

ELS CAMINS RAMADERS

Un estoic supervivent

Joan Rovira

EL MEDITERRANI, UN MAR D'HERBA

El Mediterrani és un mar que està envoltat de muntanyes, un decorat natural adient que dona vida a una escalonada morfologia que és la responsable de crear un ric i variat mosaic de paisatges i estrats vegetatius. Tanmateix, a tota aquesta estructura mediambiental, cal afegir-li un altre important factor com és el de tenir una marcada estacionalitat climàtica que determina en bona part els cicles del seu creixement.

La complementació de tots aquests elements geogràfics i vegetatius, configura un engranatge que ha mogut des de la més llunyana antigor una de les activitats que més han ajudat l'home a establir bases estables en el seu procés evolutiu, com és la de la ramaderia.

Pel que sembla tota aquesta dinàmica de l'aprofitament esglaonat dels recursos herbacis que s'originen entre la plana i les altes serralades, es va generar en el neolític, quan l'ésser humà va començar a conrear la terra; i, al mateix temps, inicia la socialització d'animals. Però, aquest nou escenari agropastoral va generar col·lateralment altres reptes, ja que es va trobar una estratègia fàcil i eficient per alimentar el bestiar durant totes les estacions de l'any. Per tal de resoldre aquest entrebanc, solament li va caldre imitar l'estratègia dels ungulats salvatges que cíclicament, portats pel seu instint es desplaçaven per anar a cercar pastura, sent el precedent del que avui s'anomena transhumància. Aquesta pràctica pecuària, després de milers d'anys, encara és emprada actualment; això sí, per un nombre cada cop més reduït de ramaders. Sobretot, en determinats indrets on en una curta distància s'aconsegueix una gran diferència altitudinal i, al mateix temps, un canvi d'estrat vegetatiu.



JOAN ROVIRA

Ramat transhumant.

UN PATRIMONI D'ANAR AMUNT I AVALL

Durant segles i segles, tot aquest tragí d'anar amunt i avall no solament va tenir la crematística funció de trobar pastius estacionals sinó que també va anar forjant un dels més formidables i desconeguts patrimonis, trenant una immensa teranyina de camins que s'atansen fins la més recòndita raconada del territori. L'intens carregar d'homes i bestiar va determinar un dret de pas que encara en molts indrets és ben vigent i que és la base consuetudinària de la seva pervivència.

En moltes regions peninsulars, la ramaderia va tenir un gran auge en l'edat mitjana en contraposició amb altres activitats com l'agricultura. En part aquesta supremacia va ser a conseqüència de l'existència d'associacions d'un gran poder polític i econòmic com és el cas de la Mesta castellana, que a part de defensar els seus interessos gremials, també van documentar i fixar el traç i l'amplada dels camins ramaders. En canvi, als Països Catalans no es varen

formar aquestes entitats corporatives, ja que al ser majorment un territori densament conreat i amb escadussers recursos pastorívols hivernals¹, es feia del tot inviable el manteniment d'una nombrosa cabanya de bestiar. Si més no, cal fer esment que en puntuals moments de la història, determinats grups van tenir una certa influència com van ser els monestirs cistercencs de Santes Creus i Poblet. També, en les comarques del sud de Tarragona, nord de Castelló i del Baix Aragó, trobem els *lligallos* que eren associacions de ramaders, però que tenen la seva jurisdicció en un marc estrictament municipal.

Davant d'aquesta realitat, la ramaderia i l'agricultura van haver de conviure amb una entesa mútua, pactant el seu traç i el seu ús, a través d'una reglamentació popular, que no tenia un caràcter general sinó circumscrita en un àmbit territorial reduït. No obstant, aquesta secular coexistència entre els interessos dels uns i dels altres s'esvaeix a mitjans del segle passat, a causa de la imparable davallada del flux ramader, ja que en

no transitar la part implicada i en no reivindicar la seva secular servitud de pas, molts camins ramaders foren senzillament espoliats o reduïts a la mínima expressió i no tant sols per l'activitat agrària, sinó per altres com la urbanística i la viària.

Per fer front a la pèrdua sistemàtica d'aquest patrimoni col·lectiu es tramita a nivell estatal la Llei 3/1995, de 23 de març, de vies pecuàries. Aquest nou marc legal té un caire més social amb la incorporació de noves utilitats i funcions, tant en la vessant mediambiental com del lleure, a part dels tradicionals usos ramaders². Aquesta llei també posa molt d'èmfasi en la naturalesa jurídica dels camins ramaders, que són béns de domini públic de les comunitats autònomes i en conseqüència inalienables, inembargables i imprescriptibles, deixant ben clar que no solament són una servitud de pas sinó que són un veritable camí públic, amb una reglamentació que vertebrava i determina tots els processos administratius de classificació, de partionament i de fitació, com també el règim de sancions en cas d'apropiació o de danys comesos sobre la via pecuària.

