

## Les drailles espagnoles. Patrimoine culturel. Nouvelles propositions de développement durable

Vidal-González P.

in

Lerin F. (ed.).

Pastoralisme méditerranéen : patrimoine culturel et paysager et développement durable

Montpellier : CIHEAM / AVECC / UNESCO

Options Méditerranéennes : Série A. Séminaires Méditerranéens; n. 93

2010

pages 59-69

Article available on line / Article disponible en ligne à l'adresse :

<http://om.ciheam.org/article.php?IDPDF=801267>

To cite this article / Pour citer cet article

Vidal-González P. **Les drailles espagnoles. Patrimoine culturel. Nouvelles propositions de développement durable.** In : Lerin F. (ed.). *Pastoralisme méditerranéen : patrimoine culturel et paysager et développement durable.* Montpellier : CIHEAM / AVECC / UNESCO, 2010. p. 59-69 (Options Méditerranéennes : Série A. Séminaires Méditerranéens; n. 93)



<http://www.ciheam.org/>  
<http://om.ciheam.org/>

# Les drailles espagnoles. Patrimoine culturel. Nouvelles propositions de développement durable.

**Pablo Vidal-González**

Instituto Universitario Etnología  
Universidad Católica de Valencia

---

**Résumé** : Les chemins de transhumance espagnols sont d'une grande richesse, fruit de l'importance de La Mesta en Castille et de la transhumance dans l'ensemble de la péninsule. Ils ont laissé une grande empreinte sur le territoire, comme exemple de l'activité d'élevage si présente dans le passé. Cette activité pastorale a laissé de nombreuses traces dans le paysage. De nombreux éléments, d'une grande valeur artistique intrinsèque, mais formant aussi un ensemble patrimonial d'un intérêt exceptionnel, sont des témoins du passé. De nouvelles utilisations en accord avec l'environnement sont proposées pour cet important réseau de chemins d'élevage, comme les routes culturelles, touristiques et de loisirs.

**Mots clés** : Anthropologie Sociale, Patrimoine Culturel, Tourisme et développement durable, Histoire Economique.

## ***Spanish transhumance trails. A cultural heritage. New proposals for sustainable development***

**Summary** : Spanish transhumance routes are very rich, thanks to "La Mesta" in Castille and to the transhumance phenomenon in the whole of Spain. They left a very marked trace as an important farming activity model of past times and have also modelled the landscape. Many heritage features of great artistic value and with impressive overall richness are also a witness of the past. New environmental uses are suggested for this large network of livestock routes for cultural, tourist or leisure purposes.

**Key words** : Social Anthropology, Cultural Heritage, Tourism and Sustainable Development, Economic History.

---

## **Introduction**

Les caractéristiques propres à l'orographie espagnole, avec d'importantes zones montagneuses et de plaines, ont provoqué depuis toujours la migration des pâturages abondants d'altitude en période estivale et les pâturages (*dehesas*) des zones basses où il est possible de continuer à alimenter les animaux en période hivernale. Cette intéressante dynamique a reçu le soutien important des sociétés d'élevage qui ont favorisé la création des infrastructures nécessaires à cette migration périodique.

Bien qu'on trouve des indices de transhumance aussi bien à l'époque romaine que wisigothe, c'est à partir du XIII<sup>ème</sup> siècle qu'on a initié la grande exploitation des brebis mérinos dans le but de produire la meilleure laine pour la fabrication de tissus principalement consacrés à l'exportation. C'est, et non pas par hasard, en 1273 qu'est apparu en Castille La Mesta, le grand syndicat des éleveurs sous couvert de la Couronne de Castille, pour la protection et le développement de celle qui était déjà et continuera à être, durant les siècles à venir, la première industrie nationale, mais aussi une importante source d'impôts. Dans la voisine Couronne d'Aragon, s'unissent divers assemblées, confréries ou associations aussi réunies autour d'une importante activité d'élevage et de transhumance. Toutefois, il ne fut jamais possible de les fédérer dans un même organisme comme dans le cas de la Mesta Castillane.

