

## 4. La trashumancia actual

### 4.1. INTRODUCCIÓN

Antes de abordar la situación actual de la trashumancia en las serranías de Gúdar-Maestrazgo interesa precisar el contexto espacial y temporal en que se sitúa. La cabaña ovina trashumante de la provincia de Teruel censada en 1865 era de 138.089 cabezas, de las cuales 83.295 pertenecían a la comarca de Gúdar-Maestrazgo; dicho número se ha visto reducido, a partir de la segunda mitad del presente siglo, año tras año.

La provincia de Teruel, según datos de la DGA, tenía en el año 1991 un número aproximado de 47.107 ovinos trashumantes. La sierra de Albarracín poseía, según los datos de la DGA, la mayor parte de esta cabaña trashumante (31.072 ovejas) y en ella los municipios con mayor número de ovejas trashumantes eran Villar del Cobo (9.388 cabezas) y Guadalaviar (8.417). Los ganaderos de Albarracín se reparten en el invierno por un extenso territorio que abarca: Guadalajara, Ciudad Real, Badajoz, Córdoba, Jaén, Murcia, Alicante, Valencia y Castellón. Según se desprende de las fuentes citadas, la provincia de Ciudad Real (9.191 cabezas) y, en concreto el valle de Alcuñía, es la zona donde inverna un mayor número de ovejas (dentro de ésta los municipios más importantes son Hinojosa de Calatrava, con 3.475 cabezas, y Mestanza con 3.236); las provincias de Jaén (7.178) y Córdoba (7.044) constituyen las otras dos áreas importantes de recepción, mientras que la zona levantina, en la que destaca Valencia con 2.556 cabezas, es el destino al que se dirige la menor parte de la citada cabaña trashumante. Según la misma fuente, las sierras de Gúdar-Maestrazgo tenían en 1991 un censo de 16.035 ovejas trashumantes, la mitad que Albarracín, y sería Mosqueruela el municipio donde había más ganado trashumante (4.206). La práctica totalidad del ovino trashumante de Gúdar-Maestrazgo inverna en la zona levantina: Castellón acogía 9.416 cabezas, Valencia 4.672, mientras que a Tarragona llegaban 1.627 cabezas; solamente un ganadero de esta comarca inverna en alguna provincia del interior, concretamente en Cuenca.

Según datos del mismo año 1991, procedentes de ELÍAS et al., el total de ovejas trashumantes de la provincia de Teruel era de 60.816, de las cuales el 61% correspondían a la sierra de Albarracín, el 36% a la de Gúdar, y el 2% a la de Javalambre. La distribución de los ganados trashumantes de cada sierra en los invernaderos era la siguiente: 7.052 ovejas (19%) iban a Levante y 30.152 (81%) al sur desde la sierra de Albarracín, 22.186 cabezas (100%) de la cabaña trashumante de Gúdar acudían a extremar a Levante, al igual que las 1.426 (100%) cabezas que se desplazaban desde Javalambre; de ello resulta que el total de las 60.816 cabezas trashumantes de Teruel se distribuían en partes iguales, mitad y mitad, por las provincias del sur o mediterráneas.

Al comparar los datos anteriores con las cifras que resultan de los trabajos de censo realizados expresamente con motivo del presente estudio, se comprueba que el número de efectivos de la cabaña trashumante de las sierras de Gúdar-Maestrazgo es superior al que ofrecen las fuentes mencionadas hasta aquí. Es fácil concluir que resulta difícil de contabilizar un efectivo móvil como es éste a partir de censos parciales en las zonas de agostada o en extremo, procedentes de las guías sanitarias o del pago de las primas, y que la fiabilidad es relativa en dichas estadísticas oficiales, con lo que se pone de manifiesto la necesidad de disponer de un criterio más claro y unificador en las fuentes y estadísticas oficiales.

Por los motivos expuestos, para cuantificar la cabaña trashumante del área de la sierra de Gúdar, así como sus características y desplazamientos, nos hemos basado principalmente en los datos procedentes de las entrevistas personales realizadas a los propios ganaderos durante el año 1993 (70 encuestados de un total de 87 explotaciones trashumantes). Estas encuestas han sido básicas para elaborar el contenido de los apartados referidos al número y dimensiones de los rebaños, a las zonas de origen y destino de los desplazamientos estacionales, al recorrido y estado de las rutas utilizadas, o al flujo de animales que circulan por las mismas.

### FIG. 11.- PROVINCIAS DE INVERNADA DE LA CABAÑA TRASHUMANTE DE TERUEL.

Fuente: Para las sierras de Albarracín y Gúdar, DGA (Teruel), y para la sierra de Javalambre, elaboración propia.

### 4.2. LA CABAÑA TRASHUMANTE

#### **4.2.1. Cuantificación y estructura de los rebaños trashumantes de la sierra de Gúdar**

Durante la temporada 1992-1993 practicaron la trashumancia desde las serranías de Gúdar-Maestrazgo 87 rebaños, que, en conjunto, integraban una cabaña de 32.704 cabezas, entre las que el ganado ovino era dominante (99%); sólo el 1% corresponde a ganado cabrío, y se trata de pequeños hatos de cabras que suelen acompañar a las ovejas (entre el 5 y el 0,5% del total del rebaño); no hay, pues, rebaños exclusivos de cabras trashumantes. En cuanto a su tamaño, el 60% de los rebaños trashumantes se compone de 200 a 400 cabezas, siguiendo en importancia los que cuentan entre 400 y 500; seis rebaños tienen menos de 200 cabezas, y cuatro superan las 1.000 (en el capítulo 5 se amplía la información sobre las dimensiones de las explotaciones).

En esta misma temporada cuatro vacadas, dos de reses bravas y dos de razas de aptitud cárnica (cruces de charolais y pardo alpina), con un total aproximado de 350 efectivos, realizaron desplazamientos trastermitantes desde la Sierra.

Estos datos muestran que la trashumancia es en esta zona un fenómeno importante, vigente y actual, en contra de algunas opiniones tendentes a minimizar el hecho trashumante en la sierra de Gúdar.

#### **4.2.2. Áreas y municipios de agostada e invernada**

##### ***Subáreas y municipios de agostada***

Los municipios de Gúdar-Maestrazgo en donde aún se practica la trashumancia corresponden al corazón de la Sierra, el territorio de máxima altitud y mejores pastos: sector central, plataformas de Valdelinares-Mosqueruela, sinclinal de Fortanete y alineación de Alcalá de la Selva-Ababui. No hay en la actualidad ningún rebaño trashumante en 15 municipios (La Iglesuela del Cid, Mirambel, La Cuba, Tronchón, Villarlengo, Pitarque, Miravete, Jorcas, Aguilar de Alfambra, Cedrillas, El Castellar, Formiche Alto, Cabra de Mora, Rubielos de Mora y Fuentes de Rubielos), aunque en dos de ellos, Cedrillas y Jorcas, aún se daba trashumancia en el año 1991. La situación geográfica de estos municipios se corresponde con las áreas periféricas de la Sierra: plataformas de Cantavieja, sierras plegadas septentrionales, sierra de El Pobo y sierras plegadas meridionales con sus cuencas anejas de Mora y Rubielos. En las sierras que, al norte de Gúdar, limitan con la depresión del Ebro, la trashumancia sólo se da en Escucha, desde donde dos rebaños con 1.004 cabezas extremaron en Masllorena, en Tarragona (en el año 1991 era presente aún en la vecina Mezquita de Jarque). Al sur del macizo de Gúdar, en la sierra contigua de Javalambre, la trashumancia ha perdido la importancia que tuvo antiguamente, y, así, en el año 1993, sólo se registraron desplazamientos en los municipios de la Puebla de Valverde y Torrijas (en el año 1991 se daba aún en Camarena), donde 2.591 cabezas distribuidas entre seis rebaños extremaron a los municipios de Cheste, Vilamarxant y Estivella, en Valencia, y a los de Gaibiel y La Fondegulla, en Castellón.

##### ***Subáreas y municipios de invernada***

La preferencia por las localidades de invernada es muy variable; de 58 pastores encuestados 17 manifestaron que no han cambiado nunca de localidad de invernada, pues la mayoría de ellos ya se desplazaban con sus padres a la misma localidad, mientras que los 41 pastores restantes habían cambiado de lugar alguna vez.

Los ganados de Gúdar que se dirigen en la actualidad hacia Levante se distribuyen en tres áreas geográficas de invernada, en las que se aprecia una mayor concentración de rebaños trashumantes; estas zonas están determinadas principalmente por la situación y orografía del terreno y por las rutas utilizadas para acceder a las mismas, y se identifican como área meridional, área central y área septentrional. Los ganaderos serranos del cuadrante nororiental se inclinan por el área norte, los del cuadrante suroriental por el área central y los de la mitad occidental se dirigen hacia el área sur. Esta distribución ha estado siempre determinada por factores de proximidad y localización geográfica, y ha cambiado sustancialmente poco desde la época de la conquista cristiana de estos territorios, como puesto de manifiesto en el capítulo precedente relativo a los antecedentes históricos.

El área septentrional comprende los municipios situados al N de la sierra d'en Galcerán, y abarca toda la zona septentrional de la provincia de Castellón y la meridional de la de Tarragona, a las que se accede a pie a través de la ruta del Llosar. Los municipios que la integran son: Morella, Benicarló, Vinarós, Cáliz y San

Rafael, en la provincia de Castellón; l'Ametlla de Mar, Amposta, Santa Bàrbara, la Galera, Godall y Ulldecona, Masllorenç (el más septentrional de ellos, y que corresponde al municipio de destino de un rebaño procedente de Escucha, población situada al N, fuera de la sierra de Gúdar), en la provincia de Tarragona.

