



Universitat Autònoma de Barcelona

Anàlisi històric-jurídic de la institució dels Camins Ramaders a l'Estat Espanyol

Evolució normativa de les vies pecuàries

LLUÍS CASAS i PRADOS

14 de maig de 2015

Tutora: Anna Gabriel i Sabaté

Treball de Fi de Grau

Grau de Dret

Quart curs

ABSTRACT

Català

El següent treball tracta d'explicar el desenvolupament normatiu dels camins ramaders al llarg dels segles, des de l'Alta Edat Mitjana fins a l'actualitat. Per fer-ho analitza tant l'origen castellà com el català, a partir de l'organització de la Mesta. A mesura que passen els segles té en compte els principals esdeveniments històrics que originen els canvis de règim i les concepcions polítiques de l'època que impliquen als camins ramaders. Constitucionalisme, Sexenni Democràtic, "Regeneracionismo", Dictadura Primo de Rivera, Segona República, Franquisme, Transició i actualitat son analitzats des de la perspectiva dels camins ramaders. A més, el treball inclou en els annexos un glossari de definicions (paraules en cursiva) i un extens fons documental de les disposicions normatives tractades.

English

The following work tries to explain the development of regulations for centuries of cattle trails, since Middle Ages to present. To do it, analyses the Spanish and Catalan origin from Mesta's Organization. As the centuries pass, consider the most important historical events that rise change regimes and the political positions that imply cattle trails. Constitutionalism, "Sexenni Democràtic", "Regeneracionismo", Primo de Rivera's dictatorship, Second Republic, "Franquisme", "Transición" and present are analysed from a cattle trails perspective. In addition the work includes in the annexes a glossary with definitions (words in Italics), interviews and extensive documentary of discussed regulations.

“ Per tots aquells esforços que no són realitzats en va, per aquells que dia sí i dia també han estat darrere meu escoltant camins amunt i carrerades avall. Gràcies a tots per fer-ho possible; i com diuen a la terreta:

i aquesta nit la soledat

del vell camí ens ha retrobat

collint els fruits de les cançons

hem cantat junts al vent

que assola el nostre món...

... hem cantat junts al vent.

Camins. Obrint Pas”

ÍNDIX DE CONTINGUT

ABSTRACT.....	2
ABREVIATURES	5
1. INTRODUCCIÓ A LA INSTITUCIÓ	6
2. CONCEPTUALITZACIÓ DE LA INSTITUCIÓ DELS CAMINS RAMADERS....	8
3. EL NAIXEMENT DELS CAMINS RAMADERS	11
3.1. LES VIES PECUÀRIES A L'EDAT MITJANA	11
3.2. LA MESTA.....	16
3.3. LA CABANYA RAMADERA.....	19
4. DE L'ABOLICIÓ DE LA MESTA A PRIMO DE RIVERA.....	20
4.1. EL PAS DE BÉ PATRIMONIAL A BÉ DEMANIAL	20
4.2. SEGLE XX	25
5. DICTADURA PRIMO DE RIVERA	26
6. LA SEGONA REPÚBLICA 1931-1939.....	29
6.1. LA GUERRA CIVIL 1936-1939.....	31
7. EL FRANQUISME.....	32
7.1. EL PRIMER FRANQUISME.....	32
7.2. FASE DE DESENVOLUPAMENT ECONÒMIC	37
8. EL RÈGIM JURÍDIC DES DE LA SEGONA RESTAURACIÓ BORBÒNICA FINS L'ACTUALITAT	42
8.1. LES VIES PECUÀRIES EN L'ESTAT CONSTITUCIONAL.....	44
8.1.1. EL CONTINGUT DE LA LLEI	46
8.1.2. ELS PUNTS BÀSICS DE LA LLEI.....	47
9. CONCLUSIONS.....	54
10. BIBLIOGRAFIA	57
ANNEX 1	59
GLOSSARI.....	59
ANNEX 2	64
ENTREVISTA 1.....	64
ENTREVISTA 2.....	66
ANNEX 3	70
NORMATIVA CONSULTADA	70

ABREVIATURES

Art[s].: Article [s].

BOE.: Butlletí Oficial de l'Estat.

CCAA.: Comunitats Autònomes.

CE.: Constitució Espanyola.

Cit.: Citat a .../Citat per ..., segons el context.

DARP.: Departament d'Agricultura Ramaderia i Pesca.

Km.:/kilòmetres.

m.: metres

núm. /nº: Número.

p[p].: pàgina[s].

s[s].: següent[s].

Trad[s].: Traductor[s].

1. INTRODUCCIÓ A LA INSTITUCIÓ

Una institució del dret sovint oblidada és objecte de recerca en aquest treball, cal fer un homenatge als camins ramaders. La lluita per la supervivència d'aquests no és res capritxós, sinó que ha de ser una eina d'estudi, de treball i de gaudi d'un patrimoni natural autèntic que, a través dels anys, ha superat les fases de la producció ramadera.

La realització de la transhumància, com a fet esperonador de la utilització dels camins ramaders, incideix enormement en una sèrie d'interessos tan variats i contraposats que no serien viables sense una normativització que moderés i controlés els citats interessos entre els actors transhumants. D'aquí es treu la primera conclusió de l'assaig, on l'antiga transhumància de Castella, Andalusia i Extremadura només va poder ser eficient amb un poder central com la Corona que regulava a través de la organització poderosa de la Mesta.

La regulació històrica de la transhumància recull tot tipus de disposicions, tals com les d'àmbit fiscal, comercial, jurisdiccionals etc. Si bé la reglamentació sobre els passos per les terres van ser la pedra angular de tota la regulació complementària. D'aquest mode, el que va consistir primer en el pas per els camps oberts, va anar derivant en un sistema complet de rutes i camins amb elements diferenciadors d'amplada, *abeuradors* i *pletetes* entre d'altres.

És quasi impossible explicar resumidament les diferents fases de la regulació històrica dels camins ramaders, ja que el seu naixement ens situa a l'Alta Edat Mitjana i tenen el seu màxim esplendor amb el ja citat Honrado Concejo de la Mesta que va aguantar fins al 1836 havent de sobreviure a nombroses desamortitzacions, idees il·lustrades i convertir-se en servituds amb el Codi Civil de 1889.

Malgrat això, i ja amb un suport ferm de legalitat al 1892, gràcies a un Reial Decret les vies pecuàries passaran a ser Bens de Domini Públic i és aquí on es pot dur a terme un estudi ajustat a la història jurídica de la institució. Les

confirmacions del caràcter demanial de les Vies Pecuàries tenen lloc als diferents cossos normatius tant amb la Dictadura de Primo de Rivera, la Segona República i el Franquisme. A més, s'analitzarà al llarg de l'assaig els camins ramaders als temps moderns de democràcia, els canvis de la Llei 22/1974 de Vies Pecuàries amb la Llei 3/1995 vigent.

