I CONGRESO "CAMINOS PEREGRINOS A GUADALUPE"

Guadalupe, 16 a 18 de abril de 2009

Puesta en valor de las Cañadas, Cordeles y Veredas

Santiago Bayón Vera

(Economista)

La cultura es siempre un espacio de lucha por el significado hegemónico,
vale decir, una forma de controlar la significación y,
sobre todo, de intentar administrarla de acuerdo con los patrones
que un determinado grupo o ideología social pretende imponer

Antonio Gramsci

Según el diccionario camino es: franja de terreno más o menos ancha utilizada para ir por ella de un lugar a otro, especialmente la que es de tierra apisonada y sin asfaltar.

Para estudiar los caminos históricos, como por lo demás vienen demostrando los trabajos más rigurosos sobre caminería histórica en el contexto español, la vía más fructífera parece encontrarse en el entrecruzamiento de las fuentes documentales y las fuentes arqueológicas.

Esa combinación entre el trabajo de archivo y gabinete y el trabajo de campo, en un ir y venir constante de uno a otro, se ha revelado poseedora de una gran facultad, la de proporcionar un continuo reforzamiento de ambos tipos de fuentes entre sí. Los documentos ofrecen abundante información en sí
mismos, pero también ayudan a localizar y a interpretar en el campo los restos físicos; esos restos físicos, por su parte, además de contener igualmente algún tipo de información por mínima que sea, posibilitan relecturas más ricas y dimensionadas de los documentos. En nada debe extrañar, por lo tanto, que ese movimiento de vaivén entre unas y otras fuentes no sólo sea deseable, sino que cuanto más intenso tanto más enriquecedor puede resultar para la investigación.

Los caminos más rudimentarios, consistentes en la simple consolidación de sendas ganaderas mediante el encachado con piedras, se han realizado en todo el mundo y por todas las culturas. (1)

En el diseño de un camino intervienen, como elemento fundamental, los medio de transporte que se vayan a emplear y la tipología de los vehículos que deben transitar por ellos.

El disponer de buenos caminos, utilizables en cualquier época del año, siempre ha tenido una importancia capital, sobre todo estratégica y militar, además de los usos en los años de paz.

Lo que pretendemos con este artículo es reflejar la evolución de los caminos de España y su revalorización, una puesta en valor de un bien que se extiende a lo largo de todo el territorio, así como indicar donde podemos consultar para conocer todos los caminos que nos llevan o nos traen a Guadalupe y la comarca.

1 Moreno Gallo, Isaac (2004) Vías romanas. Ingeniera y técnica constructiva. Ministerio de Fomento. Madrid pág. 17.

Los caminos romanos (calzadas romanas).

La construcción de caminos terrestres requiere un cierto grado de desarrollo económico y cultural.

En Mediterráneo occidental, son los romanos el primer pueblo que alcanza ese grado de civilización que les ánima y capacita a construir caminos. Roma, al extender su civilización por gran parte del continente
europeo, construyó la red de caminos más grande de la antigüedad; red de caminos que, por su concepción y características, era un alarde de técnica. La red de caminos, de Roma se puede evaluar en 140.000 kilómetros, y su trazado fue un verdadero modelo en su época, tanto que, aun hoy, gran número de antiguos caminos romanos sirven para marcar el trazado de las más modernas vías.

Los caminos romanos estaban estudiados principalmente con fines militares, pues en aquella época el intercambio comercial era reducido; por esta causa, su trazado tendía a ser lo más directo posible entre los puntos a enlazar, aunque para ello hubiera que recurrir, en terrenos difíciles, a pequeños radios en las curvas y fuertes pendientes; en la parte del trazado de los Alpes se llegó a radios de 7 u 8 m. y a pendientes de un 15 a un 20 por 100. El ancho de las carreteras romanas era muy variable, llegándose hasta un máximo de 12 m. La conservación de los caminos romanos era muy perfecta; existía para ella una organización técnica muy compleja. En las provincias, dependía de los gobernadores, y dentro de éstas, en cada zona municipal, de los magistrados locales. Las carreteras estaban amojonadas con piedras que indicaban la distancia, en millas, a Roma. La circulación estaba escrupulosamente reglamentada; se fijaba el número de animales de tiro, la carga y las dimensiones de los vehículos. Puede decirse que fueron los técnicos romanos, los que en el mundo iniciaron la ciencia de la construcción y explotación de caminos, con técnica muy completa, teniendo en cuenta las exigencias de los medios de transporte de la época; su fino sentido político, les hizo ver la necesidad imprescindible de las vías de comunicación, para el esplendor de su hegemonía militar y económica.

Tal como hoy en día, las vías tenían una clasificación jerárquica en función de su importancia, es decir, de su itinerario; dicha clasificación nos viene dada por un documento administrativo del siglo I, redactado por el geómetra Siculus Flaccus.

1. Las calzadas públicas o viae publicae, construidas a cargo del Estado y que llevan el nombre del constructor, equivalen a las carreteras nacionales.
2. Las vías estratégicas o viae militares, construidas por y a cargo del ejército, se convierten en vías públicas.
3. Las vías vecinales o actus, construidas y mantenidas por los pagi, equivalen a las carreteras provinciales y comarcales.
4. Las vías particulares o privatae, construidas y mantenidas por los propietarios dentro de sus tierras (2)

Las fuentes literarias que portan más información básica sobre la caminería de la época romana son el *Itinerario de Antonino y el Anónimo de Rávera.*

Los Vasos de Apolillares. La fuente más antigua con descripción y más detallada de Vía Augusta, en la época romana. Son cuatro cilindros de una altura entre 9,5 y 15,3 cm. en la que aparecen mencionadas en cuatro columnas las mansiones con sus distancias en el itinerario de Cádiz hasta Roma.

Itinerario de Antonino. (280 d.C.)

Itinerario que incluye 372 caminos, con 6,953 millas romanas aproximadamente unos 10.290 kilómetros de longitud, con 34 itinerarios. Época: Emperador Diocleciano.

Itinerarios:

1. De Italia a España
2. Desde Narbona
3. De Córdoba a Cástulo
4. Otro camino de Córdoba a Cástulo
5. De Cástulo a Málaga
6. De Málaga a Cádiz
7. De Cádiz a Córdoba
8. De Sevilla a Córdoba
9. De Sevilla a Itálica
10. De Sevilla a Mérida
11. De Córdoba a Mérida
12. De Lisboa a Mérida
13. De Asella a Faro
14. Otro de Lisboa a Mérida
15. Otro de Lisboa a Mérida (distinto al anterior)
16. De Lisboa a Braga
17. De Braga a Astorga
18. Otro de Braga a Astorga
19. Otro de Braga Astorga
20. Por la Costa de Braga a Astorga
21. De Ayamomte a Béja
22. De Tarazona a Zaragoza
23. De Mérida a Zaragoza por Lusitania
24. De Lagunas de Ruidera a Toledo
25. Otro Camino de Lagunas de Ruibera a Toledo
26. De Astorga a Tarragona
27. De Zaragoza a Verán
28. De Astorga a Burdeos
29. Otos de Ayamonte a Beja
30. De las bocas del Guadiana a Mérida
31. Mérida a Zaragoza
32. Otro de Mérida a Zaragoza
33. De Astorga a Zaragoza
34. De Astorga a Zaragoza por Cantabria

2 Adam, Jaean Pierre (2002) La construcción romana. Materiales y técnicas. Editorial de los oficios. León pps: 300 - 301

Analizando las frecuencias con que aparecen los nudos de comunicaciones en la relación como cabeceras o finales de itinerarios puede deducirse la mayor o menor importancia de la camineria de unos otros en primer lugar estaría Mérida, si bien en la época romana Mérida era capital de provincia.

Anónimo de Rávena:

Documento que describe más de 5.000 ciudades y mansiones de antiguo imperio romano ordenadas sin duda a lo largo de unos itinerarios. La información referente a la península esta contenida en los libros IV y V de su cosmografía.

Tabula Imperii Romani

Publicaciones referidas a España elaboras por el Comité Español auspiciadas por la Unión Académica Internacional que ha realizado el mapa en todo el antiguo Imperio Romano recogiendo en el toda la información disponible de la antigüedad.

Repertorio de caminos de la Hispania romana.

Publicación del compendio de los caminos romanos elabora por Gonzalo Arias.

Ha sido durante cuatro decenios la única publicación periódica especializada principalmente en el estudio de los itinerarios romanos, aunque sus páginas han dado cabida a otros temas más o menos conexos de geografía histórica. Su apelativo hace referencia no sólo a sus orígenes fuera de las fronteras
hispánicas y al margen de cualquier institución académica o cultural, sino también a su agilidad y llaneza, a su vocación innovadora y a su libertad crítica frente a dogmatismos e interpretaciones aceptadas rutinariamente por respeto a los maestros.

Los Caminos Medievales.

El trazado y construcción de caminos progresó poco, durante la Edad Media. Se conservó prácticamente la técnica de la construcción de los caminos romanos, tanto por lo que se refiere a sus características, como a su pavimentación. La técnica de los vehículos avanzó poco también, aunque algo se perfeccionó respecto a la época romana, iniciándose el estudio del vehículo como tal; Leonardo da Vinci fue el primero en estudiar el fenómeno de la adherencia del vehículo y el firme, así como el movimiento de tierras. En el siglo XIII, en Francia e Italia, existía un imperfecto servicio postal, destinado a mantener las relaciones entre los escolares y sus familias, y al transporte de .la correspondencia entre los príncipes y señores; sin embargó, el verdadero servicio postal no se inició hasta el siglo XV.

La velocidad de los vehículos era de 30 a 40 km. al día para el transporte normal, y .60 km. para el transporte rápido, en viajes largos. En la Edad Media se construyeron obras de arte importantes, así como algunos túneles para salvar macizos montañosos. El trazado de la mayor parte de las carreteras, siguió teniendo carácter esencialmente guerrero, para unir puntos estratégicos fortificados del país. En Centro Europa, durante la época del Sacro Romano Imperio, la amplia visión política de Carlomagno, hizo que se construyesen algunas vías de gran longitud, con fines militares, e incluso en la dirección de las grandes corrientes comerciales.