La Mesta est arrivée à faire déplacer, en 1474, trois millions de têtes d'un troupeau mérinos et a atteint son apogée en 1765, avec un cheptel de 3 750 000 de mérinos, auxquelles il faut ajouter un effectif identique de troupeaux sédentaires (García Martín, 2006 : 97).

En Castille, cette importante circulation de troupeaux s'est articulée à partir des chemins de transhumance nécessaires à véhiculer cet important flux qui descendait des montagnes vers le Sud en automne et revenaient aux pâturages des montagnes à partir du mois de mai. Un voyage de plus de 800 km qui supposait plus d'un mois de déplacement. Nous nous trouvons face à la création d'un important réseau « d'autoroutes » pour le déplacement du bétail transhumant. Les troupeaux devaient s'alimenter et s'abreuver le long du parcours. Ainsi les chemins de transhumance n'étaient pas seulement des chemins, mais aussi des endroits de pâturage et d'abreuvement nécessaires au bon développement de cette importante activité. Cette nécessité explique la grande largeur des chemins pour permettre à l'herbe de pousser (fig.1).



Figure 1. Cañada Real

Ceci était si important que, quand se produisait la transhumance, les bergers alternaient le déroulement de la marche : le troupeau qui, un jour, descendait le premier, profitant ainsi des herbes les plus tendres, devait reprendre la route le lendemain en dernier (Vidal González, 2009a : 54). La protection de cette infrastructure de voies était la mission de la Mesta qui contrôlait que les agriculteurs et propriétaires des terres limitrophes ne nuisent pas à l'intégrité de ces chemins, et, si nécessaire, assurait la viabilité de cette circulation.

## I – Caractéristiques

Les drailles ont été classifiés selon les statuts de La Mesta, en *cañadas*, d'une largeur de 75 mètres, *cordeles*, moitié moins de large, 37,5 m., *veredas* jusqu'à 20 m. de largeur et en dernier les *coladas*, voies d'une largeur inférieure aux précédentes. A tout ceci, la toponymie locale a ajouté de nouveaux noms à ces voies, comme *ramales*, *tranvías*, *hatajos*, *galianas*, *cordones*, *cuerdas*, *coladas* o *travesíos*. Cependant, il convient de souligner que depuis la publication de l'importante œuvre de Klein (1936) sur La Mesta et spécialement, avec la présentation de sa carte des chemins

de transhumance, sur laquelle apparaissent seulement les tracés de huit principales *cañadas reales* du règne de Castille, l'historiographie semble avoir oublié la richesse et l'abondance des chemins de transhumance de toute l'Espagne, dans laquelle s'inscrivent aussi les très abondantes voies de transhumance de la Couronne d'Aragon. Seule la Galice et la cordillère cantabrique, dont le climat est impropre au développement de cette activité, manquent de chemins de transhumance. Même les îles Canaries ont leur réseau de drailles !

Le réseau est constitué d'un colombage de 125 000 km et 425 000 ha de surface, un pour cent du territoire national (Rodríguez Pascual, 2001 : 272). Il est donc nécessaire de revoir la cartographie utilisée communément par les chercheurs et les académiciens, qui répond seulement à une réduction historique et conceptuelle, bien loin de la complexité du réseau espagnol. Il faut ajouter à ceci l'oubli dans l'historiographie incompréhensible de l'important réseau des drailles de la Couronne d'Aragon, grand territoire de l'Est de la Méditerranée espagnole où la transhumance a été extraordinairement active, avec d'éminents parcours des Pyrénées à la vallée de l'Ebre, ainsi que des Monts Universels et Système Central aux plaines méditerranéennes de Tarragone, Castellon et Valence, mais aussi vers Alicante et Murcia, entre autres. C'est un paradoxe qu'encore aujourd'hui il y ait 300 000 brebis réalisant une transhumance dans les Pyrénées et que l'un des endroits ayant une transhumance plus active, la province de Teruel, se trouve hors des domaines historiques de La Mesta (Castán, 2002).

Les chemins de transhumance de la Couronne d'Aragon recevaient différents noms, mais jamais celui de *cañadas*. Nous trouverons principalement le nom *azagador* ou *assagador*, aussi *cabañeras*, *veredas*, *ligallos* ou même *carrerades*. La largeur de ces voies était différente de celle de Castille. Alors que dans les monts, ouverts et sans cultures, leur largeur pouvait atteindre 110 mètres, dans les zones qui exigeaient une délimitation stricte, la largeur officielle était de 33 mètres.