**TABLA 1. NÚMERO DE CABEZAS Y EXPLOTACIONES EN LOS MUNICIPIOS DE AGOSTADA Y DE INVERNADA**

Municipio de agostada	Cabezas (núm)	Exp.	Municipio de invernada	Exp.
Ababuj	312	1	Alfarb (V)	1
Alcalá de la Selva	1.330	4	Torres-Torres (V)	1
			Chiva (V)	1
			Chulilla (V)	2
Allepuz	5.907	17	Llombai (V)	1
			Montserrrat(V)	2
			Artana (CS)	1
			Vila-real ICS)	1
			Sagunt(V)	1
			Uldecona (T)	1
			La Galera (T)	1
			El Real de Montroi (V)	2
			Montroi (V)	1
			Soneja (CS)	1
			La Vall d'Uixó (CS)	1
			Bétera/Montcada (V)	1
			Catadau (V)	1
			Vilamarxant (V)	1
Torrent (V)	1			
Cantavieja	3.517	5	Benicarló (CS)	2
			Sant Rafel (CS)	1
			Vinarós (CS)	1
			Santa Bàrbara (T)	1
Cañada de Benatanduz	429	1	L'Alcora (CS)	1
Escucha*	1.004	2	Masllorenç (T)	2
Fortanete	5.732	11	Ulldecona (T)	2
			Almedíjar (CS)	1
			Torrent (V)	1
			Segorbe (CS)	1

			Amposta (T)	2
			Vinarós (CS)	1
			Santa Bàrbara (T)	1
			Cheste/Vilamarxant (V)	2
Gúdar	1.739	5	Sagunt (CS)	1
			Montserrat (V)	2
			Algímia d'Alfara (V)	1
			Godelleta (V)	1
Linares de Mora	2.489	7	L'Ametlla de Mar (T)	1
			Soneja (CS)	1
			Segorbe (CS)	1
			Bétera/Náquera (V)	1
			Aín (CS)	2
			Artana (CS)	1
Monteagudo del Castillo	680	3	Chiva (V)	1
			Sot de Ferrer (CS)	1
			Picassent (V)	1
Mora de Rubielos	280	1	La Vall d'Uixó (CS)	1
Mosqueruela	3.313	9	Torrent (V)	1
			L'Alcora (CS)	1
			Benicarló (CS)	1
			Artana/Fanzara (CS)	1
			Fanzara (CS)	1
			Càlig (CS)	1
			Pedralba/Liria (V)	1
			Cabanes(CS)	1
Nogueruelas	200	1	Ribaselbes (CS)	1
El Pobo	1.347	4	Montroi (V)	1
			Xàtiva (V)	1
			La Pobla de Valibona (V)	1
			Torrent (V)	1
Puertomingalvo	250	1	Toga (CS)	
Valdelinares	2.892	11	Vila-real (CS)	2
			Sagunt (V)	3
			La Val d'Uixó (CS)	1

			Ulidecona (T)	1
			Matet (CS)	1
			Segorbe (CS)	1
			Vall de Almonacid (CS)	1
			Tales (CS)	1
Villarroya de los Pinares	1.283	4	Torís (V)	1
			Albalat dels Tarongers (V) 1	
			Vivar (CS)	1
			Santa Bárbara (T)	1
<b>Total</b>	<b>32.704</b>	<b>87</b>		<b>87</b>

Fuente: elaboración propia.

El área central está delimitada al S por la sierra de Espadà, mientras que en la zona N los límites no están muy definidos, aunque podríamos citar la sierra d'en Galcerán como referencia orientativa. Desde la sierra de Gúdar se accede a pie a esta zona a través de las rutas de Cortes de Arenoso, Penyagolosa y Cabanes, en concreto a los municipios de Cabanes, Llucena, Fanzara, Toga, Ribesalbes, l'Alcora, Vila-real, Artana, Aín, Tales, Vall de Almonacid y Matet (incluimos en esta área las localidades de Matet y la Vall de Almonacid, a pesar de que están situadas al S de la sierra de Espada, debido a que los rebaños se desplazan a pie a través del itinerario de Cortes de Arenoso).

El área meridional comprende los municipios de invernada situados al sur de la sierra de Espadà y abarca por consiguiente el sur de la provincia de Castellón y parte de la de Valencia. Los rebaños que se desplazan a pie acceden a ella a través de la ruta valenciana o de Barracas, y comprende los municipios siguientes: Almedíjar, Viver, Segorbe, Sot de Ferrer, Soneja y La Vall d'Uixó, en la provincia de Castellón; Algímia d'Alfara, TorresTorres, Sagunt, Albalat dels Tarongers, Náquera, Montcada, Bétera, La Pobla de Vallbona, Llíria, Chulilla, Pedralba, Vilamanant, Cheste, Chiva, Godella, Torrent, Torís, Montroi, Real de Montroi, Montserrat, Picassent, Llombai, Alfarb, Catadau y Xàtiva (el más meridional de todos ellos), en la provincia de Valencia.

#### 4.3. MEDIOS DE DESPLAZAMIENTO UTILIZADOS Y CUANTIFICACIÓN

##### 4.3.1. Consideraciones generales

La aparición del ferrocarril, la progresiva modernización de las carreteras y la transformación del espacio y economía rurales originaron el abandono del tránsito pedestre por parte de muchas cabañas ganaderas en distintas zonas de la Península Ibérica. Aquí, en cambio, la proximidad de origen y destino en el recorrido interpastos, la ausencia del ferrocarril en el centro de la Sierra (a pesar de la construcción de muelles de carga en las estaciones de Barracas y Soneja), y una cierta voluntad de persistencia por parte de los ganaderos, han permitido que en la zona de Gúdar la trashumancia se realice aún hoy mayoritariamente a pie.

En efecto, en el descenso otoñal correspondiente a la campaña de 1993-94, el 56% de las ovejas transhumantes de Gúdar se desplazó por vía pecuaria, mientras que en primavera, debido a la mejor climatología y a que los días son más largos, el porcentaje aumentó hasta el 72% del censo (51 rebaños); a los que habría que sumar cuatro vacadas, que suponen un total aproximado de 23.446 cabezas circulando por las distintas rutas desde los invernaderos a los agostaderos.

#### TABLA II. NÚMERO DE CABEZAS POR EXPLOTACIÓN

El tamaño medio de los rebaños que se desplazan exclusivamente a pie es de 472 cabezas, mientras que el correspondiente a los que se desplazan en camión es de 289 cabezas (cuestión relacionada con los costes, que son analizados posteriormente). No obstante, a pesar de efectuar el desplazamiento a pie, una cuarta parte de los ganaderos desplazan una porción de ganado en camión, generalmente las ovejas que están a punto de parir; dicha porción es muy variable, y como promedio suele afectar al 10% del rebaño (dado que la cantidad a trasladar en vehículo es muy reducida, suelen compartir el camión con otro ganadero u optan por trasladar el hato haciendo varios viajes en furgoneta).

### **Calendario**

En otoño, la época de bajada abarca aproximadamente desde el 10 de septiembre al 30 de noviembre, y existe una marcada diferencia en las fechas de salida según sea la modalidad de desplazamiento (camión o vía pecuaria). La mayoría de los que efectúan el transporte en camión realizan el viaje entre el 10 y el 31 de octubre, mientras que quienes transitan por vías pecuarias escogen mayoritariamente el mes de noviembre.

En primavera, el período de subida comprende los meses de mayo y junio, aunque la mayoría de los desplazamientos se efectúan entre el 10 y el 31 de mayo, existiendo pocas diferencias en las fechas de retorno entre los usuarios del camión y los caminantes.

### **Evolución de los medios de desplazamiento**

Para valorar la evolución del uso del camión en los desplazamientos de los rebaños transhumantes de la sierra de Gúdar se ha preguntado a 37 pastores (el balance se presenta en la tabla VI). De la encuesta se deduce que los pastores empiezan a probar tímidamente este medio de transporte en los años cincuenta y sesenta; de los 4 primeros usuarios (11% de la muestra), solamente uno continúa utilizándolo como medio exclusivo, y dos solamente para el descenso. Es en las décadas de los años 70 y 80 cuando el camión se consolida como alternativa al desplazamiento pedestre, y de los 18 pastores (49%) que lo utilizaron por primera vez, 11 lo siguen haciendo hoy como medio exclusivo y 4 solamente para la bajada. Dos pastores (5%) han empleado el camión por primera y única vez, durante los tres primeros años de la presente década, pero siguen desplazándose a pie; parece que en la actualidad tiende a estabilizarse y no crece el uso del camión. Por último, 13 de ellos (35%) nunca han utilizado el transporte por carretera.

### **FIG. 12.- MUNICIPIOS ENTRE LOS QUE SE REALIZA TRASHUMANCIA.**

Elaboración propia.

Siete pastores han utilizado el camión esporádicamente, dos o tres veces, y en la actualidad se desplazan exclusivamente a pie (reversión del 30%); éstos manifiestan que cuando lo utilizaron fue por problemas de salud, o porque eran los primeros años que practicaban la trashumancia y no conocían las vías pecuarias.

Los desplazamientos estacionales de ganado vacuno se efectúan exclusivamente por vía pecuaria; los recorridos son cortos y suelen durar una o dos jornadas. La mayoría de la cabaña bovina pasa el invierno en la zona castellanense lindante con la provincia de Teruel, y si las condiciones climáticas no son adversas se queda en las tierras bajas de esta provincia. Dos vacadas cuentan con una base fija en el área de verano y otra en la de invierno, pero las otras dos disponen de zonas de pastos escalonadas a diferentes altitudes, practicando la alternancia de pastos según la estación y las condiciones de éstos.