En tota la legislació anterior es veurà com hi ha unes característiques que no canvien al llarg del temps, com l'elevada protecció i la dedicació a funcions pels ramats. Si bé a mesura que anem avançant la desaparició de la ramaderia transeünt ha anat desapareixent, permetent vendre terrenys, espai que també ocupen les disposicions de les normes sobre camins ramaders.

Es veu com abans era un sistema molt fràgil i susceptible de moltes agressions ja que a més de l'anterior cas on hi havia una possibilitat d'alienar quan hi havia inoperància de la via pecuària, més endavant es permetia alienar també per interessos públics aleatoris, com són instal·lacions turístiques, parcs eòlics, etc.

Per sort, la concepció legal de les vies pecuàries ha canviat i aquestes no són un patrimoni històric mort, sinó que legalment s'han reconegut noves funcions o serveis que obren noves possibilitats de conservació i utilització. I amb satisfacció es pot dir que malgrat el que s'ha explicat abans sobre vendes i ocupacions, la xarxa de vies pecuàries està formada per un entramat de més de 125.000 km de longitud, 20.000 km dels quals a Catalunya, que connecten pastures d'hivern amb ports de muntanya el que suposa un 1% de la superfície de l'Estat Espanyol.¹

En definitiva, el que es vol mostrar amb aquest assaig és l'adaptabilitat d'una institució que ha estat regulada des de moltes concepcions ideològiques i d'interessos a les diferents èpoques de la història de Castella i Catalunya, i més endavant a l'Estat Espanyol. Per acabar, l'assaig, també vol mostrar el

¹ FUNDACIÓ DEL MÓN RURAL, *Camins ramaders i transhumància a Catalunya: Recomanacions i Propostes*, p. 11 i ss. Disponible a <http://transhumancia.cat/>.

paral·lelisme que hi ha a partir del constitucionalisme, en tant que la regulació pecuària té el mateix caire ideològic que el règim en que es troba emmarcada.

2. CONCEPTUALITZACIÓ DE LA INSTITUCIÓ DELS CAMINS RAMADERS

Hi ha una evolució conceptual sobre el terme camí que no va gens deslligada de les possibles accepcions que hi poden haver en els diversos àmbits de transport i llibertat de moviment en un territori. Les carreteres agafen un altre sentit ja que es parla d'un mitjà de transport per a les persones, amb vehicles ben diferenciats dels que hi transiten en els camins ramaders, i també per uns usos diferenciats.

El terme Via Pecuària, que dona nom a la llei actual 3/1995 ve definit com un camí on els ramats de bestiar tenen el dret de transitar lliurement, tant en desplaçaments de caire local (transtermitans), com en desplaçaments de caire regional (transhumants). Així es dedueix el concepte de transhumància com a moviment que realitzen els ramats (a través dels pastors) quan busquen pastures per alimentar-se. Aquests desplaçaments es produeixen a la primavera i a la tardor per buscar respectivament pastures d'hivern i d'estiu. A l'estiu els ramats pugen a les pastures altes de la muntanya i a l'hivern baixen a les pastures del fons de vall i zones planeres de Catalunya.²

La relació entre els conceptes que s'han definit es senzilla, Via Pecuària i Camí Ramader signifiquen el mateix (com afirma el 4.2 de la Llei 3/1995), si bé el primer es el nom normatiu, Camí Ramader s'utilitza per les persones a les comarques del nord de Barcelona i Girona. Cal afirmar que en molts indrets de Girona, Barcelona, nord de Tarragona i sud de Lleida les Vies pecuàries s'anomenen carrerades així com a les terres de Ponent i de Lleida on s'anomenen cabaneres, i finalment en les Terres de l'Ebre són lligallos. Per acabar amb la morfologia és curiós remarcar que hi ha vegades on una via pecuària comença a

² CAMPILLO BESSES, Xavier, *La gestió de xarxa de camins en zones de muntanya*, UAB Bellaterra, juny 2001, p. 124 i ss.

les terres del sud de Lleida sent una carrerada, quan passa per l'Urgell es transforma en una cabanera i quan entra dins l'Aragó es converteix en una *cabañera*.³

Els camins ramaders tenen un marc legal i jurídic perfectament definit, així la Llei 3/1995 de 23 de Març sobre Vies Pecuàries en l'article 1.2 els defineix com les *“rutas o itinerarios por dónde discurre o ha venido discurriendo tradicionalmente el tránsito ganadero”*. Els camins ramaders constitueixen béns de domini públic d'ús públic de titularitat autonòmica o estatal. Es a dir la gestió correspon a l'òrgan competent de la Comunitat Autònoma, que en el cas de Catalunya es la Subdirecció General de Boscos de la Direcció General del Medi Natural, del Departament de Medi Ambient.

Pel que fa al reconeixement d'aquestes vies es certament difícil ja que no existeix un inventari oficial de tot el territori Català, així que s'haurà d'investigar zona per zona i utilitzar inventaris parcials del DARP (1982) o bé d'autors antics com Martí (1924), Llobet i Vila (1951) entre d'altres. Aquest problema sorgeix en no haver-hi una organització forta a Catalunya que vetllés pels interessos dels Camins Ramaders, a diferència de altres regions com Castella, on la Mesta o més tard la Asociación General de Ganaderos del Reino (1836) van establir-hi distincions i ressenyes gràfiques de la seva localització.⁴

La funció original de les Vies Pecuàries com s'ha dit és el transit de bestiar, però degut a la seva decadència en la majoria de casos serveixen com a suport de les infraestructures de carreteres, i també per al turisme. Per tant es veu com l'ús ramader es complementari d'altres usos que actualment tenen un pes més important. L'article 1.3 de la Llei 3/1995 ho estableix així *“asimismo, las vías pecuarias podrán ser destinadas a otros usos compatibles y complementarios en términos acordes con su naturaleza y sus fines, dando prioridad al tránsito*

³ FUNDACIÓ DEL MÓN RURAL, *Tot el que vols saber sobre la transhumància i les vies pecuàries a Catalunya*, 2012, p.13 i ss. Disponible a: http://www.fmr.cat/wp-content/uploads/2013/06/Doc_divulgatiu_transhumancia_i_viespecuaries.pdf

⁴ CAMPILLO BESSES, Xavier, *La gestió de xarxa de camins en zones de muntanya*, cit. p. 126.

ganadero y otros usos rurales, e inspirándose en el desarrollo sostenible y el respeto al medio ambiente, al paisaje y al patrimonio natural y cultural.”.

