

# 4 Las vías pecuarias hacia el Mediterráneo y su uso actual: rutas de trashumancia

## 4.1. INTRODUCCION

El estudio de las vías pecuarias y el uso que de ellas realiza la ganadería trashumante en la actualidad, objeto de este capítulo, se estructuran en dos apartados. En el primero, luego de hacer hincapié en la acusada personalidad que en la materia posee gran parte del territorio con respecto al modelo mesteño, que es el que tradicionalmente se ha tomado como referencia, se analiza la red de vías pecuarias existente en la región, a partir, principalmente, de los Proyectos de Clasificación. No se trata en este momento de ver qué vías utiliza la ganadería trashumante hoy, sino cuáles se han podido usar en etapas anteriores y, en cierta forma, cuáles se podrían usar si el grado de conservación fuera el adecuado. El objetivo primordial de este análisis es dar a conocer una estructura viaria que se encuentra en los momentos presentes razonablemente bien definida y que posee una relevancia considerable.

A continuación, en el segundo apartado del capítulo, se estudia el uso que en el presente se hace de esta red de caminos ganaderos. Se pretende responder a cuestiones básicas tales como cuántos rebaños y cabezas se desplazan, por dónde, con que orígenes y destinos y cuál es la problemática detectada. Asimismo se pone de manifiesto la distancia entre las vías supuestamente disponibles y las que están en uso; así se podrá apreciar de forma inmediata la diferencia entre la trashumancia actual y la precedente. Otro aspecto que se va a tratar es el relativo grado de discordancia entre los trazados de las vías pecuarias y los de los itinerarios seguidos por los rebaños en sus desplazamientos estacionales. Esta cuestión, por su significación, es objeto de un tratamiento individualizado, en el que se introduce la diferenciación entre vía pecuaria y ruta trashumante.

## 4.2. LAS VIAS PECUARIAS HACIA EL MEDITERRANEO

### 4.2.1. Características generales

La evolución histórica de la región mediterránea ha tenido consecuencias diversas en materia pecuaria; a algunas de ellas será necesario referirse, aunque sea brevemente, ya que de otro modo el mundo de los caminos ganaderos hacia el Mediterráneo no se entiende en toda su complejidad y dimensión.

Sobre esta parte de la península Ibérica se constituyeron en el pasado dominios y entidades políticas con un estilo propio a la hora de abordar la definición y administración de los caminos ganaderos. Esto es así en toda la Edad Media, pero también en la Moderna, dada la configuración de la Monarquía Hispánica en el período Habsburgo.

En ese sentido, y obviando la existencia de zonas del invernadero inscritas en el modelo mesteño (Villena) o con grandes similitudes con él (Murcia), podemos hablar de la presencia histórica de un Modelo Mediterráneo en la mayor parte del invernadero actual, la que perteneció a la Corona de Aragón (Reino de Valencia y Principado de Cataluña). La pervivencia de este modelo, de esta forma de organizar lo que a la trashumancia y las vías pecuarias se refiere, es aún hoy en día perceptible en algunas manifestaciones concretas. En síntesis, sus rasgos generales son los siguientes:

El poder municipal (de las ciudades, villas y comunidades de aldeas) ha ejercido históricamente un control importante, no sólo sobre las vías de tipo local o comarcal, sino también lo que puede resultar más extraño desde una óptica mesteña sobre aquellas otras que han unido secularmente los agostaderos aragoneses y castellanos con los invernaderos valencianos o catalanes.

### FIG. 4.1.- RUTAS TRASHUMANTES: KILÓMETROS EN USO

Así mientras en Castilla aparece muy pronto una reglamentación de tipo general, para todo el Reino, definiendo categorías y anchuras, creando todo un marco jurídico y administrativo en torno a una institución tan importante como el Honrado Concejo de la Mesta, en los territorios de la Corona de Aragón la reglamentación existe, pero es más difusa y heterogéneo, puesto que tiene su origen en diversos órganos administrativos de ámbito más restringido.

- Un segundo aspecto peculiar es el de las medidas. No existe la precisa definición castellana sobre anchuras viarias, aunque hay que decir que en la documentación (visitas, citas, apeos etc.) se advierte una tendencia a establecer medidas en torno a los 20 y los 40 metros, asimilables a las veredas y cordeles mestefios.

- Un tercer elemento propio, más evidente y que pervive en parte, es el de las denominaciones. En el invernadero mediterráneo los vocablos *vereda* o *cañada* no son desconocidos, antes bien, son utilizados en algunas comarcas. Pero hoy, y más en el pasado, existe una terminología pecuaria autóctona. Dejando a un lado formas como *camí ramader*, *camí de bestiar* o *camí d'herbatge*, por poco frecuentes, siguen aún vigentes denominaciones como *ligallo* (en la zona del Ebro catalán y algunos puntos del norte de Castellón), *paso* (en una amplia zona de esta última provincia que llegaría por el sur hasta Segorbe), y, sobre todo, *assagador*, la más común en todo el antiguo Reino de Valencia. Esta es la terminología que recoge la documentación de que disponemos; en ella, además, se distinguen las vías de más importancia, de liso presumiblemente trashumante, añadiendo los calificativos de *mayor* (para el caso de los ligallos) y de *real* (para *pasos* y *assagadors*).

Este modelo, surgido durante la Edad Media y vigente de forma sustancial a lo largo de la Edad Moderna, será pasado por el filtro homogeneizador del Estado español contemporáneo. El régimen liberal, burgués y nacionalista, desencadenó un proceso de enérgica uniformización, con el referente castellano, que, con diferentes ritmos según zonas, llegará a todas las parcelas socio-económicas y políticas, incluidas las ganaderas.

Si tuviéramos que poner límite al pleno funcionamiento del modelo tradicional mediterráneo, éste se situaría hacia la mitad del siglo XIX y vendría condicionado por la actuación de los representantes de la Asociación General de Ganaderos del Reino. Mediante su intervención, la Administración Central española va a jugar, por primera vez, un papel primordial en materia de vías pecuarias en esta parte de la Península, introduciéndose progresivamente la terminología, las anchuras y las formas organizativas del ámbito castellano.

#### 4.2.2. LA RED BÁSICA DEL INVERNADERO

*Fuentes y método de elaboración.* - La síntesis viaria que se presenta en la cartografía, en la que se incluyen tanto las vías pecuarias que discurren por la demarcación del invernadero como sus prolongaciones hacia las distintas sierras de agostada, tiene su base en el análisis de los Proyectos de Clasificación de Vías Preciarias, de los que se dispone para casi toda el área en cuestión.