#### **4.3.2. Desplazamiento por vía pecuaria**

##### *Motivos de su preferencia*

El viaje a pie es todavía mayoritario en la trashumancia de Gúdar. La proximidad física entre la Sierra y las localidades levantinas de invernada es el factor que determina la preferencia de los pastores, como acontece en otras regiones de la Península: en general, el movimiento a pie es directamente proporcional a la proximidad de las zonas de pastos. Entre los motivos que exponen los trashumantes para preferir la vía pecuaria sobre el camión destacan el económico (insisten en que el camión resulta muy caro), la comodidad (da mucho trabajo la carga y descarga; un pastor manifiesta que baja en camión y sube a pie, porque en el lugar de invernada no hay cargador y necesitaría mucha gente, y porque sólo en Valdelinares existe

cargador de camión), la salud del ganado (por la aclimatación, se evitan golpes, etcétera) y la tradición (dos ganaderos han explicado que prefieren desplazarse a pie por su apego a la tradición, y su voluntad de mantenerla). Finalmente, la preferencia de la vía pecuaria en el viaje de retorno a la sierra la justifican porque entonces los días son más largos y hace mejor tiempo.

**TABLA III. DISTRIBUCION DE LOS REBAÑOS DE OVEJAS POR ÁREAS DE INVERNADA**

Municipios de agostado	Rebaños de los	Area de invernada		
	municipios de agostada	Sur	Centro	Norte
Ababuj	1	1	-	-
Alcalá de la Selva	4	4	-	-
Allepuz	17	13	2	2
Cantavieja	5	-	-	5
Cañada de Benatánduz	1	-	1	-
Escucha*	2	-	1	-
Fortanete	11	5	-	6
Gúdar	5	5	-	-
Linares de Mora	7	3	3	1
Monteagudo del Castillo	3	3	-	-
Mora de Rubielos	1	1	-	-
Mosqueruela	9	3	4	2
Nogueruelas	1	-	2	-
El Pobo	4	4	-	-
Pueromingalvo	1	1	-	-
Valdelinares	11	5	3	1
Villarroya de los Pinares	4	3	-	1
<b>Total</b>	<b>87</b>	<b>50</b>	<b>17</b>	<b>20</b>

Fuente: elaboración propia.

**TABLA IV. MEDIOS DE DESPLAZAMIENTO Y CUANTIFICACIÓN**

Medios de desplazamiento	Rebaños	Cabezas
Exclusivamente por la vereda	39 (1)	18.379
Bajada con camión y subida de vereda	16	5.067
Exclusivamente con Camión	32	9.258
<b>Total</b>	<b>87</b>	<b>32.704</b>

Fuente: elaboración propia.

**TABLA V. AÑO EN QUE SE UTILIZÓ POR PRIMERA VEZ EL CAMIÓN**

Año	Rebaño	Medio que utiliza actualmente	Total década	
1959	1	(V-V)	Década de los 50	1
1963	1	(C-V)	Década de los 60	3
1968	1	(C-C)		
1969	1	(C-V)		
1971	3	(C-V) (V-V) (C-C)	Década de los 70	10
1973	2	(C-C) (V-V)		
1975	1	(C-C)		
1978	3	(C-V) (V-V) (C-C)		
1979	2	(C-V) (V-V)		
1980	1	(C-V)	Década de los 80	7
1984	1	(C-C)		
1985	1	(C-C)		
1986	2	(C-C) (C-C)		
1987	1	(C-C)		
1988	1	(C-C)		
1990	2	(V-V) (V-V)	Década de los 90	2

Nota: entre paréntesis, iniciales del medio que utiliza actualmente: (V) vereda, (C) camión.

Fuente: elaboración propia.

### ***Distancias recorridas***

La distancia que recorre cada día el rebaño viene condicionada por la situación de los corrales o puntos para cerrar o guardar el ganado durante la noche, las condiciones climatológicas y los contratiempos imprevistos. Normalmente los finales de etapas están programados previamente y suelen coincidir siempre en los mismos sitios.

La mayor distancia absoluta recorrida es de 149-164 Km.; este desplazamiento lo efectúan dos rebaños procedentes de los términos municipales de Gúdar y de Allepuz, respectivamente, que se trasladan hasta Montserrat (V), cubriendo el trayecto en 7-8 jornadas.

El descenso de los rebaños hacia las llanuras litorales y prelitorales es siempre más rápido que la subida a la montaña, ya que en primavera el ganado aprovecha el pasto que crece en el camino, y en otoño el riesgo de condiciones climáticas adversas apremia el paso de los pastores y sus ganados.

### ***Incidencias del desplazamiento***

El desplazamiento a pie ha sufrido cambios parciales en relación con la antigua tradición (unos negativos, motivados por el estado de las rutas y las infraestructuras complementarias, y otros positivos, debidos a la mayor disponibilidad de medios), aunque, en general, hoy entraña el mismo riesgo de antaño, con su carácter imprevisible y su sabor de pequeña aventura.

La casi totalidad de los pastores encuestados emplean un vehículo de apoyo para sus desplazamientos, habitualmente un «todoterreno», si bien todavía hoy dos hermanos se siguen sirviendo del único apoyo que se usaba tradicionalmente, la burra con albarda. El vehículo facilita multitud de tareas: el traslado de ropa de recambio y

otros enseres personales, y los desplazamientos a las poblaciones cercanas para el aprovisionamiento de comida y, cuando es posible dejar encerrado el ganado en un corral, para cenar en una fonda u hostel. Además, y durante el traslado, permite a los pastores alternar el desplazamiento a pie y sobre ruedas, así como el traslado de los corderos que nacen durante el trayecto; en los cruces y coincidencias con carreteras se sitúa el vehículo en un punto estratégico con las luces intermitentes encendidas para advertir a otros



conductores.

Algunos ganaderos prefieren desplazarse en solitario, y sólo esporádicamente se juntan con otros; los motivos que aducen están relacionados con la poca capacidad de los corrales y la falta de comida para todo el ganado durante el trayecto. Por término medio suelen agruparse dos o tres rebaños, y en este caso, un pastor conduce el vehículo de apoyo y el resto se ocupa de los animales.

Como hemos dicho, el ganado se alimenta de los pastos que crecen en la misma vía pecuaria. Como la mayoría de ellas están asfaltadas o han sido estrechadas para destinarlas a otros usos, o se tiene que seguir por el cauce de las ramblas como itinerario alternativo, es evidente que el ganado va subalimentado; por eso, cuando transitan por zonas de cultivos o pastos anejos, que generalmente ocupan parte del itinerario, el ganado los invade con avidez, y los pastores, con la colaboración de los perros, deben esforzarse para hacer que vuelvan a la vía; aunque en ocasiones se advierte una cierta condescendencia por parte de los propietarios de estos terrenos.

Durante el viaje los pastores suelen alimentarse de fiambre. Cuando tienen la oportunidad de encerrar el rebaño almuerzan, y más frecuentemente cenan, en bares o fondas; sin embargo, si no encuentran corral, tienen que cenar y dormir al raso guardando el ganado, y esto suele ser lo más habitual.

### **4.3.3. Transporte por carretera**

#### ***Motivos de su preferencia***

El camión es visto por los pastores de Gúdar, por ahora, más como solución parcial que como un cambio radical y definitivo, dado el elevado número de los que alternan la subida a pie con el descenso en camión, y el de aquellos que habiendo utilizado el camión han abandonado este medio volviendo a la vía pecuaria. A continuación se citan las razones que aducen los pastores para desplazar el ganado en camión: comodidad para las personas y los ganados (cuando las ovejas están criando), mayor rapidez y ausencia de los problemas que acarrea la vía pecuaria, entre los que aluden como principales la falta de corrales, la ausencia de abrevaderos y el estado de los itinerarios (muchos de ellos asfaltados o convertidos en carreteras con la consiguiente falta de pastos, etc.). Además, y durante el viaje de ida al invernadero, los días son más cortos, hace frío y mal tiempo.

#### ***Precio del camión***

El coste del alquiler del camión para un viaje desde Gúdar al invernadero levantino oscila actualmente entre 40.000 y 50.000 ptas, variación que está condicionada por la distancia a cubrir en el desplazamiento y por la oportunidad en la oferta y la demanda de los portes.

El recorrido más largo es de 275 Km., y se efectúa entre Escucha (en las sierras situadas al Norte de la zona de estudio) y Masllorenç (T); el más corto es de 100 Km., entre Monteagudo del Castillo y Sot de Ferrer (CS), y entre Mora de Rubielos y la Vall d'Uixó (CS).

La capacidad media de carga de la mayoría de los camiones que se dedican al traslado de ovino es de 210-230 cabezas (250 muy apretadas según los pastores, y 300 según los transportistas), por lo que el desplazamiento de un rebaño de 230 cabezas resulta a un precio de 174/218 pesetas por cabeza; para rebaños de mayor volumen es necesario efectuar más viajes, lo que encarece el precio por cabeza; esto explica que la media de los rebaños que se trasladan en camión sea menor que la de los que eligen la vía pecuaria.

#### ***Incidencias***

A la vista de las ventajas expuestas por los usuarios del camión, parece que con este medio de transporte solo se tenga que cargar, descargar, y pagar, pero los mismos entrevistados dieron a conocer otros problemas e incidencias derivados del mismo:

1) Disponibilidad del camión: como se ha dicho al tratar del calendario, la mayoría de movimientos en

camión se concentran en 15 o 20 días, con el inconveniente de que los transportistas se ven desbordados y el pastor debe aguardar el aviso a la llegada del camión, que puede darse en cualquier momento.

2) Compatibilidad de la capacidad de carga del camión con el tamaño del rebaño: como se ha expuesto, si el tamaño del rebaño no se adapta a la capacidad de carga óptima se encarece el precio por cabeza; la mayoría de pastores solucionan este problema asociándose con otros compañeros.