Viajar en la Edad Media ofrecía grandes dificultades, pese a todo el tráfico por los caminos europeos era muy alto. Existían múltiples motivos para viajar: comercio, peregrinaciones, relaciones diplomáticas, desplazamientos militares, deseos de conocer mundo, etc. Los caminos, en general, eran de tierra y estaban muy deteriorados. Los desplazamientos se hacían a pie, en caballerías, carros, y más tarde, en coches, literas, etc. El viajero tenía que sortear numerosas dificultades y peligros: atravesar bosques, ríos y montañas, enfrentarse a los ataques de bandidos, soportar incontables peajes, alojarse en incómodas e inseguras ventas y posadas. Pero no todo eran calamidades, también el viajero obtenía compensaciones de variada índole: económicas, culturales y personales.

La invasión árabe.

Las calzadas romanas, esparcidas por toda la Península Ibérica, facilitaron en gran medida la invasión y la posterior conquista por los árabes del todo el territorio. Los caminos de la invasión y la conquista se pueden seguir con facilidad sobre el plano de las calzadas romanas.

Los caminos de Al- Aldalus.

En al-Andalus hubo un gran número de itinerarios interiores, tanto a través de los caminos principales, uniendo ciudades importantes -Córdoba, Sevilla, Granada, Almería, Málaga-, como de los secundarios, que unían pueblos entre sí. También estos pequeños núcleos de población estaban comunicados, por medio de caminos interiores, con los numerosos castillos de su zona.

Había una gran organización viaria (en parte heredada de la época romana) que, desde la etapa califal, cambió poco a lo largo del tiempo, dada su útil estructura. En esa red se incluían también determinados servicios, como los de posta y alojamiento en las numerosas ventas (manazil), que surgían a lo largo de los caminos principales.

Además, el paisaje andalusí estaba plagado de pequeñas alquerías, que podían abastecer al viajero, y de abundantes vegas con frondosos árboles, en cuyas entrelazadas ramas, según Ibn al-Sabbát «… el ruiseñor pone sus huevos y cría». Cobijos naturales que hacían innecesaria la acampada en tiendas.
Tenían estos caminos vigilancia de soldados, encargados de proteger a viajeros y mercaderes, de los salteadores de caminos, que nunca faltaban.

Muchas puertas de las ciudades tomaban el nombre de la ciudad hacia la cual podía el viajero dirigirse, anunciándole ya el inicio de una ruta.

Siguiendo a geógrafos y viajeros por los caminos de Al- Andalus, se pueden concretar varias rutas hacia Granada.

Dos geógrafos árabes del siglo X Al Istajari e Ibn Hawqal, escriben sus libros de *los caminos y de los reinos*. Al Istajari escribe su relación en el año 921 que comprende los principales itinerarios desde Siria a España, por supuesto los que se encuentran en el reino Al – Andalus. Ibn Hawqal gran viajero estuvo en Córdoba y el describe en sus libros los principales itinerarios musulmanes de España.

Al Istajari describe catorce itinerarios:
Córdoba – Sevilla
Córdoba a Zaragoza, Tudela y Lérida
Córdoba a Toledo y Guadalajara
Córdoba a Zamora y León
Córdoba a Coria
Córdoba a Gafiq y Niebla
Córdoba – Carmona
Écija a Morón, Medina Sidonea y Gibraltar
Écija a Málaga
Ecíja a Archidona
Valencia a Tortosa
Murcia a Pechina, Málaga y Gibraltar
Algeciras a Medina Sidonea y Sevilla

Ibn Hawqal escribe en los tiempos de Abderramán III once itinerarios.

Córdoba a Sevilla
Sevilla a Lisboa
Lisboa a Santarem
Santarem a Merida por Elvas y Badajoz
Mérida a Toledo por Talavera
Córdoba a Badajoz
Córdoba a Valencia
Almería a Murcia
Córdoba a Almería
Córdoba a Toledo por Calatrava
Toledo a Medinaceli

Además también describe los que van desde la España musulmana llevan a Santiago de Compostela, León, Pamplona y Barcelona.

Los caminos de los reinos cristianos.

En cualquier conflicto bélico, las vías de comunicación son un factor esencial que los diversos contendientes deben controlar para poder llevar adelante cualquier operación militar.

La situación de la camineria cristiana fue determínate la posesión de Vía Augusta y el contra en las primeras luchas de la Reconquista la vieja Calzada de Roncesvalles a Astorga

Los Caminos de Edrisi.

Edrisí, nació en Ceuta hacia 1100. Esta red repite lo representado en parte por los geógrafos árabes, pero presenta novedades al desaparece el centralismo caminero de Córdoba. Todo ello para hablar del Xalif Aledrisi, Yledrisi o Edrisi, no es otra cosa que hablar de la cartografía y de la geografía que habían experimentado ya los árabes. En ellas ya se describían las ciudades, el relieve, los caminos y las poblaciones.

Coimbra a Santiago por mar y tierra
Santiago a Bayona por mar
Coimbra a Salamanca y Zamora
Zamora a León
León A Santiago
León a Pamplona y Bayona
León a Toledo
Burgos a Toledo
Salamanca a Ávila , Segovia, Tudela
Zaragoza Hueca, Lérida y Fraga
Tudela a Medinaceli
Tortosa a Tarragona, Barcelona y Carcasota

El Códice y los Caminos de Santiago - Liber Sancti Jacobi.

El Codex Calixtinus, o códice calixtino también conocido como "Liber Sancti Iacobi", obra del siglo XII, se atribuye al monje cluniacense Aymeric Picaud, acompañante del pontífice Calixto II, Guido de Borgoña, en su peregrinación a Santiago allá por el año 1109.

El manuscrito del "Liber Sancti Iacobi" tuvo un amplio conocimiento y por ello se gestaron varios manuscritos, el más notable de los cuales está custodiado en el Archivo de la Catedral de Santiago de Compostela.

Se trata de un conjunto de materiales que se fueron redactando en diversas épocas y en forma independiente Cinco Libros, el quinto supone una guía para los peregrinos y describe el camino de Francia a Santiago de Compostela.

Libro V - Guía del Peregrino.

Iter pro peregrinis ad Compostellam

Nos presenta la ruta del viaje para los peregrinos y describe la ciudad de Santiago y su catedral. Nos transporta a las peregrinaciones del siglo XII con toda fidelidad.

Roncesvalles
Viscarret
Pamplona
Estella
Nájera
Burgos
Fromista
Sahagun
León
Rabanal del Camino
Villafranca
Tricastela
Palas del Rey
Santiago de Compostela.

Desde el descubrimiento de la tumba del Apóstol Santiago en Compostela, en el siglo IX, el Camino de Santiago se convirtió en la más importante ruta de peregrinación de la Europa medieval. El paso de los innumerables peregrinos que, movidos por su fe, se dirigían a Compostela desde todos los países europeos, sirvió como punto de partida de todo un desarrollo artístico, social y económico que dejó sus huellas a lo largo de todo el Camino de Santiago. En 1993, Año Jacobeo, se produce el resurgimiento peregrinar. La mezcla de reto deportivo con religiosidad, con búsqueda de lo auténtico y de uno mismo, todo ello escoltado por estilos románicos y góticos, entre caballeros templarios y monjes benedictinos, entre hayas y trigos, entre castaños y carvallos, entre leyendas y milagros hacen del Camino de Santiago una experiencia singular.

Itinerario de Enrique IV de Castilla.

Hijo de Juan II de Castilla y de María de Aragón. Nació en Valladolid el 5 en. 1425 y muerto en Segovia el 11 nov. 1474. Es quizá el monarca más vilipendiado de la España medieval. El agudo contraste entre la anarquía que se desató durante su reinado y el orden establecido por sus sucesores, los Reyes Católicos, ha contribuido poderosamente a su desprestigio. Papel muy importante en su descrédito hay que atribuir a los cronistas coetáneos, por lo general hostiles a su causa, especialmente Alfonso de Palencia. Los juicios vertidos sobre su persona son en su mayoría negativos: «salvaje, obsceno y huraño» (L. Dubretón), «displásico eunucoide» (G. Marañón). Pero no puede negarse su espíritu tolerante y bondadoso, expresión en parte de un temperamento débil.

Son las guerras lo que lleva a hacer grandes en 1454 recorridos hacia Andalucía, llegando en sus primero recorridos hasta Granada y Málaga, utilizando en camino de Toledo a Córdoba por Almodóvar o el de Toledo a Jaén por el Mudaral, o el de Mérida a Sevilla por la Vía de la Plata y a menudo pasa por Guadalupe para dirigirse a Córdoba y Sevilla por Llerena y Azuaya. Poco después desde Gil baltra cruzo el estrecho, desembarca en Ceuta y llega hasta Fez.

En 1456 va a Badajoz para reunirse con el rey de Portugal

En 1457 a San Sebastián y Bilbao por Vitoria, acercándose hasta Alfaro para entrevistarse con el rey de Navarra. Los repite en 1463 pero llega hasta Fuenterrabía para entrevistarse con rey Luís de Francia.

En 1459 se traslada hasta León y Pola de Gordón

En 1461 Soria y Logroño

Según Torres Fontes (3) los lugares donde se realizan lo principales actos fueron en las ciudades de Madrid, Segovia, Ávila, Toro, Zamora Medina del Campo, Arévalo, Olmedo y Palencia

Los principales itinerario recorrido por Enrique IV fueron:

Toledo a Córdoba por Almodóvar
Toledo a Jaén por el Muradal
Mérida Sevilla por la Vía de la Plata
Mérida, Guadalupe para dirigirse a Córdoba y Sevilla por Llerena y Azuaga
San Sebastián Bilbao por Vitoria
León Pola de Gordón
Salamanca, Zamora para Badajoz y Elvas

Itinerario de los Reyes Católicos

El reinado de los Reyes Católicos es, indudablemente, uno de los momentos de la historia de España dotados de mayor entidad, a la vez que uno de los que ha experimentado una mayor proyección hacia el futuro "La importancia clave que tuvo aquel tiempo para el paso de España como realidad histórica a España como estado-nación, por más que entonces sólo se pusiera la primera piedra a través de la unión dinástica de los reinos de Castilla y Aragón" (4)

Pasión itinerante, ningún monarca español antes o después los superó en el afán incansable de recorrer campos y ciudades en el territorio español. (5)

Gracias a esto, el Itinerario es una fuente muy rica sobre los caminos peninsulares de la época.

Los Reyes Católicos impulsaron extraordinariamente la construcción de los caminos y puentes tan fundamentales para proseguir la marcha. La apertura y la conservación correspondía la los municipios. En la Novísima Recopilación demuestra el interés de los Reyes Católicos en el buen mantenimiento de los caminos.