La información suministrada por estos proyectos, de cobertura municipal, podría parecer más que suficiente: bastaría con seguir el recorrido de aquellos itinerarios de mayor categoría y de denominación más elocuente, y llevarlos luego a un plano de síntesis. Sin embargo, algunas contradicciones y carencias de este fondo documental hacen conveniente acudir a otras fuentes que apoyen y completen la visión que el mismo ofrece, ya que los proyectos han sido confeccionados en diferentes períodos a partir del primer tercio de este siglo, y siguiendo criterios heterogéneos (por directrices administrativas cambiantes y por la discrecionalidad de los autores en cuanto a aspectos como fuentes de información manejadas, ámbito de la red viaria de referencia y otros).

Estas otras fuentes han sido las siguientes: en primer lugar, bibliografía de tipo general o monográfico, que ha aportado noticias sobre itinerarios, rutas o simplemente direcciones del tránsito ganadero durante una cronología muy amplia; en segundo lugar, se ha contado con información más directa, procedente fundamentalmente del Archivo de la Asociación General de Ganaderos y que ha proporcionado referencias datadas mayoritariamente en el siglo XIX. Por último, se han valorado los datos extraídos de encuestas personales realizadas a ganaderos trashumantes, tanto en activo como jubilados, que nos han descrito itinerarios en uso en el último medio siglo.

Con el complemento de esta información se ha añadido coherencia, articulación y continuidad a la red clasificada, definiéndose al final, como consecuencia del estudio, lo que denominamos Red Básica de Vías Pecuarias del invernadero, es decir, la parte más importante y representativa del conjunto de la red general del territorio, desde un punto de vista histórico ganadero.

Es posible plantearse si esta red se corresponde con la actividad trashumante desarrollada en los últimos

150 años límite temporal de la mayoría de la información manejada para establecerla, o si se puede extrapolar a etapas anteriores a dicho período, y de ser así, podrá ilustrar sobre la trashumancia medieval o moderna. A este respecto, es razonable suponer un cierto grado de estabilidad en el uso de las rutas ganaderas, aunque estabilidad relativa, debido a la existencia de una serie de factores de dinamismo, tanto externos como internos, que no hay que olvidar.

La estabilidad de los trazados de las vías pecuarias ha sido comprobada en aquellos casos en que se han podido comparar puntos de paso de las edades Media y Moderna con los contemporáneos. Así, el cordel que discurre actualmente al norte de Alcantarilla, en Murcia (mapa 4.4), atraviesa el río Segura por el mismo punto en que en el año 1.271 se construye un puente de madera para facilitar el paso de los ganados trashumantes (TORRES FONTES, 1985). También la vía pecuaria que discurre hoy entre Vilafranca y Xert, en Castellón (mapas 4.2 y 4.6), atraviesa la Canà de Ares y pasa por las masías de Cabestany y La Llácova, al igual que lo hacía uno de los caminos de ganado más usados ya a mediados del siglo XIV (SANCHEZ ADELL, 1992). Asimismo, en varios de los itinerarios del mapa 4.2, se reconocen las vías utilizadas en la Baja Edad Media por los ganados de San Mateo y Cervera para ascender a pastizales de verano situados en varios puntos del Bajo Aragón (BETI BONFILL, 1927).

Pero la estabilidad no es total. En el mundo de las vías pecuarias existen también una serie de factores dinámicos que hay que considerar. Los elementos de cambio pueden tener distintas causas, como los procesos bélicos, las variaciones en la estructura de la propiedad, el aumento o disminución de las roturaciones y la actividad agraria, ciertas transformaciones en el medio físico, la mayor o menor permisividad hacia los desplazamientos por parte de las corporaciones locales, incluso la aparición o desaparición de determinados circuitos trashumantes. Este componente de cambio, además, no se presenta en la historia con la misma intensidad, de tal manera que a lo largo del tiempo han existido etapas diferenciadas, en las que la red habrá experimentado esas variaciones en mayor o menor medida. Precisamente en la actualidad y debido al aumento en la complejidad e intensidad de los usos del suelo, estamos asistiendo a un momento de importante mutación del trazado de las vías en uso, como se verá en el apartado siguiente.

En definitiva, la red que se presenta corresponde en sentido estricto al último siglo y medio, pero es extrapolable en un alto grado a las de tiempos pretéritos.

*Comentario de los mapas.* - En el mapa 4.1 se recogen aquellas vías, mayoritariamente cañadas, que comunican los agostaderos de Gúdar, Javalambre, Albarracín, sierra de Cuenca (Alta, Media y Baja, esta última asimilable al antiguo Marquesado de Moya) y la Mancha, con el invernadero del Mediterráneo. Todas ellas están clasificadas, con la salvedad de las que se encuentran situadas en la provincia de Teruel, donde los itinerarios grafiados se corresponden con rutas descritas por los ganaderos trashumantes actuales, ya que en dicha provincia el porcentaje de términos municipales con inventario disponible es muy escaso.

#### **MAPA 4.1.- RED BÁSICA DE VÍAS PECUARIAS HACIA EN INVERNADERO MEDITERRÁNEO.**

Fuente: Elaboración propia a partir del fondo documental de la Comunidad Autónoma correspondiente.

De un primer nivel de análisis es posible extraer dos características de las grandes vías que tradicionalmente han servido de camino hacia la zona costera mediterránea:

-Existe una dirección predominante (NO-SE), aunque también se presenta la N-S e incluso la O-E.

-Se advierte una variación importante en cuanto a las distancias entre agostaderos e invernaderos concretos, de donde se concluye que en la región existen trashumancias de corto y medio recorrido.

El norte del invernadero actual, la zona que llamamos Comarcas del Ebro-Bajo Maestrazgo, ha tenido su agostadero complementario en la sierra de Gúdar; se ha utilizado para comunicar ambos territorios la parte más septentrional del sistema 1 (S.1). Este sector del invernadero mantiene en uso una ruta.

Al centro y sur de la provincia de Castellón se ha llegado principalmente desde el agostadero de Gúdar a través del S.1. Al sector más meridional de esta zona también han acudido rebaños desde Javalambre siguiendo el S. 2, e incluso desde la sierra de Cuenca (Marquesado de Moya) y Albarracín siguiendo derrotas del S.3 que no han podido ser bien definidas. Hoy siguen abiertos itinerarios con origen en Gúdar y Javalambre.