3) Carga y descarga: por término medio se necesitan 5 ó 6 personas para estas operaciones, por lo que debe colaborar toda la familia y, en muchos casos, vecinos y amigos; aquellos pastores en que no concurre esta circunstancia, los menos, se ven obligados a contratar personal eventual (en la zona de invernada se suele recurrir a los trabajadores magrebíes, lo que encarece la operación). También es necesario que en la zona de descarga esté preparado un equipo de personal, y si no lo está tendrá que desplazarse desde la zona de carga. Recientemente han aparecido camiones con remolque y elevador que casi llegan a duplicar la capacidad y facilitan las tareas de carga y descarga.

4) Si el pastor puede acomodarse en la cabina del camión el viaje le resulta más económico, pero si se desplaza con su coche tiene que contabilizar este gasto adicional.

5) Por último, cabe señalar las posibles incidencias que pueden ocurrirle al mismo camión (averías, accidentes, etc.).

#### **4.4. RUTAS UTILIZADAS Y ESTADO DE LAS MISMAS**

El flujo trashumante que se dirige a pie desde las serranías de Gúdar-Maestrazgo hasta los pastos de invierno de Levante (Cataluña y Valencia) sigue actualmente cinco rutas principales:

- La ruta catalana o del Llosar, que confluye en la ermita de la Virgen del Llosar (término municipal de Vilafranca del Maestrat, CS), transcurre en dirección N-NE y distribuye los rebaños trashumantes hacia el Norte de la provincia de Castellón y el Sur de la de Tarragona.

- Las ovejas de la Sierra que se dirigen al centro de la provincia de Castellón utilizan la ruta castellanense central o de Cabanes, que a través de Vistabella (CS) llega a la comarca castellanense de la Plana Alta; esta ruta está orientada al S-E.

- Por el término municipal de Vistabella del Maestrat (CS), transcurre la ruta castellanense meridional o de Penyagolosa, orientada al S-SE, que distribuye los rebaños trashumantes por el Sur de la provincia de Castellón.

- El itinerario de Cortes de Arenoso (CS) está orientado en dirección S-SE, y canaliza el flujo trashumante que se dirige al Sur de Castellón.

- La ruta valenciana o de Barracas, en dirección Sur, tiene como eje de confluencia la población de Barracas (CS), y es utilizada para desplazarse hacia el centro y Norte de la provincia de Valencia, y el Sur de la de Castellón.

En la zona de agostada un entramado de pasos, caminos y vías pecuarias va conectando entre sí los diferentes pastos y masías hasta formar un ramal que canaliza todos los rebaños procedentes de un mismo término municipal o zona geográfica determinada; varios ramales convergen hasta configurar las cinco rutas o itinerarios principales a través de las cuales salvan la complicada orografía de la zona intermedia o de transición; una vez en la zona de invernada, estos cinco itinerarios principales divergen de nuevo en varios ramales por los que se distribuyen los rebaños entre los pastos de invierno.

En las páginas siguientes se describe sintéticamente el itinerario básico de las rutas utilizadas por los rebaños trashumantes para sus desplazamientos estacionales: se resaltan con mayúsculas los términos municipales por donde discurren los ganados, se marcan con asterisco los topónimos de los finales de etapa comunicados por los pastores en las entrevistas orales, y se incluyen algunos puntos geográficos que pueden ayudar a seguir los itinerarios sobre las hojas del mapa geográfico nacional (escala 1:50.000). Estos

mapas, utilizados a lo largo del trabajo, han sido la fuente principal de la que se ha tomado la toponimia menor incluida en el texto; en cambio, la toponimia mayor citada responde al criterio geográfico aceptado de respetar la transcripción de la lengua vernáculo, propia del área de origen de cada topónimo. Para la descripción de las rutas se ha optado el sentido de marcha desde la sierra de Gúdar en dirección a la invernada, y debido a la considerable ramificación y diversidad de trazados que siguen las rutas, se ha optado por fraccionarlas en ramales para facilitar su descripción.

#### 4.4.1. Ruta catalana o del Llosar

Discurren por esta ruta los rebaños del Maestrazgo turolense y del Norte del macizo de Gúdar, que procedentes de Fortanete, Cantavieja, Valdelinares y Mosqueruela, se encaminan en dirección NE a las comarcas castellanenses dels Ports y Baix Maestrat, y a las catalanas del Montsiá y Baix Ebre. Desde la fuente de agostada, dos ramales confluyen en la ermita de la Mate de Déu del Llosar, en el término municipal de Vilafranca del Maestrat (CS).

#### **FIG.13.- RUTA DEL LLOSAR.**

Fuente: Elaboración propia

##### *Ramal de Fortanete (23 km)*

En la casi totalidad del recorrido coincide con el antiguo camino de Fortanete a La Iglesuela del Cid.

Desde FORTANETE\*: en el barranco de Jujarra se cruza con la vereda que, desde La Cañada de Benatánduz, se dirige a Mosqueruela; en este punto se encuentran los rebaños procedentes de la mitad sur del término de Fortanete. CANTAVIEJA: en la sierra del Rallo, por la izquierda se unen los rebaños de la mitad occidental del término de Cantavieja (a la derecha queda la variante Tosquilla y del Molino Alto, y la rambla de las Truchas, que, por descenso más rápido, era utilizada por los trashumantes cuando aparecían las primeras nieves en el desplazamiento otoñal). LA IGLESUELA DEL CID: fuente del Aragüet; cruza la carretera de La Iglesuela a Cantavieja, en cuyo punto se une el resto de los rebaños de Cantavieja; atraviesa el pueblo de La Iglesuela y prosigue por la carretera de La Iglesuela a Vilafranca del Maestrat; por la derecha se le une la variante del Molino Alto\*: salva la rambla de las Truchas por el puente

medieval. VILAFRANCA DEL MAESTRAT (CS): la Pobla de Sant Miquel\*; la carretera de Vilafranca del Maestrat a La Iglesuela se superpone a la vía pecuaria a lo largo de 3 km; ermita de la Mate de Déu del Llosar\*.

##### *Ramal de Valdelinares (55 km)*

Es recorrido por los rebaños trashumantes de Valdelinares y Mosqueruela.

Desde VALDELINARES: Cuarto del Prado. VALDELINARES/MOSQUERUELA: la Penilla. MOSQUERUELA: mas del Boiro; masico del Botiguero; masía Valtuerta del Rincón; ermita de San José; mas de los Vicentes\*; collado de la Torre; mas de Gravieso; mas de Gil; desciende por el barranco de Molina; masía los Lores; cruza varias veces la carretera de Mosqueruela a la Iglesuela; masía Torre los Giles. VILAFRANCA DEL MAESTRAT(CS): sierra Brusca; el Bovalar; Pinar de Calvo; ermita de la Mate de Déu del Llosar.

##### *Sector Central (51 km)*

Es común a todos los rebaños que se dirigen a las comarcas dels Ports (Morella), Baix Maestrat (Benicarló, Vinarós y San Rafael) y Montsiá (Ulldecona, Santa Bárbara y Amposta).

Este tramo comienza en la ermita de la Mate de Déu del Llosar, en VILAFRANCA DEL MAESTRAT: punto donde confluyen los ramales procedentes de Sollavientos (Allepuz) y Fortanete; Pla de Baix; atraviesa la carretera de Vilafranca del Maestrat a Ares del Maestrat; Cruz de San Isidro; de nuevo cruza la carretera de Vilafranca a Ares; mas de Cabestany. ARES DEL MAESTRAT. atraviesa dos veces la carretera de Ares a Vilafranca; Hostal de la Canà; proximidades de la carretera de Castellfort; casa del Peiró; cruza la carretera de Ares del Maestrat a Morella; mas dels

Hostals\*; la Bassa Verda\*; vía pecuaria asfaltada. MORELLA: caserío de la Llúcia\* (en este punto se desvía una vacada de reses bravas hacia el barranco de Xivalcolla); fuente de Salvàsoria; barranco de Salvàsoria; mas y fuente de les Coyetes. CATI: mas de Nadal; mas del Collet; hostel de Mestre; atraviesa la carretera de Cati; sigue por la rambla de Cervera; mas d'Antolí\*. XERT: barriada de Anroig\*; cruza la carretera N-232; atraviesa Xert por el centro de la población; coincide con la carretera N-232 a lo largo de un km. LA JANA: basses de Xert; atraviesa la carretera de la Jana a Canet lo Roig, a la derecha la Jana. TRAIQUERA: les Fontanelles.

#### *Ramal de la Plana (30 km)*

TRAIQUERA: a partir de les Fontanelles se bifurca la vía que se dirige a Benicarló por el santuario de la Mate de Déu de la Font de la Salut, rambla Cervera y Càlig. En cambio la ruta hacia Vinarós y Cataluña continua desde les Fontanelles en dirección a Traiguera; Font de Sant Vicent; en las afueras de Traiguera coincide con la carretera de Traiguera, a Sant Rafel; a la derecha, se desvía el ramal de Vinarós. Este itinerario deja la carretera y la vereda que va hacia Cataluña a la izquierda; masía de Camperó. SANT JORDI: cruza el río Cervol por el molino del Pas -la Blanqueta-; els Moros; VINARÓS: una vez en este municipio el ramal de la Plana continua por la carretera durante 700 m; se desvía a la derecha; cruza el río Cervol; sigue por el barranco de la Barbeguera. Por último, el itinerario continúa hacia Cataluña por el mas de l'Avenc; Pla de Pustol\*; els Hostalets; cruza la carretera de Sant Rafael a Vinarós; a la izquierda finca del mas de Don Juan; salva el río de la Sénia en ULLDECONA (T) por el barrio de St. Joan del Pas; cruza la carretera de Ulldecona a la Sénia; a la izquierda el Pantanet; las Quatre carreteras, y continúa por la carretera de la Galera, que coincide con la vía pecuaria; a la izquierda, caserío de la Miliana. ULLDECONA/GODALL: la vereda se divide en dos ramales, uno que se dirige a Amposta por el barranco de la Galera y el otro a Santa Bàrbara bordeando el canal de Xerta-Càlig.