Les chemins d'élevage se localisaient dans des espaces bien différents du reste des voies de communication. Dans les vallées, ils empruntaient les communaux, en s'éloignant le plus possible des terres cultivées. Ils traversaient rarement les agglomérations et, quand c'était le cas, le berger devait être spécialement vigilant face au danger de vol des brebis. L'un des principaux soucis du berger était d'éviter les conflits et donc d'éviter le contact avec les zones habitées et cultivées. Cependant, quand ils atteignaient les zones de montagne, là où les zones cultivées se réduisent au fond des vallées, les brebis parcouraient le versant le plus ensoleillé et dépourvu de végétation (Gómez Sal, 2006 : 178) bien qu'il soit parfois accidenté.

## II – Le patrimoine esthétique des drailles

Le réseau des chemins de transhumance était si complexe qu'il avait besoin d'installations et de constructions auxiliaires d'appui à l'activité d'élevage. Alors, on a ainsi aménagé un grand nombre de lieux de repos où le bétail pouvait faire la sieste ou passer la nuit. Ces haltes sont presque toujours associées à un arbre pour son ombre, ainsi qu'à un abreuvoir. On construit aussi un réseau de logis ou auberges le long du chemin, pour assurer le repos et les repas des bergers, ainsi qu'un refuge pour les troupeaux dans les étables annexes. A titre de curiosité, il faut indiquer que la coutume voulait que ce soit à l'aubergiste de s'occuper du troupeau la nuit pendant que les bergers se reposaient. L'une des auberges les plus légendaires, encore en activité, est la Venta del Obispo, située sur la route de la Cañada Leonese Occidentale traversant la province d'Avila. Cette auberge côtoie l'impressionnant Puerto del Pico, qui conserve encore parfaitement la chaussée romaine juxtaposée au chemin de transhumance encore emprunté principalement par les vaches avilègues ibériques noires.

Il y a d'autres éléments associés : sur les chemins, les étables, propriétés d'éleveurs locaux sont mises à disposition pour abriter les transhumants en échange du précieux fumier de brebis. Le grand nombre d'étables, ainsi que la variété de leur architecture (pierre séchée, brique, pierre de taille et toits végétaux) font de ce patrimoine ethnologique un élément de grand intérêt. Nous

trouvons aussi des cabanes et maisonnettes de berger (fig.2), comme refuge occasionnel lors de mauvais temps. L'écomusée de la pierre séchée de Villafranca del Maestrazgo, à Castellón, est une notable tentative de promotion de diffusion et de conservation de ce patrimoine des pauvres, qui a formé un paysage humanisé exceptionnel.



*Figure 2. Hutte de berger*

De même, il existe de nombreux ermitages situés au bord du chemin, qui protégeaient et hébergeaient le berger et son troupeau au cours de leur pérégrination d'un pâturage à un autre. Nous en citerons deux, à cause de leur intérêt particulier : l'ermitage de Nuestra Señora del Cid, à La Iglesuela del Cid (Teruel) et l'ermitage de la Virgen del Pilar, à Catí (Castellón), situé près d'un puit et d'un abreuvoir sur la même route de transhumance (fig.3).



*Figure 3. Ermitage du Pilar a Catí, Castellón*

Signalons que des bornes de pierre ou limites sont construites - certaines monumentales - pour indiquer le chemin de transhumance.

Pour assurer la circulation, des ouvrages d'art spécifiques, comme des ponts, ont été construits (fig.4).

