

7. Vías pecuarias

Extremadura, por sus especiales condiciones climáticas y ecológicas, ha sido un destino muy apetecido por los ganaderos trashumantes, lo cual queda gráficamente plasmado en la estructura de las vías pecuarias, de las grandes cañadas reales y de la inmensa red de pequeños cordeles que las intercomunican (Fig. 45).

7.1. DESCRIPCIÓN DE LAS GRANDES VIAS PECUARIAS

La llegada a Cáceres por las grandes cañadas reales está condicionada por los pasos naturales que permiten franquear el Sistema Central: puerto de Perales, puerto de Béjar, puerto de Tornavacas y puerto de El Pico.

Son cinco las cañadas reales de la red básica que distribuyen los rebaños por las dehesas extremeñas:

- Cañada Real Soriana Occidental (6)
- Cañada Real de la Plata o Vizana (1)
- Cañada Real Leonesa Occidental (2)
- Cañada Real Leonesa Oriental (3)
- Cañada Real Segoviana (4)

La distribución territorial queda fuertemente marcada por los accidentes físicos, fundamentalmente las cadenas montañosas y la red de drenaje superficial con el río Tajo y sus afluentes (Alagón, Tiétar, Almonte).

La estructura general aparece muy reticulada, completando la red con cordeles que llegan a todas las áreas tradicionales de invernada, y distribuyendo el ganado en las dehesas extremeñas.

Se describen a continuación las grandes cañadas reales en relación con los accidentes geográficos que condicionan los recorridos trashumantes:

7.1.1. Cañada Real Soriana Occidental (6)

Proveniente de las sierras sorianas, esta cañada enlaza con las demás cañadas reales. Entra en Cáceres desde Lagunilla y tras atravesar la sierra de Béjar y el Valle del Ambroz se dirige hacia Galisteo y Cañaveral. Bordea el embalse de Alcántara II por Garrovillas y continúa hacia Cáceres capital. Posteriormente discurre en sur hasta Valdesalor, donde gira bruscamente hacia el oeste, recuperando la dirección sudoeste para atravesar la Sierra de San Pedro, entrando en la provincia de Badajoz por Puebla de Obando.

En dirección a la capital pacense se desvía hacia el oeste hasta Villar del Rey y, evitando el núcleo urbano de Badajoz, continúa nuevamente hacia el sur hasta las proximidades del embalse de Piedra Aguda (entre Olivenza y Valverde de Leganés).

7.1.2. Cañada Real de la Plata o Vizana (1)

En su entrada en Cáceres comparte el espacio con el Camino de la Plata y la carretera N-630. Desde el Valle del Ambroz atraviesa por el puerto de Sangamello, hasta Plasencia y Malpartida de Plasencia. Desde aquí cruza el río Tajo, en el Parque Natural de Monfragüe, atraviesa el río Almonte y llega a Trujillo, donde se une con la Cañada Real Leonesa Occidental.

7.1.3. Cañada Real Leonesa Occidental (2).

Entra en Cáceres desde la provincia de Toledo, bordeando Navalморal de la Mata. Atraviesa el río Tajo y el puerto de Miravete, y cruza el río Almonte hasta llegar a Trujillo. Desde aquí se dirige hacia el sur por la sierra de Santa Cruz en dirección a Badajoz.

FIG. 45.

Ya en tierras pacenses, y procedente del término cacereño de Miajadas, se dirige a Santa Amalia y Medellín, atraviesa las sierras de la Oliva, del Conde y de las Peñas Blancas y continúa hacia el sur entre Hornachos y Ribera del Fresno. En Fuente de Cantos se desvía hacia el sudoeste por Bodonal y Segura de León, considerando su extremo final.

7.1.4. Cañada Real Leonesa Oriental (3)

Atraviesa una pequeña porción del territorio cacereño, lo que permite enlazar las provincias de Toledo y Badajoz, salvando la sierra de Altamira.

Es la cañada que mayor distancia recorre dentro de la provincia de Badajoz. Penetra desde Cáceres a través de la Sierra de la Membrinera, cruza el embalse de García Sola y se desvía hacia el oeste, entre los embalses de Orellana (sobre el río Guadiana) y del Zújar (sobre el río Zújar). Se dirige hacia el oeste para bordear Quintana de la Serena, Higuera de la Serena, Campillo de Llerena y Llerena, para terminar en las proximidades de Montemolín y Monesterio.

7.1.5. Cañada Real Segoviana (4)

Entra en Badajoz por la Reserva Nacional de Caza del Cijara, cruza el río Guadiana (embalse de Cijara) y tras atravesar diversas pequeñas sierras se desvía hacia el sudoeste, hacia Puebla de Alcocer. Tras quedar cortada por las aguas embalsadas del

Zújar, recupera su recorrido para entrar en la zona esteparia de la comarca de La Serena. Atraviesa la sierra de Benquerencia, se adentra en el área adehesada de La Serena y continúa hacia el sur por Monterrubio de la Serena y Peraleda de Zaucejo, para finalizar ya en las proximidades de Granja de Torrehermosa.

Por último, es de reseñar la existencia de un cordel que une Mérida, Santa Marta, Jerez de los Caballeros y Bodonal de la Sierra.

La provincia de Badajoz presenta una peculiar estructura este-oeste de sus vías pecuarias. El río Guadiana marca la franja de cordeles que intercomunican las actuales zonas de regadío, desde el embalse de Orellana hasta Talavera la Real, en las proximidades de Badajoz.

El área central queda desprovista de grandes cordeles, quedando restringida a vías pecuarias de menor orden, mientras que más al sur las cañadas recorren una amplia franja que comunica con las estribaciones pacenses de Sierra Morena.

En algunas zonas de especial relevancia para la invernada trashumante aparecen estructuras reticulares que agilizaban la distribución de los rebaños:

- área de Alburquerque-Valencia de Alcántara,
- área de Olivenza-Valverde Leganés,
- comarca de La Serena.

7.2. RUTAS UTILIZADAS EN LOS GRANDES DESPLAZAMIENTOS

En este capítulo se describen las diferentes vías pecuarias que utiliza el ganado invernante en Extremadura en sus desplazamientos hacia los agostaderos, accediendo por los tres pasos naturales al Sistema Central (figs. 46, 47 y 48).

7.2.1. Puerto de Béjar

Los municipios de invernada cuyos rebaños utilizan el puerto de Béjar como acceso en sus desplazamientos hacia los agostaderos ocupan la franja centro-norte de la provincia de Cáceres, tendiendo más hacia las áreas oriental y occidental del territorio provincial.

FIG. 46. a FIG.48.

Existe una relativa dispersión de puntos de invernada, lo que puede, en cierta forma, diferenciar a los trashumantes que utilizan las rutas canalizadas por los puertos de Tornavacas y El Pico.

Así, pueden establecerse cuatro grandes rutas utilizadas en la campaña trashumante de 1993 (subida a los agostaderos); una de ellas con una pequeña variante en el ascenso a la Sierra de Béjar. Se describirá cada una desde un punto de vista fundamentalmente geográfico, comentando las uniones laterales hasta la ruta troncal.

