

**PROYECTO TRASLANA/sp4.p22:  
COMARCA TAGUS-ESPAÑA**





## CAPÍTULO 1: INTRODUCCIÓN

### 1 INTRODUCCIÓN Y OBJETIVOS

Los orígenes de las tradicionales rutas ganaderas se remontan hasta finales del Paleolítico. Hasta ese momento, el suroeste ibérico, permaneció como la única porción europea a salvo de los hielos que cubrían el resto del continente, actuando como reserva para múltiples especies botánicas y faunísticas.

Ante la irrupción de unos estiajes cada vez más prolongados, la fauna comenzó a efectuar desplazamientos estacionales que les fueron alejando cada año un poco más al norte. Asimismo, la gran fauna de herbívoros debió de adaptarse a aquellas nuevas condiciones ambientales, buscando en verano los pastos frescos y el agua en las montañas noribéricas y regresando en el otoño a las llanuras y valles del Sur. Estas migraciones estacionales arrastraban consigo a los clanes cazadores de hombres que habitaban en la Península. Cuando estos se tornaron ganaderos, las antiguas rutas migratorias cinegéticas pasaron a utilizarse para el ganado, convirtiéndose así, en pastor trashumante.

Por tanto, la necesidad de trasladar el ganado de los pastos de verano a los de invierno determinó la aparición de unos itinerarios que, aprovechando los pasos más practicables (puertos de montaña, vados de ríos, etc.), fueron tejiendo año tras año una compleja red de comunicaciones en la Península Ibérica, las Vías Pecuarias, cuyo uso para estos fines aunque muy disminuido, todavía se conserva.

Esta red de vías pecuarias, cañadas, cabañeras, azagadores, carreradas..., según las denominaciones específicas de las diferentes regiones, y sus ramales menores (cordeles, veredas, cancelas, etc.), ayuda a comprender relaciones de parentesco, influencias culturales, enfrentamientos y alianzas, y una gran serie de circunstancias de la historia y economía española.

El ser la red de comunicaciones más antigua, que ponía en contacto a los pueblos ibéricos, ha permitido tener un estrecho contacto entre diversas zonas de la Península, consiguiendo mantener una gran unidad cultural entre las mismas y conformando nuestro pasado.

Gracias a los movimientos trashumantes realizados con el ganado, continuando prácticas ancestrales, y a la peculiar orografía de la Península, se ha ido conservando esta enorme red de caminos que ni invasiones, imperios, fronteras, ni reinos han podido modificar.

En este contexto, el Jefe de Fila: UNIVERSIDADE DA BEIRA INTERIOR, y los socios: CÂMARA MUNICIPAL DA COVILHÃ, REGIÃO DE TURISMO DA SERRA DA ESTRELA, INSTITUTO DA CONSERVAÇÃO DA NATUREZA, CONSORCIO MUSEU VOSTELL Y LA ASOCIACIÓN PARA EL DESARROLLO DE LA COMARCA TAJO-SALOR-ALMONTE (TAGUS), presentaron el proyecto "La Ruta de la Translana" al Programa de Iniciativa Comunitaria INTERREG III-A. Posteriormente, el Subcomité de Gestión Conjunta del Subprograma 4: Centro-Alentejo-Extremadura, reunido el día 23 de abril de 2003, consideró que el proyecto cumple los criterios de selección de dicho Programa, concediéndole la financiación solicitada para el desarrollo del proyecto.

"La Ruta de la Translana", proyecto que se desarrolla en Portugal (Cova da Beira - Covilhã) y España (Alcántara, Aliseda, Arroyo de la Luz, Brozas, Casar de Cáceres, Garrovillas, Hinojal, Malpartida de Cáceres, Mata de Alcántara, Monroy, Navas del Madroño, Piedras Albas, Santiago del Campo, Talaván, Villa del Rey y Zarza la Mayor), surge como una apuesta de revalorización de los caminos culturales que han sido utilizados desde nuestros ancestros a lo largo y ancho de la Península, y su vinculación directa a una actividad que desde el anonimato ha ido construyendo una parte de nuestra realidad actual. Vida dura, de esfuerzo y sacrificio, que durante un larguísimo periodo de tiempo mantuvo una de las actividades económicas fundamentales de la economía peninsular. Hoy día la actividad trashumante se encuentra en franca decadencia, podríamos decir casi en fase agónica, sin embargo, todavía se puede percibir en nuestros campos y en nuestras costumbres, comprobar los restos que ha dejado en el paisaje.

Así, la zona de actuación del proyecto ha sido protagonista durante largo tiempo de la vida trashumante y a través de las cañadas que recorren el territorio, se configura como un auténtico pasillo cultural, estableciendo como punto de partida Malpartida de Cáceres hasta Covilhã.

A finales del siglo XVIII, se construyó en Malpartida de Cáceres un enorme complejo dedicado al esquila y lavado de lanas. Dos elementos fueron decisivos para la ubicación del emplazamiento: la posibilidad de almacenar importantes cantidades de agua y la proximidad a las grandes rutas de paso del ganado trashumante. En el siglo XIX llegó a tener una producción de 80.000 arrobas de lana lavada anualmente, que luego era vendida a las industrias textiles más importantes de Europa, destacando entre ellas la de Covilhã.

Mediante el proyecto se persigue definir esta Ruta y poner de manifiesto su importancia patrimonial, antropológica, económica, social y cultural, con el objetivo de potenciarla con usos turísticos, al encontrarse en la Sociedad del ocio nuevas posibilidades para salvaguardar el rico y variado patrimonio al que dio origen toda la actividad trashumante y el comercio de la lana.





## CAPÍTULO 3: LAS VÍAS PECUARIAS EN EXTREMADURA

### 10 LAS VÍAS PECUARIAS EN EXTREMADURA

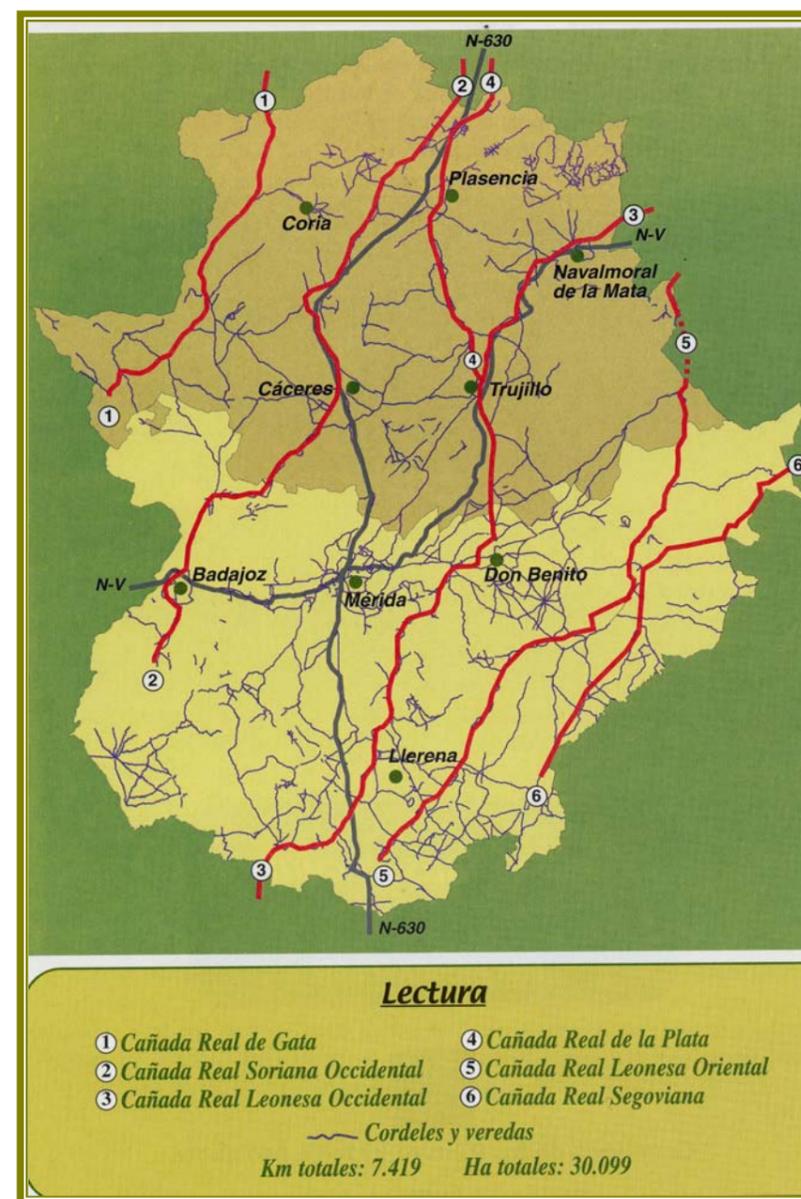
La geografía e historia extremeña han modelado el carácter eminentemente ganadero de esta vasta región. Extensas llanuras de suelos pobres, lluvias otoñales, encinares ahuecados... son algunos de los factores que propiciaron la práctica ganadera extensiva. La situación fronteriza entre los reinos árabe y cristiano, la influencia de las Órdenes Militares, la nobleza y el clero, el poderío de los señores norteños en el medievo..., favorecieron el aprovechamiento de los recursos extremeños por parte de ganaderos foráneos.

Las dehesas y estepas que conforman este invernadero actualmente dan cobijo a una importantísima cabaña trashumante de más de cien mil cabezas de ganado menor y de veintiséis mil vacunos. Las tres cuartas partes de estos animales se localizan en la provincia cacereña, a lo largo de 101 términos municipales, entre los que destacan los de las comarcas de Alcántara, Cáceres y Malpartida de Plasencia. En el área de influencia de esta última se concentra la casi totalidad de la cabaña caprina trashumante.