Generalment els camins ramaders, acostumen a ser longitudinals als grans cursos fluvials. El seu pas físic acostuma a ser sempre pels careners, evitant sempre el transvasament de rius i rieres. Altres vegades, es situen pel fons de les valls, paral·leles als rius. Aquests llocs acostumen a ser les fronteres entre les divisions territorials (municipals, comarques, províncies, estats), per mera praxis, ja que en cas d'haver-hi danys o negligència les dues parts en serien responsables. Moltes vegades, les vies pecuàries se solapen amb altres camins antics, com és el cas dels *camins rals*. També, altres cops, segueixen vies romanes, quan aquestes es varen deixar d'utilitzar.

Es necessari explicar que les vies pecuàries no solament són l'espai físic que ocupa el camí sinó que també tenen associats altres infraestructures com poden ser els ponts per salvar els cursos fluvials. A més, formen part els *abeuradors* que estan en el camí o a prop d'aquest, com poden ser les basses, fonts, pous, cisternes, aljubs i els coms i piques per emmagatzemar-la. Cal afirmar que dins dels desplaçaments transhumants com es distingeix una altra institució important com és el cas dels drets d'aturada en les roturades. Havent-hi de diferents durades i jerarquies (roturada de dormida, de recapte etc.) el costum local de cadascun dels indrets es qui regula les hores en que hi haurà descans dels ramats i per tant dels pastors en la seva activitat diària. Aquests costums locals poden anar de unes hores fins a un màxim de tres dies.

Dins d'aquets àmbit, trobem que n'hi ha de diferents jerarquies (roturades, roturada de dormida, roturada de recapte). Normalment, el seu emprament ve regulat per la tradició popular anant des de unes hores, per amorriar al migdia fins a un màxim de tres dies. Encara que aquests indrets de descans i pastura tinguin

un gran arrelament en les comarques del Ripollès i del Berguedà, també els trobem en altres indrets del país amb altres noms.⁵

Per acabar amb la contextualització, s'ha d'explicar que és possible que es doni solapament jurisdiccional en els camins ramaders quan les noves o antigues carreteres de circulació per a vehicles es varen construir sobre antics camins ramaders quedant en molts casos indefinit qui té la jurisdicció; si els Organismes de Carreteres o el departament de Medi Ambient. També quan una via pecuària transita per una platja resulta que és una part del territori que forma part de les competències de l'Estat i està sota la jurisdicció de la Llei 22/1988 de 28 de Juliol de Costes.

A més com s'ha dit, hi ha regulació popular sobre el trànsit de bestiar, i encara que la llei de Vies Pecuàries Espanyola regula tot el seu ús, es troben costums populars per a regular determinats aspectes. Exemples d'això es troben en comarques com el Ripollès i el Berguedà, on un ramat no podia retornar sobre els seus passos abans de tres dies, d'igual forma l'estància en una roturada, depenent de la seva importància i de la regulació popular anava des de unes hores a un màxim de tres dies.

3. EL NAIXEMENT DELS CAMINS RAMADERS

3.1. LES VIES PECUÀRIES A L'EDAT MITJANA

Es fa difícil posar una data com a origen de l'establiment dels camins ramaders a l'Estat Espanyol, ja que aquests son un element cabdal per a la construcció de les societats de tots els temps, i l'aprofundiment d'aquest tema va lligat necessàriament a l'ús d'una xarxa viària pel desenvolupament de les pastures als climes on hi ha variació durant els diferents mesos de l'any. Així les vies pecuàries serveixen de canal per a connectar les diferents zones ramaderes a les diferents estacions de l'any.

⁵ FUNDACIÓ DEL MÓN RURAL, *Tot el que vols saber sobre la transhumància*, cit., p. 16.

Un fet tant simple com la supervivència dels ramats, és el que genera disputes, i per tant la funció del dret en aquest àmbit serà primordial ja en els orígens de les societats occidentals. Cal dir, i com es veurà al llarg de la recerca que els camins varien al llarg de les fases històriques, i les necessitats humanes seran primordials per a adaptar aquests drets consuetudinaris i escrits a una harmonització que generi la pau dels senyors feudals, dels seus súbdits i dels terratinents de cada època.⁶

No serà objecte d'aquest treball l'exposició prehistòrica de les ramaderies, tampoc dels vestigis romans i celtibers que resten a diversos llocs de la geografia estatal, ja que estrictament parlant i si es restringeix la recerca al contingut normatiu, el primer cos legal sobre vies pecuàries que es troba a l'Estat es el Fuero Juzgo de Castella de 1241 recollit per Ferran III realitzat i traduït sobre les escriptures del Codi Visigot "Liber Iudiciorum" de l'any 654.

Es amb el Fuero Juzgo que apareixen els primers privilegis i exempcions que ordenaran el trànsit de les pastures, de la manera següent: "en camí públic i sense tanques".⁷

No obstant la invasió dels àrabs, que van habitar a la península des del 711-1492 dC, per primera vegada donaven més importància a la ramaderia caprina que les ovelles i els agricultors tenien cabres per suplementar l'alimentació familiar.

Ahmad ibn Umar al-Udri (1003-1085) va descriure la transhumància que van fer els musulmans a la Alpujarra entre la costa mediterrània i la Serra de la Contraviesa al sud de Sierra Nevada. En aquest temps també els cristians practicaven la transhumància ovina. Quant a l'aspecte polític, la transhumància era un dels promotors de la Reconquesta.

L'origen conegut de la transhumància es remunta a temps de la reconquesta en els que es van anar consolidant els desplaçaments dels ramats cristians.

⁶ *Transhumancia: la Mesta*, Presentación de viaspecuariasdemadrid.org. Disponible a: <http://www.viaspecuariasdemadrid.org/presentacion/transhumancia-la-mesta.html>.

⁷ *Transhumancia: la Mesta PDF*, Vias Pecuarias de Madrid, p. 3 i ss. Disponible a: http://www.viaspecuariasdemadrid.org/images/la_mesta.pdf.

Durant el regnat d'Alfons VIII es van dictar disposicions relacionades amb el desplaçament de bestiar. Amb aquest sistema els consells de les ciutats importants van buscar davant el rei privilegis per als seus ramats i després, a poc a poc van anar associant-se entre ells i amb altres propietaris, fins a aconseguir que Alfons X “el Savi” al 1273, constituís el Honrat Consell de la Mesta o més simplement la Mesta, com a organització poderosíssima de propietaris i pastors de ramats d'ovelles merines.

L'Alta Edat Mitjana és l'època en què es comencen a forjar el que entenem ara com municipis. El desenvolupament del règim Feudal veuria com els Reis recompensaven als seus nobles amb “*senyorijs*” sobre determinades zones, o també ampliaven les possessions de l'Església amb extenses donacions.