Contrariamente a la dispersión en el área de invierno, en las zonas de agostada correspondientes a las provincias de Salamanca, Avila y Cáceres, existe una significativa agregación de destinos de agostada. Se ha constatado la preferencia de rutas más cortas ante una segunda opción en función del buen estado de las vías pecuarias, opción que en estudios anteriores resultaba ser elegida como la primera **(35)**

La descripción de las rutas utilizadas se completa con las tablas XVIII y XIX, donde se incluyen los municipios de invernada y agostada, ruta utilizada y kilómetros aproximados en cada uno de los recorridos.

Los de mayor longitud corresponden a la Ruta 1, desde Alcántara y Zarza la Mayor, que superan los 150 km, y desde Navalmoral, con aproximadamente 135 km. Existen igualmente recorridos cortos, inferiores a los 30 km, pero, en general, pueden considerarse recorridos cortos-medios, condicionados, entre otras cosas, por la poca dispersión en las áreas de agostada. La ruta más utilizada es la 2, que en esta campaña ha conducido a la mitad de los rebaños que acceden al Sistema Central a través del puerto de Béjar.

Existe una significativa concentración de rebaños alrededor del cordel que, desde el puerto de Béjar, pasa por Candelario, Navacarros, Becedas y Puerto de Tremedal, distribuyendo los rebaños por las sierras de Solana de Avila.

Hay dos rebaños que se desplazan paralelos a la carretera C-500 hasta el Barco de Avila y La Carrera Otro rebaño (Ruta 1') asciende desde Abadía (Cáceres) a Lagunilla (Salamanca) y desde ahí a Montemayor del Río.

Ruta 1

Une la zona occidental de Cáceres con el puerto de Béjar. Describe un gran arco que comienza en Alcántara, dirigiéndose hacia el norte. Pasa por Zarza la Mayor y tras atravesar la Sierra de la Garrapata se aproxima a Malladas, donde se separa hacia el norte la Cañada Real de Gata. Este recorrido tiende hacia el noreste, atravesando la carretera C-525 y el río Arrago para llegar a Huélamo. En este punto se unen unos ganaderos procedentes de Cachorrilla. Continúa hasta Calzadilla bordeando por el norte el término municipal de Guijo de Coria. Vuelve a atravesar la C-525 para pasar, posteriormente, por Aceituna y Santibáñez de Béjar. En estas localidades se unen ganaderos de Montebermoso y Santa Cruz de Paniagua. Pasa por Ahigal y Guijo de Granadilla antes de cruzar el río Alagón. Después de atravesar Zarza de Granadilla enlaza con Aldeanueva del Camino por Abadía y por La Granja, continuando con la carretera N-630 para subir el puerto, dejando atrás Baños de Montemayor.

Existe una variante antiguamente más utilizada por proximidad geográfica o por el mal estado de la Cañada Real de la Plata (Aldeanueva del Camino-Puerto de Béjar), que desde Abadía se dirige directamente hacia el norte y afronta bruscamente las pendientes de la sierra de Béjar. El primer destino, ya en tierras salmantinas, es Lagunilla y las sierras de agostada de Montemayor del Río.

Ruta 2

El invernadero más alejado de esta ruta corresponde a las fincas de Cañaverl, al noreste del embalse de Alcántara II. La dirección es más o menos constante hacia el noreste, entroncando con la Ruta 1 entre Guijo de Granadilla y Zarza de Granadilla.

El trayecto corresponde en todo su recorrido a la Cañada Real Soriana Occidental, atravesando el área de regadíos de Holguera, Riobos y Galisteo. Se incluyen en esta ruta ganaderos procedentes de Torrejoncillo, que se unen a la Ruta 2 en Riobos, para continuar hacia Valdeobispo en dirección a Zarza de Granadilla.

Ruta 3

Comienza su recorrido en los pastos de Casas de Millán, y se dirige directamente a la estación de Monfragüe (Palazuelo-Empalme), pasando por Mirabel y la Sierra de Perdiguera. En la estación de Monfragüe entronca con la Cañada Real de la Plata hasta Malpartida de Plasencia. Desde aquí continúa el recorrido coincidente con la Ruta 4, que se describirá a continuación.

Tabla XVIII. RUTAS DE ACCESO AL PUERTO DE BÉJAR.

Invernadero	Número de rebaños	Agostadero	Ruta	Km..
Zarza la Mayor	1	Barco de Avila	1	146
Alcántara	1	Candelario	1	154
Sta. Cruz Paniagua	1	Montemayor del Río	1	58
Cañaveral	1	Solana de Avila	2	119
Cañaveral	1	Navacarros	2	101
Casas de Millán	1	Solana de Avila	3	118
Almaráz	1	Candelario	4	103
Miravete	1	Candelario	4	114
Riobos	1	Solana de Avila	2	100
Galisteo	1	Candelario	2	76
Malpartida de Pl.	1	Candelario	¾	68
Plasencia	4	Candelario	2	61
Plasencia	1	Solana de Avila	2	86
Plasencia	1	La Garganta	2	44
Oliva de Plas.	1	Barco de Avila	2	58
Oliva de Plas.	1	S.Bartolomé de B.	2	56
Navalmoral de la M.	1	Barco de Avila	4	134
Coria	1	Candelario	1	104
Torrejoncillo	1	Solana de Avila	2	121
Torrejoncillo	1	Candelario	2	96
Montehermoso	1	Solana de Avila	1	88
Guijo de Granadilla	1	Gargantilla	1	24
Guijo de Granadilla	1	Candelario	1	56

En la campaña de 1993 esta ruta ha sido utilizada únicamente por un ganadero con origen en Casas de Millán y con destino en La Zarza (Solana de Avila).

**Tabla XIX. NUMERO DE REBAÑOS POR RUTAS
EN EL ACCESO AL PUERTO DE BÉJAR**

RUTA	Nº de rebaños
1'	1
1	6
2	14
3	1
4	3
¾	1
Total	26

Ruta 4

La Ruta 4 conduce a los ganaderos que agostan en el área nororiental de la provincia de Cáceres. Los orígenes se sitúan en Almaraz y Navalmoral de la Mata y utilizan tramos de la Cañada Real Leonesa Occidental antes de confluir en Casatejada. En el recorrido desde esta localidad hasta Malpartida de Plasencia el cordel está invadido en numerosos tramos por la carretera C-511. Pasa por Toril y las proximidades de la estación de La Bazagona y, tras cruzar el río Tiétar, llega a Malpartida de Plasencia.

FIG. 49.

La Cañada Real de la Plata, que une Malpartida de Plasencia con Plasencia, es evitada tradicionalmente por los ganaderos trashumantes, que prefieren introducirse en el valle del Jerte y, tras sortear el embalse de Plasencia, cruzar la sierra de Tormantos por el puerto de Sangamello, nuevamente sobre la Cañada Real de la Plata.

Desde Plasencia, remontando el valle del Jerte se unen los rebaños invernantes en Plasencia, continuando por el puerto de Sangamello. Desciende por Villar de Plasencia y continúa su trayecto con igual recorrido que el descrito en la Ruta 1, disputando el espacio con la carretera N630 hasta Aldeanueva del Camino.