La mayor complejidad viaria se encuentra en la provincia de Valencia, ya que todos los agostaderos circunmediterráneos se han relacionado con los pastizales de esta demarcación. Y aquí hay que anotar otros usos ganaderos además de los trashumantes; en efecto, el abasto de la ciudad de Valencia ha provocado tránsito permanente de rebaños desde hace siglos. Desde este punto de vista, resulta muy significativo que en 1764, cuando el Intendente General del Reino de Valencia se dirige a los "Justicias de los Pueblos", para que se practiquen reconocimientos y señalizaciones en veredas y *assagadors*, con objeto de permitir el libre discurrir de los rebaños, ello se hace a petición, no de algún representante de la ganadería trashumante, sino del administrador del abasto de la ciudad de Valencia (Archivos Municipales de Orihuela y Culla.)

En cualquier caso, a Valencia se ha accedido históricamente a través del sistema de vías que lleva el nº 3, utilizado por ganaderos de Albarracín, del Marquesado de Moya e incluso de Javalambre; del S.5, usado presumiblemente de forma mayoritaria por rebaños manchegos; del S. 1 y del S. 2, procedentes de las cabeceras de Javalambre y Gúdar, e incluso del S.4, a través de sus ramificaciones a la altura de Almansa y al norte de Bonete. De este entramado viario hoy sólo permanece en uso un itinerario perteneciente al S. 3 y dos del S. 2.

Hacia las provincias de Murcia y Alicante se dirige una gran cañada que, desde las estribaciones de las sierras de Albarracín y Cuenca, atraviesa esta última provincia y la de Albacete. Dicha cañada, que se ramifica formando el sistema nº 4, recogía asimismo en el pasado rebaños de la llanura manchega y de su zona de transición hacia el Sistema Ibérico (comarca de la Manchuela). Las entradas más importantes en el invernadero están en Jumilla, Yecla y Villena. Esta cañada y sus ramificaciones se encuentran en la actualidad fuera de uso con destinos en Murcia y Alicante.

Con el nº 6 y dirección O-E se ha incluido una vía pecuaria que lleva hasta los alrededores de la capital murciana, y que está relacionada con movimientos trashumantes procedentes de agostaderos situados en las montañas de Granada. Estos desplazamientos tienen hoy una presencia sólo testimonial (hay un ganadero granadino que se desplaza en camión, pasando los inviernos en La Vall de Gallinera, en Alicante), pero parece ser que en etapas anteriores el fenómeno tuvo mayor desarrollo.

Los mapas 4.2, 4.3 y 4.4 prolongan en el invernadero el trazado de las grandes vías del 4.1, incluyendo sus ramificaciones (probablemente coincidentes en algún caso con parte de la red utilizada por desplazamientos cortos, incluso de carácter local). Para su diseño se ha partido de la estructura provincial de la zona estudiada y no de los límites del invernadero, estimando que de esta forma se ofrece una visión más completa de la red en cuestión. La representación de categorías se ha tomado de los correspondientes Proyectos de Clasificación.

El mapa 4.2 comprende la provincia de Castellón y parte de la desembocadura del Ebro. El agostadero correspondiente a estas zonas de invernada ha estado muy concentrado, puesto que, si bien está constatada la presencia en el meridional valle del Palancia de rebaños de Javalambre y aun del Marquesado de Moya y Albarracín, es de la sierra de Gúdar de donde han partido y parten mayoritariamente los ganados que pasan el invierno en estas comarcas. Por ello, las posibles direcciones de las vías apuntan en gran medida a la misma zona de agostada, lo que se traduce en un elevado de homogeneidad y claridad de la red, en cuanto a sus direcciones predominantes.

**MAPA 4.2.- RED BÁSICA DE VÍAS PECUARIAS HACIA EN INVERNADERO MEDITERRÁNEO: PROVINCIA DE CASTELLÓN-COMARCAS DEL EBRO.**

Fuente: Elaboración propia a partir del fondo documental de la Comunidad Autónoma correspondiente.

**MAPA 4.3.- RED BÁSICA DE VÍAS PECUARIAS HACIA EN INVERNADERO MEDITERRÁNEO: PROVINCIA DE VALENCIA.**

Fuente: Elaboración propia a partir del fondo documental de la Comunidad Autónoma correspondiente.

**MAPA 4.4.- RED BÁSICA DE VÍAS PECUARIAS HACIA EN INVERNADERO MEDITERRÁNEO: PROVINCIA DE ALICANTE-SECTOR ORIENTAL MURCIANO.**

Fuente: Elaboración propia a partir del fondo documental de la Comunidad Autónoma correspondiente.

A pesar de todo, la presencia de comarcas tradicionales de invernada bien diferenciadas de Norte a Sur, está en la base de la existencia de tres franjas en el mapa, en cada una de las cuales existe una orientación

más señalada. Así, los desplazamientos hacia las Comarcas del Ebro-Bajo Maestrazgo han generado un sistema de vías, de dirección general prácticamente O-E, en la parte más septentrional. Inmediatamente al Sur nos encontramos con vías cuya dirección ha experimentado un giro de 20 grados en el sentido de las agujas del reloj respecto a la anterior; son aquellas que han llevado hasta las comarcas centrales de Castellón. En la parte más próxima a Valencia la dirección general de las vías vira aún más en ese mismo sentido, adoptando a veces incluso dirección N-S, en busca tanto del invernadero del Palancia-Mijares como del de la Llanura Central Valenciana.

El mapa 4.3 corresponde a la provincia de Valencia, a cuya demarcación acuden y acudían rebaños desde todos los agostaderos tradicionalmente relacionados con el invernadero mediterráneo. Las vías de esta zona tienen la función primordial de permitir el acceso a sus propios pastizales, no la de paso hacia otras demarcaciones territoriales. Según tenemos entendido, tan sólo algunos ganaderos de Cuenca han usado parte de esta red para adentrarse en tierras de Alicante o Castellón.

Las vías pecuarias que se representan aparecen *perfectamente individualizadas*, tanto en el momento de su entrada en el País Valenciano, como a la altura de las primeras ramificaciones, en las que se van desviando rebaños en busca de sus destinos concretos. A continuación se asiste a un proceso de mezcla e indefinición, responsable de que, incluso en las comarcas más interiores, los diferentes trazados hayan sido y sean utilizados por rebaños de todas las procedencias. Así, por ejemplo, la cañada que discurre inmediatamente al sur del río Turia, encarrila el ganado de las sierras de Cuenca y Albarracín hasta llegar a Chiva, de forma que en los pastizales de invierno, se van quedando solamente ganados de esa procedencia; a partir de entonces la vía comienza a diluirse en un entramado más general, acabando por confundirse con otras que, desde varios puntos, llegan hasta esa altura del invernadero valenciano, así como, en algunos casos, con la red de uso local.