En la recerca de pastures, les fronteres polítiques municipals no van ser obstacle insuperable com ho demostren els acords signats per Segòvia, Àvila i Escalona, entre d'altres. En aquest sentit es fa necessari protegir aquests recursos, fins i tot amb armes, i només els que tenen mitjans poden fer-ho i aconseguixen mantenir aquesta riquesa. Els majors propietaris del bestiar són els monestirs-esglésies, els grans nobles i, des del segle XI, els cavallers dels *Concejos* sorgits al llarg de la vall del Duero.⁸

Aquests propietaris creen i impulsen les Mestes locals o agrupacions de Ramaders. Si bé hi va haver constants escaramusses, plets i lluites per les pastures i els tributs abusius que s'exigien.

Per solucionar això el Honrat Concejo de la Mesta, va ordenar que a cada vila es fixés un lloc per recaptar un tribut; cada dos vaques vuit morabatins, cada dos *moltons* un *morabatí* i cada dos porcs vint *sous*. També l'amo podia escollir pagar en espècie amb el sacrifici dels seus propis animals.

Amb aquest preàmbul es a partir de l'Edat Mitjana quan es conformen a Espanya definitivament els tres grans sistemes de camins ramaders. Un complex conjunt de

⁸ *Transhumancia: la Mesta PDF*, Vias Pecuarias de Madrid, cit., p. 5.

funcionaris, agutzils, etc. vigilava el compliment de les normes i, especialment, la integritat de les carrerades, la conservació de la fitació i amplada, etc.

No obstant això, aquesta història és molt més remota ja que les vies en realitat seguien traçats anteriors, preromans i probablement neolítics, de manera, que a la Edat Mitjana el que es va fer va ser crear tan sols un aparell administratiu i burocràtic.

A Catalunya la ramaderia transhumant, ha estat sovint oblidada a l'hora de conèixer la història de les nostres terres. Potser es considerava que vista la importància que la historiografia castellana concedia a la transhumància i a la institució de la Mesta, i sense cap institució similar a Catalunya, no s'havia pogut desenvolupar cap gran indústria ramadera. Si tenim en compte, però, les nostres distàncies entre àrees de pastura d'hivern i d'estiu, sovint molt petites, la interrelació entre les comunitats de la muntanya i de la plana, o la complementarietat que a cops existia entre agricultura i ramaderia, es pot entendre que no era necessària una institució per fomentar i regular aquesta gran indústria i mercat ramader.⁹

Paral·lelament a la història de Castella, a Catalunya tot i que la transhumància té els seus orígens a l'època preromana i romana es pot afirmar que no és fins al segle XII que es comença a organitzar la seva pràctica i en conseqüència la creació de la xarxa de camins per on havia de transcórrer. Després de la reconquesta de terres als musulmans, els monestirs cristians més potents, com el de Santa Maria de Poblet o el de Santes Creus en zones planeres i els de Sant Martí del Canigó o Sant Miquel de Cuixà en zones muntanyenques, van establir vincles degut als problemes comuns de manteniment i alimentació del seu bestiar depenent de l'època de l'any. Així, els monestirs de muntanya tenien dificultats per fer pasturar el bestiar a l'hivern degut a la neu permanent, i els monestirs de la

⁹ FUNDACIÓ DEL MÓN RURAL, *Tot el que vols saber sobre la transhumància i les vies pecuàries a Catalunya*, cit., p.6

plana no podien fer pasturar el bestiar a l'estiu degut a l'alta fertilitat de les terres i el seu conseqüent conreu. Degut a això, la preocupació principal dels territoris del Prepirineu català, a través dels monestirs de Ripoll i de Sant Joan de les Abadesses, va recaure en la creació d'una xarxa de camins, estable i segura, que permetés el trànsit del ramat entre la plana i la muntanya.

A la resta de l'Estat Espanyol des del Segle XIII fins pràcticament el segle XIX, més de cinc milions de caps de bestiar, es traslladaven cada primavera i cada tardor per les carrerades entre el nord i el sud de la península ibèrica, propiciant així unes relacions nord-sud d'enorme importància econòmica, cultural i social.¹⁰

Durant el regnat de Carles III (1759-1788), el seu ministre d'agricultura Campomanes¹¹ va demostrar que el rendiment de la ramaderia establada era superior al pasturatge transhumant el que unit a la pèrdua del monopoli espanyol del mercat de la llana, va donar un fort cop a la ja debilitada Mesta. Posteriorment, Jovellanos¹² i les *Corts de Cadis* van aconseguir l'abolició definitiva d'aquesta associació pastoral.

No obstant la decadència va avançar fins que en el trienni liberal (1820-1823) on és abolida la Mesta pels privilegis que aquesta comportava per a la noblesa. Tot i així als anys següents va continuar existint. L'enfrontament era tan gran que el 1824 es concedeixen armes gratuïtes als pastors per defensar-se dels grans terratinents. Al 1829 desapareix de manera formal la Mesta i definitivament al 1836.

En definitiva, el que succeeix a partir de les Corts de Cadis de 1812 es radicalment incompatible amb les ancestrals corporacions de ramats com la Mesta. Si bé, la oposició al liberalisme per part d'aquesta important corporació va

¹⁰ RODRIGUEZ ROMÁN, PABLO, *Jovellanos. Informe sobre la ley agraria*, Revista de Claseshistoria, Publicación digital de historia y ciencias sociales art. nº 134, 15 de marzo de 2010, p. 3 i 4.

¹¹ Pedro Rodríguez de Campomanes, comte de Campomanes, (Sorribà, Asturies 1 de juliol de 1723 - Madrid 3 de febrer de 1802).

¹² Gaspar Melchor de Jovellanos (Gijón, Asturies 5 de gener de 1744 – Veiga, Asturies 27 de novembre de 1811).

fer que en els primers períodes constitucionals no hi hagués expropiació d'aquests drets perpetus i antics, a tall d'exemple veiem un Decret de 8 de juny de 1813 que declara abolides a perpetuïtat totes las "*heredadas rusticas particulares*" no obstant es diu que "*sin perjuicio de las cañadas, abrevaderos, caminos, travesias y servidumbres*".

Amb la dècada ominosa de 1823 a 1833 sembla que s'allarga l'agonia de la Mesta però amb el restabliment del govern liberal i la recuperació de la Constitució de Cadis, al 1836 definitivament s'abolirà. Jurídicament, els mitjans que desarticulen aquesta organització són tres. En primer lloc la Reial Ordre de 31 de Gener del 1836 que canvia de nom la organització per *Asociación General de Ganaderos del Reino*. La Reial Ordre de 14 de Maig de 1836, de caràcter anticorporativista en tant que agremiar tots els ramaders es considerada una mesura antieconòmica i per tant s'ha de liberalitzar. I finalment la Reial Ordre de 15 de juliol del 1836 que establirà el funcionament organitzatiu intern de la nova associació.