7.2.2. Puerto de El Pico

Los ganaderos que canalizan su entrada en los agostaderos de Sierra de Gredos por el Puerto de El Pico son los que responden a un patrón más disperso, tanto en las dehesas como en los puertos de montaña. Se distribuyen prácticamente por todo el territorio cacereño y algunas localidades del noroeste de la provincia de Badajoz.

En cuanto a los agostaderos, hay una tendencia a la concentración en las cabeceras de los ríos Alberche y Tormes, llegando algunos rebaños hasta Santiago del Collado y Piedrahita, en el valle del Corneja (Avila).

En la campaña de subida hasta los agostaderos no se ha detectado ningún rebaño que utilice la Cañada Real Leonesa Occidental para atravesar el valle de Amblés y llegar a las zonas altas y húmedas de la Sierra de Avila y localidades del pie de sierra.

Pueden establecerse siete grandes recorridos, a los que se van uniendo rebaños en diferentes puntos. Se presenta un itinerario general, denominado Ruta, en el que confluyen 17 rebaños a la altura de Navalmoral de la Mata, a 88 km del puerto del Pico. Los otros dos rebaños utilizan parte de la Cañada Real Leonesa Occidental y empalman por el Cordel de Montesclaros, hacia el puerto del Pico, viniendo directamente desde el sur.

La descripción de las rutas se completa con las tablas XX y XXI, donde se indican los municipios de invernada y agostada, número de rebaños que utilizan cada una de las rutas y kilómetros recorridos.

Los mayores desplazamientos corresponden a los que se inician en Valencia de Alcántara (Cáceres) y Alburquerque (Badajoz), y tras recorrer 300 km, acaban en la localidad de agostada.

Los itinerarios desde los invernaderos extremeños son más largos que en los puertos de Béjar y Tornavacas, ya que recorren necesariamente una considerable distancia por la provincia de Toledo.

Corresponden a las ganaderas probablemente más potentes que realizan desplazamientos tradicionalmente más largos (búsqueda de mejores pastos con relativa independencia de los precios, situaciones de hecho en cuanto a los arrendamientos de las fincas, disponibilidad de mano de obra más cualificada, etc.).

Son siete los ganaderos directamente vinculados con la Ruta 1, tres que utilizan las Rutas 3, 5 y 6, y un ganadero cada una de las Rutas 2, 4 y 7. En total han sido 19 los ganaderos que se han desplazado por las vías pecuarias extremeñas y toledanas con dirección al Puerto de El Pico.

Exceptuando el rebaño de Hoyocasero, todos se distribuyen en los agostaderos al oeste de la Cañada Real Leonesa Occidental, a través de los valles del Alto Alberche, Valle del Tormes y Valle del Corneja, todos ellos en la provincia de Avila. Utilizan los numerosos cordeles que surcan la sierra y se pierden ascendiendo a los altos pastos de verano.

A continuación se describen las rutas con las incorporaciones de los diferentes ganaderos a las consideradas troncales en cada caso.

Ruta 1

Esta ruta puede considerarse como la que vertebra todo el territorio de invernada, a la que se van uniendo las demás (a excepción de la Ruta 6). La descripción de las restantes acabará al unirse a esta Ruta 1. Al tratarse de la vía más oriental dentro del territorio de invernada de Extremadura, resulta razonable que todas las demás acaben confluyendo allí.

La Ruta comienza en Almoharín, a unos 5 km de Valdemorales. Después de atravesar Salvatierra de Santiago, Ruanes y pasar a pocos kilómetros de La Cumbre llega a Trujillo, donde enlaza con la C.R. Leonesa Occidental. Tras atravesar el no Almonte, cruza la Sierra de Miravete, el río Tajo y bordea el embalse de Arrocampo y la Central Nuclear de Almaraz, continuando junto a la carretera N-V hasta Navalморal de la Mata. Bordea la población por el norte entrando en áreas despobladas que facilitan el desplazamiento de los rebaños. Deja al norte el embalse de Navalcán (ya en la provincia de Toledo) y se une a la carretera C-502, con la que entra en la provincia de Avila. Atraviesa el río Tiétar y asciende el Barranco de las Cinco Villas por la calzada romana, hasta el Puerto de El Pico.

Ruta 2

La utilizaron los rebaños situados más al noroeste, aquellos que partiendo de Ceclavín y Portage se unen a la Ruta 1 en Navalморal de la Mata, previo paso por Malpartida de Plasencia. Esta ruta solapa con los números 2 y 4 descritas para el puerto de Béjar.

Ruta 3

Tiene su inicio en Brozas, continuando hacia el este. Pasa por Arroyo de la Luz, Malpartida de Cáceres capital y bordea Cáceres capital por el norte; rodea por el sur el embalse de Guadioloba, prolongándose paralela a la carretera N-521 (Cáceres-Trujillo). Al norte de Sierra de Fuente gira hacia el noreste y cruza perpendicularmente el río Magasca, buscando la Cañada Real de la Plata a la altura del río Tozo. Continúa unos pocos kilómetros hacia el norte, virando al este por la Cuerda de Jarín, comunicación tradicional entre la Cañada Real de la Plata y la Cañada Real Leonesa Occidental, en las proximidades del río Almonte.

Desde aquí la descripción es coincidente con la Ruta 1 del Puerto de El Pico.

Ruta 4

Se trata de una ruta atípica que obliga a desplazar el rebaño inicialmente hacia el sur, hacia la Cañada Real Leonesa Occidental a la altura de la casa de Barruguellas, muy próxima al límite provincial Cáceres-Toledo. Desde aquí continúa el recorrido de la Ruta 1 hasta el puerto de El Pico.

Ruta 5

Es uno de los itinerarios más largos de los observados en la subida a los agostaderos en 1993. Su origen se sitúa en Albuquerque, siguiendo un recorrido similar al de algunas de las rutas utilizadas para el desplazamiento hasta el puerto de Tornavacas. Desde el área de Albuquerque acompaña a la carretera hasta Puebla de Obando (aunque se utilicen normalmente «atajos» convenidos con los propietarios de fincas particulares).

Asciende la Sierra Gorda, por la que entra en la provincia de Cáceres, y a continuación la Sierra del Horno, donde comienza su continua derivación hacia el noreste. Enseguida se desprende de la carretera N-523, cruza la vía del ferrocarril Cáceres-Mérida y el río Salor hasta Valdesalor, tradicional punto de encuentro de numerosos ganaderos trashumantes procedentes de diferentes agostaderos y localidades de invernada. Desde Puebla Obando hasta Valdesalor tras cruzar la carretera C-525, la N-5 21, la carretera de La Cumbre a Santa Marta de Magasca y la carretera Monroy-Trujillo, llega a Aldea de Trujillo en cuyas proximidades se une a la Cañada Real de la Plata, desde donde empalma con la Cañada Real Leonesa Occidental, a través de la Cuerda de Jarín. Desde aquí la descripción coincide con la realizada en la Ruta 1 del Puerto de El Pico hasta el ascenso a Gredos.