Un grand nombre d'entre eux monumentaux sont soit à usage exclusif des troupeaux soit partagés avec d'autres usages. Ils constituaient des lieux stratégiques, première étape de l'implantation d'une agglomération. Ces ponts pouvaient être construits avec l'argent de La Mesta ou par les autorités locales en échange d'un impôt, d'un péage, pour les traverser avec les troupeaux. Un entonnoir situé sur l'un des côtés du pont permettait le comptage des brebis. D'autres systèmes de comptages existaient en montagne, tel un trou dans un mur obligeant les brebis à passer une à une. Un bel exemple de pont construit pour la transhumance est le Puente de las Ovejas sur le Guadiana, à Ciudad Real. Son nom est évocateur de sa fonction. Un autre exemple caractéristique est le pont situé à côté de l'ermitage de la Virgen de Pradas, à San Agustín (Teruel) qui joue la double fonction de pont et de compteur, et que traverse une importante route de transhumance. Un autre exemple bien connu, est celui du pont de San Martín sur le fleuve Tajo (Toledo) fermé avec de grandes portes afin de percevoir l'impôt du péage pour les troupeaux qui le traversaient. Il faut aussi noter les infrastructures, plus propre à la Mesta Castellane, que sont les maisons de la tonte, construites à mi-chemin des pâturages d'hiver et de ceux d'été. Les brebis dépouillées de leur laine, à la moitié de la transhumance ascendante pouvaient refaire un peu de laine protectrice pour faire face aux derniers froids des montagnes du Nord. Parmi les meilleurs exemples conservés, nous trouvons la maison de la tonte de Cabanilla del Monte, en banlieue de Segovia ou la maison de la tonte de Marqués de Perales, à El Espinar, à Segovia.



Figure 4. Pont de la Vizana sur le fleuve Orbiga

Enfin, il faut citer les cols secs ou douanes royales, qui servaient au paiement des impôts pour le passage des troupeaux et leur utilisation pendant le voyage d'un royaume à un autre (Rodríguez Pascual, 2001 : 276). L'un des exemples les plus remarquables c'est celui que nous trouvons dans l'un des cœurs de l'Espagne transhumante, le Maestrazgo et plus précisément à Sant Miquel de la Pobla (Castellón), à la frontière entre l'Aragon et le valencien. A côté du pont médiéval se trouve une tour-forteresse, une ferme et un ermitage, qui forment un ensemble d'une réelle beauté (fig.5).



Figure 5. Sant Miquel de la Pobla

En Espagne, l'ensemble des constructions associées à la transhumance est d'un extraordinaire intérêt et d'une grande richesse. C'est pourquoi dans cette contribution, nous ne faisons qu'esquisser ce qui aurait besoin d'un ample développement et d'un catalogue exhaustif et détaillé de la variété des infrastructures situées tout le long du réseau des chemins de transhumance.

### III – Nouvelles valeurs pour les chemins de transhumance

Depuis le début du XVIII<sup>ème</sup> siècle, une volonté réformatrice a mis l'accent sur un développement de l'agriculture pour améliorer l'économie du pays alors que jusque là les pratiques agricoles étaient restées moyenâgeuses. L'une des actions principales a été celle de diminuer les importants avantages et privilèges que La Mesta et les éleveurs avaient au détriment des intérêts légitimes des agriculteurs. Le développement de l'élevage des brebis mérinos dans tous les pays d'Europe et l'industrialisation du textile, à laquelle l'Espagne s'est incorporée très tard, ont provoqué une décroissance constante de la fréquentation des chemins de transhumance durant le XIX<sup>ème</sup> et la première moitié du XX<sup>ème</sup> siècle. Actuellement, le transport des troupeaux entre la plaine et la montagne se fait le plus souvent en train ou en camion ; les transhumances à pied sont maintenant des événements isolés et anecdotiques. De surcroît, l'élevage sédentaire en bergerie est devenu, malheureusement, la règle.

Ce manque de fréquentation a nécessairement provoqué un abandon progressif de nos chemins et sentiers. Bien que les chemins de transhumance aient le statut de terrain public et donc non aliénable, ils ont été grignotés par l'invasion constante des terres agricoles et plus récemment par les aménagements publics, les zones industrielles et la croissance des villes. Comme exemple, dans la seule Communauté de Madrid, l'une des plus peuplées d'Espagne, 200 km de chemins de transhumance traversent son territoire.