El mapa 4.4 incluye la provincia de Alicante y el sector oriental de la de Murcia. Se aprecia, en primer lugar, la entrada en este ámbito de hasta cuatro cañadas de dirección NO-SE, que conforman el desdoblamiento progresivo del sistema nº 4, incluido en el mapa 4. 1. De estas cuatro entradas interesa destacar las que pasan cerca de Jumilla y Villena, por ser las que mayoritariamente han articulado hasta hace unas décadas el tránsito trashumante en esta zona del invernadero.

Existen dos itinerarios más en el mapa, que también conviene reseñar: son los de dirección predominante OE y que corresponden a las vías que desde Almería y Granada se aproximan al entorno de la capital murciana, prolongándose luego hacia la provincia de Alicante e incluso la de Valencia.

Por su parte, la serie de vías que en el nordeste de la provincia de Alicante tienen dirección NOSE., se han utilizado, en un pasado más o menos reciente, para vertebrar tanto desplazamientos comarcales como interregionales. Estos últimos pueden proceder de Cuenca y Valencia o prolongar la cañada que entra en Alicante por las proximidades de La Encina, al norte de Villena.

### **4.3. EL USO ACTUAL DE LA RED**

#### **4.3.1. Rutas de trashumancia y vías pecuarias**

Respondiendo a la pregunta sobre que dificultades encontraba para bajar andando a sus puntos de invierno, un ganadero contestó: "ninguna; cuando no puedo seguir por la vereda me desvío por donde puedo y se acaban los problemas".

Esta contundente respuesta incide sobre una cuestión tan relevante como es la de que en la actualidad no existe identificación plena entre el itinerario realmente seguido por los rebaños, en sus viajes estacionales (rutas trashumantes), y los caminos de dominio público que conocemos por vías pecuarias. De ahí que en el momento presente el análisis de la trashumancia a pie deba referirse a rutas en las que algunos o muchos de sus tramos nunca en todos se sigue el trazado de alguna vía pecuaria.

Es difícil precisar el porcentaje exacto de la Discordancia apuntada, pero se estima que el tránsito trashumante estudiado se efectúa en un 30% por caminos y terrenos que no tienen la caracterización legal de vías pecuarias, bien porque nunca lo han sido o porque, siéndole, se omitieron en los proyectos de clasificación correspondientes; se estaría en este último caso ante trazados que son vías pecuarias de hecho, contándose incluso con referencias documentales que así lo atestiguan, pero a los que les falta el

reconocimiento jurídico. Esta carencia se solucionaría simplemente con que la Administración competente llevara a cabo una ampliación del inventario.

En cualquier caso, son varias las razones que están detrás de la falta de coincidencia entre rutas y vías pecuarias clasificadas, motivadas en general por la ausencia de una política activa de mantenimiento y conservación, pero también, en algún ocasión, por la utilización indiscriminado de los pastores:

1. Invasión del monte alto y sobre todo del matorral, hasta tal punto que la marcha se hace imposible. En estos casos los rebaños han de desviarse de su camino natural, que habitualmente discurre por divisorias de aguas y zonas escarpadas, y descender para transitar por zonas más adecuadas.
2. Presencia de construcciones e infraestructuras permanentes, tanto de carácter privado (urbanizaciones, campos de golf ..) como público (carreteras, embalses, etc.), que obligan a los ganaderos a dar grandes rodeos, abandonando al hacerlo el trazado de la vía pecuaria.
3. Existencia de repoblaciones forestales realizadas sobre estos bienes de dominio público (al pasar por ellas, el ganado ha de desviarse, porque el avance, o es muy difícil o es impedido por la autoridad).
4. Preferente utilización de tramos no pecuarios, a veces de considerable longitud, en pleno funcionamiento en la actualidad, sobre todo en las zonas altas de cada ruta, por querer atajar, o ir por el camino más fácil o de mejor disponibilidad para pastar sobre la marcha. Estos trayectos son seleccionados por el ganadero aun a sabiendas de que dispone de una vía pecuaria cercana de tránsito factible.

La Administración puede y debe dar solución a la mayoría de los problemas apuntados. En primer lugar, debería emprender campañas de limpieza de aquellos tramos en los que la abundancia del matorral hace imposible el ejercicio de la trashumancia a pie. Esta actuación no requiere gran esfuerzo ni en tiempo ni en medios económicos.

Más complejo es solventar los problemas derivados de la existencia de grandes infraestructuras públicas y de construcciones privadas de cierta envergadura. En estos casos, la solución sí conllevaría costes de cierta relevancia, por lo que exigiría una decidida voluntad política.

En cuanto a las repoblaciones, se trataría tan sólo de respetar el trazado de las vías en el momento de proyectar cualquier reforestación. Algo que tampoco debería ofrecer mayores problemas, puesto que repoblación forestal y protección de las vías pecuarias son aspectos concomitantes dentro de la Administración.

Sin embargo, no todas las decisiones habrían de tomarse por parte de la Administración. También el ganadero debería someterse a una cierta disciplina en su tránsito, andando por la cañada o por el cordel, no por dónde le conviene en un momento dado. Otra cuestión sería plantearse si alguno de los nuevos tramos elegidos por los ganaderos en los momentos presentes merecen ser reconocidos como vías pecuarias al amparo de la vigente legislación.

#### **4.3.2. Caracterización y problemática de la red de rutas trashumantes**

*Rasgos generales.* - El mapa 4.5 recoge la totalidad de las rutas en uso hacia el invernadero mediterráneo. Si se compara con los anteriores de este capítulo, se encuentran dos diferencias fundamentales:

- Inexistencia de trashumancia a pie al sur del río Júcar. La causa hay que buscarla en que, al estar la zona más distante de los agostaderos, el viaje es más difícil y accidentado; también, conforme avanzan hacia el Sur, los rebaños se adentran en comarcas de alta ocupación del suelo (usos residenciales, industriales o turísticos), de forma que las dificultades aumentan con los kilómetros en progresión geométrica. Es de destacar que el conjunto de vías que han llevado tradicionalmente hasta Murcia y Alicante, significativamente las de recorrido más largo, no se hallan representadas en forma alguna en este mapa; es decir, que en la actualidad no se usan en ninguna medida.

- Simplificación de los trazados viarios por reducción de la cabaña trashumante y, en particular, de la que

se desplaza a pie. Ello ha tenido como consecuencia la disminución del número de itinerarios utilizados, siguiendo un proceso de concentración y especialización de la red. En cualquier caso, no hemos de pensar que todos los trazados de los mapas anteriores se han usado a la vez en un pasado más o menos cercano, aunque el grado de utilización de la red sí ha sido ciertamente mayor que en el presente.