#### **FIG. 14.- RUTAS DE CORTES DE ARENOSO, PENYAGOLOSA Y CABANES.**

Fuente: Elaboración propia.

#### **4.4.2. Ruta castellanense central o de Cabanes**

Esta ruta es la utilizada por un sólo rebaño de Mosqueruela que se desplaza hasta Cabanes (CS): su trazado es rectilíneo y tiene un desarrollo de 50 Km en dirección este.

La descripción se inicia en MOSQUERUELA: camino viejo de Mosqueruela a Vistabella del Maestrat; la Horca; los Collados; los Carrascales; la Venta; mas de Olaria; las Calzadas; atraviesa el río Monleón por el puente de Maravillas. VISTABELLA DEL MAESTRAT (CS): masía del Puente; cruza la rambla del Pla; atraviesa una carretera local; mas d'Hortal; a la derecha queda Vistabella del Maestrat; cruza dos veces la carretera de Vistabella en la Penya Aguda; Molino; mas de Cleric; Port de Vidre; continua por la partición entre BENAFIGOS/ATZENETA DEL MAESTRAT: atraviesa dos veces la carretera de Atzeneta a la altura de la Selleta y del caserío de la Comarca; el Castellar. BENAFIGOS: barranco del Pouet; atraviesa la carretera de Atzeneta a Benafigos; cruza el barranco del Pouet. ATZENETA: mas de la Cabrera; corta por la carretera de Atzeneta a la Torre d'En Besora, a la derecha queda Atzeneta; molino de Solaes, cruza la rambla de Atzeneta, coincide con la carretera de Atzeneta a la Pelajaneta, coll de la Bassa. LES USERES: abandona la carretera, que discurre en paralelo; mas del Rull; mas del Xeperut, partida de la Garrofera; Hostals Nous; salva la rambla de la Vidua. La Petajaneta: LA VALL D'ALBA: atraviesa la carretera Atzeneta-la Pelajaneta; La Pelajaneta: coincide con la carretera durante unos metros; cruza la Ramblella; vuelve a coincidir con la carretera; coll d'Alba; abandona la carretera; atraviesa la carretera Bell-lloc-la Vall d'Alba; cruza el arroyo del Regall; Pla de Juncosa; en el mas de Juncosa continua por una carretera local. CABANES: pasa por el arco romano -donde coincide con la Vía Angosta- y sigue hasta Cabanes.

#### **4.4.3. Ruta castellanense meridional o de Penyagolosa**

##### **Ramal de La Cañada de Benatánduz (35 km)**

Transita por este ramal un rebaño procedente del municipio de LA CAÑADA DE BENATANDUZ; atraviesa el término municipal de FORTANETE por la ermita de San Juan; mas de la Marquesa; fuente de Ellas; fuente de Felipo; masía la Blasa. MOSQUERUELA: las Clochas; Pinos Claros; masía de Matorrillo; mas de los Vicentes\*; collado de la Torre; a la derecha queda Mosqueruela; la Vega. PUERTOMINGALVO: loma del

Portillo; masía del Zarzoso.

#### *Ramal de Allepuz (24 km)*

Siguen este enlace los rebaños procedentes de Allepuz, Alcalá de la Selva y Linares de Mora. Procedente del valle de Sollavientos comparte el itinerario con uno de los ramales de la ruta de Barracas, el sector oriental del ramal de Gúdar.

Desde VALDELINARES: en Cuarto del Prado, coincide con la ruta o itinerario del Llosar VALDELINARES/ MOSQUERUELA; masico de los Bujes. LINARES/ MOSQUERUELA: las Cespedas; masía de las Ballesteras. LINARES DE MORA/ PUERTOMINGALVO: cruza la carretera de Mosqueruela a Linares de Mora, PUERTOMINGALVO: mas de Ciprián, a la derecha queda la ermita de San Bernabé; masico de Tablas; las Lomas; masía del Zarzoso.

#### *Ramal Central (40 km)*

Desde PUERTOMINGALVO: en la masía del Zarzoso confluyen los ramales procedentes de La Cañada de Benatánduz y de Allepuz; mas de las Vacas; mas de Navarro. VILLAHERMOSA DEL RIO (CS). VISTABELLA DEL MAESTRAT: mas de la Torre Climent; torre del Mosquit; mas Roig; Sant Joan de Penyagolosa; mas de la Cambreta. XODOS: ventisquero de Fraga, a la derecha el pico de Penyagolosa (1.814 m); mas del Forrater. CASTILLO DE VILLAMALEFA: los Collados; masía del Salladera; masía de Agustina. CASTILLO DE VILLAMALEFA/LLUCENA: a la derecha más Quemado; atraviesa la carretera C-232 entre Lluçena y Castillo de Villamalefa; mas de la Penilla; casa Felipe. LLUCENA/LUDIENDE: masía de Reduela; masía del Mató. ARGELITA: sigue por la carretera de Lluçena a Argelita; el juncar; a la izquierda masía del Moro\* (Lluçena); abandona la carretera. LLUCENA/ARGELITA. LLUCENA/FANZARA: a la izquierda mas de Carlos (Lluçena). FANZARA: las Estañadas; la Cueva; cruza Fanzara por el interior de la población; el itinerario prosigue hasta Artana a través del término de Onda.

#### **4.4.4. Itinerario de Cortes de Arenoso**

Esta ruta, que carece de la importancia histórica de las otras descritas, no se caracteriza por la uniformidad de su trazado; al contrario, consta de un conjunto diverso de itinerarios que, procedentes de Nogueruelas, Valdelinares, Linares de Mora y Puertomingalvo, confluyen al Norte del término municipal de Cortes de Arenoso, punto a partir del cual el ramal principal discurre por los términos de Zucaina y Cirat, desde donde se distribuye el ganado con destino a Toga, Ribesalbes y Aín; a su vez, desde Cortes de Arenoso, y a través de los términos de Cortes de Arenoso, Puebla de Arenoso, Montanejos, Montán, Higueras y Paviás, dos rebaños se dirigen a Matet y Vall de Almonacid.

#### **4.4.5. Ruta valenciana o de Barracas**

La ruta valenciana, que es la más larga y compleja de todas las que se describen, es utilizada principalmente por rebaños que proceden, de la zona oriental de la sierra de Gúdar, y que se distribuyen por las riberas bajas del Palencia, Turia y Júcar.

#### *Ramal de Cedrillas (38 km)*

Este ramal, que canaliza el flujo trashumante procedente de El Pobo y Monteagudo del Castillo, discurre por el extremo occidental de la Sierra a través de la cabecera de la cuenca del río Mijares y sus afluentes.

El inicio del recorrido se sitúa un km al sur de CEDRILLAS\*, donde coinciden los rebaños procedentes de El Pobo y Monteagudo del Castillo; cruza el río Mijares, salva el barranco del Hocino y llega a la carretera proveniente de Cedrillas, que la sigue en dirección al Castellar. EL CASTELLAR: deja la carretera a la izquierda; as Barracas; ermita del Pilar. Continúa entre los límites de FORMICHE ALTO/CABRA DE MORA: masía del Corrito; masía del Arenal. VALIBONA: cerro del Pedregoloso; mas de Chillapajares; embalse de Ibáñez Martín; molino del Pino, a la izquierda queda Valbona ; atraviesa el río Valbona; masía de la Saladilla; masía de la Rinconada; molino. MORA DE RUBIELOS: cruza la carretera de Mora de Rubielos a la Estación; casas de Babor, a la izquierda la Escaleruela\* (Sarrión); masía del Cantalar; casa de Ponseca. MORA DE RUBIELOS/RUBIELOS DE MORA: en este punto se une a los ramales procedentes de Gúdar,

Sollavientos y Fortanete.

## Ramal de Gúdar

Canaliza los rebaños procedentes de los municipios de Villarroya de los Pinares, Allepuz, Gúdar y Alcalá de la Selva. En un principio se divide en dos itinerarios que discurren paralelos por los extremos oriental y occidental de los respectivos municipios, dejando en el centro la zona culminal de la sierra de Gúdar. Se diferencian estos itinerarios en tres sectores:

a) Sector occidental (13 km). GÚDAR: la Laguna Alta, punto en el que confluyen los rebaños procedentes de la mitad occidental del término de Allepuz. ALCALÁ DE LA SELVA: a la izquierda, variante de la masía de Peña la Graja, que en la Virgen de la Vega vuelve a unirse al ramal principal; mas de Sala; casa de la Solana; la Virgen de la Vega; sigue por la carretera procedente de Alcalá de la Selva durante un km en dirección a Mora de Rubielos; collado de San Rafael. Continúa entre los límites municipales de ALCALÁ DE LA SELVA/MORA DE RUBIELOS. Entra definitivamente en el término de MORA DE RUBIELOS: collado del Pradillo; alto del Hontanar; a la izquierda casas de los Raimundos\* (Nogueruelas); fuente del Pino, donde se junta al ramal procedente del sector oriental

b) Sector oriental (21 km). ALLEPUZ: a la ermita de Santa Isabel, situada en el valle de Sollavientos, vienen a parar los rebaños procedentes de la mitad oriental de Villarroya de los Pinares, Allepuz y Gúdar, que siguen por carretera en dirección a Valdelinares. VALDELINARES; puerto de Valdelinares (1.828 m); deja la carretera a la izquierda; cruza dos veces la carretera de Alcalá de la Selva a Valdelinares. VALDELINARES/GÚDAR: Morrón del Bolage (1.912 m). A la izquierda se separa la variante que bordea las instalaciones de la estación de esquí y continúa por la línea divisoria de los términos municipales de Linares de Mora y Valdelinares, variante que se reincorpora en el término municipal de Nogueruelas. ALCALÁ DE LA SELVA: fuente de la Gitana. VALDELINARES: masías de Valludriga y la Dehesica. ALCALÁ DE LA SELVA: mas del Becerril. NOGUERUELAS: casas de los Raimundos. MORA DE RUBIELOS: fuente del Pino.

c) Sector central (19 km). En la fuente del Pino (Mora de Rubielos) confluyen los itinerarios designados como oriental y occidental, que discurren unidos a partir de este punto. MORA DE RUBIELOS: fuente del Pino; masía de la Loma, masía del Cubillo; masía del Villar; loma del Castillejo; cruza la carretera de Mora de Rubielos a Rubielos de Mora; fuente y merendero del Hocino, masía del Hocino; masía de Cantalacriba; masía del Pinar. MORA DE RUBIELOS/RUBIELOS DE MORA: fuente de la Zorra. La Solana; sigue por la carretera procedente de Rubielos de Mora en dirección a Albentosa; venta del Balanero, deja la carretera a la derecha; por la izquierda se une el ramal de Fortanete; vuelve a cruzar la carretera de Albentosa; por la derecha se une el ramal procedente de Cedrillas; puente de Ponseca, en el río Mijares.