3.2. LA MESTA¹³

Cal dedicar un apartat a la organització del Honrado Concejo de la Mesta que ja s'ha indicat en algun moment del treball, per ser una organització forta de caràcter unificador i responsable de que avui dia es mantingui la tradició pecuària a l'estat Espanyol. El Consell de la Mesta es crea pel Rei Alfons X l'any 1273, ampliant antiga regulació que ell mateix va dictar al 1266. Aquests reglaments, tanmateix no van ser els més antics ja que va ser necessària la inclusió d'algunes normes del Codi d'Euric i en Fuero Juzgo.

Com s'ha dit, la creació d'aquest organisme va suposar el suport definitiu a la transhumància, amb la creació de la "Cabanya Real", denominació per a tots els ramats i ramaders sota la protecció de la Mesta. Les carrerades, estaven protegides per l'alcalde, que tenia poder per fer complir totes les lleis del Honrat Concejo per tot el regne i castigar totes les transgressions que es fessin al llarg i ample dels recorreguts de les *Cañadas Reales*.

¹³ *Transhumancia: la Mesta PDF*, Vias Pecuarias de Madrid, cit., p. 8 i ss.

Per pertànyer al Honrat Concejo, els propietaris dels ramats havien de satisfer pagaments de “*montazgo*” (Fernando Otelo ho defineix en llatí: *Est genus pedagi, seu tribute quod Regni persolvitur pro securitate et tutamine a Regia majestate principalique munimine praestito per loca et terminos públicos transeundi, stratasque calcand i- és a dir el tribut per circular amb els ramats en territoris del rei*), és a dir, en castellà antic: “declaramos, que nos avemos de haber en cada un año de los ganados que entraren, y salieren en los extremos, del derecho del Servicio y Montazgo.”

Amb anterioritat al 1273, les carrerades eren "particulars". Si bé, el rei Alfons VIII, concedeix a la ciutat de Segòvia entre d'altres 4 camins ramaders. Aquest fet simbòlic dóna peu a un recull de normes que es troben a un document del 12 desembre 1208 signat per ell.

El text que lliura el Rei fixa d'una banda les mesures recaptatòries per als pastors com els cànon locals, el deute al servei dels ramats, el que es deu a la hisenda reial i el delme eclesiàstic; i de l'altra els aspectes organitzatius sobre llibertat de pastures, llibertat de moviments pels camins, la creació del funcionari real de l'alcalde i algunes exempcions per realitzar certs recorreguts.

Però bé, centrant-nos amb el Reial Consell de la Mesta, entre altres atribucions tenia el control del trànsit ramader i la preservació dels camins ramaders, actuant amb potestats de jutge i part en els litigis que li afectaven tant a la usurpació dels camins com en contractes per aprofitament de pastures que eren necessàries per al desplaçament diari del bestiar a través dels *canals* Reals.

La reglamentació pròpia de la transhumància estipulava que qualsevol litigi sobre arrendaments, propietats, caps de bestiar extraviades o abusos s'havia de plantejar davant les Assemblees. Aquestes es convocaven dos cops l'any, al gener o febrer, en les àrees d'hivernada i, al setembre o octubre, a les pastures d'estiu. Es consideraven vàlides si estaven presents almenys 40 ramaders. L'assistència normal arribava a les 200-300 persones. Tenien dret a vot homes i dones que tinguessin almenys 50 ovelles transhumants.

Durant els segles en què va existir la Mesta, es desplaçaven cada any pels seus canals cinc milions de caps d'ovelles.

La Mesta tenia una forma tradicional de govern. Com s'ha dit es celebraven dues assemblees cada any, en les quals s'ajuntaven pastors i ramaders per tractar de la conservació i foment de la ramaderia, i es nomenaven els oficials que havien de constituir el consell permanent, que era presidit per un membre del Consell Reial i tenia un cert nombre de jutges privatis (els alcaldes), que coneixien tots els negocis relatius a pastures, bestiar i conservació les vies.

A l'edat mitjana les carrerades, al principi, eren lliures, no es fitaven, però a mesura d'anar augmentant l'extensió dels conreus, va ser necessari delimitar la seva amplada. Es van delimitar solament les canals que fessin la mesura següent: *"seis sogas de marco de cuarenta y cinco palmas la sogas" o el que es el mateix 75 m.*

Per contra, els cordills i les senderes fins a l'any 1796 no van regular l'amplada.

Finalment, com es manté avui dia al Codi Civil els camins ramaders es classifiquen en:

- Canals: aquelles vies l'amplada no excedeixi dels 75 m, *"6 cordes de 45 pams o noranta vares castellanés"*.
- Cordills: quan la seva amplada no sobrepassi els 37,5 metres *"45 vares castellanés"*.
- Senderes: són vies que tenen una amplada no superior a 20 metres.
- Colades: vies d'amplada variable.

Altres aspectes tradicionals eren els usos que contribuïen a la classificació, així es consideraven canals les vies pastorals que creuaven diverses províncies, cordills les rutes pecuàries que afluïxen a les canals o posen en comunicació dues províncies limítrofes i senderes els camins per al bestiar que s'estenen per diverses

comarques d'una mateixa província. També, constitueixen prolongacions d'aquest sistema viari les colades, vies que hi ha entre diverses finques d'un terme.

La Mesta gestionava també els elements de la vora de les vies, com els *abeuradors*, *descansadors*, *pletes*, comptadors, *esquiladors*, els paritoris dels ramats, els *sot*, les *ermites* i les fites.

3.3. LA CABANYA RAMADERA

Es denominava cabanya el conjunt format pel bestiar sense distinció de classe i els arreu necessaris per al seu trasllat a través de les vies pecuàries. La cabanya solia estar formada per 10.000 o 12.000 caps, subdividida en ramats, format cadascun d'ells per unes 1.000 ovelles a càrrec del *majoral*. Cada ramat era cuidat per cinc pastors, de manera que tenien una mitjana de 200 caps per pastor. Cada miler d'ovelles, amb 25 mansos i 50 *moltons*, era controlat per un *rabadà* ajudat per dos pastors i dos mossos. També era important la funció desenvolupada pels gossos; normalment 5 mastins equipats amb collars de punxes en els seus colls, collarets amb punxes per protegir-se dels llops, que controlaven tot el bestiar.¹⁴

Molta més gent es necessitava en tot el procés de la transhumància, per exemple per l' esquilada, els capatassos, els tisoires i els rebedors, que recollien la llana de les ovelles, els apiladors, que l'amuntegaven, els lligadors que lligaven als caps de bestiar i els moreners, que proporcionaven pols de carbó i vinagre per curar els talls, i els escanciadors, que donaven de beure a la resta etc. Com veiem una xarxa econòmica molt important per la societat de la època que calia regular.