Extremadura posee una intrincada malla de vías pecuarias que se extiende por toda su geografía. El continuo uso que han recibido estos caminos ha permitido que la red que configuran mantenga un relativo buen estado en relación a los de otras Comunidades. A pesar de ello, el abandono y las agresiones son las características que mejor las pueden definir. En ocasiones los tramos mejor conservados son aquellos en donde el tránsito pecuario está vigente, especialmente en las áreas de acceso a las estaciones de tren. Sin embargo, otras vías que mantienen elevados flujos ganaderos se ven complejamente obstaculizadas; tal es el caso del Cordel de Tornavacas que, en su paso por el Valle del Jerte, presenta un interminable rosario de intrusiones. Este «calvario» lo sufren especialmente las cabañas que realizan el desplazamiento a pie a las fincas de agostada, ya sean abulenses, salmantinas o cacereñas. La media de animales que efectúan estos recorridos en los últimos años es de unas 20.000 cabezas de ganado vacuno y de 15.000 de ganado menor. A ello hay que añadir los que también utilizan las vías pecuarias para llegar a las estaciones de embarque, que suponen otras 24.000 cabezas de ovino.

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.

En el caso de Extremadura, la situación de los más de 7.000 kilómetros de vías pecuarias, con una superficie aproximada de 30.000 hectáreas, es manifiestamente mejorable en casi todos los aspectos. A comienzos de 1990, la red extremeña carecía de clasificación en 80 términos municipales, disponiendo de deslinde y amojonamiento menos del 5% del total, con un grado de intrusión muy elevado.





## CAPÍTULO 3: LAS VÍAS PECUARIAS EN EXTREMEDURA

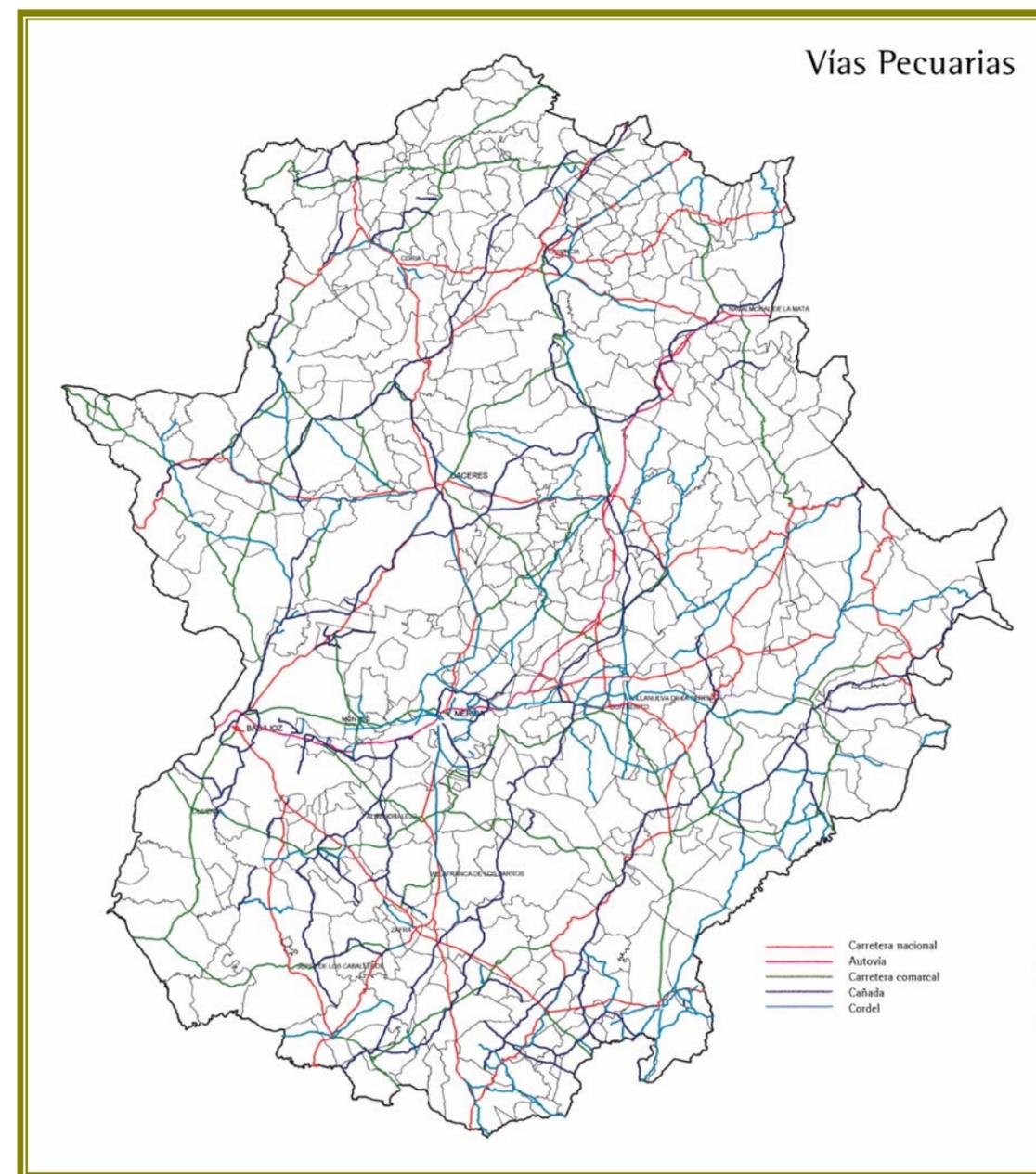
Consciente de este problema, la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente diseñó un ambicioso Plan de Actuación tendente a recuperar y ordenar este dominio público en una primera fase, para posteriormente tratar de "poner en valor" la red recuperada, incentivando los usos alternativos que la legislación permite como método más adecuado para su conservación y mantenimiento. Ambas fases o programas fueron incluidos en los Programas Operativos de Extremadura para los Fondos Estructurales Europeos, lo que ha facilitado que su contenido esté coordinado con otras actuaciones sobre la ordenación territorial, y ha posibilitado la obtención de importantes recursos presupuestarios.

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

- Cañada Real de Gata
- Cañada Real Soriana Occidental
- Cañada Real Leonesa Occidental
- Cañada Real de la Plata
- Cañada Real Leonesa Oriental
- Cañada Real Segoviana

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.





## CAPÍTULO 4: VÍAS PECUARIAS Y PATRIMONIO ASOCIADO DE LA COMARCA TAGUS

### 11.5 CONDICIONES DE ENTREGA DE LOS TRABAJOS

Con objeto de facilitar el uso de la información generada por técnicos y particulares, se han seleccionado los siguientes formatos y soportes para la entrega de trabajos de cartografía digital:

- Soportes físicos:
  - CD-ROM y DVD grabado con formato ISO-9660.
- Formatos de archivo:
  - Capas vectoriales: Coberturas ArcView y ArcGis.
  - Capas ráster: Formato GRID. Formatos Tiff, BIP y BIL georreferenciados. Además se admitirán las imágenes de satélite en sus formatos originales.

Se deberá evitar *como exclusivo* el formato JPEG debido a su característica de 'simplificación' de imagen. Sí será válido siempre que venga acompañado de la misma imagen en uno de los formatos admitidos.

- Tablas: Formato DBF. Se admitirán tablas en formato texto delimitado (txt) siempre que vayan acompañadas de una descripción del fichero.
- Modelo de datos en el que se describan todos los elementos y variables asociadas descritas anteriormente así como las relaciones existentes entre los elementos.
- Mapas de síntesis: Recogiendo de forma resumida los elementos clave de la información ambiental objeto del trabajo sobre un mapa de pequeño formato (A3) y sobre el ámbito territorial comarcal (TAGUS).
- Impresión plotter a escala original.
- Ficheros digitales:
  - Ficheros plotter en formato postscript o PDF correspondientes a los mapas de síntesis y mapas a escala original elaborados.
  - Las capas de información organizadas mediante el programa 'ArcView'. Estos productos son opcionales y han de entenderse como adicionales a la entrega final de los trabajos.

### 12 RED DE VÍAS PECUARIAS DE LA COMARCA TAGUS

La comarca Tajo-Salor-Almonte, formada por un total de 16 términos municipales, con una extensión total de 2.345 metros cuadrados, tiene una compleja y amplia red de vías pecuarias, formando un entramado de comunicación ganadera que nos permite recorrer esta tierra de punta a punta, ponerla en contacto con regiones exteriores y con nuestros vecinos portugueses, además de unir los pueblos entre sí, en muchas ocasiones por caminos que tienen un marcado carácter histórico y que coinciden con el trazado de cañadas, cordeles, veredas y coladas.

A continuación se relacionan las CAÑADAS REALES, CORDELES, COLADAS, VEREDAS, DESCANSADEROS Y ABREVADEROS por términos municipales. A cada vía pecuaria en sí le precede un código, de creación propia, que nos permite identificar la vía pecuaria en todo momento. Hay que tener en cuenta que una misma vía pecuaria puede transcurrir por más de un término municipal (por ejemplo, la Cañada Real de Gata transcurre por Alcántara, Piedras Albas y Zarza la Mayor; la Cañada Real de Cáceres por Casar de Cáceres y Garrovillas de Alconetar, etc.).

#### ALCÁNTARA:

- ALC-01-CR/Cañada Real de Gata.
- ALC-02-COR/Cordel de Merinas de Alcántara.
- ALC-03-COL/Colada de la Cumbre.
- ALC-04-COL/Colada de la Moheda.
- ALC-05-COL/Colada de la Recovera.

#### ALISEDA:

- ALI-01-COR/Cordel de Malpartida a Aliseda y de Azagala.
- ALI-02-COR/Cordel de Alcántara a Cáceres.

#### ARROYO DE LA LUZ:

- AL-01-COR/Cordel de Arroyo de la Luz.

#### BROZAS:

- BRO-01-CR/Cañada Real de Merinas.





## CAPÍTULO 4: VÍAS PECUARIAS Y PATRIMONIO ASOCIADO DE LA COMARCA TAGUS

- BRO-02-CR/Cordel de Merinas de Alcántara.
- BRO-03-COR/Cordel de Arroyo de la Luz.
- BRO-04-VE/Vereda de los Charros o del Camino de Pedro Vecino.
- BRO-05-COL/Colada del Camino del Tajo.