### FIG. 15.- RUTA DE BARRACAS.

Fuente: Elaboración propia.

#### *Ramal de Fortanete (38 km)*

Ramal utilizado por los rebaños procedentes de Fortanete, Mosqueruela, del extremo este de Valdelinares y de Linares de Mora.

Desde FORTANETE: intersección de los itinerarios procedentes de Fortanete y el barranco de Zoticos. MOSQUERUELA: mas Quemado y fuente del Can; masía de Matorrillo; masía Valtuerta del Rincón; masico del Botiguero; pista procedente de Valdelinares; sigue en paralelo en dirección a la masía del Letrado. LINARES DE MORA: deja la pista a la izquierda; masía de la Escaleruela y más de León; se continúa por la carretera procedente de Mosqueruela en dirección a Linares de Mora; fuente del Rayo, y deja la carretera; Linares de Mora, donde atraviesa el pueblo; mas de Lomaritas; Cruz de San Bernabé. LINARES DE MORA/NOGUERUELAS: mas del Cerrito y fuente de la Solana; por la carretera procedente de Linares de Mora se avanza en dirección a Nogueruelas; aserradero de las Torres. NOGUERUELAS: deja la carretera a la derecha; fuentes de Corella; a la derecha masía de Cuevas Labra das; las Máquinas de Alcañíz; mas de la Dehesa. RUBIELOS DE MORA: mas de Moles; carretera C-232, en dirección a Rubielos de Mora; atraviesa la población; Alto Venta (1.079 m); atraviesa el río Palomarejas; mas del Cerrito; mas de los Circos; corral del Mancurro; venta del Balanero. MORA DE RUBIELOS/RUBIELOS DE MORA: en este punto se une con el ramal de Gúdar.

### *Sector central (39 km)*

Entre Barracas a Alcublas el recorrido es común a la mayoría de los rebaños, con excepción de aquellos que, en la intersección del Ragudo, se desvían por el valle del río Palancia hacia la comarca del Alto Palancia y el Sur de la comarca de la Plana.

Desde RUBIELOS DE MORA/SAN AGUSTÍN: cruza el río Mijares cerca del puente de Ponseca por la carretera de Rubielos de Mora a la Estación. SAN AGUSTÍN: deja la carretera a la derecha; a la izquierda, la Coscoja\*. SAN AGUSTÍN/ALBENTOSA: continúa por la raya de sus términos municipales y cruza la carretera procedente de Olba; a la derecha, Estación de F.C. Rubielos de Mora\*, Venta del Aire\*, hostel los Maños\*; caseta de los Burreros. SAN AGUSTÍN: mas de Sales; mas de la Collera. ALBENTOSA: casa de la Cruz; cruza la carretera procedente de San Agustín y los términos municipales de PINA DE MONTALGRAO y EL TORO (CS). BARRACAS: atraviesa la carretera N-234, la vía del F.C. Teruel-Sagunt y la vía fuera de uso que circula paralela; a la izquierda Barracas\*; atraviesa la carretera de Barracas a El Toro; corral del Paso, continúa en paralelo a las vías del F.C.; rambla de Orduña (por la izquierda se separa el ramal, que utilizan los rebaños para ir a los pastos de Segorbe, la Vall d'Uixó y Sagunt, a través de las cuevas del Ragudo). BARRACAS/TORAS: masía de los Planos; atraviesa la carretera de TorásBejis al Apartadero; atraviesa la carretera de Torás, el pueblo queda a la izquierda; sigue la carretera en dirección Bejis; deja la carretera a la derecha. BEJIS: el pueblo queda a la derecha; Ríos de Abajo, continua por la carretera en dirección Sacañet; masía de los Pérez; masía del Collado. SACAÑET: deja la carretera a la derecha; a la izquierda, corral de la Balsa; a la derecha, Sacañet; cruz del Collado; sigue por la carretera en dirección a Alcublas. ALCUBLAS (V): fuente de las Dueñas; corral del Duende, en cuyo punto se divide el itinerario central en otros tres: el de Villar del Arzobispo a la derecha, el de Pedralba por el centro y el de Marines por la izquierda.

### *Ramal de Chulilla (25 km)*

Lo utilizan los rebaños que se dirigen al área de Chulilla (cuenca del Turia, comarca de la Serranía)

Desde ALCUBLAS: corral del Duende; ermita de San Agustín, a la izquierda queda Alcublas. ANDILLA: barranco del Pozuelo; rambla de Alcublas; bodegas de Pardanchinos; corral de Faustino. VILLAR DEL ARZOBISPO: corral de Mosén; casa de Romualdo; cruza la carretera C224, a la derecha queda Villar del Arzobispo; Cantalobos; cruza la carretera C-234 y la carretera de Bugarra y continua por una carretera que coincide con la vía pecuaria. CHULILLA.

### *Ramal de Pedralba (71 km)*

Es el ramal de mayor recorrido e intensidad de tránsito ganadero de todos los descritos; por él se desplazan los rebaños que se dirigen a la cuenca baja del Turia y de su afluente el río Magro, a las comarcas del Camp de Turia y Hoya de Buñol.

Parte de ALCUBLAS: corral del Duende; cruza la carretera C-224; la Navarrilla; Hoya de la Vaca; la Seca. LLÍRIA: vía pecuaria asfaltada, continua en dirección a Lliria; corral de Penya; la Fardeta\*; masía Martinet; masía de Cotanda; barranco de Montaragó; abandona la carretera Montalbana (304 m); cruce de la carretera C-234; rambla Castellana, aguas arriba; carretera en dirección Pedralba. PEDRALBA: deja la carretera a la izquierda; casa del Zapatero; caseta de Blas; sigue a la derecha de la carretera y atraviesa el casco urbano de Pedralba; cruza el río Turia y deja la carretera a la izquierda; vuelve a encontrar la carretera y la sigue a la derecha; fuente de la Teja; caseta de jarro. CHESTE: Clocha Perlita\*; atraviesa la vía del F.C. Valencia-Madrid; cruza la carretera C-3322, a la izquierda queda Cheste; polígono Industrial Castilla. CHIVA: Venta del Rivet; cruza una carretera. G ODELLETA: casa Carmelo; masía de los Escolapios, Seminario Salesiano; carretera; fuente de Calicanto. TORRENT: caseta de Mañez; masía de Pavía. MONTSERRAT: cruza la carretera de Turís a Picassent; Montserrat.

### *Ramal de Marines (25 km)*

Es utilizado por los ganaderos que van al sector norte de la comarca valenciana de l'Horta.

Desde ALCUBLAS: corral del Duende; atraviesa la C-224 y barranco de Cañas; Hoya de Guerri. ALTURA

(CS): masía de Cucalón; corral de Herrero; el Navajo, Sabinoso; las Cerveras. LLÍRIA (V): la Carrasqueta, el Forat, Lobera; masía de Moya. MARINES: casa del campo; cruce de carretera; masía Camaraso; a la izquierda, Marines. MARINES/LLÍRIA: cruza la carretera de Olocau a Lliria. LLÍRIA: ya en el término se ramifica hacia La Pobla de Vallbona, Bétera y Náquera.

#### *Ramal de Sagunt (38 km)*

Siguen este trayecto los ganaderos que se dirigen al sur de la sierra de Espadà, hacia la cuenca baja del Palancia y el Camp de Morvedre, distribuyendo los rebaños entre los municipios de Viver, Segorbe, Soneja, Sagunt y La Vall d'Uixó.

BARRACAS: el barranco de Maicena es el punto donde se separa del ramal central; continúa por un tramo fuera de uso de la carretera N-234. VIVER: cuevas del Ragudo; atraviesa la vía del F.C. Teruel-Sagunt; masías Blancas; atraviesa la carretera N-234. VIVER/BENÁFER: vuelve a cruzar la vía del F.C. Teruel-Sagunt; cerro Negro. BENÁFER/CAUDIEL: cruza otras dos veces el F.C. Teruel-Sagunt. CAUDIEL: la Heredad, a la derecha queda Caudiel\*; alto de la Alamera; JERICA: el Sabinar; el Bolaje; mas del Campillo; a la derecha se halla el embalse del Regajo; la Mojonada. VALL DE ALMONACID. NAVAJAS. SEGORBE: atraviesa el río Chico. CASTELLNOVO\*: atraviesa el interior de la población, prosigue por la carretera de Almedíjar; abandona la carretera. ALMEDÍJAR: corral de Verdún; Palomera. SONEJA: a la izquierda quedan las instalaciones de una pirotecnia; carretera C-225, punto en el que la ruta toma diversas ramificaciones con dirección a Albalat dels Tarongers, Sagunt y la Vall d'Uixó.