DIFERENTS VOLUNTATS I SENSIBILITATS

Tanmateix, en els territoris de parla catalana el desenvolupament d'aquest marc jurídic ha tingut recorreguts, dinàmiques i sensibilitats diferents, ja que encara que aquesta llei demani que s'han de classificar amb caràcter

d'urgència, cada administració ho ha fet en un ritme i tarannà diferent. Sens dubte, el País Valencià és qui hi ha posat més afany i decisió en aquesta ingent tasca classificadora i no solament per part de l'organisme de la Direcció General de la Gestió de Medi Natural sinó també del Servei de Patrimoni de la Conselleria d'Economia, Hisenda i Ocupació. Aquest tàndem d'una forma sistematitzada i cadascú fent la seva feina corresponent, ha inventariat i classificat els camins ramaders; però, al mateix temps, també han estat inscrits cadastralment en el Registre de la Propietat, passant a formar part dels béns públics de la Generalitat Valenciana.

Actualment, aquesta tasca està quasi enllestida en la seva totalitat, si exceptuem la ciutat de València, aquest patrimoni arriba a tenir una extensió de més de 16.000 km. En canvi, a Catalunya³ aquest propòsit ha estat molt limitat a puntuals actuacions que en bona part han estat realitzades gràcies al voluntarisme per part de determinats funcionaris que, amb migrats mitjans, han dut a terme una anònima i meritòria tasca. Cal esmentar que també hi ha hagut altres actuacions, però que han estat realitzades per imperatius legals com és el cas de les concentracions parcel·laries, que per llei s'està obligat a fer-ho. D'aquesta tipologia de treballs trobem en els darrers anys tot els expedients referents a les concentracions dels municipis de la província de Lleida que es beneficiaran del regadiu provi-

ment del canal Segarra-Garrigues. Tanmateix, cal constatar que a Catalunya una bona part de les classificacions ja foren realitzades abans de l'era autonòmica pel desaparegut organisme de l'ICONA, en les dècades dels anys seixanta i setanta del segle passat; concentrant-se la major part en les contrades de Tarragona. Avui dia, dels 946 municipis que hi ha a Catalunya, de forma oficial n'hi ha de classificats més de cent cinquanta, i una setantena més estan en procés de tramitació.

LES CARRERADES NO CONEIXEN FRONTERES

La història comuna amb la Catalunya Nord també fa que hi trobem la petjada d'aquesta xarxa pecuària. Encara que la figura del camí ramader no tingui un marc legal específic com en el cantó sud, sí que en determinats trams conserven encara popularment aquesta condició. També cal fer esment que una part d'aquests camins que actualment mantenen trànsit ramader estan lligats a desplaçaments de bestiar transfronterers i tenen el seu origen en l'altre cantó de la trençada, entre els dos estats com és el cas de les cases de Molló⁴, de Ca n'Illa, Cal Pastoret i Ca l'Oliver (actualment el Carol) que en el dia d'avui conserven el dret de pasturatge en la muntanya de Rojà (Conflent). Un altre exemple d'aquesta transestatilitat el trobem a partir dels acords del Tractat de Baiona (1866), pel qual els estats francès i espanyol reconeixen mútuament l'existència de 32 patzeries pirinenques, tant de pas com d'herbatge i d'abeuratge. Un d'aquests drets li correspon a l'enclavament de Llivia, on es reconeixen dues carrerades per accedir a les seves pastures comunals, que té concedides des d'abans del segle XI, en la muntanya del Carlit.

D'altra banda, també trobem que camins ramaders que en l'antigor havien estat eixos d'una gran identitat, amb amplades superiors als 300 m, s'han mantingut fins al dia d'avui, com és el cas del que s'encamina cap a la serra de Madres; però, com un bé patrimonial de l'Estat francès i sempre sota la figura d'una forest. Un altre camí pecuari de les mateixes característiques és el que trobem que va des de la ratlla



Les cases vora el camí ramader, observadors estàtics dels canvis d'un ofici.

fronterera fins a encaminar-se cap al pla Guillem i el Canigó, seguint la carena de les Esquerdes de Roja. A començaments del segle passat aquesta carrerada formava part de la finca particular de la muntanya de Roja. Davant la servitud de pas que representava, els seus propietaris van optar per renunciar a aquesta vorada de terreny, comportant en la pràctica una menor possessió, però tenint com a contrapartida un important estalvi a l'hora de pagar els impostos de la contribució rústica. La cessió d'aquesta franja de sòl va passar a ser un bé públic sota la gestió de l'Oficina de Boscos Francesos però mantenint el seu secular dret de pas.

UNA LLEI DIFÍCIL D'APLICAR

Tanmateix, cal esmentar que encara que determinades administracions com és el cas de la valenciana hagin fet el primer pas d'aquest llarg procés, ha esta molt difícil aprofundir més enllà d'aquest tràmit classificador⁵, ja que les posteriors fases del procediment com és el partitionament i fitació no s'han pogut desenvolupar o s'han portat molt lentament i dilatant-se en el temps, a causa de demandes judicials, ja que molts colindants de la via pecuària han impugnat aquests tràmits legals, per desacord tant amb el seu traç com amb la seva l'amplada.