C'est seulement lorsque l'intégrité des drailles était en danger évident, qu'ont commencé comme il est naturel, les actions de mise en valeur, conservation et les nouvelles fréquentations des chemins de transhumance. La première chose que constatent les écologues et naturalistes c'est l'importance de ces franges non cultivées face à d'autres semées, fumées avec des produits chimiques, qui rendent difficile l'expression de la biodiversité. On constate que la conservation de

ces franges vertes, fumées par les excréments naturels des brebis, encourage l'apparition d'une végétation spécifique, à laquelle s'associe rapidement une riche microfaune et petits oiseaux insectivores. Ces franges vertes, authentiques « parcs naturels linéaires », d'après Alenza García (2006 : 51), ce sont des refuges pour les micromammifères, les mustélidés, les reptiles et divers autres groupes d'invertébrés qui servent d'aliment aux oiseaux des terres de steppes (Bayón Vera, 2007 : 35).

Les nombreux de paysages associés aux drailles, à la transhumance et à la fréquentation des troupeaux constituent une grande richesse (fig.6), qui, actuellement, est en train de se dégrader à pas de géant à cause de leur abandon.



Figure 6. Cañada Real a Valladolid

Il suffit de se rappeler, les magnifiques pâturages d'Extrémadure, construits, modelés par la main de l'homme tout au long des siècles pour conjuguer l'existence d'une forêt méditerranéenne avec un élevage extensif de brebis et de porcs. D'après Gómez Sal (2006 : 180) « les herbivores brouteurs sont un composant essentiel des écosystèmes méditerranéens, leur contribution est indispensable pour transférer la production végétale et l'incorporer au sol ».

La décroissance abyssale de la transhumance pose d'importants problèmes de conservation des chemins.

Une nouvelle ambition audacieuse concernant la protection des drailles émerge lors de la publication de la Loi espagnole 3/1995 : « les chemins de transhumance restent réservés au déplacement des troupeaux mais d'autres utilisations complémentaires sont spécialement approuvées dans l'article 17.1 « la promenade, les randonnées pédestres et à cheval ainsi que d'autres déplacements sportifs sur des véhicules non motorisés dans le respect de la priorité des troupeaux ». Cette loi a initié une prolifération d'initiatives à usage touristique et sportive de nos veredas et cañadas offrant un grand nombre d'options d'utilisations nouvelles.



## IV – Usages touristiques

Comme nous l'avons déjà vu, la transhumance et les chemins de transhumance constituent un potentiel d'une valeur extraordinaire pour l'usage touristique. Parallèlement à ces activités touristiques ont surgi de nombreuses initiatives comme les musées de transhumance, les fêtes thématiques et la création de routes culturelles (Antón Burgos, 2007 et Vidal González, 2009b).

L'une des initiatives qui a eu le plus de succès est l'utilisation des chemins de transhumance pour les randonnées. Aussi, la plupart des sentiers signalisés correspondent-ils à des drailles (Cruz Orozco, 2006 : 145). Cependant le tracé des drailles (forte pente) est difficilement compatible avec les activités de randonnée comme le signale Sánchez Sanz (2006 : 132).

Nous trouvons des guides de randonnées utilisant les drailles de la transhumance dans la Communauté de Valence, publiés par Casquel (2006a y b), ainsi que l'intéressant guide des routes de randonnées à pied et en VTT qui empruntent les chemins de transhumance de la Sierra de Albarracín (Teruel) (Álvarez Belenchón *et alii*, 2009). Les autres publications du même type, proposant non seulement des chemins de randonnées mais aussi des pistes cyclable, sont publiées par Delgado Ruiz et Ausín Amez (1994), Flores del Manzano (1993) ou Morillo Nieto (1999) pour la région d'Extremadure de La Serena.

Parmi les éditions ayant le plus de succès, nous présentons celle réalisée par la Communauté de Madrid avec TrashuMad, qui a mis en valeur et publié 17 guides de randonnées, en relation avec l'important réseau de chemins de transhumance de la province. On y trouve 76 routes thématiques d'une distance de 600 km. (COMUNIDAD DE MADRID, 1998 à 2006d). On propose tous les ans au public de parcourir ces itinéraires, aussi bien à pied qu'à cheval, pour découvrir le patrimoine naturel et culturel associé à ce réseau. Ces excursions guidées ont très bien été accueillies par le public. La page web [www.viaspecuariasdemadrid.org](http://www.viaspecuariasdemadrid.org) donne tous les renseignements sur ces guides, routes et activités thématiques.

