</sup> Imperfectamente descrita en los folletos. Las ovejas que la utilizaban atravesaban el corazón de Madrid por la Puerta del Sol en su viaje de regreso en primavera (ref. 4, pp. 30 y 32 y I, p. 312, nota I).

<sup>9</sup> En este punto, Townsend, que viajaba desde Piedrahita, en octubre de 1786, alcanzó varios rebaños de merinas que regresaban al sur (ref. 9, II, P. 97). La dirección del movimiento es sorprendente.

Burgohondo, data por lo menos de 1480, cuando un impuesto sobre las ovejas, probablemente el travesío, se cobraba en «el puerto Hondo con los mijares» (*Bit. Mus.*, 705, hi, I, núm. 1, pág. 8). Una ruta de cierta importancia, no representada en ninguno de los mapas, parece ser necesaria para explicar la referencia de Manuel del Río a los rabadanes que se juntaban con sus rebaños en Peñaranda (entre Salamanca y Avila, Ref. 8, pág. 41).

La deficiencia del mapa P en la sección nordeste, donde la provincia de Burgos aparece igualmente en blanco, no podemos estudiarla aquí. Los mapas K y F suministran más información, que al autor le parece inadecuada; A no suministra ninguna. En el Sudeste, ningún mapa, excepto K, une la meseta castellana con Murcia por Chinchilla o cualquier otro punto; F representa a Chinchilla como situada en una ruta perteneciente a un sistema mediterráneo. Hacia el Este, M. P., pero no A, coincide con F en prolongar dos de las rutas de Cuenca hasta los arrozales de la Albufera, donde de hecho, hacia la época en que fue trazado M. P., parece ser que invernan unas doce mil ovejas trashumantes (Sölch, «Die Landschaft von Valencia», *Geogr. Zeitschr.*, 32 (1926), 347).

Para resumir: la impresión que causa el mapa K de ser muy distinto a los otros cuatro citados, se ve, al examinarlos, que es debida al predominio de las líneas longitudinales, sugiriendo, en conjunto, un cómodo movimiento de Nordeste a Sudoeste que refleja la época más fácil de los «pastos alargados», cuando el Nordeste tenía más importancia y Soria era cabeza de Extremadura (Soria pura, cabeza de Extremadura). El estudioso que observe cuantos detalles de K se aprecian en P y F y reflexione lo que aparece en F, pero no en P, no podía haber surgido de la nada en el intervalo de cuarenta años que separa a estos mapas, reconocerá quizá que lo antiguo persiste y que lo «nuevo» no es más que lo que ha salido de la obscuridad, explicación sucinta de la necesidad de un mapa combinado.

Antes de terminar, el autor aprovecha esta ocasión para expresar su gratitud al difunto señor D. José López Pérez y Fenández, de la Asociación General de Ganaderos, y más especialmente al doctor A.R. Pastor, del King's College, de Londres, y a sus corresponsales en España, por su valiosa ayuda prestada en 1923 y en fecha más reciente. El autor desea también agradecer calurosamente

mente al Sr. Dr. Juan Dantín Gallego, por la amabilidad con que nos ha suministrado los únicos ejemplares que sepamos, de las tres obras reseñadas que existen en Inglaterra.

## **NOTA SOBRE RECIENTES MOVIMIENTOS ESTACIONALES**

Se añade una breve nota para rectificar los puntos de vista aportados a la cuestión de las cañadas por el artículo de Fribourg (ref. 5).

El transporte por ferrocarril no fue aceptado con tanta amplitud en la meseta castellana como supone o prevé Fribourg. Fuera de la meseta la competencia entre la carretera y el ferrocarril nunca ha revestido importancia. Hacia finales de la década de 1920, los rebaños viajaban aún a pie todo el camino, desde el Nordeste hasta Extremadura, Andalucía y el valle de Alcudia; incluso hoy día muchos ganaderos se muestran en principio partidarios del largo viaje a pie (ref. 6, pág. 12). Pero el efecto neto de la Guerra civil ha sido aumentar el transporte por ferrocarril (carta particular del Ministerio de Agricultura).

El informe de 1912 (ref. 10) no confirma la declaración de Fribourg de que la dirección general de los movimientos de los rebaños trashumantes (en la meseta, aunque no lo dice tan explícitamente) había variado por completo. En verano, León y Zamora eran, con mucho las provincias más receptoras, procediendo las ovejas inmigrantes (565.000) de Extremadura y de Castilla la Vieja, especialmente de Salamanca, movimiento de Sur a Norte. En invierno, Ciudad Real, principalmente la Alcudia, era la provincia más receptora, llegando los rebaños visitantes (166.000 cabezas) de Segovia y del Nordeste. Las dos provincias de Extremadura recibían en total 265.000 reses de las provincias situadas al norte y nordeste de ellas, hasta Burgos, procediendo algunas de Soria. Salvo que unas cuantas ovejas se trasladaban de Ávila para invernar en el este de Sierra Morena (Jaén), no hay indicios de un movimiento que no podía haberse hecho por las cañadas de los tres mapas. Además Ávila que no es una provincia receptora en ninguna estación, se dice que proporciona un «seguro refugio» a los ganados trashumantes (ref. 10, pág. 86).