L'important paper de la indústria de la llana va augmentar l'interès i inquietud pel manteniment de les *cañadas reales* durant diversos segles, fins que el 31 de gener de 1836, les *Corts de Cadis*, van abolir l'Honrat Concejo de la Mesta.

Durant mil·lennis les cabaneres aragoneses, els carreratges catalans i les cañadas castellaness van ser les venes per on discórrer torrents de bestiar i persones. Si bé

¹⁴ *Transhumancia: la Mesta PDF*, Vías Pecuarias de Madrid, cit., p. 9 i ss.

la major densitat de camins ramaders es donava en les dues Castelles, Andalusia, Extremadura i Aragó.

4. DE L'ABOLICIÓ DE LA MESTA A PRIMO DE RIVERA

4.1. EL PAS DE BÉ PATRIMONIAL A BÉ DEMANIAL

Com s'ha dit anteriorment, amb la crisi ramadera, del segle XVII i per la expansió de l'agricultura al segle XVIII es va produir un nou canvi de direcció en la política econòmica espanyola. Jovellanos, Campomanes, Floridablanca¹⁵ entre d'altres van establir un nou ordre en el sector primari; els seus informes i posteriors reformes legislatives de caire netament liberal van influir de manera molt negativa en els privilegis de l'antic règim que encara conservava la Mesta. Un exemple es la Reial Ordre de 14 de maig del 1836 comentada, on s'insisteix que la abolició de la Mesta i creació de la Asociación de Ganaderos del Reino ha de canviar el sistema i no fer un rentat de cara de la anterior.¹⁶

Malgrat això el manteniment de les vies pecuàries va seguir existint com no podia ser d'altra forma, i es que el mateix Jovellanos creia fermament que devien continuar existint, sense privilegis per part del regne, és clar. Amb paraules seves *“un solo privilegio parece a la sociedad digno de excepción, si tal nombre merece una costumbre anterior no solo al origen de la mesta, sinó también a la fundación de la cabaña real y al establecimiento del cultivo, tal es el uso de las cañadas (...). La transhumancia fue necesaria para la conservación de los ganados y por tanto el establecimiento de la cañadas fue justo y legitimo (...). No es pues de admirar que la legislación castellana, nacida a la vista de la transhumancia hubiese respetado las cañadas o major una costumbre establecida por la necesidad y la naturaleza”*.¹⁷

¹⁵ José Moñino y Redondo (Múrcia, 21 d'octubre de 1728 - Sevilla, 30 de desembre de 1808), primer comte de Floridablanca.

¹⁶ RODRIGUEZ ROMÁN, Jovellanos. *Informe sobre la ley agraria*, cit., p.7

¹⁷ MANTECA VALDELANDE, VICTOR, *Las Vias Pecuarias: evolución y normativa actual*, Madrid: Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, 1995, p. 6.

Un cop extingida la Mesta, l'Associació General de Ramaders del Regne va desenvolupar les tasques d'inspecció i de jurisdicció sobre els camins ramaders. Això no va ser una pugna fàcil ja que el Reial Decret de 4 de setembre del 1838, deia que fos la Superintendencia General de Camins i els Governadors civils qui fessin la inspecció, ambdós dependents de l'administració central. El pes de la noblesa terratinent va pesar i fou el Marquès de Perales¹⁸ com a president de la Asociación de Ganaderos qui va aconseguir mantenir la inspecció i per tant els privilegis recaptatoris de les taxes als camins ramaders. Intencions a part, la tasca principal va ser la lluita contra les intrusions que realitzaven els propietaris de les finques dels voltants i les usurpacions que hi havia a causa de la tolerància i impunitat de les autoritats.

La culminació d'aquesta etapa ve donada pel reglament d'organització i règim de l'Associació General de Ramaders que va presentar el president de la mateixa Associació i que va ser aprovat per Reial Decret de 31 març 1854. D'aquesta manera, i per primera vegada, l'Associació General de Ramaders compta amb un corpus legal específic mitjançant el qual es pretén "*conservar tot el bo de l'anterior institució, adaptant-la, sense desnaturalitzar-la, a les condicions de l'existent*", encomanant al President de l'Associació, entre altres comeses, la de promoure les delimitacions dels camins pastorals i servituds pecuàries per evitar "les intrusions que en les canals fa diàriament l'agricultura" (Exposició de motius). El text normatiu es desenvolupa en 129 articles, com els relatius a l'organització de les quadrilles de ramaders (article 7è), a la investidura del president, que és "nomenat pel Rei" (article 9è), o alguna de les atribucions de la Presidència, com la de "promoure la fitació de les pastures públics del regne" (article 18.9).¹⁹

¹⁸ **Marquès de Perales:** Manuel Fernández-Durán Pando marquès entre 1833-1845, és conegut per perdre tots els privilegis que tenia la casa de Los Perales des de el segle XIII i rebre les expropiacions de propietats en les èpoques liberals del segle XIX.

¹⁹ MANGAS NAVAS, JOSE MANUEL, Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente Secretaría General Técnica Centro de Publicaciones, *Cuadernos de la Transhumancia – 0 Vías pecuarias*, Madrid, 2013, Disponible a: http://www.magrama.gob.es/eu/desarrollo-rural/temas/politica-forestal/Cuaderno0_tcm9-277338.pdf

Referint-se a la gestió i administració de les rutes pecuàries, correspon a l'administració pública, pel Ministeri de Foment, la suprema inspecció i jurisdicció sobre les canyades reials, cordills i camins pastorals, amb els seus descansadors i abeuradors (article 20).

Entre aquests i altres aspectes sorprèn, certament, que l'Associació General de Ramaders hagi pogut desenvolupar durant diverses dècades mantenint els perfils, una mica imprecisos i anacrònics, del Reglament de 1854, sobrevivint fins i tot en períodes de dràstics canvis polític-institucionals com els del bienni progressista o els del sexenni revolucionari de 1868-1874, encara que tal desenvolupament presenti irregularitats i tingui molta herència, resulta una conseqüència com a mínim curiosa. En tot cas, i si més no, l'Associació aprofitarà els curts períodes de calma política per reivindicar i fer valer una i altra vegada els drets històrics que assisteixen als ramats en el trànsit viari. I també acabarà per plantejar l'assumpte sobre la formació d'un mapa pecuari en què es delimitin de manera exacta els camins pastorals, amb les servituds que corresponguin. Per fer-ho no només s'implica a l'Associació General de Ramaders, sinó als governs civils de les províncies i al Ministeri de Foment; complementàriament, i després de la prevista aprovació del mapa topogràfic de la nació, la Reial Ordre de 3 de febrer de 1871 estableix que *"el Govern, escoltat el dictamen de l'Associació General de Ramaders, podrà suprimir els camins que consideri innecessaris, utilitzant o venent els seus terrenys, i obrir els nous que crea indispensables per a la ramaderia"*.