### CASAR DE CÁCERES:

- CC-01-CR/Cañada Real de Cáceres.
- CC-02-D/A/Descansadero y Abrevadero de la Charca Grande.

### ESTORNINOS (es una pedanía de Alcántara):

- ALC-04-COL/Colada de Moheda.

Nota: esta colada también figura por lo tanto en las vías pecuarias de Alcántara; cuando se hizo la Clasificación, Estorninos aparece como término municipal, pero ahora ya no lo es.

### GARROVILLAS DE ALCONETAR:

- GA-01-CR/Cañada Real de Merinas.
- GA-02-CR/Cañada Real de Cáceres.
- GA-03-COL/Colada del Camino de Hinojal.
- GA-04-COL/Colada del Camino de la Plata (Calzada Romana).
- GA-05-COL/Colada de la Vereda de la Mojonera y del Lindón.
- GA-06-COL/Colada del Camino de Portaje a Garrovillas.
- GA-07-D/Descansadero de los Villares.

### HINOJAL:

No tiene vías pecuarias según su Proyecto de Clasificación. Nos parece un tanto extraño, pues en el proyecto existen suficientes antecedentes evidentes y fehacientes como para que las hubiera.

### MALPARTIDA DE CÁCERES:

- MC-01-COR/Cordel de Malpartida a Aliseda y de Azagala.
- MC-02-VE/Vereda del Lavadero de Lanas.
- MC-03-VE/Vereda de Aldea del Cano.
- MC-04-COL/Colada del Camino de la Luz.

### MATA DE ALCÁNTARA:

- MA-01-COL/Colada de la Montosa.

### MONROY:

- MO-01-COL/Colada de Torrejón el Rubio a Talaván.
- MO-02-COL/Colada del Camino de Santiago a Monroy.

### NAVAS DEL MADROÑO:

- NM-01-CR/Cañada Real de Merinas.

### PIEDRAS ALBAS:

- PA-01-CR/Cañada Real de Gata.

### SANTIAGO DEL CAMPO:

No tiene vías pecuarias, ni Proyecto de Clasificación. En este término no existen oficial ni legalmente vías pecuarias.

### TALAVÁN:

- TA-01-VE/Vereda del Camino Real de Castilla.
- TA-02-COL/Colada de Torrejón el Rubio a Talaván.
- TA-03-COL/Colada del Camino de Santiago a Monroy.

### VILLA DEL REY:

- VR-01-COR/Cordel de Merinas de Alcántara.





## CAPÍTULO 4: VÍAS PECUARIAS Y PATRIMONIO ASOCIADO DE LA COMARCA TAGUS

- VR-02-VE/Vereda de los Charros o del Camino de Pedro Vecino.
- VR-03-COL/Colada de la Charca Comunal de Eriales a la Vereda de los Charros.
- VR-04-COL/Colada de la Charca Comunal a la Dehesa Boyal.
- VR-05-COL/Colada de la Montosa.
- VR-06-COL/Colada del Camino de Brozas por la Dehesa Boyal hasta la Charca de García.
- VR-07-COL/Colada del Camino de Garrovillas a la Charca de Coheto.
- VR-08-COL/Colada del Camino de los Lavaderos hasta la Dehesa Boyal.
- VR-09-COL/Colada del Camino de Navas del Madroño a la Charca de García.
- VR-10-COL/Colada y Abrevadero del Río Jartín desde la Colada de los Lavaderos hasta la dehesa de Zafra.
- VR-11-D/A/Descansadero y Abrevadero de la Charca Comunal del Ejido.
- VR-12-A/Abrevadero de la Charca de García.
- VR-13-A/Abrevadero de la Charca Grande de Coheto.

### ZARZA LA MAYOR:

- ZM-01-CR/Cañada Real de Gata.

### VÍAS PECUARIAS DE LA COMARCA TAGUS Y MUNICIPIOS INTERESADOS

(En orden de clasificación: Cañada Real, Cordel, Colada, Vereda, Abrevadero y Descansadero)

Orden	Vía Pecuaria	Términos Municipales afectados
1	<b>Cañada Real de Cáceres</b>	Casar de Cáceres y Garrovillas
2	<b>Cañada Real de Gata</b>	Alcántara, Piedras Albas y Zarza la Mayor
3	<b>Cañada Real de Merinas</b>	Brozas, Garrovillas y Navas
4	<b>Cordel de Alcántara a Cáceres</b>	Aliseda
5	<b>Cordel de Arroyo de la Luz</b>	Arroyo de la Luz y Brozas
6	<b>Cordel de Merinas de Alcántara</b>	Alcántara, Brozas, Villa del Rey
7	<b>Cordel de Malpartida a Aliseda y de Azagala</b>	Aliseda y Malpartida
8	<b>Colada del Camino de la Plata</b>	Garrovillas
9	<b>Colada del Camino de Hinojal</b>	Garrovillas
10	<b>Colada de la Cumbre</b>	Alcántara
11	<b>Colada de la Moheda</b>	Alcántara y Estorninos (pedanía)
12	<b>Colada de la Montosa</b>	Mata de Alcántara y Villa del Rey
13	<b>Colada de la Vereda de la Mojonera y del Lindón</b>	Garrovillas
14	<b>Colada de la Recovera</b>	Alcántara
15	<b>Colada del Camino de la Luz</b>	Malpartida
16	<b>Colada del Camino del Tajo</b>	Brozas
17	<b>Colada del Camino de Santiago a Monroy</b>	Monroy y Talaván
18	<b>Colada de Torrejón el Rubio a Talaván</b>	Monroy y Talaván
19	<b>Colada del Camino de Portaje a Garrovillas</b>	Garrovillas
20	<b>Colada de la Charca Comunal de Eriales a la Vereda de los Charros</b>	Villa del Rey
21	<b>Colada de la Charca Comunal a la Dehesa Boyal</b>	Villa del Rey





**CAPÍTULO 4: VÍAS PECUARIAS Y PATRIMONIO ASOCIADO DE LA COMARCA TAGUS**

Ord en	Vía Pecuaria	Términos Municipales afectados
22	<b>Colada del Camino de Brozas por la Dehesa Boyal a la Charca de García</b>	Villa del Rey
23	<b>Colada del Camino de Garrovillas a la Charca de Coheto</b>	Villa del Rey
24	<b>Colada del Camino de los Lavaderos hasta la Dehesa Boyal</b>	Villa del Rey
25	<b>Colada del Camino de Navas del Madroño a la Charca de García</b>	Villa del Rey
26	<b>Colada y Abrevadero del Río Jartín desde la Colada de los Lavaderos hasta la Dehesa de Zafra</b>	Villa del Rey
27	<b>Vereda de Aldea del Cano</b>	Malpartida
28	<b>Vereda de los Charros o del Camino de Pedro Vecino</b>	Brozas y Villa del Rey
29	<b>Vereda del Camino Real de Castilla</b>	Talaván
30	<b>Vereda del Lavadero de Lanás</b>	Malpartida
31	<b>Abrevadero de la Charca de García</b>	Villa del Rey
32	<b>Abrevadero de la Charca Grande de Coheto</b>	Villa del Rey
33	<b>Descansadero y Abrevadero de la Charca Grande</b>	Casar de Cáceres
34	<b>Descansadero y Abrevadero de la Charca Comunal del Ejido</b>	Villa del Rey
35	<b>Descansadero de los Villares</b>	Garrovillas

Fuente: Órdenes de Clasificación

**NÚMERO DE VÍAS PECUARIAS POR MUNICIPIO**

Municipio	Nº Vías Pecuarias	% sobre el total
<b>Alcántara</b>	5	10,41
<b>Aliseda</b>	2	4,16
<b>Arroyo de la Luz</b>	1	2,08
<b>Brozas</b>	5	10,41
<b>Casar de Cáceres</b>	2	4,16
<b>Garrovillas de Alconetar</b>	7	14,58
<b>Hinojal</b>	0	0
<b>Malpartida de Cáceres</b>	4	8,33
<b>Mata de Alcántara</b>	1	2,08
<b>Monroy</b>	2	4,16
<b>Navas del Madroño</b>	1	2,08
<b>Piedras Albas</b>	1	2,08
<b>Santiago del Campo</b>	0	0
<b>Talaván</b>	3	6,25
<b>Villa del Rey</b>	13	27,08
<b>Zarza la Mayor</b>	1	2,08
<b>Total</b>	48	100%

Fuente: Órdenes y Proyectos de Clasificación





## CAPÍTULO 4: VÍAS PECUARIAS Y PATRIMONIO ASOCIADO DE LA COMARCA TAGUS

Así pues, el municipio que más vías pecuarias tiene de la Comarca Tajo-Salor-Almonte es Villa del Rey (13 v.p., que suponen el 27,08% del total), seguido en orden descendente por: Garrovillas de Alconetar (7 v.p., 14,58%); Alcántara y Brozas (5 v.p., 10,41% cada uno); Malpartida de Cáceres (4 v.p., 8,33%); Talaván (3 v.p., 6,25%); Aliseda, Casar de Cáceres y Monroy (2 v.p., 4,16% cada uno); Arroyo de la Luz, Mata de Alcántara, Navas del Madroño, Piedras Albas y Zarza la Mayor (1 v.p., 2,08% cada uno); Hinojal y Santiago no tienen vías pecuarias legalmente establecidas en un proyecto de clasificación.

Si existen 48 vías pecuarias en total, hay que tener en cuenta que varias pasan por más de un término municipal, por lo que habría que hablar que existen en la Comarca 35 vías pecuarias diferentes, según la clasificación de Cañada Real, Cordel, Colada, Vereda, Descansadero y Abrevadero.