A pesar de todo, la red en uso es aún de una magnitud y complejidad que sorprenden. Su longitud total, incluyendo todos los ramales, supera los 1.000 km. (gráfico 4. I), cifra verdaderamente importante. Además, se trata de rutas bien definidas y consolidadas en su mayor parte, en las que, al menos en sus tramos centrales, no es previsible que se reduzca sustancialmente el tránsito en los próximos años.

#### **MAPA 4.5.-USO ACTUAL DE LAS VÍAS PECUARIAS EN EL INVERNADERO MEDITERRÁNEO: RUTAS TRASHUMANTES. RED GENERAL.**

Fuente: Elaboración propia.

Más de 30.000 cabezas, agrupadas en unos 70 rebaños, ascienden en primavera por alguna de estas rutas desde el invernadero hasta los pastos de verano. Estas cifras experimentan una reducción en otoño, cuando, por diversas razones, tan sólo un 80% del contingente anterior desciende andando para pasar la estación fría en las proximidades del Mediterráneo. Así, pues, alrededor del 55% de la cabaña ovina que se desplaza hacia esta parte de la península Ibérica realiza el recorrido completamente a pie en una o en ambas estaciones.

Estas cifras pueden hacer pensar que la situación de las vías pecuarias no debe ser tan mala, ya que son utilizadas por más de la mitad de los ganaderos trashumantes. Hay una causa que explica el uso relativamente alto: en el invernadero mediterráneo, ni los rebaños ni las distancias entre zonas de agostada e invernada son grandes, como sucede en otras regiones de España. Es posible, a pesar de todo, bajar "al Reino" con 500 ovejas, por término medio, si además las jornadas que se han de invertir para ello no superan normalmente la semana, como así sucede en el 80% de los desplazamientos a través de las rutas del **mapa 4.5**. Pero los problemas, como en parte se ha visto ya y como ahora se seguirá viendo, existen y son importantes.

*Problemática.* - Si partimos de la distinción entre rutas trashumantes y vías pecuarias, las dificultades que un ganadero cualquiera puede tener, en su discurrir por los trayectos señalados en el mapa 4.5, son de dos tipos: primero, las que encuentre cuando discurra por un trazado que no es vía pecuaria; segundo, las que afecten a itinerarios que sí tengan esa condición.

En el primer supuesto, los rebaños tropezarán con aquellos obstáculos que se pueden encontrar en cualquier vía por la que transiten 300 y 1.000 ovejas, por referirnos a uno de los casos Posibles, en caminos de no más de 8 m. de anchura, flanqueados de cultivos o construcciones: anchura insuficiente, oposición de los colindantes y de las autoridades locales, etc. En esta ocasión, lo deseable sería hacer coincidir ese tramo de la ruta con una vía pecuaria. Para ello, y de una forma general y un tanto simplista, o bien se podría despejar de obstáculos el tramo de vía pecuaria que se ha abandonado, en beneficio, dudoso si se quiere, del camino en cuestión, o se le otorga al mismo categoría de vía, mediante la correspondiente clasificación o desviación de trazado. De otro modo, el pastor puede hacer poco más que sortear las adversidades del mejor modo posible.

En el otro supuesto, la situación es muy distinta. El ganadero transita por unos terrenos destinados por la ley para tal fin, y con una anchura de entre 75 y 20 m. Terrenos que además disponen de una serie de mecanismos legales de protección para casos como construcción de carreteras, cruces de vías férreas y otros.

Sin embargo, estos tramos de vías pecuarias utilizados en la actualidad por la ganadera trashumante están gravemente afectados por una serie de problemas, cuyas causas pueden dividirse en dos grupos, según sea el agente que los provoca:

a) *Usos públicos:* promovidos unilateralmente por diferentes Administraciones, sin prever generalmente las soluciones que para tales casos exige la ley y sin mediar consulta con los pastores. En todos subyace una situación de menosprecio del uso trashumante, frente a la cual debe exigirse de las Administraciones públicas un mayor rigor en la tutela de un derecho que históricamente se regulaba en colaboración con las organizaciones ganaderas, y mejor aún, una recuperación de esta responsabilidad compartida. De entre

ellos hay que destacar:

- Los cruces por carreteras y vías férreas, que, en general, eluden o escatiman los pasos alternativos, convirtiéndose en muchas ocasiones en auténticos puntos de ruptura para la continuidad de los itinerarios. Ni siquiera en los proyectos más recientes se respeta la legislación ni se toman en consideración las nuevas demandas sociales en este sentido; son ejemplos de ello la doble vía férrea entre Alcanar y Camarles (Tarragona), la nueva N-332 entre Vinarós y Zaragoza, y el proyecto de la N-234 entre Sagunto y Teruel. En otros casos, las soluciones aportadas por los proyectos no son correctas, como cuando se diseñan peraltes que atraviesan en zigzag y con exceso de pendiente una vía pecuaria, o túneles para el paso a otro nivel excesivamente angostos y que, a menudo, se hacen coincidir con una alcantarilla de drenaje. Por otra parte la señalización es casi siempre insuficiente e ineficaz.
- El solapamiento de carreteras y otros viales, tanto más grave cuanto mayor sea el rango y el tránsito rodado de la carretera, pero, de hecho, ya sea en el trazado de las de nueva construcción como en el de las más antiguas, no se duda en ocupar en todo o en parte la vía pecuaria, solución que presupone ausencia de reclamaciones y mínimo coste (en realidad muchas veces gratis). Una nueva fuente de degradación de la red pecuaria es el asfaltado de muchos tramos con objeto de mejorar la red de caminos rurales. Estas obras se practican con total desconsideración respecto al uso primitivo (se asfalta la franja central y no una lateral).
- La instalación de equipamientos públicos, generalmente por parte de la Administración local. La instalación de estos servicios comunitarios puede tener un impacto pequeño (redes del suministro eléctrico, depósitos de agua, etc.) o grande, cuando la ocupación corresponde a basureros, escombreras, polideportivos, piscinas, cementerios, zonas de camping, etc.

*b) Usos privados:* intrusismo por parte de particulares para fines agrícolas, residenciales e industriales. La apropiación de las vías pecuarias por parte de los propietarios de fincas agrícolas colindantes es una de las principales agresiones que soporta la red. Aunque cualitativamente no se puede comparar con los cruces y solapamientos de carreteras, ya que supone una ocupación más difusa, menos intensiva y agresiva que el tráfico rodado, sin embargo es mayor su incidencia en la integridad de los itinerarios, dada la superficie afectada. Por su parte, las intrusiones derivadas de usos residenciales e industriales son las más dañinas dentro de este grupo, pues conllevan situaciones prácticamente irreversibles. Todas estas intrusiones se acentúan a medida que el ganado se interna en el invernadero y alcanza zonas densamente pobladas y con un aprovechamiento agrícola intensivo.