Il est difficile de faire un inventaire exhaustif de toutes les initiatives de randonnées mettant en valeur la richesse de ces itinéraires. Celles que nous avons présentées sont les plus exemplaires.

Dans les Pyrénées Catalans, il existe un itinéraire appelé « du berger et la transhumance » pris en charge par une entreprise de loisirs, avec l'aide des pouvoirs publics : pendant quatre jours les touristes effectuent un trajet à travers les montagnes, accompagnés de guides et traversent des paysages d'une grande beauté et de grande valeur écologique<sup>1</sup>.

Dans le zone du Maestrazgo, entre Teruel, Castellón et Tarragone, on propose une expérience intéressante et originale : accompagner un berger transhumant et ses brebis pendant son parcours de 110 km, parmi les pâturages hivernaux près de la Méditerranée et ceux d'été en altitude, dans la montagne de Teruel. La proposition inclue : guide, bivouac à la belle étoile et hébergement durant les jours de repos. Avec l'aide du Centre d'Etudes Rurales et d'Agriculture Internationale<sup>2</sup> cette initiative met l'accent sur la beauté des paysages parcourus et sur l'importante valeur environnementale de l'itinéraire.

D'autres initiatives sont apparues dans différents programmes européens. Elles essaient de mettre en valeur le patrimoine rural et culturel associé au paysage des drailles et la transhumance. L'une des plus importants est le *Proyecto Trashumancia Viva* qui prétend faire la promotion d'itinéraires éco-touristiques associés aux drailles, en faisant connaître la richesse naturelle et historique de la *Cañada Real Soriana Occidental* tout le long de ses 840 km<sup>3</sup>.

Une autre initiative intéressante existe dans la Sierra Nord de Madrid, avec le Projet de Coopération Interterritorial entre les montagnes de Teruel, Navarre et Madrid, territoires traditionnellement liés à la transhumance sous couvert du programme européen LEADER +. Son objectif principal est de renforcer l'élevage comme moyen de développement territorial endogène. Parmi tant d'autres activités, un colloque a été réalisé pour insister sur l'intéressante relation de l'élevage transhumant avec la construction du paysage<sup>4</sup>.

Finalement, nous citerons le projet *Tratturi et civiltà della transumanza : una rete culturale e ambientale europea* coordonné par l'Università di Chieti, en Italie, financé par le programme européen Culture 2000, pour les années 2004 et 2005, dans lequel a aussi participé l'Université de Valladolid en Espagne. L'objectif principal du projet était d'attirer l'attention sur les connexions culturelles et naturelles des chemins de transhumance, ainsi que de propager les valeurs culturelles, environnementales et humaines de la transhumance.

## Conclusion

L'étendue du réseau de drailles espagnoles est la principale illustration de l'élevage transhumant qui a été autrefois une activité économique extraordinairement importante. Cependant, la décadence inévitable de cette pratique a provoqué un abandon progressif de ces chemins, accompagné d'une appropriation croissante de ces espaces.

La loi de 1995 a représenté une alternative de sauvegarde, en proposant de nouvelles utilisations de ces chemins, toujours compatibles avec le déplacement prioritaire des troupeaux.

Tout le long de leur histoire, les drailles ont légué un héritage culturel de grande valeur. Le patrimoine naturel de ces chemins est aussi d'un intérêt majeur et sert de trame verte entre les différents espaces protégés : ce sont des couloirs écologiques qui traversent le territoire, en y apportant de la diversité dans la faune et flore.

La promotion d'une utilisation nouvelle en relation avec les loisirs et le tourisme a provoqué un intérêt croissant pour nos drailles, qui sont maintenant reconnues pour leur grande valeur écologique intrinsèque, mais aussi pour la beauté des paysages qu'elles traversent et leur dimension culturelle liée à la transhumance. Il s'agit de paysages culturels, construits par l'homme et son activité d'élevage durant des siècles, qui ont laissé une extraordinaire empreinte. Cependant elles sont menacées de disparition si elles ne sont pas mises en valeur et protégées de manière appropriée.