### Número de cada tipo de vía pecuaria:

➤ 1. Cañada Real	3	8,57%
➤ 2. Cordel	4	11,42%
➤ 3. Colada	18	51,42%
➤ 4. Colada y Abrevadero	1	2,85%
➤ 5. Vereda	4	11,42%
➤ 6. Descansadero	1	2,85%
➤ 7. Abrevadero	2	5,71%
➤ 8. Descansadero y Abrevadero	2	5,71%
<b>Total:</b>	<b>35</b>	<b>100%</b>

Se observa que el tipo de vía pecuaria predominante son las coladas (18), con más de la mitad de los tipos; muy de lejos le siguen los cordeles (4), las cañadas reales (3), y los abrevaderos y descansaderos, que los hemos contabilizado según la denominación oficial en los actos de clasificación.

### TOTAL DE LONGITUD LEGAL DE VÍAS PECUARIAS POR MUNICIPIO

Municipio y Nº V.P	Total Km (long. Legal)	% sobre el total de Km.
<b>Alcántara (5)</b>	97,5	24,71%
<b>Aliseda (2)</b>	18,0	4,56%
<b>Arroyo de la Luz (1)</b>	11,5	2,91%
<b>Brozas (5)</b>	63,1	15,99%
<b>Casar de Cáceres (2)</b>	12,8	3,24%
<b>Garrovillas de Alconetar (7)</b>	66,1	16,75%
<b>Hinojal (0)</b>	0	0%
<b>Malpartida de Cáceres (4)</b>	17,0	4,30%
<b>Mata de Alcántara (1)</b>	2,5	0,63%
<b>Monroy (2)</b>	4,5	1,14%
<b>Navas del Madroño (1)</b>	9,5	2,40%
<b>Piedras Albas (1)</b>	0,75	0,19%
<b>Santiago del Campo (0)</b>	0	0%
<b>Talaván (3)</b>	37	9,37%
<b>Villa del Rey(13)</b>	36,28	9,19%
<b>Zarza la Mayor (1)</b>	18	4,56%
<b>Total</b>	<b>394,53 Km</b>	<b>100%</b>

Fuente: Proyecto de Clasificación e Inventario Junta de Extremadura

Nota: la longitud legal es aquella que aparece en el Proyecto de Clasificación como la oficial de la vía pecuaria; la longitud actual o real difiere de la legal, bien porque se haya ampliado o reducido; lo normal es que las vías pecuarias tengan una longitud real inferior a la legal establecida (por ejemplo, Alcántara tiene 97,5 Km de longitud legal de sus vías pecuarias, y 88,998 Km de longitud real, con lo cual ha perdido supuestamente 8,502 Km de vías pecuarias).





## CAPÍTULO 4: VÍAS PECUARIAS Y PATRIMONIO ASOCIADO DE LA COMARCA TAGUS

### Municipios con más vías pecuarias (de mayor a menor longitud):

1. Alcántara	97,50 Km
2. Garrovillas	66,10 Km
3. Brozas	63,10 Km
4. Talaván	37,00 Km
5. Villa de Rey	36,28 Km
6. Aliseda	18,00 Km
7. Zarza la Mayor	18,00 Km
8. Malpartida	17,00 Km
9. Casar	12,80 Km
10. Arroyo	11,50 Km
11. Navas	9,50 Km
12. Monroy	4,50 Km
13. Mata de Alcántara	2,50 Km
14. Piedras Albas	0,75 Km
15. Hinojal	0,0 Km
16. Santiago del Campo	0,0 Km

### Anchuras de las vías pecuarias:

- Cañada Real: todas tienen la misma, 75,22 m.
- Cordeles: todos tienen la misma, 37,61 m.
- Coladas: la anchura difiere según municipios. Hay 1 vía pecuaria con 25 m; 3 con 8 m; 5 con 10 m; 5 con 4 m; 1 con 5 m; 2 con 12,5 m; 4 con 12 m; y 2 con 6 m.

Así pues, la anchura más común en las coladas son 4 y 10 m, seguidas de las coladas que tienen 12 y 8 m.

- Veredas: todas tienen la misma, 20,89 m.

### Lugares asociados:

Se refiere a abrevaderos, descansaderos, etc. Según el Inventario de la Junta de Extremadura hay asociados 9 lugares, sin que en la base de datos se especifiquen cuales son. Algunos se citan en la descripción de la vía pecuaria que incluye el Proyecto de Clasificación.

### Las 5 vías pecuarias más largas (según longitud legal establecida) de la Comarca Tagus:

- Cañada Real de Gata (Alcántara): 40 Km
- Cordel de Merinas de Alcántara (Alcántara): 32 Km
- Cañada Real de Merinas (Brozas): 31 Km
- Cañada Real de merinas (Garrovillas). 22 Km
- Vereda del Camino Real de Castilla (Talaván): 21 Km

### Las 5 vías pecuarias más cortas de la Comarca Tagus:

- Colada de Torrejón el Rubio a Talaván (Monroy): 0,5 Km
- Cañada Real de Gata (Piedras Albas): 0,75 Km
- Colada y Abrevadero del Río Jartín desde la Colada de los Lavaderos hasta la dehesa de Zafra (Villa del Rey): 1,13 Km
- Colada del Camino de los Lavaderos hasta la Dehesa Boyal (Villa del Rey): 1,530 Km





## CAPÍTULO 4: VÍAS PECUARIAS Y PATRIMONIO ASOCIADO DE LA COMARCA TAGUS

- Colada del Camino de Brozas por la Dehesa Boyal hasta la Charca de García (Villa del Rey): 2 Km

### SUPERFICIE DE VÍAS PECUARIAS POR MUNICIPIO EN Has.

Municipio	Superficie en Ha.	% sobre el total de superficie
<b>Alcántara</b>	453,232	27,21
<b>Aliseda</b>	67,698	4,06
<b>Arroyo de la Luz</b>	43,251	2,59
<b>Brozas</b>	337,638	20,27
<b>Casar de Cáceres</b>	96,281	5,78
<b>Garrovillas de Alconetar</b>	273,088	16,39
<b>Hinojal</b>	0	0
<b>Malpartida de Cáceres</b>	43,896	2,63
<b>Mata de Alcántara</b>	2,5	0,15
<b>Monroy</b>	4,625	0,27
<b>Navas del Madroño</b>	71,459	4,29
<b>Piedras Albas</b>	5,641	0,33
<b>Santiago del Campo</b>	0	0
<b>Talaván</b>	62,369	3,74
<b>Villa del Rey</b>	68,446	4,10
<b>Zarza la Mayor</b>	135,396	8,12
<b>Total</b>	1.665,52 Ha.	100%

Las vías pecuarias de la Comarca Tagus tienen en total una superficie de 1.665, 52 Ha.

Serían 16,655 Km<sup>2</sup> que representan el 0,71 % de la superficie territorial de la Comarca Tagus (2.345 Km<sup>2</sup>).

### SUPERFICIE DE VÍAS PECUARIAS POR MUNICIPIOS EN KM

Municipio	Superficie del término municipal	Superficie de vías pecuarias y % que suponen en relación al término
<b>Alcántara</b>	552 Km <sup>2</sup>	4,53 Km <sup>2</sup> (0,82%)
<b>Aliseda</b>	81 Km <sup>2</sup>	0,67 Km <sup>2</sup> (0,82%)
<b>Arroyo de la Luz</b>	128 Km <sup>2</sup>	0,43 (Km <sup>2</sup> (0,33%))
<b>Brozas</b>	399 Km <sup>2</sup>	3,37 Km <sup>2</sup> (0,84%)
<b>Casar de Cáceres</b>	130 Km <sup>2</sup>	0,96 Km <sup>2</sup> (0,73%)
<b>Garrovillas de Alconetar</b>	207 Km <sup>2</sup>	2,73 Km <sup>2</sup> (1,31%)
<b>Hinojal</b>	63 Km <sup>2</sup>	0 Km <sup>2</sup> (0,00%)
<b>Malpartida de Cáceres</b>	32 Km <sup>2</sup>	0,43 Km <sup>2</sup> (1,34%)
<b>Mata de Alcántara</b>	34 Km <sup>2</sup>	0,02 Km <sup>2</sup> (0,05%)
<b>Monroy</b>	204 Km <sup>2</sup>	0,04 Km <sup>2</sup> (0,01%)
<b>Navas del Madroño</b>	112 Km <sup>2</sup>	0,71 Km <sup>2</sup> (0,63%)
<b>Piedras Albas</b>	5 Km <sup>2</sup>	0,05 Km <sup>2</sup> (1%)
<b>Santiago del Campo</b>	73 Km <sup>2</sup>	0,00 Km <sup>2</sup> (0%)
<b>Talaván</b>	98 Km <sup>2</sup>	0,62 Km <sup>2</sup> (0,63%)
<b>Villa del Rey</b>	57 Km <sup>2</sup>	0,68 Km <sup>2</sup> (1,19%)
<b>Zarza la Mayor</b>	170 Km <sup>2</sup>	1,35 Km <sup>2</sup> (0,79%)
<b>Total</b>	2.345 Km <sup>2</sup>	16,655 Km <sup>2</sup> (100%)





## CAPÍTULO 5: RUTA DE LA LANA

### 13 RUTA DE LA LANA

Si tuviéramos que establecer una salida directa desde nuestra comarca (Tagus) para la vecina Portugal, que mejor opción que hacerlo por el mismo camino que utilizaron nuestros antepasados indígenas y que, posteriormente, adecuaron los omnipresentes romanos, que conquistaron sí, pero también supieron conservar y mejorar el conocimiento de los pueblos a los que llegaron.

Tal es el caso de la desconocida, en todos los aspectos, calzada romana que comunicaba *Corduba* (Córdoba) con *Portus Cale* (Oporto), aunque quedan por realizar estudios más sistemáticos y detallados sobre el origen de esta calzada, pero es un tema que en este estudio no procede debatir.

Lo que podemos constatar son sus restos por los campos de algunos pueblos objeto de nuestro estudio, tales como: Malpartida de Cáceres, Arroyo de la Luz, Brozas, Villa del Rey, Alcántara y Piedras Albas.