Existe otro agente que incide asimismo en la problemática descrita, pero que se comenta aparte de los dos anteriores por ser de naturaleza bien distinta. Se trata del abandono, provocado por el poco uso ganadero, pero también por la escasa o nula atención prestada al cuidado y mantenimiento de las vías pecuarias por parte de la Administración competente desde hace ya demasiados años. Esta situación afecta al conjunto de los trazados, pero sobre todo a los abrevaderos, refugios, albergues y corrales que se necesitan en el final de cada etapa, cuyo aspecto es sencillamente ruinoso. De entre todas las actuaciones que podría emprender la Administración para apoyar la trashumancia a pie, el arreglo de abrevaderos y corrales sería sin duda una de las más agradecidas por los ganaderos.

Precisamente en las últimas campañas se ha observado un cambio positivo en el tratamiento dado por la Generalidad Valenciana a los temas relacionados con la trashumancia a pie. En efecto, tras unos años en los que el ganadero trashumante ha sido francamente olvidado, quizá porque se pensaba que su oficio era algo absolutamente fuera de lugar a estas alturas del siglo XX, se advierte ahora, un cambio de tendencia, tanto en los contactos habidos con los funcionarios que tienen encomendadas estas funciones, como en las conversaciones y entrevistas mantenidas con los pastores. De tal manera que, si bien algunos ganaderos aún manifiestan actitudes de recelo y sentimientos de desengaño a este respecto, cada vez son más los que apuntan, con gran satisfacción, que desde hace un tiempo sus desplazamientos por las vías pecuarias son facilitados por agentes forestales y técnicos de la Generalidad, y que en algunos casos se han habilitado medidas para resolver dificultades como pasos por cascos urbanos, cruces con carreteras, etc. Es deseable que esta revalorización de la trashumancia a pie por parte de la Administración, corresponda no sólo a un cambio de tipo coyuntural, sino que sea el anuncio de una nueva etapa en la que una actividad como ésta, tan interesante desde tantos puntos de vista, pueda mantenerse durante mucho tiempo en condiciones adecuadas.

#### **4.3.3. Las rutas trashumantes**



Trataremos de realizar un recorrido por cada uno de los itinerarios del mapa 4.5, ofreciendo una descripción breve, en sentido descendente, y una serie de datos generales, como direcciones, distancias en kilómetros y vías pecuarias clasificadas con las que coinciden. Todo ello apoyado en una cartografía adecuada a los objetivos de esta publicación.

No se pormenorizarán puntos de paso u obstáculos observados, por cuanto ambos aspectos ya han sido tratados para la práctica totalidad de la red en el Cuaderno nº14 de esta colección (Gúdar-Maestrazgo). Tan sólo las rutas 6 y 7 y un ramal de la número 5 son nuevas con respecto a aquél.

*Ruta del Llosar (nº 1)* Es utilizada por ganaderos que, procedentes básicamente de la zona N-E de la sierra de Gúdar (algún rebaño sale de la localidad de Mosqueruela, en el sector S-E de la sierra), con pastos de agostada situados a 1100-2000 m., descienden a pasar el invierno a las comarcas del Ebro-Baix Maestrat; es decir, a pastizales ubicados en cotas entre 50 y 200 m. Su dirección general es O-NE o O-E, dependiendo de la situación concreta de agostaderos e invernaderos (Mapa 4.6).

El tramo central de esta ruta se forma junto al Santuario del Llosar, en el término de Villafranca, ya en la provincia de Castellón, punto de encuentro de dos ramales procedentes de la provincia de Teruel.

#### **MAPA 4.6.- USO ACTUAL DE LAS VÍAS PECUARIAS EN EL INVERNADERO MADITERRÁNEO: RUTAS TRASHUMANTES. Nº 1: RUTA DEL LLOSAR.**

Fuente: Elaboración propia.

El primero, a su vez, previamente reúne a otros dos, que con origen en los términos de Fortanete y Cantavieja se funden en las cercanías de La Iglesuela, para atravesar juntos esta población y la aldea fronteriza de La Pobla de Sant Miquel o del Bellestar, punto en el que se cruza la rambla de las Truchas. El segundo, que proviene de la localidad de Mosqueruela, realiza un recorrido escalonado que aprovecha varias líneas de vaguada de las estribaciones de Gúdar, hasta que desciende, por la sierra de Brusca, hacia los llanos de Villafranca.

Desde El Llosar, los ganados siguen un itinerario bien definido, en el que, tras recorrer la Canà dejan la Muela de Ares a la derecha y los montes de Vallibona a la izquierda, alcanzan más adelante tierras más bajas pertenecientes a la cuenca de la rambla Cervera, por cuyo cauce transitan los animales durante un trecho. En las proximidades de la localidad de Traiguera comienzan a desviarse algunos rebaños por ramales que llevan hasta Benicarló y Vinaroz. El resto de los ganados continúan viaje por el Baix Maestrat, cruzan el río Cenja y se internan en la comarca catalana del Montsià, atravesando el Llano de la Galera.

El conjunto de ramales que componen esta ruta suma unos 170 km., mientras que su eje longitudinal alcanza cerca de 100 km. En la primavera de 1993 fue utilizada por 10 rebaños (5.099 cabezas).

Las vías pecuarias integradas, en mayor o menor grado, en dicha ruta son el Cordel de la Balsa Verde o de la Salvassòria, en su recorrido central, las cañadas del Empriu y de Mosqueruela, en sus tramos más altos, y el Cordel de la Rambla Cervera, la Cañada Real del Ligallo y la Colada del Ligallo de Traiguera, en su parte final.

*Ruta de Cabanes (nº2)* Con un itinerario único y prácticamente rectilíneo, de unos 50 km. de longitud, une la localidad de Mosqueruela, situada en las estribaciones surorientales de la sierra de Gúdar, a unos 1500 m. de altitud, con la que le da nombre, ubicada en la comarca de la Plana Alta castellanense, a unos 300 m. sobre el nivel del mar (mapa 4.7).