#### **4.4.6. Estado de las rutas**

El estado en que se encuentra la trashumancia en las serranías de Gúdar-Maestrazgo en sus desplazamientos alternativos a pie entre el área de montaña y las zonas de extremo, está fuertemente condicionado por la degradación de la red de vías pecuarias, a causa del intrusismo (invasión para otros usos) y de la dejación (deterioro de las infraestructuras complementarias); a su vez, la hostilidad de las comunidades agrícolas y de las poblaciones de la zona intermedia y litoral se ha visto tradicionalmente favorecida por la desprotección por parte de la Administración y sus agentes.

Esta situación se agrava a medida que la densidad demográfica es mayor, y, de una forma más Marcada, en el área de extremo, especialmente en el corredor litoral y las aglomeraciones urbanas (comarcas de la Plana y l'Horta).

#### *Problemas puntuales*

La relación pormenorizado de las afectaciones de las vías pecuarias en esta zona sobrepasa las posibilidades de este estudio; aquí se exponen únicamente los puntos con problemas denunciados por los pastores trashumantes. Se presentan agrupados por rutas o itinerarios, y, dentro de éstos, por términos municipales; la numeración se corresponde con la del mapa adjunto.

#### *a) Ruta del Llosar:*

1) La Iglesuela del Cid (TE)-Vilafranca del Maestrat (CS): superposición de la carretera sobre la vía pecuaria desde la Iglesuela a la ermita de la Mate de Déu del Llosar.

2) Vilafranca del Maestrat (CS): sobre la vía pecuaria, en las proximidades de la ermita de la Mate de Déu del Llosar, ubicación de un merendero y zona de camping.

3) Vilafranca del Maestrat (CS): la carretera entre Ares del Maestrat y Vilafranca del Maestrat corta en diversos puntos la vía pecuaria, en algunos de ellos con taludes pronunciados.

4) Ares del Maestrat/Morella(CS): vía pecuaria asfaltada desde la Bassa Verda a la Llàcua.

5) Catí (CS): lindes de la vía pecuaria vallados con alambres de espinos.



6) Xert (CS): debido a la ocupación y al tránsito rodado por la carretera N-232 entre el desvío de Catí a Xert, los pastores se ven obligados a circular durante media jornada por la rambla de Cervera.

7) Xert (CS): vía pecuaria asfaltada.

8) Xert/la Jana (CS): la ruta coincide con la carretera N-232.

9) La Jana/Traiguera(CS): vía pecuaria asfaltada.

10) Traiguera (CS): las intrusiones agrícolas y el desarrollo de la vegetación reducen en exceso la anchura útil de la vía pecuaria cuando sale de la población en dirección al río Cervol.

11) Ulldecona (T): estrechamiento de la vía pecuaria por aprovechamientos agrícolas en las Quatre Carreteres. Coincidencia con la carretera de Godall y ausencia de señalización.

*b) Rutas de Cortes de Arenoso, Penyagolosa y Cabanes:*

1) Montanejos - Pavias (CS): estrechamiento de la vía pecuaria por invasión de maleza.

2) Ribesalbes (CS): intrusión de la vía pecuaria por urbanizaciones, en las afueras de la población.

3) Onda (CS): carreteras, urbanizaciones y plantaciones de naranjos en la vía pecuaria.

4) Eslida (CS): piscina construida sobre la vía pecuaria.

5) Mosqueruela (TE): en la ermita de San Antonio la vía pecuaria ha sido estrechada y está desplazada por la carretera.

6) Vistabella del Maestrat (CS): el basurero de la localidad está ubicado en la misma vía pecuaria.

7) Benafigos/Atzeneta (CS): el desarrollo excesivo de la vegetación deja intransitable a la vía pecuaria debido a la falta de uso.

8) Atzeneta (CS): cruce peligroso de la carretera de Atzeneta a la Torre d'En Besora.

9) Atzeneta/les Useres (CS): cruce obligado por carretera sin señalizar en el Coll de la Bassa.

10) LaVall d'Alba (CS): ocupación de la vereda por construcciones en la Pelajana, y paso obligado por carretera sin señalizar en Coll d'Alba.

*c) Ruta de Barracas:*

1) Linares de Mora (TE): la anchura útil de la vía pecuaria está reducida por el crecimiento de maleza.

2) Rubielos de Mora (TE): falta de señalización en la carretera al atravesar la población.

3) Noguieruelas (TE): estrechamiento de la vía pecuaria por intrusismo agrícola.

4) San Agustín (TE)-Barracas (CS): repoblación forestal en la vía pecuaria.

5) Barracas (CS): túnel demasiado estrecho en el cruce de la carretera N-234.

- 6) Villar del Arzobispo (V): cruce peligroso de la carretera C-234.
- 7) Llíria (V): en la Fardeta, superposición de carreteras con la vía pecuaria y cruce peligroso de la carretera C-234.
- 8) Cheste (V): vía pecuaria cortada por la carretera N-III.
- 9) Marines (V): falta de señales en la carretera.
- 10) Viver/Benáfer (CS): en las cuestas del Ragudo el paso subterráneo para salvar el cruce de la carretera N-234 es excesivamente angosto.
- 11) Jérica (CS): en los alrededores del embalse del Regajo la vía pecuaria se halla intrusada por cultivos agrícolas.
- 12) Castellnovo - la Fondegulla (CS): la vía pecuaria queda ahogada por el desarrollo de la vegetación arbustivo.
- 13) Soneja (CS): repoblación forestal en la vía pecuaria.

Además de los problemas específicos señalados hasta aquí, los usuarios han denunciado reiteradamente la existencia de un conjunto de problemas genéricos que aparecen por igual en todas las rotas. Entre los más importantes, hay que mencionar:

**FIG. 16.-** PROBLEMÁTICAS Y ESTADO DE LAS RUTAS: RUTA DEL LLOSAR.  
Fuente: Elaboración propia.

**FIG. 17.** PROBLEMÁTICAS Y ESTADO DE LAS RUTAS: RUTA DE CORTES DE ARENOSO, PENYAGOLOSA Y CABANES.  
Fuente: Elaboración propia.

**FIG. 18.-** PROBLEMÁTICAS Y ESTADO DE LAS RUTAS: RUTA DE BARRACAS.  
Fuente: Elaboración propia.

- Invasión de la vía pecuaria por vegetación arbustivo mediterránea, que dificulta el paso de los animales.

- Falta o deterioro de infraestructuras básicas por abandono, como son los abrevaderos o los corrales; de éstos los pocos que existen son pequeños, se encuentran en estado ruinoso o son de propiedad privada.

Uso indiscriminado de herbicidas en los márgenes de las vías pecuarias; esta práctica se ha ido generalizando en las zonas agrícolas litorales durante los últimos años.

#### *Valoración de la problemática*

Los problemas expuestos se pueden agrupar en tres categorías según el agente que las determina: a) afectaciones y usos públicos, b) intrusiones de particulares, e) y abandono.

##### a) Afectaciones y usos públicos

- Cruce de carreteras. Cuando la carretera soporta poco tránsito y es de uso agrícola la problemática es reducida (cruces esporádicos y abrasión de las pezuñas del ganado por el asfalto), pero ésta se agudiza

cuando las carreteras tienen cierta categoría, pues, además de soportar un tráfico intenso, los vehículos suelen circular a mayor velocidad.

La mayoría de cruces por carretera en las provincias de Teruel y Tarragona carecen de señales que adviertan a los conductores de la preferencia que tiene el ganado para efectuar la travesía; por contra, en la mayoría de los cruces de las provincias de Valencia y Castellón existe una señal indicando el estatus de vía pecuaria. Incluso en las carreteras señalizadas, este sistema resulta poco eficaz, ya que el conductor se habitúa a encontrar repetidamente señales que le advierten de un peligro que casi nunca aparece, a lo sumo una o dos veces al año (en las épocas de desplazamiento trashumante), es decir, con una frecuencia muy baja, por lo que se acostumbra a las señales indicadoras de un peligro «inexistente», de modo que no reduce la velocidad cada vez que advierte la señal. El problema se agrava cuando el cruce coincide con curvas de poca visibilidad, lo que se da con cierta frecuencia. Si son varios los pastores que conducen el rebaño y llevan un vehículo de apoyo la operación resulta más fácil, pero un pastor solo encuentra muchas dificultades para controlar el ganado y al mismo tiempo advertir de su presencia a los automovilistas.

Las alternativas a esta situación deberían apoyarse en dos tipos de medidas. En los puntos menos conflictivos se podría optar por una mejora en el sistema de señales; éstas deberían estar escalonadas advirtiendo de la distancia a la que se encuentra el cruce (como en las señales de STOP). Aunque la solución más efectiva, sobre todo en los cruces más peligrosos del trazado, consistiría en habilitar pasos a distinto nivel que permitieran atravesar la carretera sin entorpecer en ningún momento la circulación, y sin que ésta representase ningún peligro para trashumantes ni conductores. En este sentido, ya existen túneles en algunas carreteras importantes, como la N-234, pero según nuestras informaciones, resultan demasiado estrechos, con lo que el ganado se apelotona en la entrada y acaba invadiendo la carretera; además, al estar contruidos a un nivel inferior del terreno colindante, se inundan de agua y el ganado se niega a atravesarlos.

- Superposición de carreteras. La problemática es similar a la que plantean los cruces, aunque agravada porque los rebaños han de compartir itinerario con los automovilistas durante un tramo que a veces puede ser de varios kilómetros.

Si el rebaño es poco numeroso y lo guían suficientes pastores, éstos pueden dejar libre la mitad opuesta de la calzada para permitir que los vehículos circulen alternativamente, pero si el rebaño es numeroso (superior a 300 cabezas) resulta ya más difícil la circulación por la parte opuesta. En consecuencia, los automovilistas que circulan en dirección contraria deben aparcar sus vehículos y esperar a que pase el rebaño, en tanto que quienes circulan en la misma dirección no tienen otra opción que marchar a la misma velocidad que el rebaño; circunstancia que suele advertir mediante las luces intermitentes el vehículo de apoyo que cierra el grupo.