En la comarca Tagus, tomaríamos esta vía romana en el Lavadero de Lanitas de Malpartida de Cáceres, y casi en línea recta llegaríamos a la *Civitas Igaeditanorum*, Capinha, Covilha y Viseu, entre otras ciudades portuguesas, para llegar a Portus Cale. Ni que decir tiene que en este trayecto la calzada en cuestión cruza en su devenir con otras vías importantes de la época en todo el territorio peninsular. Para salvar las dificultades orográficas construyen dos importantes puentes: el Puente de Alcántara sobre el Tajo y el Puente de Segura sobre el Erjas.

Queda patente que, una vez que se abre una vía de comunicación de estas características y con las infraestructuras adecuadas, sería utilizada a lo largo del tiempo según las necesidades de cada época. Es por ello que barajamos la seria posibilidad de que los ganados o, en nuestro caso, las lanas del Lavadero de Malpartida de Cáceres, si salían hacia el centro manufacturero de Covhila, lo harían por esta vía, en principio camino romano y que posteriormente fue solapado por varias vías pecuarias perfectamente definidas y reconocibles que siguen el mismo trazado.

Aunque hay mucho por investigar, planteamos una mera hipótesis, pero, si a lo referido anteriormente, unimos el hecho de que esta vía romana y pecuaria llega a una ciudad portuaria, tenemos más que corroborada la consistencia de tal hipótesis. Existe la materia prima en el Lavadero de Lanitas de Malpartida y de San Miguel, recogida y lavada; una buena vía de comunicación para llegar a un centro manufacturero: Covhila, y sin apartarnos del camino, un puerto por donde exportar el producto elaborado hacia ciudades europeas y americanas.

No debemos obviar que no sería este el único lugar de salida de la lana de tierras extremeñas, tenemos la presente ruta y el norte peninsular con Ciudad Rodrigo.

#### 13.1 DESCRIPCIÓN ACTUAL DE LA RUTA DE LA LANA EN LA COMARCA TAGUS

Partiendo de el Lavadero de Malpartida de Cáceres, por donde pasan otras vías pecuarias importantes como el Cordel de Malpartida a Aliseda y Azagala, que llega desde Cáceres y comunica Malpartida de Cáceres con el Sur de la zona (Azagala ya en territorio pacense) tomaremos en dirección Noreste, la Vereda de Arroyo de la Luz que, tras cruzar un paso a nivel del tren, y también un discreto pero vetusto puente con más que probables trazas romanas, -el Puente sobre el río Casillas-, nos llevaría al pueblo de Arroyo de la Luz, donde encontramos el otro lavadero: el Lavadero de San Miguel, en la Dehesa de Campofrío. Este lugar se transformó en explotación ganadera y no se conservan en tan buen estado como el anterior, pero su origen se palpa en cada uno de sus rincones.

Salimos de Arroyo de la Luz por el Cordel de Arroyo de la Luz, cruzando otros puentes: sobre el río Pontones, muy reformado, y el de el Grajuelas, que sale de la Charca Grande; cuando el estiaje lo permite, podemos ver un sugerente basamento romano, así como restos de la vía romana, yendo dirección a Brozas, importante núcleo de población donde también se cruzan diversos caminos pecuarios. Atravesando la población, por el cementerio, tomamos de nuevo la vía romana y a la par vía pecuaria que ahora es conocida como Vereda de los Charros o del Camino de Pedro Vecino. De nuevo los restos de la ingeniería romana son visibles en algunos tramos del camino. Confluyen pues sobre el mismo terreno tres culturas muy distantes en el tiempo: la romana, la trashumante y la actual.

Esta Vereda de los Charros nos lleva por tierras del pueblo de Villa del Rey que, aunque pequeño en extensión urbana, conserva en buen estado el trazado de sus numerosas vías pecuarias, hasta enlazar con el Cordel de Merinas de Alcántara, eje vertebrador de muchas de las vías pecuarias de la zona y, aunque en algunos tramos es difícil seguir su original trayecto, nos conducirá hasta la cercana Alcántara.

Es en este lugar de la comarca donde la orografía del terreno haría más difícil el deambular por el camino que nos ha traído, pero sobre las aguas del internacional Tajo se construyó el Puente Romano que vio repleto su petril de cabañas ganaderas y, porque no, de carretas y arrieros camino del Norte y del Oeste peninsular.

Salvado el Tajo, la calzada romana y la Cañada Real de Gata siguen parejos en dirección Norte hacia Zarza la Mayor, pero en el término de Piedras Albas encontramos una bifurcación hacia tierras portuguesas vadeando el fronterizo río Erjas, por el también romano, Puente de Segura.





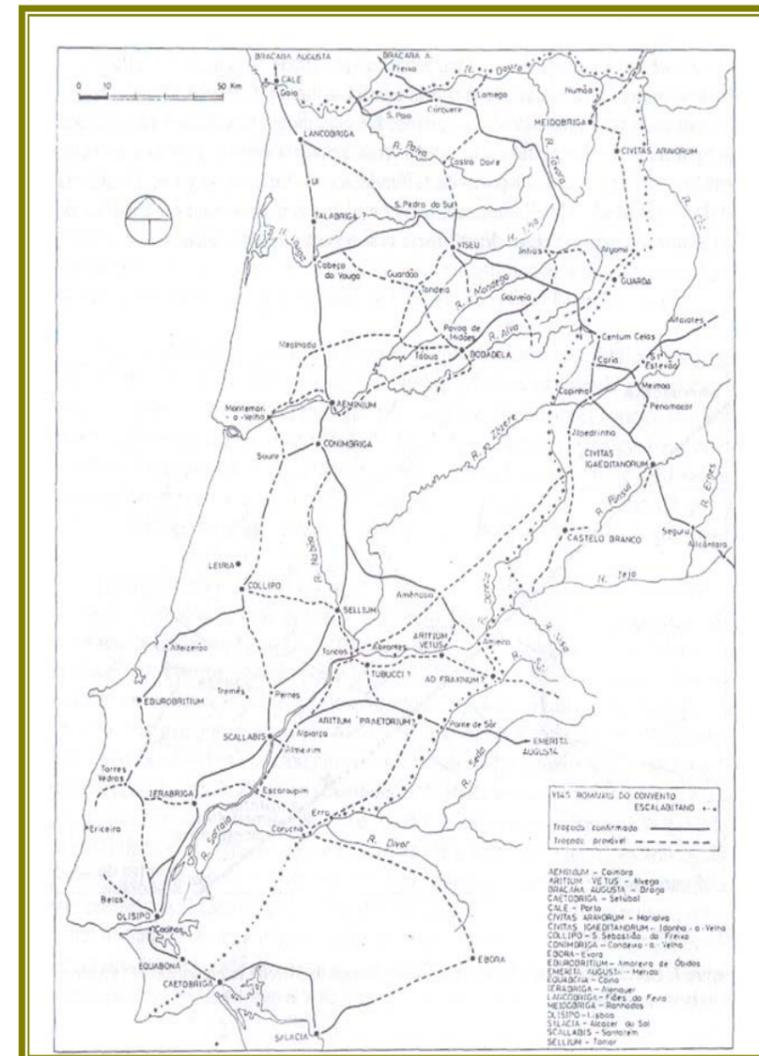
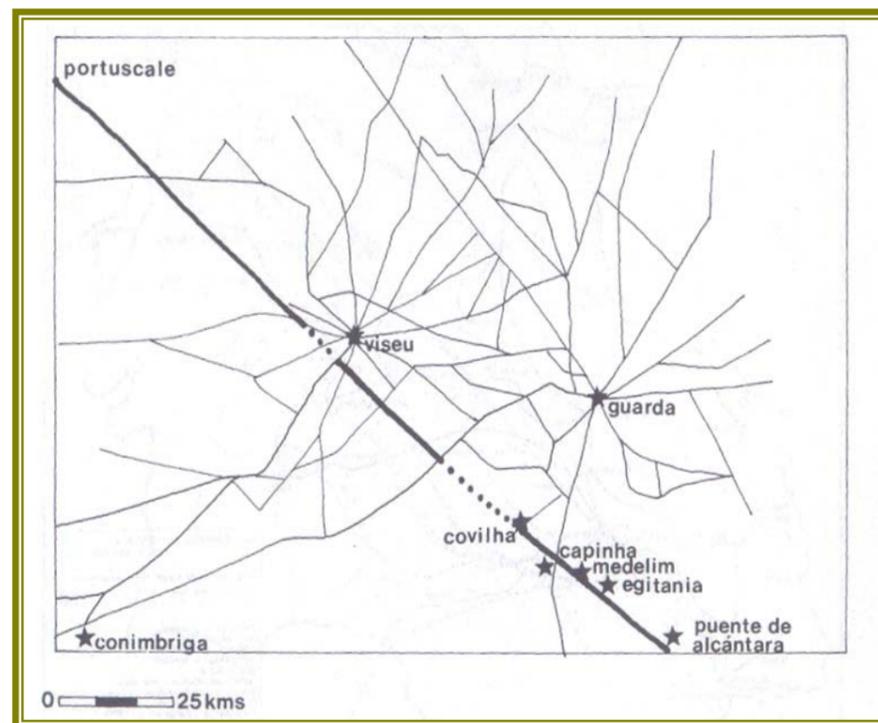
## CAPÍTULO 5: RUTA DE LA LANA

Según el mapa de Moreira de Figueiredo, este camino seguiría por tierras portuguesas por Medelim, Capinha, llegaría a Covilha –centro manufacturero de la lana y fin de la ruta de la Translana- y evitando el afloramiento de la Sierra da Estela, pasaría por las proximidades de Viseu para llevar los productos a Oporto.

Hemos de señalar que existe poca bibliografía respecto a este vía, pero estimamos que la hipótesis que hemos barajado es perfectamente sostenible en el terreno, si bien aún hemos de contrastar datos y proseguir en las investigaciones en territorio español. Es obvio que, si el camino está abierto y cuenta con las infraestructuras necesarias tales como, pueblos a una jornada de distancia que aseguran el avituallamiento y descanso, puentes para solventar las dificultades orográficas, se podría mantener un contacto entre productores de materia prima –Extremadura- y elaboración de la misma –Covilha-, sin olvidar el trasiego cultural que también se produce.