Esta ruta, de dirección NO-SE, que contiene un tramo viario romano, desciende a la Plana de Castellón una vez ha superado el trayecto por las tierras altas de Vistabella del Maestrazgo y Benafigos, pasando por el Port del Vidre. Ya en terrenos más bajos avanza hasta atravesar la rambla de la Viuda en las proximidades del caserío de la Pelejaneta. Las vías pecuarias que le dan soporte son la Cañada Real de Adzaneta a Mosqueruela, el Azagador Real de Aragón, la Cañada Real del Mas de la Serra y el Cordel del Arco Romano de Cabanes.

En la primavera de 1993, transitó por esta ruta un único rebaño (405 cabezas).

*Ruta de Peñagolosa (nº 3)* Pone en contacto un conjunto de agostaderos (1.400-1.800 m.) situados en un amplio territorio de la sierra de Gúdar, tanto en su vertiente al Ebro como en la que desagua en cuencas de la provincia de Castellón, con invernaderos del área del Palancia-Mijares, situados en altitudes de entre 200 y 500 m. Su dirección general muestra una inclinación ligeramente NO-SE.

Desde los términos turolenses de Allepuz y Cañada de Benatanduz parten sendos ramales que ascienden, en un primer recorrido, hasta lo alto de la sierra de Gúdar, desde donde descienden para fundirse junto a la Masía del Zarzoso, en el término municipal de Puertomingalvo. En este punto de conjunción comienza un tramo al que podemos llamar central, al principio del cual los rebaños ascienden de nuevo, esta vez hasta las inmediaciones de Peñagolosa (1.814 m.), una de las montañas más emblemáticas del País Valenciano.

A partir de las estribaciones de Peñagolosa la ruta vira hacia el sur, hacia las tierras bajas por las que discurre el río Mijares. Cuando llega a éste, junto a la desembocadura del río Argelita (al principio río Linares y cuya dirección en cierta forma han seguido los rebaños a través de los altos de la margen izquierda de su valle), da inicio una fase no definida de trazado, que llevará la ruta hasta Artana, a través de Onda (mapa 4.8).

Se le puede asignar un total de 115 km. a la suma de las longitudes de todos sus ramales, mientras que su eje longitudinal tiene unos 75 km. Se utilizó en la primavera de 1993 por seis rebaños (2.150 cabezas).

La ruta incorpora en su tramo castellanense más definido al Cordel de Entretérminos y al Paso Real de Aragón (antiguamente conocido como Camino Real de Aragón a Onda y, en determinados sectores, como Azagador y Senda de Cabalgadores), cuya categoría legal es la de cañada.

*Ruta de Cortes de Arenoso (nº 4)* Es utilizada por algunos rebaños que descienden del valle del río Linares en la sierra de Gúdar, desde una altitud de 1400-1800 m., hasta los pastizales del área del Palancia-Mijares, es decir, a cotas entre los 200 y los 500 m. Se encuentra bien definida en su parte central, aquella que discurre desde el límite provincial entre Castellón y Teruel hasta que se cruza el río Mijares. Por contra, en sus tramos inicial y final, en los que existen varios itinerarios posibles, el trazado de la ruta se difumina (mapa 4.8).

#### **MAPA 4.7.- USO ACTUAL DE LAS VÍAS PECUARIAS EN EL INVERNADERO MADITERRÁNEO: RUTAS TRASHUMANTES. Nº 2: RUTA DE CABANES.**

Fuente: Elaboración propia.

Por lo dicho arriba es difícil estimar su longitud total. En todo caso, la parte que nos es bien conocida tiene unos 35 km. y es la que se puede asimilar a los trazados del Cordel Real del Mesón y el Paso Real de Aragón a Onda. El resto de los ramales suma en torno a 80 km., mientras que su eje longitudinal puede alcanzar los 60 km. En la primavera de 1993, fueron cinco los hatos trashumantes (1.406 cabezas) que ascendieron por ella hasta los pastos de verano.

La ruta, que mantiene una dirección general similar a la anterior, penetra en la provincia de Castellón por terrenos escarpados, en los alrededores del Cabezo de la Cruz, dejando el río Linares a la izquierda. A partir de ahí inicia un descenso que la va a llevar por tierras del alto Mijares hasta alcanzar su curso fluvial, a la altura del cual, como ya se ha apuntado, se ramifica hacia los distintos puntos de invernada.

*Ruta de Barracas (nº 5)* Este itinerario pone en contacto no sólo el invernadero del entorno del valle del Palancia con los agostaderos de Gúdar y Javalambre, sino también la zona de pastizales de invierno de la gran llanura valenciana con la primera de esas áreas de agostada. Esta mayor complejidad, junto con el elevado número de cabezas que la utilizan, convierten a esta ruta en la más importante de cuantas aquí se analizan. Los rebaños que trashuman siguiendo alguno de sus itinerarios pasan de zonas ubicadas entre 2.000-1.100m. de altitud a otras situadas en torno a los 50-500 m., dándose entre esos valores prácticamente todas las combinaciones posibles.

Existen dos direcciones generales predominantes: la N-S y la NO-SE, más o menos nítidas según los casos. Todos sus ramales suman una longitud de 360 km., aproximadamente, y en ella se pueden apreciar dos ejes longitudinales, uno hacia el bajo Palancia, de unos 115 km., y otro que avanza hasta su práctica confluencia con la ruta nº 7 en la provincia de Valencia, de casi 140 km. Esta ruta fue seguida por 15.890

cabezas, agrupadas en 33 rebaños, en el ascenso a la sierra durante la primavera de 1993.

**MAPA 4.8.-USO ACTUAL DE LAS VÍAS PECUARIAS EN EL INVERNADERO MADITERRÁNEO: RUTAS TRASHUMANTES. N° 3: RUTA DE PEÑAGOLOSA. N° 4: RUTA DE CORTES DE ARENOSO.**

Fuente: Elaboración propia.

**MAPA 4.9.- USO ACTUAL DE LAS VÍAS PECUARIAS EN EL INVERNADERO MADITERRÁNEO: RUTAS TRASHUMANTES. N° 5: RUTA DE BARRACAS. N° 6: RUTA DE LA YESA.**

Fuente: Elaboración propia.

**MAPA 4.10.- USO ACTUAL DE LAS VÍAS PECUARIAS EN EL INVERNADERO MADITERRÁNEO: RUTAS TRASHUMANTES. N° 7: RUTA DE BENAGEBER(1).**

Fuente: Elaboración propia.

Al cruzar por el puente medieval de Ponseca el río Mijares, se unen los ramales procedentes del corazón de la sierra de Gúdar con el que viene discurriendo paralelo al cauce de ese mismo río. En ese punto se inicia el tramo central de la ruta, al que se le va a incorporar, ya en la provincia de Castellón, el itinerario procedente de la localidad de Puebla de Valverde, en la sierra de Javalambre.