Ruta 6

Es la más oriental de las utilizadas para unir los invernaderos extremeños con los agostaderos de la Sierra de Gredos. El recorrido general en Talarrubias (Badajoz), en dirección norte hacia Puente del Arzobispo (Toledo), entrando en Avila desde Montesclaros (Toledo).

Desde el área de Talarrubias se dirige al norte (Cañada Real Leonesa Oriental) aprovechando el muro de la presa del embalse de García Sola. Al quedar inundado su trazado original se bordea el embalse mediante la carretera de Valdecaballeros, cruzando el brazo del río Guadalupejo por el puente de la carretera Valdecaballeros-Castilblanco. Prosigue su trazado hacia el norte, entrando en la provincia de Cáceres. Cruza las sierras de la Membrinera y la de Altamira por el Puerto de San Vicente, donde se abre al territorio toledano y desde donde se dirige a El Puente del Arzobispo. Toma dirección noreste, cruza la carretera N-V hacia Velada y, pasados unos kilómetros, en el término municipal de Mejorada, toma el Cordel de Montesclaros, que comunica directamente con la provincia de Avila, desembocando en el río Tiétar, donde se une con la Cañada Real Leonesa Occidental, que actúa como embudo hacia los agostaderos de Gredos.

Esta ruta es utilizada por ganaderos procedentes de Valdecasa de Tajo y Logrosán, en la provincia de Cáceres, y Talarrubias en la de Badajoz.

Tabla XX. RUTAS DE ACCESO AL PUERTO DE EL PICO

Invernadero	Nº de rebaños	Agostadero	Ruta	Km.
Ceclavín, Portage	1	Garganta del Villar	2	214
Cáceres/El Hocino	1	Hoyos del Espino	3	198
Trujillo	2	Navarredonda	1	165
Trujillo	1	Navadijos	1	163
Trujillo	1	Hoyos de Miguel Muñoz	1	159

Trujillo	1	S.Martín del Pimp.	1	157
Almoharín	1	Navarredonda	1	207
Villanueva de la V.	1	Navarredonda	4	105
La Aliseda	1	S.Martín del Pimp.	5	229
Arroyo de la Luz	1	Navarredonda	3	221
Puebla de Obando	1	Navaescurial	5	275
Brozas	1	S.Martín del Pimp	.3	233
Talarrubias	1	S.Martín el Pimp.	1	176
Navalmoral de la M.	1	Santiago del Collado	1	148
Navalmoral de la M.	1	S.Martín del Pimp.	6	100
Logrosán/Castilblanco	1	Navarredonda	6	151
Valencia de Alcántara	1	S.Martín de la Vega	7	296
Alburquerque	1	Piedrahita	5	297
Valdelacasa	1	Hoyocasero	6	97

Ruta 7

Al igual que el recorrido anterior, comunica los invernaderos más lejanos de la provincia de Cáceres con la Sierra de Gredos.

Situamos su origen en Valencia de Alcántara, donde comienza un largo itinerario hacia el este, pasando por Cáceres capital hasta conectar con la Cañada Real de la Plata, en las proximidades de Aldea de Trujillo.

El camino desde Valencia de Alcántara hasta Cáceres es paralelo a la carretera N-521, pasando por Membrío, Salorino, Herrerueta, Aliseda y Malpartida de Cáceres. Bordea Cáceres por el norte y en las proximidades del embalse de Guadiloba (nordeste de Cáceres) coincide con el recorrido descrito para la Ruta 3 del Puerto de El Pico.

Tabla XXI. NUMERO DE REBAÑOS POR RUTAS EN EL ACCESO AL PUERTO DE EL PICO

RUTA	Nº de rebaños
1	7
2	1
3	3
4	1
5	3
6	3
7	1
Total	26

FIG.50.

7.2.3. Puerto de Tornavacas

Aglutina las rutas centrales desde los invernaderos extremeños a los agostaderos de la Sierra de Gredos. Abarcan casi la totalidad del territorio cacereño, excepto el área sudeste, y algunos puntos de la provincia de Badajoz de la franja norte, limítrofe con Cáceres.

En las tierras extremeñas no se detectan agrupaciones de ganaderos muy significativas al contrario que en los agostaderos, en los que si, se observan coincidencias en los pastos serranos.

Las rutas responden a la tendencia de los ganaderos a realizar monótonamente los mismos recorridos troncales, que conducen como un embudo hacia el Cordel del Valle, canalización natural hacia el puerto de Tornavacas.

La descripción de las rutas utilizadas se completa con las tablas XXII y XXIII, en las que se incluyen los municipios de invernada y de agostada, el número de rebaños que utiliza cada ruta y los kilómetros aproximados de cada recorrido.

Los recorridos más largos corresponden a la Ruta 7, desde los pastos de la provincia de Badajoz, con distancias próximas a los 270 km.

Algunos de los rebaños no llegan a atravesar el puerto de Tornavacas, utilizando las sierras que franquean el Valle del Jerte, en los términos municipales de Cabezuela del Valle del Jerte y Tornavacas. Otros se dirigen directamente a las sierras de Solana de Avila y la vertiente abutense de la sierra de Candelario. Los demás continúan hacia El Barco de Avila, girando hacia el este para remontar el Valle del Corneja hacia las sierras de Nava del Barco, Navalanguilla y Bohoyo. Desde El Barco de Avila tres rebaños continúan hacia los agostaderos de Santiago del Collado por el Cordel de Avila (solapado con la carretera N-1 10).

Existe además un rebaño que, saliendo de Alcántara (Cáceres), se desplazó andando, a través de las provincias de Cáceres, Salamanca y Zamora, para aprovechar durante el verano los frescos pastos de la sierra sanabresa de Porto.

El objetivo Fundamental de este viaje trashumante (promovido por el Proyecto 2001 del Fondo Patrimonio Natural Europeo) era recuperar recorridos de las vías pecuarias que estaban abandonados desde hace varias décadas. Mediante denuncias e informes descriptivos del itinerario se pretende hacer una llamada de atención sobre todos los aspectos relacionados con la vía pecuaria; intrusiones, descansaderos, abrevaderos, cercados, recursos culturales, etc.

El recorrido se inició bastante tarde con respecto al calendario tradicional, empleando más de tres semanas en alcanzar los pastos de Porto, en Zamora. Se salió de Alcántara, ascendiendo por la Cañada Real de Gata y atravesando la sierra del mismo nombre por el puerto de Perales, con dirección a Ciudad Rodrigo, Ledesma y Cerezal de Aliste. Desde aquí se utilizó el Cordel de Sanabria (transitado en la actualidad por los llamados «concretos de Aliste»), pasando por Rabanales, Mahide, Puebla de Sanabria, Quintana y Porto (Majada de Valdesirgas).

A continuación se describe cada una de las rutas utilizadas en la subida a los agostaderos durante la campaña de 1993. Muchos tramos de los itinerarios son coincidentes con los ya descritos en los apartados de los puertos de Béjar y El Pico, por lo que se hará referencia a ellos durante las descripciones, para no reiterar los recorridos.