Así mismo esperamos poder afianzar esta ruta con las investigaciones y el conocimiento de los homónimos lusitanos.

(Ver anexo de mapas de Rubio Rojas, A.)



Museu de Lanifícios  
Universidade da Beira Interior





## CAPÍTULO 5: RUTA DE LA LANA

### 13.2 PATRIMONIO ASOCIADO A LA RUTA DE LA LANA EN LA COMARCA TAGUS

Rico y variado es el patrimonio que encontraremos a lo largo de este corredor cultural que se establece como Ruta de la Translana, desde los primeros pobladores del Neolítico hasta nuestros días, sin obviar la cultura romana, la medieval, la moderna y la contemporánea. Todas estas culturas han modelado el territorio y la idiosincrasia de sus pobladores.

Haremos un recorrido patrimonial de la Ruta de la Lana.

#### 13.2.1 MALPARTIDA DE CÁCERES.

Antes de iniciar la ruta desde el pueblo de Malpartida de Cáceres, debemos recorrer sus calles, en ellas la sencilla arquitectura popular se plasma en sus fachadas enaladas con recercos de granito en puertas y ventanas adinteladas, en las que sobresalen las características alpoyatas; remata el conjunto la chimenea de las que podemos encontrar buenos ejemplos.

También existen palacios y casas nobles blasonadas que siguen con la composición sencilla de fachadas, aunque ahora es el granito el material dominante. Palacio Topete, Arcos de Santa Ana, Casa de los Ovando, son ejemplos de la arquitectura civil palaciega y militar.

Pero en este pueblo encontramos un lugar idóneo para la fauna y la flora, es el Monumento Natural de los Barruecos, incluido en la Red de Espacios Protegidos de Extremadura, zona de grandes bolos graníticos que sobresalen en la parte sureste de la población. En este lugar encontramos restos de los primeros pobladores en yacimientos arqueológicos como Regato del Lugar, Vendimia, Peñas del Tesoro, con interesantes muestras de material lítico. Pero los canchales de los Barruecos también guardan grabados, pinturas y santuarios rupestres, tumbas antropomorfas, *villae*, ...

Uno de los lugares claves en relación a la Ruta de la Translana es el Lavadero de Lanos de los Barruecos. Se edifica en el S. XVIII a cargo de D. Álvaro de Ulloa, noble cacereño, en terrenos cedidos por el municipio. Se construye una charca y la presa del Barrueco de Abajo que contiene el agua necesaria para el lavado de la lana. En la coronación de la presa se adosa el molino harinero y las dependencias del Lavadero, de manera que todo es un conjunto perfectamente interrelacionado.

Las edificaciones del Lavadero forman un gran patio central en el que se integran las salas de esquila, viviendas, ermita, almacén, sala de estiba, hornos para calentar el agua para el lavado, acequias de lavado y secaderos. Junto a ello, los corrales para estancia del ganado y una huerta que se riega con el excedente de

agua del lavadero. Estamos pues ante un "complejo industrial" perfectamente estructurado en el que se hace el primer tratamiento de la materia prima: la lana, desde el esquila al lavado, clasificado y comercialización de la misma.

Tenemos referencias de la salida de carretas desde aquí en dirección al centro manufacturero de Covilha. El industrial catalán, afincado en Extremadura, Miguel Calaff explota el lavadero durante el siglo XIX en relación con la industria portuguesa.

Actualmente las instalaciones del lavadero albergan el Museo Vostell de arte contemporáneo.

Es interesante el patrimonio religioso de la población, la Iglesia Parroquial y ermitas como los Mártires, Santa Ana que encontraremos en la salida del pueblo siguiendo la Ruta de la Lana por el Cordel de Arroyo de la Luz.

#### 13.2.2 ARROYO DE LA LUZ.

Siguiendo el Cordel, a veces por la actual carretera N-521, en tierras de Arroyo de la Luz, encontramos el otro gran centro industrial de la Ruta, el Lavadero de Lanos de San Miguel.

En la Dehesa de Campofrío, junto a la actual Estación de ferrocarril de Arroyo-Malpartida se construyen molinos harineros y charcas con la misma función que el de Malpartida. Inician su andadura a la par, a instancia de D. Álvaro de Ulloa, pero éste, aunque también tuvo mucha actividad en siglos anteriores, es más desconocido que el anterior.

Actualmente es una explotación agropecuaria de propiedad privada, pero su construcción primigenia sigue los mismos parámetros que el de Malpartida. En torno al gran patio central se construyen las viviendas de los operarios y las salas de esquila, ermita y, en este caso, la vivienda residencial de los propietarios de carácter señorial, que aún pervive en condiciones no muy idóneas. Para funcionamiento del lavadero es imprescindible la charca y, por ende, el molino harinero que en este caso son dos edificios de molienda exentos de la presa.

Pero la Dehesa de Campofrío donde se ubica este lavadero, al igual que en los Barruecos, también guarda restos de otras culturas anteriores. Existen restos de dólmenes, vestigios de villae, tumbas antropomorfas, e incluso un balneario de mediados del siglo XX, Los Baños de la Gegosa de aguas minero-medicinales. El edificio, en estado de avanzada ruina, aun permite imaginar las bañeras para las tomas de aguas, el lugar de la caldera y, como no, el manantial que sigue desbordando su preciada agua.





## CAPÍTULO 5: RUTA DE LA LANA

Seguimos la Ruta por el Cordel de Arroyo de la Luz, y muy próximos al núcleo de población cruzamos el Puente del río Casillas, hoy en mal estado, pero sólido y resistente a los tiempos. Es una construcción de sillares de granito, poco esbelta, puesto que los ojos (unas veces en arco de medio punto, y otras cuadrados) no ofrecen mucha altura, ya que el río discurre por un terreno llano; sin embargo sí es largo, decreciendo paulatinamente en altura hasta terminar con el solado de rollos prácticamente sobre el suelo. Los pilares de sustentación son de sección cuadrangular con tajamares aquillados. El bajo petril se dispone con grandes sillares de granito aplanados.

Una vez cruzado el puente, solo posible a pie, la vía pecuaria hasta el núcleo de población, se muestra perfectamente delimitada en todo su ancho por la alambrada y los antiguos mojones de granito.

Antes de entrar en el pueblo de Arroyo de la Luz, debemos cruzar otro puente, en esta ocasión sobre el Río Pontones que cruza la población. En realidad hay dos puentes paralelos, puesto que con las obras de la nueva carretera se construye otro de acuerdo con la nueva infraestructura viaria.

La villa de Arroyo de la Luz, que aún conserva el Rollo de esta distinción medieval, como todos los pueblos de la Ruta de la Lana, tiene un rico y extenso patrimonio. Hemos de señalar la Iglesia de Nuestra Señora de la Asunción de estilo gótico, declarada Monumento Histórico Artístico Nacional, que muestra en su retablo mayor pinturas de Luis de Morales, "El Divino", entre otras obras de arte.

Ermitas como las de San Antón, la Soledad o la de la Virgen de la Luz, en la dehesa arroyana, muestran el sentir de un pueblo con tradiciones.

La arquitectura popular de los pueblos del llano se mantiene en las fachadas encaladas con recercos de granitos y la sobresaliente chimenea.

Pero si algo caracteriza a los habitantes de la población son sus talleres de alfarería que aún mantienen las técnicas heredadas de sus antepasados y las carreras de caballos que los jinetes arroyanos ofrecen a su patrona.

Salimos de la población por otro puente, en este caso una obra pequeña, sobre el arroyo Grajuela, aguas abajo de la Charca Grande en cuya presa encontramos otro molino. Este edificio de molienda conserva aún en pie la estructura, e incluso una chimenea, bóvedas, piedras molederas, pero el abandono en el que se encuentra, si no se remedia, acabará con una buena muestra de patrimonio industrial.

En cuanto al puente, debemos señalar que aunque está muy remodelado y en perfecto uso, cuando el estiaje del arroyo lo permite se pueden ver los sillares de base de más que probable traza romana.

A la salida de la población, por un camino de tierra, paralelo al camino asfaltado de la ermita, dirección de la Ruta de la Translana hacia Brozas, el patrimonio romano vuelve a mostrarse aunque muy camuflado, pues el camino que seguimos solapa la antigua vía romana que podemos vislumbrar en el solado del camino e incluso en algunos pequeños taludes donde se aprecian las piedras alineadas.

Por esta milenaria vía, ahora actualizada en la Ruta de la Translana objeto de nuestro estudios, salimos del término de Arroyo de la Luz con terrenos adhesionados a un lado y grandes tierras de cultivo y pasto al otro.

### 13.2.3 BROZAS.

En el mismo Cordel, justo en la unión de los términos municipales de Arroyo de la Luz y Brozas, la huellas de la historias se hacen patente en forma de tumbas antropomorfas, tal vez hitos funerarios, mojones de granitos.

Seguimos la Ruta de Translana por terrenos arbolados de encinas y pastizales buenos para las cabañas ganaderas, aún muy utilizada por los ganaderos de ambos pueblos.

Brozas conserva un rico patrimonio religioso y civil aún en proceso de clasificación en nuestro trabajo. Iglesias como Santa María la Mayor, Los Santos Mártires, ermita del Padre Eterno, casas nobiliarias como las de los Mendoza, Conde de Canilleros o la de Francisco Sánchez "El Brocense", humanista natural de este pueblo. Edificios como el Convento de Nuestra Señora de la Luz han sido reconvertido en un buen lugar de esparcimiento.

En este pueblo confluyen varias vías pecuarias importantes como la Cañada Real de Merinas, el Cordel de Merinas de Alcántara y la Colada del Camino del Tajo, que permiten la salida de mercancías a otros puntos de la península y la posibilidad de seguir camino de Portugal por la Vereda de los Charros, por la cual saldremos de la población junto a la ermita del cementerio.