I es en aquest context de liberalització i modernització de l'estat espanyol on es planteja la naturalesa de les vies pecuàries. Així tot el que té a veure amb *desamortització*, privatització i alienació dels bens demaniais entra en qüestió. Certes corrents de pensament entren en conflicte i en el moment de redacció del Codi Civil de 1889 hi havia una concepció contradictòria de la naturalesa de les vies d'acord amb del Reial Decret de 3 de Març del 1877 el qual tractava que els camins eren *"Las Servidumbres pecuarias necesarias para la conservación de la*

cabaña espanyola y el trafico de reses son: cañadas, cordeles, veredes, coladas abrevaderos, descansaderos y los pasos". Per això, encara avui dia, el Codi Civil manté la institució de les vies pecuàries en el seu article 570 que s'emmarca dins de la Secció Tercera del Capítol II del Títol VII, sobre Servituds de Pas;

"Las servidumbres existentes de paso para ganados, conocidas con los nombres de cañada, cordel, vereda o cualquiera otro, y las de abrevadero, descansadero y majada, se regirán por las ordenanzas y reglamentos del ramo, y, en su defecto, por el uso y costumbre del lugar.

Sin perjuicio de los derechos legítimamente adquiridos, la cañada no podrá exceder en todo caso de la anchura de 75 metros, el cordel de 37 metros 50 centímetros, y la vereda de 20 metros.

Cuando sea necesario establecer la servidumbre forzosa de paso o la de abrevadero para ganados, se observará lo dispuesto en esta sección y en los artículos 555 y 556. En este caso la anchura no podrá exceder de 10 metros."

No obstant, més endavant la concepció fonamentada en l'interès de l'administració central, esdevé que les vies seran d'àmbit públic i tota la regulació posterior anirà en aquesta direcció, si bé el legislador no ha considerat encara suprimir el precepte del Codi Civil i aquest roman per aquells casos quan el pas del ramat es realitza en un predi servent de propietat privada.²⁰

La jurisprudència del Tribunal Suprem va aclarir la distinció entre el caràcter públic i privat en alguna sentència com la del 12 de novembre del 1962 en el tenor següent:

<<*La expresión via pecuària suele tener dos acepciones:*

- a) una amplia y vulgar de zona de terrenos destinada al traficode ganado en la que pueden estimarse comprendidos tanto los caminos y carreteres*

²⁰ MANTECA VALDELANDE, *Las Vias Pecuarias: evolución y normativa actual*, cit., p.11

como los gravámenes existentes para la al·ludida finalidad en fincas privadas, y las franjas de suelo nacional que desde los medievales privilegios reales que constituyen la carta de la Mesta han tenido especial regulación.

b) Otra acepción restringida ceñida exclusivamente a esas franjas ultimamente indicades, acepción de la cual quedan fuera de las otras nociones abarcadas en la acepción amplia o vulgar. >>

Recuperant el fil inicial del punt, es sap que la Mesta va desaparèixer pel bloqueig de les exportacions de la llana en els inicis de la revolució industrial, el declivi de les explotacions ramaderes durant la 2a meitat del s. XVIII, a més sense oblidar el deteriorament de les economies nobiliàries i monàstiques que eren les principals propietàries de ramats transhumants. En realitat, va ser un exemple més de la crisi de l'Antic Règim.

Però ja amb la nova institució creada, l'economia no va canviar i al començament del segle XX va seguir la dinàmica de crisis agroramadera d'Espanya que va suposar un èxode massiu de població. Es parla de 1,5 milions de persones de les zones interiors que emigren a Amèrica. La política de protecció a l'agricultura a través de l'aranzel no va protegir al camp ni al camperol. I, pel que fa als ramats, el nombre de caps de bestiar cau de 4 milions i mig a finals de segle XVIII a 1 milió vuit-cents mil a finals del XIX.

Per acabar amb aquesta situació desoladora, cal dir que a partir de la redacció del Codi Civil l'administració s'esperona i anuncia la possibilitat d'alienació de camins ramaders mitjançant el Decret de 1892, que no serà efectiva fins al 1924. Al mateix temps, com s'ha dit, la consolidació de la naturalesa de bens de domini públic serà un fet.

4.2. SEGLE XX

La història del Segle XX no és pot explicar sinó en la mesura que les vies pecuàries han anat perdent la seva funció amb el descens de la transhumància del bestiar, havent-se anant produint una ocupació il·legal de les mateixes; unes vegades per cultius, edificacions, voltat de finques, etc, i altres, per l'abocament d'enderrocs i escombraries, la circulació incontrolada de vehicles motoritzats o aprofitament de bestiar prestatge, posant en risc drets *inalienables* i, fins i tot, la pròpia funcionalitat de les mateixes. Tot això fa necessari la posada en valor del patrimoni rural, lligat a l'activitat ramadera tradicional com a motor de desenvolupament rural durant dècades. Aquestes raons van portar a les administracions de cada moment històric, propietària d'aquests espais, a establir unes normes legals que donessin resposta als problemes plantejats en l'ús de les vies pecuàries. Noves propostes d'actuació integradores de les actuals demandes socials i mediambientals que han sorgit en les últimes dècades.²¹

Si bé, a la estela del punt anterior, l'Associació General de Ramaders dirigeix en 1895 sengles escrits als ministres de la Governació i de Foment, respectivament, en els quals manifesta "*amb profunda pena que els camins ramaders, propietat de l'Estat i d'ús indispensable de la ramaderia, van desapareixent cada dia en major escala. Els veïns dels pobles els termes travessen, encoratjats per la tolerància de les autoritats i per la impunitat de què gaudeixen, usurpen amb la major gosadia el terreny d'aquestes vies pecuàries per augmentar l'extensió dels seus predis confrontants amb elles*". Mentrestant, les mesures correctores no tenen el pes que haurien de tenir, fins i tot la mateixa Associació General de Ramaders va a veure seriosament qüestionat l'exercici de les seves facultats reglamentàries durant algun temps, i va haver de fer dictar una norma, el Reial Decret de 24 d'abril de 1903, aclarint l'article 15 del Reial Decret de 1892 en el sentit de reconèixer personalitat

²¹ MÁRQUEZ FERNÁNDEZ, DOMINGA Y GARCÍA LÓPEZ, ANA MARÍA, *Las vías pecuarias como patrimonio rural en su adaptación hacia nuevas funcionalidades del territorio*, Murcia: actas XIV Coloquio de Geografía Rural, septiembre de 2008, Departamento de Geografía Humana Universidad de Sevilla, p. 2.

jurídica a aquesta Associació per reivindicar, davant tots els tribunals, l'ús per la cabanya espanyola de les vies, abeuradors i descansadors usurpats.