També trobem la paradoxa que a vegades és la pròpia administració la que provoca un conflicte competencial entre diferents departaments per tal de definir jeràrquicament qui té la potestat jurídica per custodiar-lo. Un dels casos més habituals en aquesta mena d'ambigüitats ambivalents el trobem quan en un camí ramader se solapen altres usos i legislacions com és el cas de les carreteres, quan aquestes transiten per sobre d'aquestes vies o també quan un domini pecuari té el seu pas per un malader⁶, platja o altres franges costaneres; ja que es transita per un domini públic Marítim Terrestre que està sota la jurisdicció de la Llei de Costes.

FETA LA LLEI, FETA LA TRAMPA

Altres vegades, la desídia i l'apatia per dur a terme la seva classificació,

no solament beneficia als desaprensius sense escrúpols sinó que curiosament també comporta grans estalvis de tota mena a diferents departaments de l'administració, ja que el seu reconeixement legal obliga que davant de qualsevol canvi, a causa d'un nou planejament urbanístic, viari o d'altra mena, es respecti prioritàriament el seu pas, tant mantenint el seu traç original com per un altre d'alternatiu; però que sempre millori el seu recorregut. Tanmateix, en els projectes de noves infraestructures han de sortir reflectides en la memòria d'impacte ambiental com també les mesures tècniques adients perquè aquestes no perdin la seva continuïtat i segueixin el seu trajecte amb tota facilitat. Al cap i a la fi, unes actuacions i uns esforços que per a molts responsables de planificació territorial representen més un destorb que no pas un benefici col·lectiu i que en la major part de casos comporten un contratemps afegit a la dificultat del projecte i, el que és més punyent, quasi sempre acaben encarint sobremanera el seu pressupost econòmic.

UN ESTOIC SUPERVIVENT

Cercar les causes de la pèrdua sistemàtica de tot aquest immens llegat és prou complex, ja que com es veu és un atapeït conglomerat de despropòsits i de desgavells. A part de la deixadesa legal, possiblement el més preocupant és el seu defecte social, i això és degut al fet que la major part de la ciutadania desconeix el seu veritable potencial i el més greu, a Catalunya, a diferència d'altres territoris, no hi ha hagut un moviment social que aglutini diferents sensibilitats conservacionistes per reivindicar la seva pervivència. D'altra banda, també la seva pròpia idiosincràsia és un dels seus pitjors adversaris, ja que aquests camins varen néixer sota la premissa d'ésser una gran pastura allargassada, on la pressa i la rapidesa per recórrer llargues distàncies no tenia el més mínim sentit. Malauradament, uns condicionants molt diferents a la nostra malaltissa i obsessiva immediatesa actual. No obstant aquesta contraposada visió del temps i l'espai fa

que sigui alhora un dels seus valors més preuats, ja que aquest gran tram viari és una xarxa alternativa; no tants sols per les activitats de lleure no motoritzat sinó com a eficients corredors biològics per interconnectar el territori.

Els camins ramaders han estat un estoic supervivent de l'era del neolític que ha capejat tota mena d'obstacles i contratemps al llarg de la història; però, desgraciadament, la seva salvaguarda en el moment actual, almenys en els territoris on la voluntat política de la seva preservació té un perfil baix, és altament preocupant, ja que a l'hora d'encaixar-los en la nostra quotidiana realitat, topen amb tota una corrua d'interessos i contratemps que dificulten la seva metamorfosi. De passar d'ésser un patrimoni històric a convertir-se en un patrimoni col·lectiu que al mateix temps tingui la versatilitat de ser una eficient i pràctica eina, tant per a les activitats ramaderes com per al gaudi de la ciutadania.

Notes

1. En aquesta limitació cal fer l'excepció de les contrades de l'Urgell abans que es portessin a terme les grans infraestructures de regadiu del canal Aragó i Catalunya a principis del segle xx. També el delta de l'Ebre va ser una zona hivernal abans del bastiment dels canals que va portar aquest marjals costaners a especialitzar-se en el cultiu de l'arròs.

2. Abans de la promulgació d'aquesta llei, aquests camins estaven sota la Llei 22/1974, de 27 de Juny de Vies Pecuàries on es reconeixia la seva naturalesa demanial, especificant que no eren susceptibles de prescripció ni alienació però, en canvi, sí que tenia la contradicció que determinades vies pecuàries o trams d'aquestes que es consideressin innecessàries i sobrants, tant pel trànsit ramader com agrícola podien ser alienades. Posteriorment en el reglament d'aplicació del 3 de novembre de 1978 encara es va anar més enllà ja que determinava que els propis intrusos que les envaïen, serien considerats drethavents.

3. Primerament l'encarregat de la seva custòdia va ser el Departament d'Agricultura, Ramaderia i Pesca, estant actualment sota la tutela del Departament de Medi Ambient i Habitatge.

4. Molló es un municipi de la comarca del Ripollès.

5. Els expedients de classificació dels camins ramaders sempre tenen un caire municipal.

6. El malader és la franja que hi ha entre la platja i les zona de conreu.