Ruta 1

Marca el límite oriental de los invernaderos utilizados, por lo que todas las demás rutas son coincidentes con ella según se aproximan al puerto de Tornavacas. Comenzamos la descripción desde la dehesa de Valdelayegua, territorio separado de Alcuéscar, en el límite con la provincia de Badajoz. Ascende hacia el nordeste, con fluyendo en Valdemorales con la Ruta 5 del Puerto del Pico.

Al norte de Aldea de Trujillo se separan las rutas del Puerto del Pico y Tornavacas, que continúan por la Cañada Real de la Plata, cruzando el río Almonte. Como las aguas del río Tajo quedan embalsadas en el Parque Natural de Monfragüe, los rebaños deben desviarse del trazado original tomando el cordel sustitutorio, que pasa por Torrejón el Rubio, atraviesa la Sierra de las Corchuelas y retorna la Cañada Real de la Plata al cruzar el río Tajo (por el puente de El Cardenal, si las aguas están bajas, o por el de la carretera, si ha habido crecidas). A continuación se dirigen hacia el puerto de La Serrana para, posteriormente y acompañando a la carretera de Monfragüe, llegar a la tradicional estación de ferrocarril de Palazuelo-Empalme (Monfragüe).

Desde este punto se continúa hacia Malpartida de Plasencia, donde normalmente se abandona nuevamente la C.R. de La Plata con dirección al Cordel del Valle, que conduce a los rebaños por el Valle del Jerte hasta el puerto de Tornavacas.

Tabla XXII. RUTAS DE ACCESO AL PUERTO DE TORNAVACAS

Invernadero	Número de rebaños	Agostadero	Ruta	Km
Alcúéscar	1	Bohoyo (AV)	1	201
Malpartida de Plas.	4	Tornavacas (CC)	1	52
Malpartida de Plas.	1	Bohoyo (AV)	1	82
Malpartida de Plas.	1	Puerto Castilla (AV)	1	54
Malpartida de Plas.	1	Navalonguilla (AV)	1	80
Malpartida de Plas.	1	Cabezuela (CC)	1	34
Malpartida de Plas.	2	Solana de Avila (AV)	1	63
Malpartida de Plas.	1	Jerte (CC)	1	38
Malpartida (Monfragüe)	1	Navalonguilla (AV)	1	87
Malpartida (Monfragüe)	1	Tornavacas (CC)	1	52
Malpartida (Bazagona)	1	Navalonguilla (AV)	4	105
Malpartida (Bazagona)	1	Solana de Avila (AV)	4	73
Malpartida (Bazagona)	1	Santiago de Aravalle (AV)	4	75
Tejeda del Tiétar	1	Navalonguilla (AV)	2	89
Tejeda del Tiétar	1	Tornavacas (CC)	2	61
Cañaveral	1	Navalonguilla (AV)	3	118
Casas de Millán	1	Nava del Barco (AV)	3	110
Casas de Millán	1	Navalonguilla (AV)	3	110
Torrejoncillo	1	Nava del Barco (AV)	6	119
S. Vicente de Alc.	1	Bohoyo (AV)	7	271
Torrejón el Rubio	1	Solana de Avila (AV)	1	89
Torrejón el Rubio	1	Solana de Avila (AV)	1	71
Torrejón el Rubio	1	Solana de Avila (AV)	1	67
Torrejón el Rubio	1	Puerto de Castilla (AV) 1	62	

Torrejón el Rubio	1	Navalonguilla (AV)	1	104
Trujillo	1	Navalonguilla (AV)	1	133
Trujillo	1	Santiago de Aravalle(AV)	1	126
El Torno	1	Tornavas (CC)	1	31
Casatejada	1	Navalonguilla (AV)	1	122
Badajoz	1	Bohoyo (AV)	7	269
Jaraíz de la Vera	2	Navalonguilla (AV)	8	75
Plasencia	1	Navalonguilla (AV)	1	85
Plasencia	2	Jerte (CC)	1	43
Plasencia	1	Tornavacas (CC)	1	57
Mérida	1	Santiago del Collado(AV)	1	222
Aldea del Cano	1	Puerto de Castilla (AV)	7	159
Serrejón	1	Bohoyo (AV)	4	109
Cáceres	1	Santiago del Collado(AV)	5	184

FIG.51.

Tabla XXIII. NÚMERO DE REBAÑOS POR RUTAS EN EL ACCESO AL PUERTO DE TORNAVACAS

RUTA	Nº de rebaños
1	27
2	2
3	3
4	5
5	1
6	1
7	3
8	2
Total	44

Ruta 2

Desde los pastos de invierno de Tejada del Tiétar recorre unos 15-20 km acompañando las carreteras del Valle del Tiétar (C-501), donde empalma con la Ruta 1 para ascender por el Valle del Jerte.

Ruta 3

Su origen se sitúa en Cañaveral, donde enlaza con Casas de Millán, recorrido ya descrito como Ruta 3 del puerto de Béjar. En las proximidades de la estación de Monfragüe empalma con la ruta principal (Ruta 1) hacia el puerto de Tornavacas.

Ruta 4

Canaliza los desplazamientos de los ganaderos que pasan el invierno en el área nordeste de la provincia de Cáceres, los cuales parten de dos localidades (Casatejada y Serrejón) y confluyen en Toril. Hasta Malpartida comparten recorrido con los que utilizan la Ruta 4 del puerto de Béjar, enlazando con la que hemos denominado Ruta 1 del puerto de Tornavacas, en dirección al Valle del Jerte.

Ruta 5

Conduce desde los pastos de Cáceres hasta las sierras de Gredos. Se ha descrito en la Ruta 3 del Puerto del Pico, enlazando al norte de Aldea de Trujillo con la Cañada Real de la Plata (Ruta 1 del puerto de Tornavacas).

Ruta 6

Tras el inicio en Torrejoncillo, recorre la Ruta 2 del puerto de Béjar hasta Galisteo. Desde esta localidad, con dirección este, se enlaza con la Ruta 1 del puerto de Tornavacas, continuando hacia el norte por el Cordel del Valle.

Ruta 7

Corresponde a los recorridos más largos con destino al puerto de Tornavacas, presentando un doble origen: Badajoz y Valencia de Alcántara, desde donde vienen los únicos ganaderos de este bloque que aprovechan los pastos de invierno de la provincia de Badajoz.

Los que parten de Valencia de Alcántara se desplazan sorteando el embalse de la Peña del Aguila hasta Villar del Rey, donde empalman con la Cañada Real Soriana Occidental. Desde Badajoz utilizan esta misma Cañada Real con dirección norte. A partir de Villar del Rey (Badajoz) enlazan con la Cañada Real de la Plata o Vizana, al

norte de Aldea de Trujillo (recorrido descrito en la Ruta 5 del puerto de El Pico), donde entroncan con la Ruta principal descrita para el puerto de Tornavacas (Ruta I).

Ruta 8

Se trata de una ruta peculiar que, utilizando tramos de carretera, comunica el Valle de la Vera con el Valle del Jerte. Es utilizada por dos rebaños cuyo destino es Navalonguilla, en el Valle del Tormes (Avila). Se une al Cordel del Valle a la altura de Valdastillas.