3 Torres Fontes, J "Itinerario de Enrique IV de Castilla". CSIC Seminario de Historia de la Universidad de Murcia

4 Ladero Quesada, M.A. (1989) Los Reyes Católicos. la corona y la unidad de España, Madrid.

5 Rumeu de Armas, A (1974) Itinerario de los Reyes Católicos (1456 – 1516) CSIC. Madrid

"Mandamos a las Justicias y Concejos, que fagan abrir y adobar los carriles y caminos por do pasan y suelen pasar y andar las carretas y carros, cada Concejo en parte de su termino, por manera que sean del anchor que deban, para que buenamente puedan pasar y ir y venir por los caminos; y que no consientan ni den lugar los dichos Concejos, que los dichos caminos sean cerrados, ni arados, ni dañados, ni ensangostados, so pena de diez mil maravedís a cada uno que lo contrario hicierre". (6)

Los principales itinerario recorrido por los Reyes Católicos fueron:

Burgos a Vitoria, Bilbao y Gernica
Logroño y Tudela
Sevilla a Jerez de la Frontera
Camino a Sevilla por Guadalupe, Azuaga, y Lora del Río (Fernando)
Camino a Sevilla por Guadalupe y Cáceres (Isabel)
Badajoz, Mérida, Medellín, Madrigalejo, Guadalupe, Puente del Arzobispo, Talavera, Toledo, Cabañas, Getafe, Madrid, Alcalá de Henares, Guadalajara, Hita, Sigüenza, Medinaceli, Monreal, Calatayud, La Muela y Zaragoza

Caminos ganaderos (vías pecuarias)

"La trashumancia agoniza lentamente y las vías pecuarias históricas desaparecen engullidas en la modernización. La desidia cívica y el abandono del medio rural y de la actividades ganaderas extensivas han acelerado el deterioro general de este patrimonio publico" (7)

Los fuertes cambios económicos y sociales que se producen en nuestro país, la trashumancia se sume en una grave crisis, desapareciendo paulatinamente muchos rebaños. Los que quedan se transforman en otras opciones más rentables pero con unas características y organización que ya poco tienen que ver con el sistema tradicional. En este contexto, muchos pastores emigran a las grandes ciudades industriales en busca de mejores salarios y una vida más cómoda. Con el tiempo, los últimos protagonistas de esta gran epopeya van desapareciendo por su eleva edad y con ellos su rico acervo cultural. (8)

Tipología de las vías pecuarias en España.

En la actualidad las vías pecuarias representan casi el 1% de la superficie de España, y su longitud alcanza los 125.000 kilómetros

Las vías pecuarias se clasifican en cuatro categorías por su anchura:

CAÑADAS: Hasta 75 metros de anchura (90 varas castellana)
•
CORDELES: Hasta 37,5 metros de anchura
•
VEREDAS: Hasta 20 metros de anchura
•
COLADA: Cualquier otra vía pecuaria de menor anchura que las
6 Novísima Recopilación, Libro VI Titulo XX. Ley VII

7 Cabero, Valentín (2009) en prologo del libro "Rutas por las cañadas de Salamanca. Vías pecuarias desde la capital" Editorial Globalia. Salamanca

8 Rodríguez Pascual M (2001) La trashumancia: cultura, cañadas y viajes. Ediciones Leonesas, S.A.

Las vías pecuarias reciben varios nombres. En Aragón se conoce como cabañeras, mientras que en Cataluña se llaman carreadas. En Andalucía son veredas de carne y en Castilla, aparte de cañadas, se denominan también galianas, cordones, cuerdas y cabañiles

Cañadas Reales

Existen diez grandes rutas trashumantes en territorio español que forma parte de la Red Nacional de Vías Pecuarias

Cañada Real de la Plata. 587 Km.
Cañada Real Leonesa Occidental: 608,5 Km.
Cañada Real Leonesa Oriental: 732 Km.
Cañada Real Soriana Occidental: 693 Km.
Cañada Real Soriana Oriental: 800 Km.
Cañada Real Galiana: 452 Km.
Cañada Real Conquense: 532 Km.
Cañada Real del Reino Valenciano: 197 Km.
Cañada Real Burgalesa

Importancia de la Vías Pecuarias

La trashumancia es una actividad que se sigue practicando, aunque a menor escala que antaño. La cantidad de ganado que actualmente trashuma en España esta estimada entre 800.000 y 1.000.000 de cabezas utilizando diferentes sistemas de transporte.

Así, pues la Red de Vías Pecuarias sigue prestando un servicio a la cabaña ganadera nacional que se explota en régimen extensivo, con favorables repercusiones hora del aprovechamiento de los recursos pastables infrautilizados y para la conservación de razas autóctonas.

También han de ser considerada las vías pecuarias como auténticos ‘‘corredores ecológicos’’, esenciales para la migración, la distribución geográfica y el intercambio genético de las especies silvestres.

Atendiendo a una demanda social reciente, las vías pecuarias pueden constituir un instrumento favorecedor del contacto del hombre con la naturaleza y de la ordenación medioambiental.

Y un patrimonio construido ligado a la vida pastoril

¿Que es el patrimonio rural?

Los paisajes modelados en el curso de los años por las gentes que viven de la tierra y, en un sentido amplio, de la explotación de los recursos de la naturaleza.

Los edificios, que forman lo que se conoce como arquitectura rural, concentrada o dispersa (pueblos, aldeas, casas y edificios aislados).

Los productos de la tierra adaptados a las condiciones locales y a las necesidades de los hombres que los han elaborado.

Las técnicas, herramientas y conocimientos que han posibilitado su reación y que son indispensables para hacer posible el mantenimiento, la restauración, la modificación y la modernización respetando la lógica constructiva y la estética del conjunto de edificios/hábitat/paisaje. Estas técnicas incluyen los símbolos y los significados culturales, en el sentido más pleno del término.

Sin embargo, no se podría hablar de patrimonio cultural rural sin hacer referencia a una dualidad. Los hombres que lo utilizan que viven con ello y que han tomado parte decisivamente en la supervivencia de estos bienes tienen la conciencia cada vez más clara y firme de que este conjunto les pertenece.

Pero a la vez, el espacio rural, con el patrimonio que representa e incluye, es además considerado, a partes iguales, como el bien y el lugar de todos los hombres, tanto los de las ciudades como los del campo. (9)

La vía pecuaria en sí, es un elemento cultural de primera magnitud, ya que la carga histórica que posee es grande. Se trata, como es sabido, de centenarios caminos que han pervivido a muy distintas circunstancias históricas y que coinciden, en no pocas ocasiones, con el trazado de importantes ejes viarios prerromanos y romano - visigóticos. Existen incluso, estudios que sostienen la existencia del fenómeno de la trashumancia en períodos protohistórico.

Además de este valor histórico intrínseco, en ocasiones, los elementos constitutivos de la vía pecuaria, o bien sobre los que se creó ésta, incrementan de forma notable su valor.

Abrevaderos, puentes, chozos de pastores, descansaderos, majadas, puertos reales, mojones, ermitas mesteñas, casas de esquileo, lavaderos de lana, etc., son elementos complementarios al sistema de vías pecuarias que no deben perderse, y que enriquecen a estos caminos. Asimismo, ligado a este sistema se ha desarrollado una rica cultura pastoril que comprende, desde un lenguaje propio o una gastronomía característica, hasta unas formas de vida y tradiciones artesanales propias, que constituyen una parte importante de nuestro acervo cultural a conservar.

Por cañadas y cordeles no sólo viajan animales y personas, sino que les acompaña todo un sistema de cultura propia, en movimiento permanente, capaz de unificar y difundir sus características entre zonas alejadas entre sí del territorio hispano. Hemos de subrayar el importante papel que han cumplido las vías pecuarias como arterias por donde han fluido tradiciones, costumbres, formas de habla, canciones, bailes y otras manifestaciones folclóricas que han ido y venido de unas regiones a otras, teniendo como portadores a los ganaderos trashumantes.

9 Isaac Chiva ((Una política para el patrimonio cultural rural) Informe al Ministerio de la Cultura de Francia 1994

La trashumancia ha contribuido de manera fundamental a modelar las formas de vida y cultura de muchas comunidades españolas, especialmente las de aquellas que se han encontrado fuertemente vinculadas al fenómeno de las migraciones pecuarias, bien como tierras de recepción de rebaños (Extremadura, La Mancha o Andalucía), bien como pueblos de probada vocación cañariega, como los serranos de La Rioja, León o Castilla.

Ciertas uniformidades en el campo de la cultura no deben considerarse como simples coincidencias casuales, sino como el fruto de una secular historia de intercambios socioculturales habidos entre las comunidades pastoriles. En las dehesas de invernada conviven durante seis o más meses al año, ganaderos de las más variadas procedencias geográficas.

De este trato prolongado han surgido unas relaciones profundas y afectivas que facilitaban la intercomunicación abierta entre formas de vida y cultura diferentes, pero en contacto, que acaban influyéndose mutuamente, compenetrándose y amalgamándose de tal modo que se ha perdido la noción de su origen inicial.

La relativa homogeneidad del estilo de vida pastoril ha borrado los perfiles genuinos de muchas formas de cultura compartidas por las regiones ganaderas. Una misma canción de temática pastoril puede escucharse, con ligerísimas variantes locales, en puntos muy distantes de la Península, sin que pueda, en ocasiones, dilucidarse su primitivo origen cántabro, extremeño, astur, leonés, riojano o soriano.

La pastoril es una cultura con señas de identidad propias, conservadas hasta el presente. El grupo pastoril ha sido el transmisor de una cultura milenaria que se remonta al Paleolítico en algunos aspectos. Una cultura, la pastoril, que se halla en la raíz de la idiosincrasia de muchos pueblos hispanos, a pesar de que apenas se perciba hoy el primitivo origen ganadero de muchas tradiciones y manifestaciones folclóricas por haber sido asumidas tan tempranamente por el acervo cultural de muchas de esas comunidades regionales.

Es la pastoril una cultura ecológica fuertemente ligada al medio físico de la dehesa, donde se desenvuelve la actividad pecuaria. Exhiben los ganaderos un conocimiento riguroso del relieve de la dehesa. Y de la flora y fauna, sobre la que desarrollan una visión interesada en función del beneficio
o perjuicio que le proporciona. El tiempo no lo miden de forma convencional, sino que se rigen por los astros. Los cambios climáticos alcanzan un gran relieve en la mentalidad pastoril, pues en definitiva son los que determinan los movimientos por cañadas y cordeles.