De nuevo nuestra Ruta de la Translana, ahora Vereda de los Charros, solapa los restos de la vía romana que muestra su evidencia en varios tramos del camino. La Vereda de los Charros es un buen ejemplo de conservación de vía pecuaria ya que la encontramos perfectamente delimitada y amojonada.

Atraviesa por terrenos llanos, inmensos pastizales, salpicados por casas de labor, como el Cortijo de Belvís.





## CAPÍTULO 5: RUTA DE LA LANA

Durante parte de su trayecto entramos en término municipal de VILLA DEL REY, pequeño núcleo de población que mantiene sus vías pecuarias en buen estado. Aunque pequeño ofrece un rico patrimonio sobre todo en construcciones pastoriles: chozos, conocidos también como buhíos. Son edificaciones de planta circular, de mampostería y bóvedas de falsa cúpula o de aproximación de hiladas, bien de ladrillo o lajas de pizarras.

La Vereda de los Charros nos une al Cordel de Merinas de Alcántara, que en este punto es compartido entre Alcántara y Villa del Rey. Por terreno llano, entre pastizales, nos aproximamos al río Jartín, que en término de Villa del Rey alberga molinos tan interesantes como los de Cabra. El Cordel cruza el Jartín sin que se aprecien restos de ningún tipo, para llegar a Alcántara por la Carretera de Portugal y encontrarse de lleno con una de las vías pecuarias más importante de la comarca Tagus, la Cañada Real de Gata.

### 13.2.4 ALCÁNTARA.

La Ruta de la Translana entra en el municipio de Alcántara con la Cañada Real de Gata, que rodea la encomienda por el Oeste, junto a los restos de la Cerca Alcantarina, lugar donde se conservan los paramentos ataludados con garitas de vigilancia, algunos restaurados recientemente.

La población ha sido a lo largo de la historia un enclave importante dada su situación fronteriza defendida por la Orden Militar de Alcántara desde los siglos XII y XIII. De este período perduran monumentos importantes como el Conventual de San Benito, con hospedería para los caballeros, iglesia y casa mayor de la Orden.

El Conventual, como muchos otros bastiones históricos, sufrió destrozos y remodelaciones y en la actualidad se presenta en buen estado de conservación gracias a instituciones privadas y públicas.

Otros monumentos significativos son la Iglesia de Nuestra Señora de Almocóvar, edificada sobre los restos de una antigua mezquita, el convento de las Monjas Comendadoras; palacios como el de los Barco, los Aponte, Roco-Campofrío, el barrio de la Judería, etc., son importantes muestras de la época de auge de la población, lugar de nacimiento del ilustre franciscano San Pedro de Alcántara.

No debemos obviar la arquitectura popular de casas encaladas, chimeneas y ventanas que no por menos monumental, carecen de reconocimiento patrimonial, así como los numerosos chozos de falsa bóveda que podemos ver en los alrededores de la población.

La Ruta de la Translana sale de la población por el monumental Puente Romano de Alcántara. Obras singular del S. II d. C, llevada a cabo por el arquitecto Cayo

Lucius Lacer en tiempos del emperador Trajano y que sufragan las poblaciones indígenas estipendiarias. En la entrada del puente encontramos el Templo de los Romuelos de la misma época con una inscripción que nos da información de su construcción e intenciones, el nombre del arquitecto y del emperador.

El puente se construye en el lugar idóneo para salvar las aguas del río Tajo y seguir el trazado romano que nos ha traído hasta aquí. Estimamos que este puente es una razón que sostiene sobradamente la Ruta de la Translana, el camino está abierto y con las infraestructuras necesarias para salvar los obstáculos y es por tanto el camino más seguro e idóneo para el comercio de lanas con Portugal.

Tras cruzar el puente, la calzada romana se encamina por el encrespado ribero con la carretera a sus pies. Un poco más adelante la Ruta sigue pareja a la Cañada Real de Gata en dirección Norte hasta llegar a la localidad de Piedras Albas.

### 13.2.5 PIEDRAS ALBAS.

Al llegar al núcleo de población de Piedras Albas la vía pecuaria sigue hacia Zarza la Mayor, pero la Ruta de la Translana, se desvía por lo que sería la calzada romana, por el edificio de la Aduana Nacional, en busca de tierras portuguesas.

Piedras Albas, el pueblo más cercano a la frontera, es un municipio pequeño, con poca población que a lo largo de la historia ha sufrido las consecuencias de su situación fronteriza. Sus calles repinadas y de casas encaladas nos llevan a la Iglesia de Nuestra Señora de la Romana, el edificio más significativo.

Próximo a la población y al camino de Portugal –Ruta de la Translana- se ubica un conjunto arqueológico interesante, en la finca de La Puente (de propiedad particular) encontramos el santuario rupestre de la Peña Buraca, el “Canchal de los dos ojos”. Se trata de una gran roca granítica con modificaciones en su fisonomía. La peña ha sido oradada intencionadamente con grandes huecos, cazoletas y líneas incisas; en el entorno encontramos tumbas antropomorfas talladas en las rocas graníticas, altares, canales pequeños y restos de cerámicas realizadas a mano.

Seguimos la Ruta de la Translana por la actual carretera de Portugal. Es más que probable que ésta se haya construido muy cercana, o sobre la misma vía romana. No hemos constatado ningún resto de la vía romana pero aún seguimos en fase de estudio en esta zona por lo que no podemos ofrecer más datos consistentes por el momento. Lo que sí es patente es que la Ruta sigue este trazado y para corroborar la hipótesis, a pocos kilómetros del edificio aduanero, encontramos el Puente Romano de Segura que salva las aguas del fronterizo río Erjas.





## CAPÍTULO 5: RUTA DE LA LANA

Probablemente los petriles de este puente fueron testigos del paso de carretas de lana camino de Covilha, de ganados trashumantes y comerciantes de uno y otro lado de la Raya, trasiego de mercancías, pero también intercambio de personas y culturas materiales e inmateriales.

El sistema constructivo del Puente de Segura es similar al de Alcántara, sillares de granito almohadillados, aunque de proporciones menores puesto que la Rivera del Erjas, o Rivera Portuguesa como también se conoce, es menos escarpada que la del Tajo.

El Puente de Segura es el gran desconocido, quizá a la sombra del Puente de Alcántara, pero estimamos que es un hito para la Ruta de la Translana, puesto que en su calzada, más que separar, se unen Portugal y España. Se trata de un monumento compartido, pues en el medio de su calzada encontramos un cartel que nos lo recuerda; a ambos lados, los correspondientes edificios aduaneros, buenos lugares para ser reconvertidos en centros informativos y didácticos de la Ruta de la Translana.

En este emblemático lugar terminamos las Ruta de la Translana para comenzar la Rota do Lá.

### 13.3 CONCLUSIONES

Sin lugar a dudas esta Ruta de la Translana puede establecerse como una ruta transfronteriza que potencie la riqueza humana, cultural y patrimonial que rezuma en todo se recorrido.

Trayecto de sólida base romana, casi en su totalidad solapado por importantes vías pecuarias que interrelacionan todo el territorio de la comarca Tagus objeto de estudio, de una manera directa y a veces indirectamente, puesto que estos caminos trashumantes se comunican entre sí (no olvidemos la transterminancia tan importante en Extremadura).

Ruta que cuenta con la infraestructura necesaria para ser recorrida con la seguridad y comodidad que ofrecían los núcleos de población a una jornada de viaje y permitían repostar y reponer fuerzas. Sólidos puentes que solventan el paso de las aguas de impetuosos ríos y arroyos a personas, ganados y carretas con mercancías.

Ruta que está avalada bibliográficamente con un comercio importante puesto que cuenta con la materia prima -lana-, centros manufactureros -industria de lanificios- y posibilidades de comercio exterior -puertos portugueses del Atlántico-.

Ruta que en la actualidad tiene elementos suficientes para ilustrar el proceso de interrelación entre dos países con una historia común fraguada con sus historias específicas, la que trazaron los habitantes de ambos territorios.

Ruta que estimamos tiene un potencial patrimonial y de desarrollo turístico, cultural y humano latente que bien merecería un esfuerzo por ambas partes, para hacer surgir en todo su esplendor; si bien, como decíamos, aún queda mucho por hacer pero los primeros pasos están dados.