7.3. RUTAS UTILIZADAS HASTA LAS ESTACIONES DE FERROCARRIL

Al comparar los datos obtenidos en esta campaña de 1993 con otros censos y estudios realizados (36) se observa el considerable descenso en el número de embarques, tanto en lo que a estaciones de tren se refiere, como al número de cabezas de ganado embarcadas.

FIG. 52.- RUTAS A PIE HASTA LAS ESTACIONES DE EMBARQUE.

Las estaciones de ferrocarril utilizadas en 1993 para el embarque de los rebaños hacia el agostadero han sido las siguientes:

- 1 . Casar de Cáceres (Cáceres).
2. Valencia de Alcántara (Cáceres).

3. Herrerueta (Cáceres).

4. Campanario (Badajoz).

5. Cabeza del Buey (Badajoz).

A esta lista habría que añadir además la estación de Almadenejos (Ciudad Real), utilizada por un ganadero que inverna en el área oriental de la comarca de La Serena (Capilla-Peñalsordo) pero que ha optado por embarcar el rebaño en la citada estación.

A continuación se describen los recorridos realizados desde las fincas de internada hasta las estaciones de embarque del ganado (figs. 52, 53 y 54).

7.3.1. Estación de Casar de Cáceres «La Perala» (Cáceres)

Se realizaron tres embarques correspondientes a los días 5, 6, 21 de junio, en los que se asociaban ganaderos procedentes de varias localidades cacereñas, que acceden a la estación desde el este y el oeste. Sus destinos eran Villamanín (León) en los dos primeros, y Soria, en el tercero.

a) Salida desde el término de Alcántara, en las proximidades de la localidad de Estorninos. Desde Estorninos a Alcántara se desplazan por una carretera local. Aproximadamente en el pK 54 de la C-523 toman la Cañada Real de Gata. En el pK 49 continúan por el Cordel de Merinas de Alcántara (37,61 m) hasta las proximidades de Casas Viejas, empalmando con la Vereda de los Charros (20,89 m) hasta Brozas. Bordean la población por el norte, continuando por la Cañada Real de Merinas (75,22 m) hasta Garrovillas. En las proximidades del embalse de Alcántara II se unen a la Cañada Real de Cáceres, en dirección sur, bordean el arroyo de la Ribera de Araya y continúan hasta la estación de La Perala. Este último tramo corresponde a la Cañada Real Soriana Occidental. La distancia total recorrida es de aproximadamente 61 km. Tardan cuatro días desde Alcántara hasta la estación y dos días desde Villamanín a los puertos.

b) La finca de internada se sitúa entre los términos municipales de Alcántara y Membrío.

La Salida se realiza por la Cañada Real de Gata tomando dirección nordeste hacia Alcántara. Posteriormente se desvía hacia el Este por el Cordel de La Cumbre (25m), pasando por la Casa de Perales para alcanzar el Cordel de Merinas de Alcántara (37,61 m) hasta Casas Viejas. Allí enlazan con la Vereda de los Charros (10,89 m). El resto del recorrido es coincidente con el del rebaño anterior. La distancia que recorren supone aproximadamente 63 km.

c) El tercer rebaño, correspondiente al embarque del día 21 de junio, pertenecía a dos ganaderos, con dos localidades de internada distintas. Uno proviene del término municipal de Membrío (al oeste de la estación de La Perala) y el otro del de Trujillo (al este de la estación). El recorrido seguido en cada uno de los casos es el siguiente:

c.1. Membrío-estación de La Perala. El recorrido es coincidente con el descrito para los rebaños anteriores, con una pequeña variación: antes de tomar el Cordel de La Cumbre continúan hasta «La Higuera», empalmando con ese cordel a la altura de la Casa de Los Perales, para seguir después por el mismo camino que los rebaños anteriores. La distancia recorrida se aproxima a los 66 km.

c.2. Trujillo-estación de La Perala. La salida se realiza desde las fincas de Rongil (Trujillo), Aldeanueva (La Cumbre) y otras situadas en las proximidades del cordel. Cruzan la carretera que une La Cumbre con Santa Marta de Magasca, uniéndose a la Cañada Real de Trujillo a la altura del km 16 de la carretera N-521. Continúan hasta la Casa de Torrejón de Abajo (Sierra de Fuentes), donde realizan un fuerte quiebro hacia el norte para cruzar nuevamente la carretera N-521 (Cañada Real Puerto El Pico y Miravete hasta La Sorda) donde toman el Cordel de El Casar (37,61 m). Pasan al norte de la capital cacereña enlazando con la Cañada real de Cáceres (75,22 m) en el Km 6 de la carretera Cáceres-Casar de Cáceres. Atraviesan Casar de Cáceres y, tras sortear el pantano de esta población, continúan hacia el norte hasta llegar a la estación de La Perala, tras haber recorrido un total de 58 km.

De esta forma se completan las rutas de aproximación a pie a la estación de La Perala (Casar de Cáceres), que hasta hace no muchos años contaba con una afluencia de rebaños trashumantes mucho mayor, hoy día reducida a estos tres únicos embarques.

FIG. 53.- RUTAS A PIE HASTA LAS ESTACIONES DE EMBARQUE.

FIG. 54.- RUTAS A PIE HASTA LAS ESTACIONES DE EMBARQUE.

Descripción de la estación de La Perala.

A pesar de la tradición en embarques de rebaños trashumantes, la infraestructura que ofrece esta estación resulta bastante precaria. Carece de cercados para el ganado, por lo que suelen utilizarse instalaciones de particulares que son cedidas o negociadas para descansar antes del embarque y preparar las partidas que irán completando vagones.

La vía del tren tiene dirección norte-sur y las llegadas de los rebaños se realizan desde el este y el oeste, situándose los cercados en el área este. Esta ubicación provoca situaciones un tanto conflictivas:

- Los ganaderos que llegan del este encierran el ganado en fincas de particulares antes de llegar a la estación. Para acceder a ella tienen que cruzar la carretera N-630 (carretera de la Plata), con una importante densidad de tráfico que circula a elevada velocidad, y las vías del tren.
- Los que llegan desde el oeste (normalmente a última hora del día) utilizan las mismas instalaciones particulares, por lo que deben cruzar las vías del tren y la carretera N-630 para llegar a los cercados. A la mañana siguiente (los embarques suelen realizarse con las primeras luces del día) tienen que volver a cruzar la carretera N-630 y las vías del tren.

La carencia de cercados en la estación, próximos al embarcadero, obliga a los pastores a fraccionar el rebaño en hatos de tamaño manejable, tarea ésta que, al ser realizada de forma reiterada en los cruces de vías de tren y carretera, se convierte en una actividad muy peligrosa para los pastores, los conductores y el rebaño. En ocasiones la impaciencia de los conductores que circulan por la carretera provoca desagradables situaciones que complican la ya difícil e incómoda tarea del embarque.