En este caso, como en el anterior, las señales de circulación, cuando existen, no resuelven el problema, pero sí lo aminoran, ya que así los pastores consiguen hacer respetar sus derechos en caso de conflicto con los conductores. La solución ideal sería habilitar itinerarios alternativos para el ganado, evitando al menos los tramos más largos o conflictivos de las carreteras, muchos de los cuales se superpusieron a vías pecuarias, que aún hoy están clasificadas como tales. Cuando la vía pecuaria excede en anchura suficiente a la carretera habría que acondicionar y vallar la parte no asfaltada para que el ganado pudiera transitar en paralelo a la otra.

- Desbroce de cunetas. Este problema, se da principalmente en primavera, cuando se rocían con herbicidas las cunetas de caminos y carreteras con el fin de mantenerlas limpias de vegetación. El uso generalizado e indiscriminado de herbicidas es ambientalmente discutible; además, su aplicación se realiza sin cumplir las normas vigentes, que obligan a advertir mediante carteles cuando una zona ha sido tratada. Esta práctica es causa habitual de pérdidas de ganado por envenenamiento.

Como alternativa, podría proponerse el desbroce de las cunetas de forma mecánica o manual; en el caso de que fuese ineludible el uso de los herbicidas en zonas colindantes a vías pecuarias, deberían aplicarse una vez terminada la campaña de subida a los agostaderos (finales de junio), adoptando todas las medidas preventivas que regulan su uso en vías y lugares públicos.

- Instalaciones municipales. Hay cierto hábito, más generalizado en las zonas del litoral, de ir ocupando terrenos de vías pecuarias para la ubicación de servicios comunitarios, ya sean almacenes, depósitos de agua, instalaciones de suministro eléctrico, etc. En los alrededores de las poblaciones también se ocupan

parcelas viarias con bastante frecuencia para el emplazamiento de instalaciones lúdicas de uso comunitario: piscinas, pabellones polideportivos, zonas de camping, etc.; además, el tramo viario que no se urbaniza se convierte a menudo en la carretera de acceso, con el consiguiente aumento de vehículos y una afluencia masiva de público ajeno al hecho trashumante. Por último, también se utilizan las veredas como basureros municipales y más a menudo como vertederos incontrolados de escombros; la problemática y sus resultados suelen ser entonces más graves desde el punto de vista sanitario del ganado.

La solución debería enfocarse hacia la difusión de la actividad trashumante en estas poblaciones, y hacia la recuperación del interés cultural y turístico que conllevan, con lo que la opinión pública y las actuaciones municipales podrían dirigirse a favor de la actividad trashumante.

#### b) Intrusiones de particulares

Estas desafectaciones están más generalizadas y pueden revestir un carácter más grave que las provocadas por las obras y usos públicos; aquí el beneficiario directo no es ninguna colectividad, sino un particular, aunque la problemática y consecuencias de estas intrusiones son semejantes a las que hemos expuesto para las obras públicas. En las zonas de alta rentabilidad y presión agrícola las plantaciones y los cultivos han ido ocupando progresivamente terrenos de vías pecuarias hasta reducir éstas a simples caminos de carro. En zonas de mayor presión demográfica, o de más alto valor especulativo, las edificaciones y urbanizaciones constituyen un intrusismo particularmente dañino.

Este cuadro, derivado tanto de actuaciones públicas como privadas que alteran las características y funcionalidad de las vías pecuarias, obliga a los pastores a dar rodeos por rutas alternativas, aunque resulten más incómodas y largas, con el agravante de que al no estar clasificadas como vías pecuarias pierden todo amparo legal. En las entrevistas personales los pastores han confesado que, ante las alteraciones con que se encuentran, prefieren callar y renunciar a sus derechos, pues, aunque creen tener razón, perderían más yendo a juicio. Coinciden mayoritariamente en la necesidad de clasificar, deslindar y amojonar las vías pecuarias y adscribir otras rutas usadas por los ganaderos en esta región, englobándolas en un catálogo único de carácter público; según ellos, esta medida contribuiría a evitar gran parte de los problemas con que se encuentran actualmente los trashumantes durante sus desplazamientos, al tiempo que dicho catálogo seguiría de base para cualquier actuación que en el futuro se pretenda ejercer en la red viaria, evitando así el progresivo deterioro que viene soportando esta actividad.

#### c) Problemas causados por el abandono

A los problemas que se han expuesto hasta ahora, hay que añadir la problemática que se deriva del menor uso que hace la ganadera de los itinerarios trashumantes. Una de las consecuencias más inmediatas es la invasión de los caminos ganaderos por la maleza; en algunos sectores el estado de abandono es alarmante, hasta el punto de que la vía pecuaria se reduce a una senda de pocos metros de anchura por la que las reses se ven obligadas a caminar en fila.

La falta de corrales para encerrar el ganado a final de etapa es otra de las graves dificultades con las que se enfrenta la trashumancia en sus desplazamientos; como ya hemos apuntado anteriormente, los pocos que existen son pequeños, están semiderruidos, o son de propiedad particular; ello obliga a los trashumantes a programar sus caminatas contando con los corrales que van a poder utilizar, o, en el caso de que no existan, a dejar el ganado al aire libre, pues la mayoría de las noches no se encuentra ninguno. De ahí que se alternen etapas en las que se recorren 10 km diarios con otras en las que se superan los 30 km.

### **FIG. 19.- INTENSIDAD DE LOS FLUJOS TRASHUMANTES POR LAS VÍAS PECUARIAS.**

Fuente: Elaboración propia.

Como solución a estas cuestiones se debería proponer la limpieza de la vegetación que invade las veredas, y la construcción de albergues-refugios y corrales para los pastores y sus rebaños, situados en los lugares tradicionales de parada. Esta actuación ayudaría a crear empleo social, al tiempo que facilitaría el uso viario por amplios sectores de la sociedad con fines culturales, ecológicos y cívicos.

### **Estado viario en las zonas de pastos**

En la montaña de Gúdar, las veredas y pasos sólo se usan en el desplazamiento de una finca a otra. La opinión mayoritaria de los usuarios es, en general, favorable, aunque no obstante se han detectado problemas en Fortanete y Mosqueruela (repoblación forestal), en Alcalá de la Selva (falta de señalización en la carretera de Cedrillas), en Allepuz (superposición de la carretera de Valdelinares), etc.

La falta de clasificación viaria en la sierra de Gúdar contrasta con la labor emprendida durante años en materia de repoblación y explotación forestal, hecho que denota cuáles han sido las preferencias y orientaciones aplicadas por la Administración Pública en sus actuaciones.

En la zona de invernada las vías Pecuarias son utilizadas con gran asiduidad en el desplazamiento entre los corrales y los pastos, lo que, en un territorio más poblado y urbanizado que el serrano, provoca numerosos conflictos en las carreteras (cruces, superposiciones y el comportamiento irrespetuoso de los conductores) y en las zonas de huerta (estrechamiento viario por intrusismo agrícola). A ello hay que añadir la falta de abrevaderos, el asfaltado de las veredas, el uso indiscriminado de herbicidas y tratamientos en los cultivos y en las cunetas de carreteras y caminos, etc.

#### **4.5. INTENSIDAD DEL FLUJO EN LAS DISTINTAS RUTAS**

El flujo trashumante a pie se distribuye desigualmente entre las vías de la zona; incluso dentro de una misma ruta los ramales y sectores que la componen soportan un flujo desigual de animales. En la fig.19 se ofrece una idea gráfica del flujo de cabezas trashumantes que utilizaron vías pecuarias en el viaje de retorno durante la campaña de 1993.

La ruta denominada de Barracas es la que registró mayor intensidad de tráfico, 13.336 cabezas, correspondientes a 29 rebaños, cifra que equivale al 56,9% del ganado trashumante de la sierra de Gúdar que se desplaza a pie. El sector central, a su paso por los términos municipales de San Agustín/Albentosa y parte del de Barracas, contabilizó la totalidad del tránsito, al ser común a todos los ramales de esta ruta.

Le sigue en intensidad, aunque a distancia, la ruta del Llosar, con una cabaña de 5.099 cabezas repartida entre 10 rebaños, que representa el 26,1% del ganado que se desplaza a pie; el sector central de esta ruta, al ser común, recibe la totalidad de este tránsito (esta ruta también la utiliza una vacada de reses bravas que se desplaza de Valdelinares a Morella).

Por la ruta de Penyagolosa transitaron 2.150 cabezas de ganado pertenecientes a 6 rebaños, que suponen el 9,2 % del flujo trashumante a pie; el sector central también es recorrido por todos los rebaños que siguen ruta,

El itinerario de Cortes de Arenoso registró un tránsito de 1.406 cabezas de ganado correspondientes a 5 rebaños, que representan el 6% del total de los efectivos que se desplazaron a pie. La dispersión de los ramales, característica de esta ruta, hace que la totalidad de los rebaños coincidan únicamente en un reducido tramo al Norte del término de Cortes de Arenoso.

Por último, la ruta de Cabanes, que en tiempos históricos fue muy transitada, en la actualidad es utilizada únicamente por un rebaño de 405 ovejas, que representan el 1,8% del flujo trashumante que se desplaza a pie desde la sierra de Gúdar.

El mayor tamaño medio corresponde a los rebaños que utilizan la ruta del Llosar, con 615 cabezas (dos de ellos superan el millar). Le sigue la ruta de Barracas, con un promedio de 460 cabezas por rebaño tres de los cuales superan el millar. El conjunto de los que transitan por las rutas de Cortes de Arenoso, Penyagolosa y Cabanes muestra un promedio más bajo, 330 cabezas, estando integrado el más numeroso por 700 cabezas.