## Références

**Alenza García J.F. (2006).** La Ley 3/1995, de vías pecuarias : 10 años de aplicación. In *Actas del I congreso nacional de vías pecuarias*. Madrid : Ministerio de Medio Ambiente, p. 47-59.

**Álvarez Belenchón D. et al. (2009).** *Ruta de la trashumancia por la Sierra de Albarracín. A pie y en BTT*. Zaragoza : CECAL. 127 p.

**Antón Burgos J. (2007).** Trashumancia y turismo. *Cuadernos de turismo*, n. 20, p. 27-54.

**Bayón Vera S. (coord.). (2007).** *Caminos silenciosos. Vías pecuarias : un patrimonio a conservar*. Valladolid : Asociación de Investigación. 192 p.

**Casquel T. (2006).** *Caminos de la trashumancia. I. Ocho excursiones por la Comunidad Valenciana*. Valencia : Centre Excursionista de València. 152 p.

**Casquel T. (2006b).** *Caminos de la trashumancia. Nueve excursiones por la Comunidad Valenciana*. Valencia : Centre Excursionista de València. 160 p.

**Castán J.L. (2002).** *Pastores turolenses. Historia de la trashumancia aragonesa en el Reino de Valencia durante la época foral moderna*. Zaragoza : CEDDAR. 440 p.

**Comunidad de Madrid. (1998a).** *Rutas por la cañadas de Merinas*. Madrid : Dirección General de Agricultura y Desarrollo Rural, 84 p. (col. Descubre tus cañadas).

**Comunidad de Madrid. (1998b).** *Rutas en torno al Parque de la Polvoranca*. Madrid : Dirección General de Agricultura y Desarrollo Rural, 77 p. (col. Descubre tus cañadas).

- Comunidad de Madrid. (1998c).** *Rutas del agua: Patones, Torrelaguna y Torremocha*. Madrid : Dirección General de Agricultura y Desarrollo Rural, 87 p. (col. Descubre tus cañadas).
- Comunidad de Madrid. (1999a).** *Rutas por la Cañada Soriana Oriental*. Madrid : Dirección General de Agricultura y Desarrollo Rural, 84 p. (col. Descubre tus cañadas).
- Comunidad de Madrid. (1999b).** *Rutas por los robledales del Lozoya*. Madrid : Dirección General de Agricultura y Desarrollo Rural, 80 p. (col. Descubre tus cañadas).
- Comunidad de Madrid. (2000).** *Rutas por las vegas del Tajo, Jarama y Tajuña*. Madrid : Dirección General de Agricultura y Desarrollo Rural, 112 p. (col. Descubre tus cañadas).
- Comunidad de Madrid. (2003a).** *Rutas por la Campiña del Henares*. Madrid : Dirección General de Agricultura y Desarrollo Rural, 85 p. (col. Descubre tus cañadas).
- Comunidad de Madrid. (2003b).** *Rutas por la Cañada de Merinas en Pradana del Rincón*. Madrid : Dirección General de Agricultura y Desarrollo Rural, 43 p. (col. Descubre tus cañadas).
- Comunidad de Madrid. (2004a).** *Rutas por el Valle Medio del Lozoya*. Madrid : Dirección General de Agricultura y Desarrollo Rural, 79 p. (col. Descubre tus cañadas).
- Comunidad de Madrid. (2004b).** *Corredor Soto de Viñuelas-Montejo de la Sierra*. Madrid : Dirección General de Agricultura y Desarrollo Rural, 82 p. (col. Descubre tus cañadas).
- Comunidad de Madrid. (2004c).** *Ruta por la Cañada Leonesa a través de sus dehesas*. Madrid : Dirección General de Agricultura y Desarrollo Rural, 80 p. (col. Descubre tus cañadas).
- Comunidad de Madrid. (2005).** *Rutas por las dehesas de Colmenar Viejo*. Madrid : Dirección General de Agricultura y Desarrollo Rural, 87 p. (col. Descubre tus cañadas).
- Comunidad de Madrid. (2006a).** *Rutas por la Sagra Madrileña*. Madrid : General de Agricultura y Desarrollo Rural, 62 p. (col. Descubre tus cañadas).
- Comunidad de Madrid. (2006b).** *Rutas por la Sierra de Guadarrama*. Madrid : Dirección General de Agricultura y Desarrollo Rural, 74 p. (col. Descubre tus cañadas).
- Comunidad de Madrid. (2006c).** *Rutas por la Sierra Sud-Occidental del Guadarrama*. Madrid : Dirección General de Agricultura y Desarrollo Rural, 72 p. (col. Descubre tus cañadas).
- Comunidad de Madrid. (2006d).** *Rutas por el valle medio del Tajuña*. Madrid : Dirección General de Agricultura y Desarrollo Rural, 62 p. (col. Descubre tus cañadas).
- Cruz Orozco J. (2006).** Las vías pecuarias y el senderismo. In Vidal P. y Antón J. *Trashumancia de los pastores turolenses a la Sierra de Espadán*. Valencia : Universidad católica, p. 137-149.
- Delgado Ruiz M.A., Ausín Amez A. (1994).** *Cañadas reales en bici de montaña : rutas en Madrid, Segovia, Toledo, Guadalajara y Ávila*. Madrid : Penthalón, 68 p.
- Flores del Manzano F. (1993).** *Andar por las cañadas reales*. Madrid : Acción Divulgativa. 158 p.
- García Martín P. (1988).** *La ganadería mesteña en la España borbónica (1700-1836)*. Madrid : Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. 483 p.
- García Martín P. (1990).** *El patrimonio cultural de las cañadas reales*. Valladolid : Junta de Castilla y León. 54 p.
- García Martín P. (2006).** La principal substancia de estos reinos : el Honrado Concejo de la Mesta. In *Actas del I congreso nacional de vías pecuarias*. Madrid : Ministerio de Medio Ambiente, p. 85-102.
- Gómez Sal A. (1993).** Importancia de las vías pecuarias en la estrategia de la conservación de la Naturaleza. *El campo : boletín de información agraria*, n. 128. p. 229-242
- Gómez Sal A. (2006).** Vías pecuarias y pastoreo extensivo. Valores de conservación y servicios ambientales. In *Actas del I congreso nacional de vías pecuarias*. Madrid : Ministerio de Medio Ambiente, p. 175-187.
- Herráiz Serrano O. (1999).** El aprovechamiento turístico de las vías pecuarias. *Revista Aragonesa de Administración Pública*, n. extra 3, (ejemplar dedicado a : Régimen jurídico de los recursos turísticos), p. 285-317.