Es legitimo referirse a una "arquitectura pastoril", de primitivo diseño circular, lo que la emparenta con las culturas castreñas. La tendencia autárquica, en parte, de su sistema productivo les llevó a confeccionarse en otros tiempos sus propias ropas de pie a les, su impedita (zahones, colodras, morrales, abarcas, etc.).

Su cultura objetual ha originado toda una industria pastoril de carácter funcional y diseño utilitario. Tres son los materiales más empleados: madera, asta y hueso. Cucharas, cuencos, cayadas, flautas, castañuelas y un sin fin de objetos más han salido de los árboles cercanos a las majadas. Las astas del
vacuno les han servido para confeccionar recipientes diversos, como liaros, polveras, cuernas y otras varias clases de colodras. Con los huesos de los animales preparan los punzones y las largas agujas para prender las mantas de agua.

En las colodras han exhibido su habilidad artística algunos pastores, adornándolas con incisiones a punta de lezna o navaja. Realizan sobre el asta o madera figuras y objetos de ingenuo esquematismo que tiene como referente, por lo general, la flora y fauna del entorno adehesado. Una expresión más de las hondas relaciones ecológicas que mantiene la cultura pastoril con el medio natural en el que se desarrolla.

En el ciclo festivo de invierno han quedado sedimentadas influencias de la cultura pastoril, protagonista indiscutible de muchos rituales que han prevalecido en distintas regiones, en los que el elemento animalizado está presente: botargas, zamarrones, máscaras precarnavalescas, disfraces con pieles de cabra y ovejas, etc., esparcidos por este país que, dicen, tiene forma de piel de toro. Un utensilio ganadero el campanillo o cencerro, ha servido para diversos ritos festivos y de fecundidad. Pero también para sancionar el comportamiento moral de los miembros de las comunidades ganaderas a través de las "cencerradas", que aun se practican en diversas poblaciones con aquellos viudos o viudas que contraen segundas nupcias.

Pero a esto hay que añadir que muchas vías pecuarias contienen bajo sus entrañas importantes yacimientos arqueo - paleontológicos, y otras tantas, importantes tramos de Calzadas Romanas que han llegado a duras penas hasta nuestros días (como por ejemplo la existente la Cañada Real Leonesa Occidental en su subida al puerto del Pico), y por último, en los alrededores de muchas de ellas se agolpan elementos histórico - artísticos de interés (ermitas, castillos, monasterios, palacios, canales históricos, etc.).

Problemática de las vías pecuarias

El principal problema que afecta a las vías pecuarias, en pocas palabras, es el del general deterioro, abandono y, a veces, intrusión y ocupación indebida de estos caminos seculares. Basándonos en los estudios que sobre vías pecuarias se vienen realizando se puede afirmar que una cantidad significativa de tornos de las mismas se han perdido por

diferentes causas Si bien este porcentaje de perdidas no se ha podido determinar con exactitud, se podría estimar que se encuentra en torno al sesenta por ciento.
Estamos asistiendo, pues a cuantiosas pérdidas de un dominio que es patrimonio de todos y que la Ley define como *"imprescriptible e inalienable*".

Entre las principales razones a que obedece este proceso de destrucción hemos de destacar siguientes:

Ocupación por cultivos.
•
Edificaciones ilegales.
•
Usurpación por cercado de fincas y otros tipos de vallados.
•
Vertidos de escombros y basuras.
•
Fenómenos de concentración parcelaria.
•
Circulación incontrolada de vehículos motorizados.
•
Irrupciones por parte de embalses.
•
Solapamiento y seccionamiento provocado por todo tipo de carreteras y líneas de ferrocarril.
•
Aprovechamiento de los pastos por parte del ganado estante.
•
Explotaciones mineras

Crecimiento de las ciudades y proliferación de urbanizaciones para segunda residencia, etc.

Queremos hacer notar aquí, que vías pecuarias y trashumancia son dos términos estrechamente vinculados. Con ello queremos decir que la reciente historia ha demostrado cómo la disminución del tránsito ganadero por las cañadas ha provocado su abandono físico y administrativo y, como efecto boomerang, su menor uso. Todo ello lo que provoca, no es solo la usurpación de un bien público, sino el desánimo de muchos ganaderos trashumantes por continuar su peculiar y ecológico aprovechamiento de los recursos naturales

Son muchos los pastores y vaqueros que a lo largo de estos últimos años nos han confirmado su deseo de continuar con estas tareas, y no es el dormir al raso, ni las tormentas, ni el polvo del camino lo que les retrae; es el asfalto, las discusiones con propietarios, automovilistas, los desvíos repentinos e inesperados, las zanjas, las basuras... lo que les impide transitar por unas vías pecuarias descuidadas y en ocasiones infranqueables.

Porque no olvidemos que trashumancia es ecología y es economía. Es decir, mover a los ganados resulta en muchos casos más barato que tener que echarles de comer durante todo el año, y, además, viajar a pie resulta mucho menos costoso que transportar las reses en camión o en ferrocarril.

Sin pretender incurrir en modelos antidesarrollistas, pero sí como llamada de atención frente al abandono que están sufriendo estas vías, cabe mencionar como importante responsable de su deterioro la ejecución de numerosas obras públicas de distinto carácter.

Existe una interminable lista de ejemplos, tanto antiguos como actuales, de carreteras que aprovechando trazados seculares que facilitan el paso de los puertos montañosos y, en general, las rutas ya existentes que suponen las vías pecuarias, han solapado cañada y carretera sin atender a la restitución del territorio que la propia Ley de Vías Pecuarias (Ley 22/1974) y su Reglamento de 1978.

En muchos otros casos, no se trata de una usurpación longitudinal, sino del seccionamiento de la cañada provocando efectos de corte o efectos barrera en poblaciones y en su propia actividad pecuaria.

En vista de esta situación, se hace absolutamente necesario atender a ciertas recomendaciones si en algo se quiere paliar el ritmo de deterioro de las vías pecuarias:

Evitar, en la medida de lo posible, el solapamiento de trazados de vías pecuarias y carreteras de nueva construcción, considerándose patrimonio histórico, cultural y natural, que a toda costa debe ser conservado.

Restituir todos los terrenos afectados, tanto en la obra de construcción, cuanto más en los trazados definitivos de las carreteras de nueva apertura, restitución, que en todos los casos, ha de realizarse con las características que la Ley de Vías Pecuarias en su artículo 35.1, según las características de las mis-mas. "En los cruces de las vías pecuarias con líneas férreas, autopistas y carreteras, se facilitará por la Entidad Titular o Concesionaria de estas, el tránsito de ganados y demás comunicaciones agrarias de interés general, con pasos al mismo o distinto nivel".

Contemplar en las Evaluaciones de Impacto Ambiental la presencia del apartado dedicado a vías pecuarias, ya que en la actualidad los Estudios de Impacto Ambiental son la herramienta legal. El reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental 1302/1986, en su artículo 5: "Se entiende por Evaluación de Impacto Ambiental el conjunto de estudios y sistemas técnicos que permiten estimar los efectos que la ejecución de un determinado proyecto, obra o actividad, causa sobre el medio ambiente", con la que poder prever y minimizar los atentados que sobre el medio natural y social se vienen realizando.

En los últimos años, estamos asistiendo a un fuerte auge de la conducción deportiva de vehículos todo-terreno (tanto de los denominados 4x4, como de motocicletas todoterreno) que utilizan el patrimonio colectivo de las cañadas ganaderas, además de otros caminos rurales a modo de pista de conducción.

Esta moda, impuesta en gran medida por las campañas publicitarias de los fabricantes, además de resultar incompatible con la correcta conservación de estas milenarias rutas ibéricas, agrede al propio espíritu de la Ley española de Vías Pecuarias, que no contempla el uso motorizado de las mismas salvo en circunstancias locales, profesionalmente justificadas, y básicamente como apoyo al uso tradicional del tránsito de ganado.

Los efectos negativos de la conducción deportiva utilizando vías pecuarias como soporte, podemos resumirlas en los siguientes puntos:

Contaminación acústica, que afecta a la fauna de forma negativa, sobre todo en períodos críticos (cortejo, reproducción y cría).

Contaminación atmosférica y de las aguas por emisión de gases tóxicos (hidrocarburos inquemados, monóxido de carbono, etc.).

- Turbidez de las aguas de los arroyos por el paso indiscriminado de estos vehículos
- Erosión del suelo, debido al ancho y al dibujo de las ruedas. Si el paso es continuado, se produce la compactación del suelo, lo que facilita el trabajo a los agentes denudadores (erosivos)
- Daños en pastos y sembrados debido al paso de este tipo de vehículos.

Molestias para el ganado en las fincas colindantes. En general, producen efecto disuasorio para la puesta en valor de las posibilidades de las vías pecuarias como soporte de otras

actividades de ocio respetuosas con el medio natural, que propicien el desarrollo local y la generación de empleo y riqueza.

Problemática de la trashumancia

La trashumancia no debe entenderse como una modalidad ganadera arcaica sino como un complejo sistema en el que intervienen múltiples factores: históricos, culturales, económicos, sociales y ecológicos.

Entendiendo el paisaje como un conjunto de interacciones entre el medio natural y el medio humano, la trashumancia ha funcionado históricamente como un agente modelador del paisaje sobre el que todavía actúa: las grandes dehesas y los pastos de montaña han dependido del manejo del territorio, básicamente extensivo.

Desde esta perspectiva la problemática debe abordarse bajo un enfoque integrador que incluya grandes bloques: el soporte físico (las vías pecuarias), el soporte humano (factor social) y el mercado (condicionantes económicos).

Las vías pecuarias (soporte físico)

Posiblemente su mayor problema viene generado directamente por su condición de Bien de Dominio Público, La tradicional falta de custodia de las vías pecuarias ha conducido a una situación que dista mucho de los antiguos conflictos ente agricultores y ganaderos por la utilización de unos cuantos palmos de tierra, evolucionando hacia situaciones más agresivas que afectan a enormes superficies, atentan-do, en ocasiones, a su continuidad y con un importante grado de irreversibilidad.

Cuando las agresiones provienen de las instituciones públicas, se les aplica eufemísticamente la denominación de "prevalencias" ocultando, en muchos casos, intrusiones de gran magnitud.

Las agresiones, por parte de particulares, consisten fundamentalmente en apropiaciones puntuales de superficie o usos indebidos de las vías pecuarias.