El tránsito ganadero por este tramo central, que alcanza hasta el término municipal de Alcublas (Valencia), experimenta pronto una importante mengua en el entorno de las Cuestas del Ragudo, provocada por el ramal que se dirige hacia Vall d'Uixo y Sagunto. Este, de importancia evidente si se observa el mapa 4.9, va a ser recorrido por aquellos rebaños que se dirigen a las zonas de pastos de las estribaciones meridionales de la sierra de Espadán y del Palancia medio y bajo. Precisamente el curso del río Palancia es el que articula en buena medida este itinerario.

Desde Alcublas, pueblo al que llegan los rebaños tras superar el alto Palancia, desciende la ruta hacia la llanura valenciana siguiendo tres ramales distintos. El más occidental se dirige a Villar del Arzobispo, donde confluye con la ruta de la Yesa. El más oriental va en busca de los piedemontes de la sierra Calderona, hacia Náquera y Bétera. Por su parte, el tercer ramal, de marcada dirección NS, es el que va a penetrar más profundamente en la provincia de Valencia, cruzando incluso el cauce del río Turia e internándose en la comarca de la Ribera Alta.

El ramal que desde Barracas se dirige d'Uixo y Sagunto integra los trazados de las siguientes vías pecuarias clasificadas: Cañada Real del Collado y Sabinar, Cordeles de Castelnovo, de la Pista de Chovar, de la Rambla de Azuebar y del río Palancia y Veredas de Viver, del Contador, del Cerro Jaime a los Altos del Ragudo, del Cerro Negro al Cerro Jaime y de la Molinera. El resto de su trazado por tierras de la Comunidad Valenciana se relaciona con las Cañadas de Benabal, de Aragón a Valencia, de Aragón, de Gestalgar a Valencia, y de Cuenca, con los Cordeles de Aragón, de Aragón a Valencia, de Castilla y del Mojón Blanco, y con la Colada de Segorbe.

*Ruta de la Yesa (n° 6)* Esta ruta, con un corto desarrollo en la provincia de Teruel, la siguen en la actualidad unos pocos rebaños de la zona más meridional de la sierra de Javalambre, con altitudes en torno a los 1.400 m., hasta el invernadero de la provincia de Valencia, a unos 100-200 m. sobre el nivel del mar. Presenta una dirección general NO-SE y se halla relacionada con la ruta n° 5, con la que tiene una conexión a la altura de Villar del Arzobispo y con la que al final se acabará confundiendo cerca de Pedralba, al norte del río Turia.

La ruta incluye parte de una cañada que, en el pasado, fue usada en todo su recorrido tanto por ganaderos de Javalambre como por los que, procedentes del Marquesado de Moya o de Albarracín, bajaban a Valencia por el término de Santa Cruz. Las vías pecuarias clasificadas con las que en buena medida coincide son la Cañada de Castilla, la Cañada Real de Aragón y el Cordel de Castilla.

Tiene este itinerario trashumante un tramo único, de unos 45 km., (véase mapa 4.9), aunque los rebaños prolongan su recorrido (hasta 75 km.) continuando viaje a través de la ruta anterior. Durante la primavera de 1993 utilizaron este itinerario dos rebaños (600 cabezas)

*Ruta de Benagéber (n° 7)* Tiene dirección general NO-SE, y desde su nacimiento en el curso alto de los ríos

Turia y Cabriel, a 1.800-1.200 m. de altitud, se dirige hacia la llanura valenciana, a cotas que oscilan entre los 500 y los 100 m. Es utilizada en la actualidad por aquellos rebaños que desde el Marquesado de Moya, en la sierra de Cuenca, y desde la sierra de Albarracín, se dirigen hacia el invernadero central valenciano, en el que va a converger con el itinerario más meridional de la ruta nº 5.

En sus orígenes serranos se forma a partir de la unión de tres ramales. El primero recoge los ganados de Nogueras, de Villar del Cobo y de las aldeas de Casas Nuevas y Hoya del Peral, pertenecientes al término municipal de Salvacañete. El segundo procede de Alobras, uniéndose al anterior en el Collado del Lobo, situado al norte del castillo de Moya. Ambos ramales continúan juntos hasta Manzaneruela, donde se les incorpora un tercer ramal que procede de los términos de Salinas del Manzano y Alcalá de la Vega.

En Manzaneruela da inicio el tramo central, que llega hasta la altura del paraje de Marjana, en el término de Chiva. A partir de Manzaneruela, y dejando la sierra de Mira a la derecha, se internan los rebaños en «el Reino», entre el río Turia y la sierra del Negrete, hacia los primeros invernaderos de Chera y Sot de Chera. En este tramo (véanse los mapas 4.10 y 4.11), se registra la mayor intensidad de tránsito, sobre todo hasta el Cubo de Domeño, verdadera encrucijada trashumante en la que se separan los primeros rebaños en busca de sus diferentes destinos.

**MAPA 4.11.- USO ACTUAL DE LAS VÍAS PECUARIAS EN EL INVERNADERO MEDITERRÁNEO: RUTAS TRASHUMANTES. Nº 7: RUTA DE BENAGEBER(2)..**

Fuente: Elaboración propia.

A la altura de Marjana se escinde la ruta en tres ramales. Los dos primeros avanzan hacia Cheste y Chiva, mientras que el tercero lo hace hacia Buñol, Alborache y Llombay, término municipal éste que se constituye en el más meridional de todo el invernadero mediterráneo que recibe trashumantes a pie.

Todo este entramado de ramales que conforman la ruta nº 7 suman unos 260 Km., mientras que su eje longitudinal ronda los 190 Km. En la primavera de 1994 utilizaron la ruta 14 rebaños (7.125 cabezas).

No podemos decir, al igual que en los casos anteriores, que los itinerarios que la constituyen se relacionen con una vía pecuaria determinada; más bien lo hacen con varias de ellas, de diferente nombre y categoría según los términos municipales; a veces, incluso, con más de una en alguna de estas circunscripciones. A pesar de ello, sus tramos conquenses se pueden unir, de forma más o menos clara, al de la Vereda de las Monjas y al de la Caña da Real del Marino. Por lo que respecta a su discurrir por tierras valencianas, la ruta sigue, de una forma más o menos estricta y sucesivamente, la Cañada Real de Castilla, el Cordel de Castilla, el Cordel de Mas del Pinar, el Cordel de Chera a Gestalgar y Chiva, la Cañada Real de Gestalgar a Godelleta, el Cordel de Aragón, la Cañada Real de la Mancha o de Cuenca y el Cordel de la Ribera.