**Klein J. (1936).** La Mesta : estudio de la historia económica española. 1273-1836. *Revista de Occidente* (Madrid).

**López-Monné R. (2005).** *Camins històrics i tradicionals de les comarques de Tarragona*. Diputació de Tarragona. 72 p.

**Martín Casas J. (coord.). (2003).** *Las vías pecuarias del Reino de España: un patrimonio natural y cultural europeo*. Madrid : Ministerio de Medio Ambiente.

**Morillo Nieto C. (1999).** *Recorridos ecoturísticos por las vías pecuarias de La Serena*. CEDER. Centro Rural de La Serena. 121 p.

**Rodríguez Pascual M. (2001).** *La trashumancia. Cultura, cañadas y viajes*. Léon : Edilesa. 463 p.

**Sánchez Sanz V. (2006).** Vías pecuarias y otros caminos tradicionales como propuesta senderista. In Vidal P. y Antón J. *Trashumancia de los pastores turolenses a la Sierra de Espadán*. Valencia : Universidad Católica, p. 129-135.

**Vidal González P. (2009a).** Trashumancia y vías pecuarias en la Sierra de Espadán. In Pujades i Vila S. *Serra d'Espadà GR-36*. Nules : Societat d'Amics de la Serra Espadà. p. 54-55.

**Vidal González P. (2009b).** Los estudios y la investigación sobre etnografía pastoril : estado de la cuestión. *Ager*, n. 8, p. 9-24.

## Notes

<sup>1</sup> <http://lapetjada.com/larutadelpastor/cast/inici.htm>

<sup>2</sup> [www.cerai.es](http://www.cerai.es)

<sup>3</sup> <http://trashumanciaviva.tecnosylva.com/>

<sup>4</sup> <http://www.serida.org/noticias/ad310.pdf>