La mayoría de las actuaciones conducen irremediablemente a una disminución de los recursos pastables (imprescindibles aplicando la definición de vía pecuaria como pasto alargado), dificultades para el tránsito del rebaño y continuos peligros e incomodidades para pastores y animales.

Todos estos condicionantes son algunos de los factores fundamentales que dificultan los desplazamientos trashumantes. Los más frecuentes son:

Carreteras. Afecta a miles de kilómetros de cañadas, cordeles y veredas, ocupándolos directa-mente, ya sea por solapamientos o cruces. Hay que recordar que el asfalto es uno de los mayores enemigos del ganado.

•

Embalses. Su problema fundamental consiste en la interrupción de la continuidad de la cañada. La restitución de los trazados no siempre se realiza y, por lo general, se alarga demasiado en el tiempo.

•

Canteras, extracciones mineras. Son actuaciones muy agresivas, de duración muy variable. Dificultan el paso de los rebaños incrementando la peligrosidad. La restauración de las superficies afecta-das no suele realizarse.

Ferrocarril. Los trazados son antiguos e interfieren en menor medida con el entramado cañariego. Los cruces se resuelven, en el mejor de los casos, con pasos inferiores que resultan insuficientes, mientras que los solapamientos carecen de barreras físicas. La falta de visibilidad, la irregularidad de los horarios y la dificultad en el manejo de los rebaños hacen peligrosa e incómoda cualquier interacción con las vías del ferrocarril.

Vertederos /escombreras. Además de problemas de salubridad (humos, olores, materia en descomposición, roedores, etc.) y de ocupación directa de la vía pecuaria, el ganado puede sufrir directamente las consecuencias: cortes (cristales, metales), dificultad de paso e incluso problemas digestivos de diferente gravedad por ingestión de plásticos y otras materias habituales en los vertederos. En las proximidades de poblaciones y carreteras se acumulan toneladas de escombros y basuras que son vertidas por los particulares.

•

Edificaciones. Suponen la ocupación directa sobre la superficie del cordel, dificultando el paso e incluso cerrando la continuidad. Son frecuentes las gasolineras, cementerios, aparcamientos, depuradoras, etc.

•

Áreas recreativas e instalaciones deportivas. Abundan en las zonas urbanas y periurbanas y su incomodidad depende del volumen de las instalaciones.

•

Tendidos aéreos, conducciones subterráneas. La ubicación de los apoyos tiende a realizarse arbitrariamente ocupando toda la superficie del cordel. Las conducciones subterráneas producen un impacto temporal que puede resolverse de forma natural. Aparecen caminos de acceso y servicio que alteran la superficie pastable, pero en contrapartida se establecen franjas de protección que aseguran la
permanencia de las cañadas.

•

Presión agrícola. En ocasiones, la falta de uso ganadero unido al valor que llegan a adquirir los terrenos de cultivo, han impulsado a los agricultores a "arañar", siempre que han podido, algunos metros del
cordel. De esta forma se han usurpado grandes superficies de terreno de vía pecuaria hasta el punto de impedir (o dificultar enormemente) el tránsito de los rebaños trashumantes en ambas meseras. En muchas ocasiones se instalan vallados acotando las superficies de las cañadas de forma transversal para el aprovechamiento del ganado local.

•

Concentración parcelaria. Afecta a territorios en los que predomina la utilización agrícola por lo que, generalmente, los usos ganaderos quedan en segundo plano. Se alteran los trazados, se reducen las
anchuras, se incluyen caminos y las superficies sobrantes, sin utilidad en algún caso, no dan continuidad. La ventaja que resulta es el deslinde y amojonamiento de las vías pecuarias.

•

Presión ganadera local. Las vías pecuarias cumplen una importante función en la ganadería local, tanto en los desplazamientos diarios como en la alimentación de los rebaños. En los viajes trashumantes es
muy habitual encontrarse el pasto totalmente comido y viajar abriendo y cerrando las "porteras" que utilizan los ganaderos locales.

•

Tránsito de vehículos. En la actualidad las vías pecuarias cumplen una importante función de comunicación local y acceso a fincas para vehículos agrarios. Las tendencias actuales del turismo interior y el fuerte incremento de uso de vehículos todo terreno para ocio y deporte están incrementando de manera alarmante la pérdida del tapiz vegetal, acelerando los procesos erosivos en las vías pecuarias. La
nueva Ley regula el uso de vehículos en las cañadas y es completada por las reglamentaciones autonómicas.

•

Turismo alternativo. Se plantea la disyuntiva entre el disfrute de un bien de dominio público frente a la conservación v uso tradicional. Cualquier propuesta en este sentido deberá respetar al aprovechamiento ganadero mediante restricciones de usos que puedan perjudicar el tránsito de rebaños. La argumentación de la conservación en función de la

utilización no justifica el uso masivo de las vías pecuarias como lugar de esparcimiento, sin antes asentar expresamente unas pautas de comportamiento que lo permitan.

•

Paso por poblaciones. Fundamental-mente las poblaciones de mayor tamaño han experimentado grandes crecimientos. Esta expansión hace que el tránsito de los rebaños resulte imposible o cuando menos dificultoso.

Los condicionantes sociales. (Factor social)

La dureza de las condiciones de vida, la baja rentabilidad en relación a la dedicación y el escaso reconocimiento social, son tres de los parámetros que socavan la base social de la trashumancia.

Los actuales flujos de información (medios de comunicación) permiten el conocimiento de la situación económica, cultural, social, etc., en todos los sectores de la sociedad. Las poblaciones trashumantes se distribuyen generalmente asociadas a territorios marginales que no están exentos de las tendencias urbanas: ocio, cultura, nivel de renta y todos los parámetros que caracterizan el actual concepto de calidad de vida.

Esta situación genera importantes agravios comparativos (ajenos a la actual situación del sector ganadero) en los que el bajo nivel de renta, la intensa dedicación a la explotación, las dificultades familiares que conlleva la duplicidad de residencias (enseres, familiares, escolarización de los hijos) y el
escaso reconocimiento social conduce al progresivo abandono de numerosas explotaciones tradicionales.

Desde la mitad de la década de los cincuenta se observa una fuerte tendencia al envejecimiento entre los jefes de las explotaciones trashumantes que plantea graves problemas en la sucesión generacional.

Las cuestiones económicas

En este apartado se pueden incluir infinidad de factores externos e internos que sitúan la práctica trashumante, como otros sistemas ganaderos, en un delicado equilibrio. El contraste entre el uso extensivo de territorios marginales y la obtención de productos de calidad hace pensar en errores, fundamentalmente en las cadenas de distribución (selección cultural de los productos, intereses económicos internacionales, etc.).

Son muchos los factores económicos que pueden señalarse como responsables del abandono de las prácticas trashumantes:

Incremento de los precios de las fincas de invernada. En los últimos quince años ha supuesto serias dificultades para los arriendos. Son numerosos los condicionantes que han influido.

•

Amplias superficies de dehesa fueron desarboladas para cultivos cerealistas o puestas en regadío, al mismo tiempo que se repoblaron grandes extensiones en las áreas de agostada.

•

La actual legislación obliga a los propietarios de las fincas de invernada a la explotación directa, disminuyendo la superficie arrendable.

•

La inseguridad en los contratos de arrendamiento hace que los propietarios arrienden anualmente -con importantes incrementos de precio-. La temporalidad conduce a la no realización de mejoras y al pastoreo abusivo con cargas ganaderas exageradas y el consiguiente deterioro de enormes superficies de pasto.

Muchos propietarios fijan el precio de sus fincas en función de la cuantía de las subvenciones que ha recibido el ganadero, convirtiéndose en renta de los propietarios.

Las fluctuaciones del mercado de la carne refuerzan la inseguridad del ganadero que, de esta forma, no puede planificar su explotación.

Modas de consumo. Las tendencias del consumo condicionan a la población que rechaza productos de origen extensivo por características como presencia, olor, sabor, etc. De esta forma, muchas razas de ganado autóctono, criadas en régimen extensivo, se encuentran con graves problemas de comercialización frente a la creciente demanda de especies autóctonas en régimen intensivo.

•

Denominaciones de origen. Existe una marcada tendencia hacia el consumo de productos de calidad, reñida con el incremento de precio y las citadas campañas culturales de consumo. Las dificultades de comercialización están siendo soportadas por los productores, que esperan cambios positivos en las variaciones del mercado.

Cañada	Total de obstáculos	Superficie ocupada m²	Volumen total m³	Medio obstáculos /km
1. Plata	361	7.024.605	477.194,7	0,61
2. Leonesa Occidental	1.140	14.136.701	998.383,9	1,67
3. Leonesa Oriental	494	16.281.971	116.864,5	0,42
4. Segoviana	868	8.695.463	1.502.350,7	1,46
5. Soriana Occidental	445	27.247.244	1.081.887,0	0.37
6. Soriana Oriental	746	7.911.127	445.613,7	1,27
7. Galiana	579	6.147.549	470.558,8	1,27
8. Conquense	209	12.159.308	241.325,0	0,39
9. Valenciana	223	4.969.062	834.222,0	1,13
Totales	5.065	104.573.030	6.168.400,3	0.96

Grandes Rutas Trashumantes que pasan por Extremadura

Cañada de la Vizana o de la Plata

Provincia de Cáceres
[Herrezuela, Brozas, Navas del Madroño, Garvin Cañaveral, Holguera, Riolobos, Galisteo, Valdeobispo, Ahigal, Oliva de Plasencia, Guijo de Granadilla, Villar de Plasencia

Ramal – 1 Zarza de Granadilla, La Granja. Abadia
Ramal – 2 Villar de Plasencia, Jarilla, Casas del Monte, Segura de Toro, Aldeanueva del Camino, Baños de Montemayor

Cañada Leonesa occidental

Provincia de Cáceres
[Talayuela, Navamoral de la Mata, Puerto de Miravete, Jaraicejo, Turjillo y Miajadas]

Provincia de Badajoz:
[Medellin, Puebla de la Reina, Usagre, Fuente de Cantos, Segura de León.