El embarcadero de tres alturas se completa con pequeños cercados donde se amontonan los animales. La cantidad de ovejas que pueden entrar en ellos es la misma que la capacidad de cabida de cada uno de los pisos de los vagones. La previsión de embarques de ganado vacuno hizo dotar a este embarcadero de burladeros.

7.3.2. Estación de Valencia de Alcántara

La estación se sitúa en las proximidades de la población, algo alejada del núcleo central. En la campaña de 1993 se realizó un único embarque, el día 10 de junio, procedente de la finca Casa de la Liebre, en el término municipal de Herrera de Alcántara. El recorrido a pie es de unos 35 km.

Realizan un itinerario incómodo por el gran número de kilómetros que deben andar por carreteras, las cuales coinciden a veces con el cordel. Desde la Casa de La Liebre transitan por la carretera de Santiago de Alcántara en dirección este. Desde la citada población giran hacia el sur y continúan por la carretera de Valencia de Alcántara, uniéndose al Cordel de San Vicente de Alcántara (37,61 m), ya dentro de su término municipal. Durante algunos kilómetros se separan de las carreteras, aproximadamente hasta el pK 19 de la N-521, por lo que carretera y cordel se solapan durante 8 km. Desde aquí se separan del asfalto para llegar enseguida a la estación de ferrocarril.

Descripción de la estación de Valencia de Alcántara

Por la carretera N-521 la estación se sitúa a tres kilómetros del centro de la población. El entramado viario resulta mucho más complejo que el del resto de las estaciones tradicionales de embarques trashumantes.

Esta estación carece de instalaciones ganaderas, tanto de cercados como de embarcadero de ganado. El primer problema se soluciona con recintos vallados y naves particulares próximas al punto de embarque, que facilitan el desplazamiento de los pequeños hatos desde el corral hasta el andén.

La carencia de embarcadero (demasiado habitual en las estaciones extremeñas con movimiento trashumante) complica y retrasa el acomodamiento de las reses. Se soluciona con rampas improvisadas que suplen con dificultad la infraestructura habitual. El piso inferior no tiene complicaciones: el ganado se encierra entre las «cancillas» que llevan los pastores y, una vez que entra la primera oveja, la siguen todas las demás. El mismo procedimiento se sigue para llenar los pisos segundo y tercero, después de salvar las dificultades a que se somete a las ovejas, al hacerlas pasar por una rampa estrecha e inestable.

La «experiencia» de los animales en los periplos trashumantes ayuda enormemente en los desplazamientos y en el embarque, pues, en muchos casos, son ellos mismos los que marcan el paso, e incluso, no se resisten demasiado ante el stress que supone la ordenada ocupación de las jaulas.

Al igual que el resto de las estaciones que aquí se estudian, la cantidad de rebaños embarcados en Valencia de Alcántara ha disminuido considerablemente en los últimos años.

En la campaña de 1993 se ha realizado un embarque pequeño cuyos vagones se unieron posteriormente a un convoy procedente de la cacereña estación de Herrerueta y con destino a Aguilar de Campóo (Palencia).

7.3.3. Estación de Herrerueta (Cáceres)

Se realizaron tres embarques: los días 10, 18 y 29 de junio con destino a Aguilar de Campóo (Palencia) el primero, y a Barruelo-Santullán (Palencia), los otros dos.

Los rebaños son propiedad de ganaderos con tres orígenes distintos. Se describen a continuación el recorrido más alejado, indicando posteriormente dónde se unen los demás rebaños.

a) Salida desde «La Higuera», en el término municipal de Alcántara, por la Cañada Real de Gata (75,22 m) con dirección sur hacia Membrío. Antes de llegar al pueblo, a la altura de las Casas de Parra, se desvían por el Cordel de Alcántara (37,61 m) en dirección sur. Desde Salorino el cordel tiende hacia el este en dirección a Herrerueta, acompañando en largos tramos a la carretera Salorino-Herrerueta. Este cordel continúa hasta Malpartida de Cáceres y los rebaños deben desviarse hacia el sur desde Herrerueta, utilizando la carretera de la estación debido a la ausencia de cordel (según consta en los Proyectos de Clasificación). De esta forma se completa un recorrido de más de 36 km desde la finca de invernada hasta la estación de embarque.

b) Los ganaderos de los otros dos embarques tienen sus rebaños repartidos por los términos municipales de Salorino y Herrerueta. Por tanto, utilizan, a partir de ese punto, el mismo recorrido que el descrito anteriormente, realizando desplazamientos de entre 10 y 20 km.

Es de destacar la ausencia de un rebaño de gran tradición trashumante, que partiendo de la Casa de Barreras (Alburquerque-Badajoz) subía puntualmente hacia los frescos pastos de verano de la Sanabria zamorana. Las motivaciones son variadas pero lo destacable es la ruptura de una trayectoria trashumante que durante décadas ha mantenido todas las características culturales derivadas de este manejo del ganado.

Descripción de la estación de Herrerueta

La estación de Herrerueta se halla a 8 km de la población, muy próxima al límite entre las provincias de Cáceres y Badajoz. Se comunica con Herrerueta mediante una pequeña carretera local, aislada en la mayoría de su recorrido por vallados que tienen como objeto el control de la fauna cinegética. De esta forma los rebaños están obligados a andar por una superficie asfaltada que ocasiona importantes daños en las pezuñas de los animales.

En la actualidad la estación se encuentra cerrada al tráfico, abriéndose con ocasión de los embarques de ganado. Los gastos ocasionados por ello corren a cargo de los ganaderos, incrementando considerablemente los costes del desplazamiento.

Las instalaciones se encuentran en un lamentable estado de abandono, careciendo de los dos elementos fundamentales para el ganadero trashumante: cercados para el ganado y embarcadero de tres alturas.

Cuando se ven obligados a pernoctar en la estación (situación bastante frecuente) improvisan un cercado con cancillas móviles, en una ladera de poca pendiente situada al sur de la estación. Desde ahí las reses se trasladan a la zona de embarque, donde son instaladas otras cancillas que reúnen a los animales antes de subir a los distintos pisos.

La ausencia de embarcadero genera las mismas dificultades que en otras estaciones. En esta ocasión, el estado ruinoso en que se encuentra la estación facilita la obtención de útiles, como puertas o listones de madera, con los que se solventan las eventuales dificultades del embarque.

7.3.4. Estación de Campanario (Badajoz)

Recoge el movimiento de dos de las cabañas merinas más importantes de la comarca pacense de La Serena que practican la trashumancia inversa (37).

La distribución de las fincas de invierno de ambos ganaderos en el territorio de La Serena hace difícil una localización exacta de los rebaños antes del embarque. Dependiendo de las características de la invernada, la utilización de las fincas implica rotaciones que pueden cambiar anualmente. De todas formas pueden establecerse tres recorridos entre los más probables, ligados, si no directamente con la acción del embarque, sí con desplazamientos habituales de estos rebaños.