## CAPÍTULO 7: BIBLIOGRAFÍA

### 14 BIBLIOGRAFÍA

- Las publicaciones señaladas al final con (\*) no han sido consultadas, pero aparecen citadas en las obras consultadas directamente.
- Aitken, R. 1947. Rutas de trashumancia en la meseta castellana. *Estudios Geográficos*, 126. (\*)
- Altuna Echave, J. 1980. Historia de la domesticación animal en el País Vasco, desde sus orígenes hasta la romanización. *Munibe* 32.
- Álvarez Rojas, A.: Tres estudios de la historia de Cáceres. UEX, Cáceres, 1999.
- Arias Cabal, P. 1991. *De cazadores a campesinos*. Universidad de Cantabria. Santander.
- Arroyo Bermejo, R: Zarza la Mayor (compendio histórico artístico). Zarza la Mayor, 1996.
- Asociación General de Ganaderos, 1851. *Descripción de las Cañadas Reales*.(\*)
- Baños Collazos, J.: Monroy en el recuerdo. Cáceres, 1999.
- Belosillo, M. 1988. *Castilla merinera: las cañadas reales a través de su toponimia*.
- Bueno Ramírez, P y Balbín Rodrigo.: Arte megalítico en el suroeste de la Península Ibérica.
- Cabo Alonso, A. 1960. La ganadería española. Evolución y tendencias actuales. *Estudios Geográficos*, nº 79.
- Caro Baroja, J. 1991. *Los pueblos de la Península Ibérica*. Edit. Txertoa.(\*)
- Caro del Corral, J A.: Zarza la Mayor, una historia entre la leyenda y la realidad. Madrid, 1999.
- Crawley, H. J. 1983. *Herbivory: The dynamics of animal plant interaction*. Blackwell Sci. Publ. Oxford. (\*)
- Crespo, A.: Página web no oficial de Malpartida de Cáceres.
- De Miguel, et al. 1981. *Estudio básico para la potenciación de los usos de las vías pecuarias*. ICONA-CEOTMA.
- De Miguel, J. M. & Gomez Sal, A. 1992. Los paisajes de la dehesa y su papel en el comportamiento del ganado extensivo. *Quercus*, 81: 16-22.
- Díaz González, M C.: Arte y desarrollo urbano de Malpartida de Cáceres.
- Elías, L. V. & Grande, J. 1991. *Sobre cultura pastoril*. CIAET.
- Elías, J. M.; Elías, L. V. & Grande, J. 1992. *Alto Macizo Ibérico*. Cuadernos de la Trashumancia. nº 4. ICONA.
- Esteban Ortega J. y Salas Martín J.: Epigrafía romana y cristiana del Museo de Cáceres. Colección. Memorias 3. Editado por la Junta de Extremadura, Consejería de Cultura y Museo de Cáceres. Cáceres, 2003.
- Flores del Manzano, F.: La Trashumancia y su mundo en Extremadura. Junta de Extremadura, Consejería de Cultura y Patrimonio. Badajoz, 1999.
- García Martín, P. 1988. *La ganadería mesteña en la España borbónica (1700-1836)*. MAPA, Serie estudios.
- García Martín, P. 1990. *El patrimonio cultural de las cañadas reales*. Ministerio de Agricultura.
- García Martín, P. 1991. *Cañadas, cordeles y veredas*. Ed. Consejería de Agricultura y Ganadería. Junta de Castilla y León.
- García Martín, P. & Sánchez Benito, J. M. 1986. *Contribución a la Historia de la Trashumancia en España*. Madrid, Ministerio de Agricultura.
- García Oliva, M. D.: Organización económica y social del concejo de Cáceres.
- García Oliva, M. D.: Documentación histórica del archivo municipal de Cáceres (1475-1504).
- Garzón Heydt, J. 1993. La trashumancia como reliquia del paleolítico. *Actas del Simposio: Trashumancia y Cultura Pastoril en Extremadura*. pág. 27-34
- Gómez Sal, A. & Rodríguez Pascual, M. 1992. *Montaña de León*. Cuadernos de la Trashumancia. nº 3. ICONA.
- Gurría Gascón, J. L.: Gran Enciclopedia Extremeña. Toledo, 1992.
- Hidalgo Mateos, A.: Miguel Calaff y Ferrer, un imperio en el Cáceres del siglo XIX. Cáceres, 1999.





## CAPÍTULO 7: BIBLIOGRAFÍA

- Hurtado, P.: Castillos, torres y casas fuertes de la provincia de Cáceres. Cáceres, 1927.
- Janson, J.: Guía geobotánica da Serra da Estrela. Flora, 2002.
- Jorda Cerda, F. 1967. La España de los tiempos paleolíticos. *Las raíces de España*. Instituto Español de Antropología Aplicada. Madrid. (\*)
- Junta de Andalucía: Tesoro del Patrimonio Histórico Andaluz. Consejería de Cultura, Instituto Andaluz de Patrimonio Histórico. 1998.
- Junta de Extremadura: Extremadura y Portugal, 5 años de cooperación transfronteriza (1993-1997). Badajoz, 1998.
- Klein, J. 1994. *La Mesta*. Alianza Editorial. 4ª reimpresión ed. 1971. Madrid. (\*)
- Lazo, A. 1992. *Socioecología del ganado bovino asilvestrado de la Reserva Biológica de Doñana*. Tesis Doctoral. Universidad de Sevilla. (\*)
- Lazo, A. 1995. El ganado como herramienta de conservación de espacios naturales. *Quercus*, 116: 31-33.
- López, R. S. 1954. El origen de la oveja merina. *Estudios de Historia Moderna*, IV: 3-11.
- Llorca, A.; Ruiz, M. & Ruiz, J. P. 1988. La trashumancia en la España Central. *Quercus*. 32: 24-33.
- Madariaga de la Campa, B. 1975. *Los recursos del hombre Paleolítico astur-cantábrico en su entorno ecológico faunístico*. La Coruña. Ed. Moret.
- Madoz, P.: Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus posesiones de ultramar. Madrid, 1847.
- Mangas Navas, J. M. 1992. *Vías Pecuarias*. Cuadernos de la Trashumancia. nº 0. ICONA.
- Martín, J. L.; Valdeon, J.; García Sanz, A. 1985. *La Mesta*. Biblioteca Historia 16, nº 7.
- Martín Bueno, A M.: Los orígenes de Lusitania en el I milenio a. C. en la Alta Extremadura. Real Academia de la Historia. Madrid, 1999.
- Martín Bariguete, F. 1987. *La Mesta en los siglos XVI y XVII: Roturaciones de pastos, cañadas, cordeles y veredas*.
- Martín, J. L.; Valdeón, J. & García Sanz, A. 1985. *La Mesta*. Biblioteca Historia 16, nº 7.
- Meléndez, B. *La Fauna Paleolítica de España a través de las Pinturas Rupestres*.
- Melón Jiménez, M.: Los orígenes del capital comercial en Extremadura compañías de comercio, comerciantes y banqueros de Cáceres. Badajoz, 1992.
- Melón Jiménez, M: Antecedentes de la Cámara de Comercio de Cáceres. Cáceres, 1999.
- Melón Jiménez, M.: Hacienda, comercio y contrabando en la frontera de Portugal (siglos XV-XVIII). Crónicas de Occidente, Cicón Editores. Cáceres 1999.
- Molano Hurtado, S.: Historia de Hinojal y árbol genealógico de sus apellidos. Cáceres, 1997.
- Montoya Olivar, J. M. 1983. *Pastoralismo mediterráneo*. Madrid. ICONA.
- Paredes Guillen, v. 1989. *Historia de los tramontanos ibéricos*.
- Pelham. *Essays*. Oxford. (\*)
- Pellicer Catalán, M. 1967. Las civilizaciones neolíticas hispanas. *Las raíces de España*. Instituto Español de Antropología Aplicada. Madrid. (\*)
- Pereira Iglesia, J.L.: Cáceres y su tierra en el siglo XVI. Economía y sociedad. Institución Cultural "El Brocense". Cáceres, 1990.
- Pérez Figueras, C.; Terés, J.; Valero, A. & Barrios, J. C. 1992. *Sierra de Gredos*. Cuadernos de la Trashumancia. nº 1. ICONA.
- Pericot, L. 1972. España Prehistórica. Historia de España y América, social y económica. Edit. Vicens-vives.
- Pontic, C. 1992. *A green history of the world*. Edit. Penguin Book. (\*)
- Ramos Rubio, J A.: La cañada romana-medieval Dalmacia en Coria y Sierra de Gata. Economía, cultura y paisaje. Cámara de Comercio e Industria de Cáceres, 1998.
- Rodríguez Sánchez, A.: Historia y perspectivas de investigación. 2002.
- Rubio, J. L. & Martínez, C. 1992. *Valle de Alcudia*. Cuadernos de la Trashumancia. nº 1. ICONA.





## CAPÍTULO 7: BIBLIOGRAFÍA

- Ruiz, M. & Ruiz, J. P. 1984. *La ganadería trashumante en el Sistema Central como factor ecológico y agente modelador del paisaje y del uso del territorio*. Dirección General de Medio Ambiente.
- Ruiz, M. & Ruiz, J. P. 1986. *Ecological History of Trashumance in Spain*. Biological Conservation.
- Saiz Moreno, L. 1983. *Antiguas Vías de Circulación del ganado. La trashumancia del ganado*.
- Sánchez Gavito, L. 1955. *Vías pecuarias a través del tiempo*. Ministerio de Agricultura.
- Saucedá Pizarro, M.I.: Pinturas y grabados rupestres esquemáticos del Monumento Natural de Los Barruecos. Malpartida d Cáceres. Colección Memorias 2. Junta de Extremadura, Consejería de Cultra, Museo de Cáceres. Cáceres, 2001
- Shulten. *Tartesos. Contribución a la historia más antigua de occidente*.(\*)
- Solar y Taboada, A y López de Alba, M.: *Zarza la Mayor*. Badajoz, 1928.
- Suc, J. P. 1984. Origin and evolution of the Mediterranean vegetation and climate in Europe. *Nature*, 307: 429-432.
- Thalen, D. C. P. 1984. Large mammals as tools in the conseration of diverse habitats. *Acta Zool. Fenn.*, 172: 159-163.
- Torres, M. *Instituciones económicas en la España romana*. Tomo III. Historia de España. Edit. Menéndez Pidal. (\*)
- VV.AA.: *Pastoreo tradicional en Casar de Cáceres*. Taller de Etnología de Casar de Cáceres, 1998.
- VV.AA.: *Simposio: Transhumancia y cultura pastoril en Extremadura*. Mérida 1993.
- VV.AA.: *Casar de Cáceres*. Cicón Editores, Cáceres, 1999
- Violant Simorra, R. 1986. El Pirineo Español. V. 2. Organización social y pecuaria.
- VV.AA.: *Por Las Tierras de Cáceres, Vol I, Casar de Cáceres y sus alrededores* (pendiente de publicación).
- VV.AA.: *Adisa. Identidad y Futuro, Vol I-II*. Cicón Editores. Cáceres, 2002.
- VV.AA.: *Las Tierras de Alcántara –dólmenes, puentes y caballeros-*. Editado por el Patronato de Turismo y Artesanía de la Excma. Diputación de Cáceres. Cáceres, 2000.
- VV.AA.: *Los árboles de piedra. Rollos y picotas de la provincia de Cáceres*. Editora Regional de Extremadura. Mérida, 2004.
- Velo y Nieto, G.: *Castillos de Extremadura*. 1968.
- Zapata blanco, S.: *La industria de una región no industrializada: Extremadura 1750-1990*. Cáceres, 1996.
- Zarceño, C. 1988. *Vías Pecuarias. Recogida de datos y situación de las conocidas, clasificadas y deslindadas*. León. Junta de Castilla y León.