Cañada Soriana Occidental

Provincia de Cáceres
[Aldeanueva del Camino, Abadia, Zarza de Granadilla, Cañaveral, Pantano de Alcántara por la Ca N – 630, Garrovillas, Casar de Cáceres, Cáceres, Valdesalor]

Provincia de Badajoz.
[Sierra de San Pedro, Puebla de Obando, Villar del Rey, Badajoz y Valverde de Leganés]

Cañada Real de Gata o la Burgalesa

Provincia de Cáceres:
[Gata, Perales del Puerto, Moraleja, Mémbrio, y Finaliza en Valencia de Alcántara]

Caminos de la lana

Desde el siglo XIII se comienza a desarrollar un sistema de explotación ganadera nuevo en la Península Ibérica; era la ganadería trashumante, que abastecería de lana a los centros textiles de los Países Bajos. Los propietarios de ovejas se organizaron en asociaciones; los castellanos en el "Honorable concejo de la Mesta" y los aragoneses en la "Casa de los ganaderos". La circulación de los trashumantes, liberada voluntariamente de las trabas comerciales entonces clásica, aumentó el comercio interno en Castilla, favoreció ferias como la de Medina del Campo, activa desde comienzos del siglo XV, reorganizada en 1483 y seguida por las de Valladolid, Villalón y Medina de Rioseco. Mirando al exterior se creó en 1494 el Consulado de Burgos y posteriormente el de Bilbao (1511) para asegurar la exportación de lanas merinas, dando papel preponderante a los comerciantes españoles en plazas como Brujas, Nantes, Londres y La Rochela. (10)

El Consulado de Burgos.

Surge por necesidad de la existencia de uno jueces especiales que pudiesen litigar por vía civil los asuntos mercantiles. El "Consulado del Mar" será la institución de derecho marítimo más importante, su uso más antiguo fue la representación nacional en el extranjero, de comerciantes en el extranjero quedarán sometidos entre sí a los cónsules de su nación. Este cargo de cónsul del mar, era una magistratura temporal y electiva con atribuciones administrativas y judiciales

Atribuciones administrativas:

Organización y protección de la navegación.
Obras portuarias.
Corredores de comercio

Atribuciones judiciales:

Poder disciplinario.
Policía.
Poder sancionador.
Ejercicio de la verdadera jurisdicción contenciosa.
Procedimiento judicial: brevedad, rapidez, y sumario.

Origen del Consulado de Burgos.

Parece lógico que una institución consular nazca allí donde ahí una importante plaza comercial, y esto fue lo que ocurrió en Burgos

¿Cómo llegó Burgos a ser una importante plaza mercantil de primera categoría?

La capitalidad política, atrae la protección real sobre Burgos y la concentración de organismos. La más importante, su situación sobre el camino de Santiago recogiendo todos los influjos y mercancías que cruzan los Pirineos. La proximidad de los puertos cantábricos, cuyos diezmos corresponden a la mesa episcopal de Burgos, una de las más ricas de la península

10 Pedro de Medina Libro de las grandezas y cosas memorables de España 1548

El Real Concejo de la Mesta, promotor de la ganadería lanar en Castilla, cuya base de exportaciones se encuentra en Burgos, será lo que encumbró a esta ciudad

Los Reyes Católicos otorgaron en Medina del Campo, el 21 de Julio de 1494, la pragmática constitutiva del consulado o tribunal mercantil de Burgos. Hasta entonces los pleitos eran juzgados en tribunales civiles, y tras apelación en la Chancillería o el Consejo Real.

Esta petición que hizo Diego de Soria, uno de los más importantes mercaderes de la época, en nombre del prior y los cónsules de la Universidad de Mercaderes. El Consulado de Burgos se convierte así en un consulado mercantil, no solo marítimo.

Este consulado supone una nueva organización del comercio exterior de la lana, y un intento de monopolizar la exportación cantábrica de la lana, ya que poseía la exclusividad de los fletamientos hacia Flandes. El Consulado de Burgos junto con el Concejo de la Mesta fueron dos instituciones que se complementaron en un intento de nacionalizar el comercio de la lana".

Para poder tener una visión global del comercio histórico de la lana, recomendamos visitar los siguientes sitios emblemáticos.

Zonas principales:

Cameros, Soria y Segovia: principales zonas productoras de lana merina trashumante.

- Tierra de Pinares: sede de la Real Cabaña de Carreteros Burgos-Soria.
- Medina del Campo: centro de negocio.
- Burgos: principal núcleo de comercio: Consulado de Burgos.
- Bilbao y Santander: principales puertos de exportación de la lana El itinerario sigue la secuencia de pasos que se realizaban en la producción y comercio de la lana merina: pastoreo, esquileo, obtención de la lana y su transporte. Empezaremos el recorrido en tierras de Los Cameros, en La Rioja.

Fueron pastos de verano que proporcionaban alimento fresco y abundante para más de 200.000 ovejas allá por el siglo XVII. Ello propició esplendor y prosperidad a mesta zona en la que hoy en día encontramos numerosos vestigios de esta riqueza: cañadas, fábricas textiles (Ortigosa, Villoslada), ranchos de esquileo (Brieva), almacenes de lanas (Villoslada)...

La actividad de la trashumancia también dejo su huella en el paisaje. La presión ganadera impedía la regeneración de los bosques de las zonas por las que transitaba. A finales del siglo XVIII, con el declive de la trashumancia, se suaviza la presión del ganado sobre el bosque y su regeneración da paso a la gran diversidad y riqueza forestal. La naturaleza se expresa en su máximo esplendor en el Parque Nacional de Sierran Cebollera.

Salimos hacia Soria por el Puerto de Piqueras. Aquí se encuentra La Venta de mismo nombre. Es un antiguo descansadero de rebaños de ovejas trashumantes. Forma un conjunto constituido por la Ve n t a, e l Centro de Interpretación de la Trashumancia y la Ermita de la Virgen de la Luz.

El Centro de la Trashumancia acoge una interesante exposición que ofrece una visión general sobre la cultura y vida pastoril. El comercio lanero fue muy activo en este área desde finales de la Edad Media hasta el siglo XIX. Las operaciones de esquileo y lavado de la lana se realizaban dentro del territorio provincial.

Muchos ganaderos esquileos, sin que hubiera establecimientos comparables —salvo, quizá, el de Chavaler— a los segovianos. Por su parte, hacia 1770 funcionaban lavaderos en Soria capital (tres), Chavaler, La Sinova, Vinuesa, San Pedro Manrique, Yanguas y Medinaceli.

Continua faldeando la Sierra de la Demanda para adentrarnos en Tierra de Pinares, a caballo entre las provincias de Soria y Burgos. Se recorren las 12 poblaciones que constituían la Cabaña Real de Carreteros Burgos-Soria, creada en 1497 por la reina Isabel la Católica.

Sus trenes de carretas tiradas por bueyes recorrían Castilla transportando todo tipo de productos, entre ellos nuestra protagonista, la lana, que una vez lavada y ensacada emprendía camino a los puertos del Cantábrico. Su importancia, basta señalar que a finales del siglo XVII, la Cabaña Real de Carreteros estaba compuesta por 5.000 vehículos.

Se sigue hacia el sur por El Burgo de Osma para entrar en la provincia de Segovia. Son las tierras donde se obtenía la mayor parte de la lana merina fina tan apreciada en los mercados europeos. Son impresionantes sus lavaderos y sus ranchos de esquileo, donde podían llegar a esquilar en plena temporada más 100.000 ovejas en uno solo de ellos.

Alcanzaron su momento culminante en el siglo XVIII con el pleno auge de la ganadería trashumante en Castilla. Situado sobre como se obtenía y se transportaba la lana. El que fue el principal centro de negocios de la época que tratamos: Medina del Campo. Para conocer todo lo que supuso, está el Museo de las Ferias. Por su parte, Medina del Campo encabezó las actividades económicas de la Península Ibérica cuando su feria tomó relevancia europea desde el siglo XIV.

Inicialmente el mercado de lana y posterior mente el comercio de paños, sedas, tapices y bordados hicieron de ella el centro de contratación textil más importante de Castilla. En 1491 se declararon Ferias Generales del Reino por parte de los Reyes Católicos. Las convocatorias feriales anuales, en mayo y octubre, eran inicialmente grandes mercados francos de transacción de productos, pero evolucionaron con el tiempo en reuniones financieras. Junto con mercaderes burgaleses, bilbaínos, sevillanos catalanes eran numerosos los agentes de grandes casas de finanzas de Amberes, Lyon, Génova, Florencia o Lisboa que acudían a Medina del Campo. De este modo, el protagonismo de los feriantes y mercaderes de los primeros tiempos pasó a los hombres de negocios, cambistas y banqueros que endosaban créditos, contrataban grandes partidas, ordenaban pagos, enviaban cartas de aviso y, sobre todo, giraban letras de cambio.

La siguiente etapa es Burgos. A partir del siglo XIII es la ciudad rectora del incipiente comercio lanero. El tráfico de la lana se centralizó aquí convirtiéndola en una de las ciudades más prósperas de la Península durante los siglos XIV y XV. El momento álgido es 1493 cuando los Reyes Católicos constituyeron el Consulado de Burgos, dándole el monopolio del comercio exterior cantábrico. Ahora toca seguir la ruta que llevaba la lana hasta los puertos. A lo largo de estos siglos se siguieron varios caminos, coincidiendo varios en el mismo tiempo.

Ruta de Burgos al puerto de Bilbao por el Valle de Mena y la aduana de Balmaseda

El puerto de Bilbao consiguió la supremacía comercial en el Cantábrico convirtiéndose en la salida al mar más importante de las lanas y mercancías castellanas. Desde su fundación como villa en 1300 se fomentó la navegación con fines mercantiles. En ella confluían el interés personal de los sucesivos monarcas por la expansión mercantil y las expectativas de ganancias de los mercaderes. De este modo durante los siglos XIV y XV la industria naviera adquirió un desarrollo considerable. En los siglos XV y XVI sus naves, sus ferrerías, los astilleros y mercaderías crearon un mundo en ebullición que se plasmará en al año 1.511 en la concesión por la reina Juana de un Consulado de Comercio y Casa de Contratación propios.

Las mercancías llegaban a Bilbao por diversos caminos. Entre ellos cabe destacar el más utilizado durante la primera época, que era el que viniendo de Burgos, pasaba por la aduana de Balmaseda y siguiendo el curso del río Cadagua llevaba las mercancías hasta Bilbao. En Balmaceda el emblemático puente de la Muza es testimonio del trasiego comercial de la villa en aquella época. (11)

11 Sánchez García Javier. Rutas de la lana

Caminos de la Edad Moderna

La Cosmografía, los Repertorios y los caminos de Hernando Colón.