De los tres recorridos, dos de ellos son coincidentes en parte de su trayecto:

a) Desde la Casa de Burrel y la Casa de Pizarroso, ambas en las proximidades del muro de la presa del Zújar (en los términos municipales de Campanario y Esparragosa), realizan el recorrido por fincas particulares o caminos que empalman con la Cañada real Leonesa Oriental en dirección sur, pudiendo combinar el paso por la Colada del Camino de los Barrancos, el Cordel del Camino de la Puebla al Camino del Caldero y Sierra de las Cruces o la Colada del Camino de Campanario a Orellana (solapada con la carretera). Así llegan a Campanario por el norte, teniendo que atravesar el núcleo de población para salir por el sudoeste por el citado Cordel del Camino de la Puebla al Camino del Caldero y Sierra de las Cruces, recorriendo los dos kilómetros que les separan de la estación de Campanario. Los recorridos máximos pueden oscilar entre los 20 y 25 km.

b) Desde la Casa Malpica (Campanario) pueden andar por caminos rurales o bien hacia el norte por la Cañada Real Leonesa Oriental, hasta la Colada del Camino de los Barrancos en el oeste. Se atraviesa el núcleo de población de este a oeste y por las mismas fincas que en la ruta anterior llegan hasta la estación de Campanario. La distancia recorrida puede estimarse en 11 km desde la finca Casa de Malpica hasta la estación de Campanario.

El destino final de estos rebaños tras su viaje en ferrocarril son los pastos de Porto en la montaña sanabresa (Zamora).

Descripción de la estación de Campanario

Esta estación se sitúa a dos kilómetros al sudoeste del núcleo de población, en el cruce de la vía férrea con la carretera Campanario-Quintana de la Serena. La antigua vitalidad de los embarques ganaderos (trashumantes o para sacrificio) ha quedado reducida a un estado de latencia, al sustituirse los cargamentos de reses por el grano de los cultivos intensivos de cereal.

Dispone de extensiones llanas para el descanso nocturno del ganado, teniendo que aportar los propios

ganaderos la infraestructura necesaria. El embarcadero resulta cómodo, de forma que se agiliza notablemente el embarque.

7.3.5. Estación de Cabeza del Buey

En la campaña de 1993 únicamente se ha realizado un embarque de ganado trashumante con ovejas pertenecientes a dos propietarios, cuyo destino es la estación de Chillarón, en las proximidades de Cuenca. Ambos invernan en el área esteparia de la comarca pacense de la Serena, en terrenos pertenecientes a Cabeza del Buey.

Pueden establecerse dos rutas diferentes que aprovechan caminos rurales, atraviesan fincas particulares y utilizan cordeles en algunos de los tramos, sobre todo en las proximidades del núcleo de población y de la estación.

a) Desde «Lomo del Perro», aproximándose a la estación hacia el este, con un recorrido de unos 20 km.

b) Desde «La Bahileja», directamente hacia el sur para llegar directamente a la estación por el norte.

Descripción de la estación de Cabeza del Buey

La estación se sitúa en las afueras de la población. Como en casi todos los casos anteriores, carece de cercados donde pasar la noche anterior al embarque y organizar los hatos para llevarlos ordenadamente a los vagones. Mediante el tradicional sistema de cancillas se organizan pequeños recintos que facilitan las labores de embarque. Los problemas de la noche se solucionan acorralando al rebaño contra los muros de la estación, y durmiendo junto al ganado para controlar las posibles estampías.

Existe un embarcadero tradicional de tres alturas, pero queda en una vía útil, por lo que en definitiva resulta inservible. El problema se soluciona, al igual que en las demás estaciones que carecen de esta infraestructura, mediante rampas que permiten el acceso de las reses a las jaulas.

ALBERGUES GANADEROS EN VIAS PECUARIAS EXTREMEÑAS

LUGAR CORRALES	VIA PECUARIA
Navalmoral de la Mata (Arroyo Sta. María) 2	C.R. Puerto El Pico a Miravete
Navalmoral de la Mata (La Parrilla)	C.R. Puerto El Pico a
Miravete 2	C.R. Puerto El Pico a
Saucedilla (Descansadero)	C.R. Puerto El Pico a
Miravete 6	C.R. Puerto El Pico a
Cáceres (junto a Valdesalor)	C.R. Puerto El Pico a
Miravete 2	
Alcántara C.R. de Gata - Deleitosa (junto al río Almonte)	Cordel de Torrecilla de la
Tiesa 1	
Zarza de Granadilla	C.R. de
Marinas 2	Cordel del
Jerte	
Valle 2	Cordel del
Casas de Castañar	
Valle 2	
Hervás	C.R. Camino de la Plata 2
Trujillo	Confluencia de C.R. Puerto El Pico

ABREVADEROS

LUGAR**VIA PECUARIA**

Cáceres (próximo a Sierra de Fuentes)	C.R. Puerto El Pico a
Miravete	
Casar de Cáceres (próximo a Estación La Perala)	C.R. de Cáceres
Cañaveral (próximo a Puerto de los Castaños)	C.R. de Marinas
Zarza de Granadilla	C.R. de Marinas

7.4. MEJORAS EN LAS VIAS PECUARIAS

En los últimos años los responsables de la gestión directa de las vías pecuarias en Extremadura³⁷ han mantenido un estrecho contacto con los ganaderos, con vistas a resolver la problemática en la utilización de las vías pecuarias durante la trashumancia. La entusiasta labor de este Servicio, no exenta de limitaciones por los bajos presupuestos que reciben, ha permitido la construcción de 11 albergues o refugios de unos 45 m².

La estructura de estos albergues es de dos habitaciones. Una está destinada a guardar el heno que suelen transportar en vehículos hasta el lugar de dormida, y donde se almacena la leña que se les proporciona para encender la chimenea. Esta se sitúa en la segunda habitación, donde hay unos poyos corridos a lo largo de sus paredes para que puedan dormir algo más cómodos que en el suelo.

Para que estos albergues cumplan su cometido se completan con cercados donde encerrar el ganado sin peligro de estampías nocturnas. En algunos de ellos se han construido también abrevaderos para el ganado.

Su ubicación ha sido fruto de una estrecha colaboración con los ganaderos, construyéndose en zonas de mayor tránsito, de tradicional dormida, de escasez de agua, etc. En los cuadros adjuntos puede observarse la localización de los albergues y abrevaderos que se han instalado.

Algunas otras tareas de conservación han consistido en la retirada de escombros y basuras, y en la limpieza del matorral que invadía vías pecuarias escasamente transitadas.

(35) PÉREZ, C.; TERÉS, J.; VALERO, A. Y BARRIOS, J.C. (1992) «Sierra de Gredos». *Cuadernos de la Trashumancia*, nº 1. ICONA.

(36) VALERO, A.; TERÉS, J. y PÉREZ, C. (1992) La Serena. *Cuadernos de la Trashumancia*, nº 5. ICONA. ABELLÁN, A. y OLIVERA, A. (1974) «La trashumancia por ferrocarril en España». *Estudios Geográficos*, 156-157. C.S.I.C. Madrid.

(37) En «La Serena» (*Cuadernos de la Trashumancia* nº 5, ICONA), se explica con detalle la situación de los

rebaños trashumantes de esta comarca.

(38) Servicio de Ordenación Forestal de la Consejería de Agricultura de la junta de Extremadura.