Sin embargo a Valladolid, se dice que acude en primavera bastante ganado ovino y cabrío de Salamanca y Soria a aprovechar las rastrojeras (ref. 10, hi., 68), y el ganado soriano quizá viajase en el ferrocarril de Ariza a Valladolid. Este movimiento, al que Fribourg atribuye demasiada importancia, es análogo a los desplazamientos cortos entre provincias, para dirigirse a las rastrojeras y otros pastos, hechos en el Sur, y que al parecer aumentan ahora para salvar la temporada veraniega de escasez (ref. 7, I, pág. 260, y ref. 6, pág. 26). Nunca se han considerado como movimientos trashumantes, pero una definición moderna de la trashumancia quizá los abarcase.

El total de ganado ovino trashumante, en su mayoría merino, que acudió a las provincias de la meseta castellana en 1912, fue de 1.204.000 cabezas; pero las dobles trashumantes de Salamanca deben haber sido contadas dos veces, y en el total se incluyen ovejas de Teruel y de Aragón, fuera de los límites de la meseta (ref. 7, II, pág. 451, dice «Huesca»). (Por las cabañeras que enlazan con el sistema de cañadas de Molina, por el que podían haber viajado las ovejas de Huesca, véase el mapa F y ref. 7, I, pág. 434). Además, en Cáceres se incluyó un número no especificado de ganado de cerda, que visitaba los pastos invernales de bellota, incluyéndolos entre las ovejas.

La trashumancia tiende a disminuir en la actualidad (como indica la carta particular citada); sin embargo, Santos Arán calcula en un millón, o más bien algo más, la cifra de ovejas merinas trashumantes (ref. 6, pág. 36). Hablando en un sentido amplio, la trashumancia de la meseta puede considerarse que ha vuelto a la cifra de 1912, pero desde luego superando mucho la cifra de medio millón de mediados del siglo XIX (ref. 1, pág. 348).

Salvo en Teruel, Aragón no tiene merinas y sus finas ovejas laneras no son trashumantes. La mayor parte de sus emigrantes de temporada son ovejas; pero las trashumantes y trasterminantes no pueden separarse en las estadísticas, siendo necesario de todas formas un nuevo criterio para comparar Aragón con Castilla. En el este y sur de España las emigraciones de temporada son relativamente despreciables. En 1912 Alicante sólo recibió 1.000 ovejas y cabras de fuera de la provincia, a pesar de los enlaces indicados con las gruesa línea roja que une Zamora y Alicante en el mapa ferroviario de Fribourg. Es indudable que la gran sequía del quinquenio de 1908 a 1912 tuvo alguna relación con esto; pero la sequía esta-

ba en pleno auge cuando Fribourg redactó su trabajo. En el norte de España las ovejas emigrantes estacionales están en minoría, son su mayoría trasterminantes.

Para fines de comparación general, podemos decir, muy a ojo, que en 1912 las emigrantes estacionales de la meseta castellana fueron dos veces más numerosas que las del Nordeste (Navarra, Aragón y Cataluña) y cuatro veces más que las del resto de España juntas. También entre 7 y 8 por 100 de todo el ganado del país fue emigrante temporal, que hacía los viajes a cierta distancia de los límites de sus Municipios nativos.

## REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

1. J. Klein, *The Mesta*. Un estudio de la historia económica de España, 1836). Harvard, 1920. Traducción española de la *Revista de Occidente*, núm. 19.
2. *Disposiciones oficiales para la clasificación y deslinde de vías pecuarias*. (Con legislación, 1924-1927.)
3. *Reglamento de vías pecuarias*, 1944 (vigente).
4. *Memoria sobre el estado de la administración y legislación de las cañadas*, sentada... en el año de 1846 (con un resumen de toda la legislación anterior).
5. A. Fribourg, «La trashumance en Espagne», en *Ann. Geogr.*, núm. 19 (1910), 244.
6. Santos Arán, *La producción de ganado merino en España*. 1944.
7. *Estudio de la Ganadería en España*. Resumen.... de las Memorias de 191 volúmenes, 1920.
8. Manuel del Río, *Vida pastoril*, 1828
9. J. Townsend, *Viaje por España en 1786 y 1787*. Tres volúmenes, 17.
10. *Avance estadístico..., pastos, prados, etc.* Resumen de las Memorias de 1914.
11. *Reglamento de la Asociación General de Ganaderos*, 1920 (con la ley que afecta a las cañadas, 1892-1917).



## **Organización gremial**

---