En 1517 este cosmógrafo se pone a caminar por toda España y va anotando lugares, poblaciones, de que señor depende el lugar, los puentes, los vados, las barcas y las distancias que los separan y todo esto lo va anotando en libretas de campo que en palabras del mismo habría que depurar después elaborando datos, salen 2.400 artículos, entrevista y datos ordenados por orden alfabético, el emperador prohíbe la continuidad de hacer realizar ese inventario y se prohíbe su publicación.

Principales caminos que señala que recorren parte de Extremadura

Camino Real: Alcalá de Henares a Lisboa, 95 leguas va por Terrejón de Ardoz, Rejas, Madrid, Móstoles, Arroyomolinos, Maqueda, Santaolalla, Talavera, Puente del Arzobispo, Trujillo, Mérida, Badajoz, Elvas y Extremoz.

Itinerario de Toledo a Sevilla por Puente del Arzobispo [Toledo a Talavera y Guadalupe] [Guadalupe a Sevilla 40 leguas que dicen que va por Campanario, Campillo, Cazalla y Brenes]

Repertorio de todos los caminos en el qual allarán qualquier viaje que quieran andar muy provechoso para todos los caminantes. Compuesto por Pero Juan Villuga. Valenciano [Medina del Campo 1546]

Primera publicación sobre el tema en Europa.

No es solamente tiene un carácter utilitario, sino también un carácter piadoso como explica en el prologo.

"Ansí puedo visitar las seys casas angelicales de Nuestra Señora.. a Nuestra Señora de Montserrat, a Nuestra Señora del Pillar en Zaragoza, a Nuestra Señora del Sagrario en Toledo, a Nuestra Señora en Guadalupe , a Nuestra Señora de Francia y Nuestra Señora la Blanca de Burgos"

La intención con la que Villuga publica su obra es la de que sirva como obra práctica de consulta que los viajeros llevarían encima; sus dimensiones de 14 x 10 cm. le otorgan esta característica de libro de bolsillo. La forma en la que aparece descrito cada itinerario es la siguiente: se enuncia primeramente el título del camino expresando el número de leguas que median entre la cabecera y el final, después sigue la relación de los lugares y las ventas por las que el camino transcurre, para mencionar -tras el nombre de cada estación- el número de leguas o medias leguas, que la separa de la precedente. (12)

12 Caminos Libres

Repertorio y algunos de sus recorridos en leguas.

De Valencia a Guadalupe [86,5]
•
De Guadalupe a la Peña de Stª Maria de Francia [35]
•
De Medina del Campo a Astorga [25]
•
De Vitoria a Burgos [23]
•
De Burgos a Bilbao [30]
•
De Burgos a Valladolid [22]
•
De Medina del Campo a Salamanca [14]
•
Evora a Burgos [110]
•
Lisboa a Salamanca [78]
•
Toro a Plasencia [35]
•
Plasencia a Alburquerque [22]
•
Alburquerque Lisboa [34]
•
Salamanca a Plasencia [22,5]
•
Sevilla a Guadalupe (camino de buenas posadas) [52]
•
Guadalupe a Toledo [27]
•
Palencia a Carrión de los Condes [6]

Repertorio de caminos Ordenado por Alonso de Meneses 1576

El Repertorio esta mejor dispuesto que el de Villuga para buscar caminos concretos, ya que los caminos aparecen ordenados alfabéticamente por los lugares de origen y se incluye un índice de referencias para cada camino *"Deliberé ocuparme en hacer un memorial o abecedario para que más fácilmente se pueda hallar. De más desto porque fuease más agradable hize de ellos tabla por el orden A.b.c. La cual cierta relación fue por trabajo inquiria*" (13)

Meneses se gloría de la ordenación del repertorio y no de su composición y añade que incluye los caminos, que entendemos como los mas de caminos, es decir, la mayor parte y no necesariamente todos. Describe 134 itinerarios que suman 6.059 leguas o 39.000 Kilómetros

Algunos itinerarios relacionados con Extremadura:

Guadalupe para la Peña de Francia. Coincide muy poco con lo caminos actuales .Pasa el Tajo por Almaraz y después pasa por Plasencia. Se mencionan dos ventas: Venta del Río y Venta Real. El cruce con el camino a Burgos para Lisboa debe ser en Jarilla
•
Guadalupe para Segovia. Un primer tramo corresponde al camino de Guadalupe a Talavera, en el que se indican cinco ventas, venta de la Hermandad, Venta del Hospital, Venta de la Magdalena, Venta de los Nogales y la venta de la Cierva, y un puente la puente del

Arzobispo El segundo tramo desde Talavera a Toledo es repetición de un tramo del camino de Barcelona para Lisboa, ya considerado , naturalmente en sentido inverso.
Por ultimo desde Toledo a Segovia, el camino llega hasta Cabañas donde se separa del de Toledo a Burgos de este repertorio, y por Cedillo, Carranque, Zarzuela, Brunete y Guadarrama, llega a Segovia por Fuenfría. Se menciona la venta del Molinillo, la venta de la Cruz y la Venta de la Fuenfría

13 Meneses A de (1976) Repertorio de Caminos Colección primeras ediciones Ministerio de Educación y Ciencia

Caminos de postas.

Ottavio Otogno, lugarteniente del correo mayor de Milán publica un itinerario de postas de todo el mundo . Incluye 388 Itinerarios y de ellos, son 66 los que afectan a España

Entre ellos:

Bayona a Burgos 25 postas
Burgos a León 10 postas
Madrid a Burgos 16 postas
Plasencia a Salamanca 11 postas
Praga a Madrid 189 postas
Roma a Madrid 177 postas
Zaragoza Salamanca 32 postas
Valladolid Lisboa 42 postas

El servicio de postas exigía una organización compleja y eficiente, donde se disponga de caballos de refrescos, disposición de personal adiestrado, maestros de postas y postillones unos que regentan y otros que organizan la posta y otros que acompañan al correo para devolver a la posta de procedencia los dos caballos.

En lo primero años del siglo XVI las postas estaban al servicio exclusivo del rey bien para la correspondencia real bien para facilitar los viajes rápidos de las peroras reales y de los altos funcionarios.

1580 Castilla generaliza el uso del correo, pudiendo utilizarlo los particulares y nacen las estafetas.
1587 estafetas en Andalucía
1610 Aragón

Principios del siglo XVII el sistema de estafeta esta unido postalmente Valencia, Zaragoza, Barcelona y desde Madrid hay correo semanal aproximadamente tardan cuatro día.

Antonio Brunel, figura entre los viajeros extranjeros que recorrieron España durante el siglo XVII. Caballero francés, señor de San Mauricio, Soison, Saint-Didier y otros lugares, profesó el protestantismo. Al servicio del gobernador de Nimega Cornelio van Aerssen, acompañó como mentor a los hijos de éste, Francisco y Cornelio, visitando diversos países europeos entre los que figuraba España. Con las notas tomadas por éste y las de Francisco van Aerssen, en este último país redactó su Diario, viaje por España.

Entre las tierras españolas que recorrió (1654) figura el reino de Aragón, en cuya ciudad de Zaragoza se detuvo ocho días. A lo largo de los capítulos XXXIII, XXXIV y XXXV de su Diario hace comentarios del reino, aludiendo a los temas más diversos.

Dicho manuscrito fue prestado a dos amigos, quienes sacaron copia, y recorrió muchas manos hasta que se dio a la luz, en casa del librero de París Carlos de Sercy, su nombre de autor. Se reprodujo en Colonia, Bruselas, La Haya, dedicada esta última edición al príncipe de Orange (1666)

Recordaremos las palabras de Antonie Brunel para conocer mejor los caminos de postas en España.

"No hay en el mundo donde las postas estén mejor montadas que en España y donde se corra menos, porque, fuera de los que llevan las cartas y algunos correos extraordinarios, que envían a la Corte desde diversos sitios, y sobre todo de San Sebastián y de Cataluña, apenas si se sirven de ese camino para ir a cualquier parte que sea, siendo el de las muías de alquiler más estimado. Así, es preciso estimar que es el más cómodo, y lo experimente en esta ocasión, porque, aunque tengan muy buenos caballos, están tan mal enjaezados, que se ve uno baqueteado por las miserables sillas que llevan encima, muy estrechas de asiento, altas de arzones y por todo igualmente duras. De tal modo, que se va sobre una especie de caballete, cuando se ve uno montado de ese modo" (14)

14 Brunel, Antonie de "Voyage"

Caminos del S. XVIII

Si viajar es instruirse, nunca esa frase aspiró a hacerse tan preceptiva como bajo la época ilustrada. Pese a los malos caminos y peores coches y posadas, en las que sin duda toda incomodidad debía tener su asiento, ningún inconveniente arredra al viajero ilustrado. Este proyecta el viaje convencido de que cada uno de sus vericuetos le deparará su iluminación y Damasco particulares.

Por contraposición a sus inmediatos sucesores, los viajeros románticos, ávidos de lo imprevisto y de la emoción del paisaje como inspiradora de estados interiores, los trotamundos ilustrados llevan a cabo una minuciosa preparación de rutas sobre fuentes documentales previas, y realizan luego sobre el terreno anotaciones y observaciones de un rigor seminotarial.

Signadas por el espíritu didáctico de la época, su fin último será el de dar pie a un libro.

De acuerdo con la temática de esas publicaciones, Gaspar Gómez de la Serna, en el ameno «Los viajeros de la Ilustración», ha procedido a la clasificación de los más importantes viajes y viajeros ilustrados conforme al siguiente esquema:

Económicos: Promovidos bajo comisión oficial y destinados a estudiar la estructura técnica y económica del país. Tules fueron los llevados a cabo por Bernardo Ward, ministro de Fernando VI, que sirvió de inspiración a su obra «Proyecto económico»; el que efectuó Guillermo Bovles pura reconocer las minas del país; o los del mismo Jovellanos para informar de la carretera de Castilla.

Científico-naturalista: Los viajes botánicos del padre Sarmiento y de Cavanilles, con amplias y detalladas notas sobre población, costumbres, geografía y agricultura de los lugares recorridos.

Artísticos: «El viaje de Empaña» (1772), de Antonio Ponz; el «Viage artístico a varios pueblos de España», de Isidoro Basarle, el «Viage arquitectónico-anticuario de España», de José Ortiz. Todos contienen amplias referencias de los monumentos y riquezas paisajísticas del país.

Histórico-arqueológicos: «La noticia del viage de España», del marqués de Valdeflores, y «A las iglesias de España», de Jaime de Villanueva.

Literario-sociológicos: Aunque las referencias podrían ser in numerables, se han escogido «Las noticias de la vida y escritos» del padre Flórez: el «Viage a la Alcarria», de Tomás de Iriarte; el más que curioso «El viajador sensible», de Bernardo M. Calzada, y las sustanciosas notas de Jovellanos en sus diarios.

Además de su gran valor testimonial, todos ellos comparten el servir como primera referencia a un incipiente costumbrismo, que pocos años después se impondría con gran éxito como género literario \ periodístico.

Pero si los anteriores pueden considerarse algunos de los más granados frutos de la Ilustración, no sería justo olvidar las prácticas guías que los hicieron posible. Tres son las principales, citadas por Gonzalo Menéndez Pida! en su obra «Los caminos en la Historia de España». Uno de ellos es el «Repertorio de caminos», incluido en el «Tratado legal y político de los caminos públicos» escrito por Tomás M Fernández de la Mesa y publicado en Valencia en 1755. Otro es la «Guía de caminos», insertada, a modo de apéndice en el curioso manual titulado «Nuevo estilo de escribir cartas», editado en Madrid en 1756. Y, en fin, la más completa de todas, el «Itinerario español o guía de caminos», publicado por José Matías Escribano en 1758.

En 1761 apareció el «Itinerario de las carreras de postas de dentro y fuera del Reino», impreso cuando Campomanes se hizo cargo de dicha Intendencia. Este itinerario daría origen a una «Guía de caminos», de carácter casi oficial, que conocería varias ediciones, la primera en 1767. La edición de 1788 incluía varias informaciones complementarias de «grande utilidad», entre otras, una «*Nota curiosa para saber dónde vienen a parar los ordinarios, arrieros, caleseros y carruajeros de las ciudades y villas más principales» (*15)

En 1718 Se crea del cuerpo de ingenieros del ejército. Primeras obras de carretera Reinosa a Santander y la de Guadarrama Para atender a la conservación de las carreteras se establecieron en 1753 los primeros peajes a cobrar en Reinosa:

Caballería Mayor cargada 4 cuartos
Caballería Menor cargada 2 cuartos
Carro de pan, cebada o grano exentos
Carro de vino 8 reales
Carro de lana 4 reales Coche 8 reales
Calesa 4 reales

15 Recuerdo, Antonio (1988) De la herradura a la rueda

La Ilustración en España

La Ilustración en España se inscribe en el marco general de la Ilustración europea (espíritu crítico, fe en la razón, confianza en la ciencia, afán didáctico). Las influencias son esencialmente francesas e italianas
Los ilustrados fueron una minoría culta formada por nobles, funcionarios, burgueses y clérigos. Básicamente se interesaron por:

Reforma y reactivación de la economía (preocupación por las ciencias útiles, mejora del sistema educativo).

Crítica moderada de algunos aspectos de la realidad social del país.

Interés por las nuevas ideas políticas liberales, aunque, en su mayor parte, no apoyaron planteamientos evolucionarios

Su afán reformista les llevó a chocar con la Iglesia y la mayor parte de la aristocracia. Pese a los afanes ilustrados, la mayoría del país siguió apegada a los valores tradicionales.

El Tratado legal y político de los caminos públicos y posadas. Tomas M Fernández Mesa. 1755
Resume las ideas políticas, económicas y técnicas de la época en materia de caminos y posadas

Con Carlos III llegan al poder los hombres de la Ilustración, y desde el gobierno se estimulan políticas innovadoras basadas en el racionalismo, en la secularización y en el individualismo *En este orden de las causas de prosperidad de una nación bien en primer lugar la ilustración que se presenta a mis ojos como primera fuente de toda prosperidad… los principios de prosperidad de la naciones se reducen a tres puntos: buenas leyes, buenas luces y buenas fondos*" (16)

(16) Jovellanos Gaspar Melchor de (2006) *Obras completas* KRK Ediciones Oviedo

Gaspar Melchor de Jovellanos

(Gijón, 5 de enero de 1744 – Puerto de Vega, Navia, 27 de noviembre de 1811). Sin duda alguna, el más representativo de los autores del siglo XVIII y la figura más señera de la Ilustración española. Lo es igualmente de la modernización de España y de su querida tierra natal, el Principado de Asturias.

Su abundante obra, temáticamente muy diversa, constituye un auténtico programa de regeneración y transformación social. La incomprensión y persecución política de que fue objeto no le apartaron nunca de su trabajo intelectual ni de la denuncia de los males del país. Así lo escribió en el Discurso sobre los medios de promover la felicidad de Asturias: "*Como busco el bien de mi patria con ánimo puro y desinteresado, nada me detendrá en la exposición de mis ideas*"

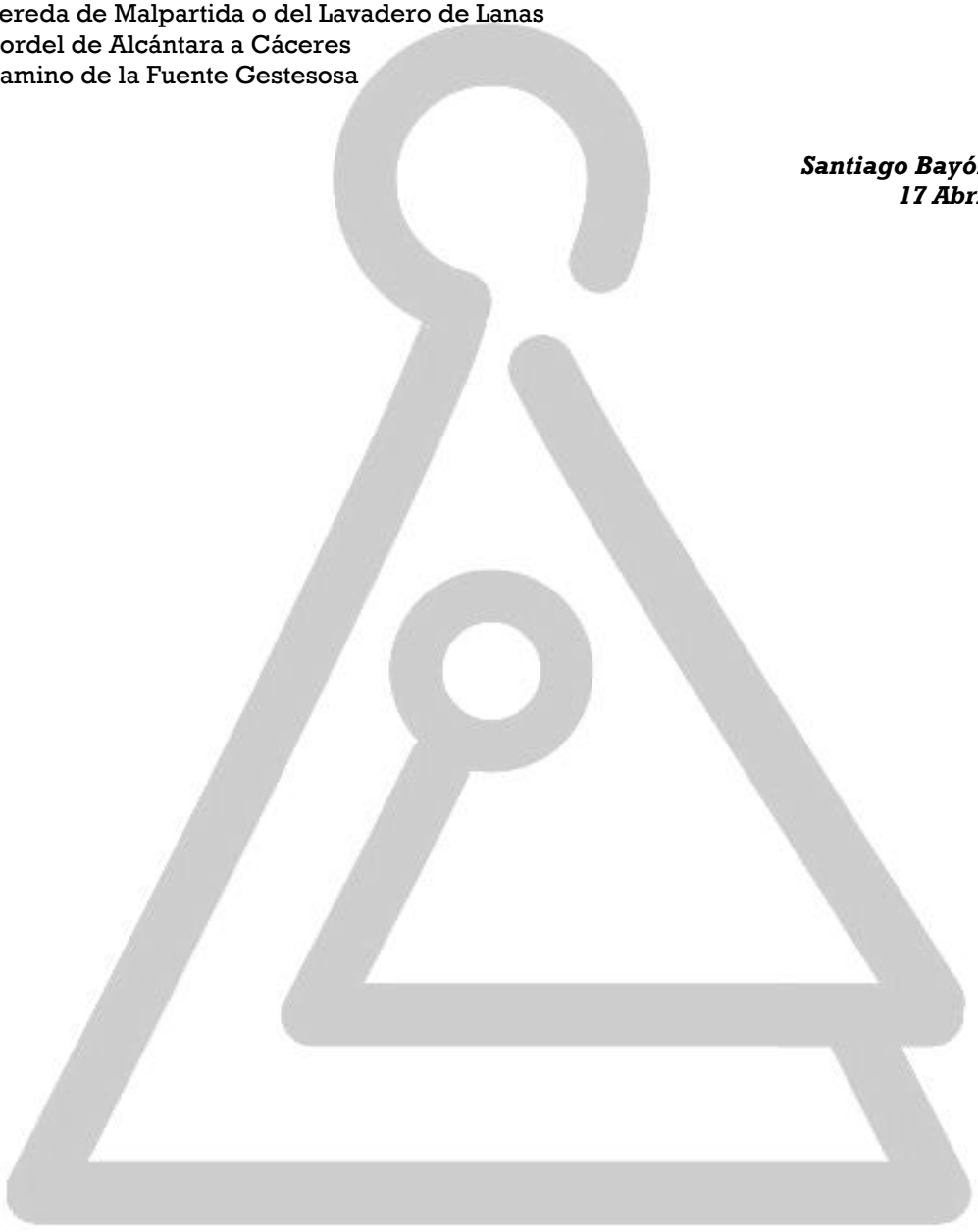
La clarividente inteligencia de Jovellanos no se conformó con el puro análisis y descripción de los viejos problemas nacionales: la ignorancia, los privilegios de la nobleza y la iglesia, el descuido de las ciencias y los idiomas, la carencia de centros de formación profesional, la falta de proyectos públicos para mejorar las condiciones de vida y de la economía del país, etc., sino que propuso remedios a estos males, estudió la viabilidad de puertos y carreteras, emprendió personalmente la creación de institutos y programas de enseñanza, e hizo precisas recomendaciones para contribuir a la prosperidad de la nación.

Sus escritos encierran una intención reformadora y manifiestan una inquebrantable fe en el progreso y en las posibilidades del hombre. En su mente estuvo siempre la necesidad de superar la decadencia cultural, moral, económica y política de España. Su obra sigue siendo una clara luz en nuestra memoria histórica, y su nombre, un estandarte de libertad y renovación que se mantiene vigente para todas las tierras y todos los pueblos.

Como subdelegado de caminos en Asturias (1792) intentó acelerar la conclusión de las obras de la carretera a Castilla (que había comenzado en 1771), a fin de terminar con el aislamiento de Gijón, pero la falta de fondos imposibilitaría su final.

Camino recorrido por el ganado del Monasterio de Guadalupe hasta Portugal

Vías pecuarias utilizadas por los rebaños del Monasterio de Guadalupe para su desplazamiento a Portugal

1. Cordel de Ganados del Camino de Logrosan
2. Cordel de Merinas de la Serena
3. Cordel de Madrigalejo
4. Cañada Real de Merinas
5. Cañada Real Leonesa
6. Cañada Real del Puerto de Miravete
7. Cañada Real de Trujillo
8. Cañada del Santo
9. Cañada Real del Puerto del Pico y Miravete
10. Vereda de Malpartida o del Lavadero de Lanas
11. Cordel de Alcántara a Cáceres
12. Camino de la Fuente Gestesosa

Santiago Bayón Vera
17 Abril 2009