De la mateixa manera, i amb l'ànim d'evitar altres possibles discontinuïtats en els itineraris es comunica una circular el 8 de maig de 1908, prevenint als Enginyers dels districtes forestals que quan s'hagi d'efectuar la delimitació d'un muntanya pública es doni coneixements al President de l'Associació General de Ramaders perquè designi un representant en l'operació. Per tant com es pot veure la desacreditació de la Associació era fins i tot esperpèntica, amb gran varietat d'exemples que feien veure que calia una reforma important del Reial Decret de 1892. En definitiva la Associació General desenvolupa les seves actuacions enmig d'un confús estatus oficialista. Precisament per aclarir aquest extrem es dicta el Reial Decret de 30 agost 1917, pel qual es reconeix a l'Associació General de Ramaders seu doble caràcter: oficial pel que fa a vies pecuàries i particular com a representant de la classe ramadera, amb derogació parcial del reial decret de 1892.²²

Ara bé, el Reial Decret de 1917 no afecta el règim establert sobre gestió i administració de les vies pecuàries, declarant aplicable l'estipulat en els articles 12 al 17 del Reial Decret de 13 agost 1892 i els títols III i IV (article 9è). Així doncs, es continua amb els mateixos mitjans procedimentals i materials habilitats un quart de segle abans, però amb problemes indubtablement augmentats, com els que es deriven de la superposició de traçats de les carreteres i ferrocarrils sobre els itineraris ramaders.

5. DICTADURA PRIMO DE RIVERA

Com a punt de partida de la legislació de la Dictadura de Primo de Rivera, citarem el Reial Decret de 5 de Juny de 1924, on s'agrupa en un sol text la legislació existent fins al moment sobre vies pecuàries.

²² MANGAS NAVAS, JOSE MANUEL, Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente Secretaría General Técnica Centro de Publicaciones, *Cuadernos de la Transhumancia – 0 Vías pecuarias*, Cit., p. 15

En el mateix text es manifesta un caràcter fortament intervencionista que deriva de considerar que l'Administració, per complir la seva comesa de custòdia de canals i servituds, necessitava "conservar íntegres les seves facultats". Al mateix temps, cal destacar l'establiment d'un pla de declaració d'utilitat o inutilitat dels camins ramaders, en el qual es proposa la possibilitat d'alienació d'algunes vies en desús com a font de recursos econòmics per a l'Estat.

Davant les querelles existents entre agricultors i ramaders es determina amb tota exactitud l'extensió de les vies pecuàries en funció del seu servei a la comunitat.²³

L'aportació que el Reial decret realitza es resumeix en els següents temes:

- Definició i classificació de les vies pecuàries.
- Establiment de l'amplada de les mateixes.
- Delegació a l'Associació de Ramaders de la custòdia de les carrerades, senders i demás camins ramaders. Aquest tema serà el més controvertit, sent anul·lat pel govern següent republicà.

L' intenció que apareix manifestada al preàmbul del Reial Decret de 5 de Juny de 1924, és la següent *“Es necesario si se quieren conservar las vías pecuarias, reunir en un texto legal, el cuerpo de la doctrina sobre esta materia, fijando las facultades reivindicatorias de la administración, simplificando trámites y facilitando la enajenación de aquellos trozos que no son utilizados por la ganadería”*.

Derivat d'aquesta intenció, el Reial Decret establia en el seu articulat un dret preferent d'alienació per qui hagués realitzat edificacions i plantacions en les mateixes i per als propietaris de finques que travessen per elles. Un altre problema que va succeir va ser el incentiu als ramaders per transportar els ramats amb els ferrocarrils, cosa que deixà en desús encara més camins ramaders.

²³ MÁRQUEZ FERNÁNDEZ/GARCÍA LÓPEZ, *Las vías pecuarias como patrimonio rural en su adaptación hacia nuevas funcionalidades del territorio*, cit., p.4

Així doncs, de la mà de l'Associació General de Ramaders, i a l'empara del Reial Decret de 5 de juny de 1924 i disposicions complementàries, sembla iniciar-se una nova etapa en l'evolució dels camins, encara que certament no exempta de controvèrsies. En efecte, al 1925, l'Associació d'Agricultors eleva un informe al president del Directori Militar en què, contradient com a punt essencial les facultats reivindicatòries de l'Administració contingudes en el reiterat Reial Decret de 1924, se sol·licita la derogació d'aquest; per la seva banda, l'Associació General de Ramaders, encapçalada per la seva president, Antonio Santa Cruz, replica amb un contrainforme manifestant que l'esmentada norma *"tendeix no sols a respectar els drets legítimament adquirits, sinó també a conservar les vies pecuàries "*.²⁴

L'Associació General de Ramaders disposa reglamentàriament del 25% dels ingressos procedents de la alienació de terrenys de vies pecuàries per a despeses de classificació i delimitació (article 14). També, segons el que disposa l'article 16 del Reial Decret de 5 de juny de 1924 pertany a l'Associació General de Ramaders l'aprofitament dels fruits existents en les vies pecuàries, com ara l'arbrat, arbustos, caça, llenya, pedra, etcètera. De conformitat amb aquestes disposicions, l'Associació té establerta, amb caràcter general, la cessió, mitjançant subhasta, dels esmentats aprofitaments, excepte aquells casos en què, per raons especials, els pot cedir als particulars, o per afectar directament als pobles, els cedeixi als Ajuntaments en nom dels mateixos, sent aquesta la norma establerta per aquests casos.

Finalment, altres instruments normatius de l'època secundaris i ordenats per fer possible el desenvolupament del Reial Decret ja explicat, son: el Reial Decret de 6 d'Abril de 1927 on es declaren en situació de delimitació les vies pecuàries dels termes municipals afectats pels treballs cadastrals, sense que hagi de precedir la classificació, disposant sobre això la tramitació simultània però separada d'ambdós expedients que detalla la Ordre de 27 d'abril del mateix any.

²⁴ MANGAS NAVAS, JOSE MANUEL, Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente Secretaría General Técnica Centro de Publicaciones, *Cuadernos de la Transhumancia – 0 Vías pecuarias*, Cit., p.16

6. LA SEGONA REPÚBLICA 1931-1939

El naixement de la Segona República suposaria canvis d'importància en la regulació del domini públic dels camins ramaders. Amb això, per Decret del 28 de maig de 1931 es van retornar a l'Administració les facultats delegades en l'Associació General de Ramaders respecte a la classificació i delimitació de les vies pecuàries, atribuint-se a la Direcció General d'Agricultura totes les competències que sobre aquesta matèria controlava la referida Associació, en virtut de les atribucions conferides pels Decrets de 5-6-1924 i 6-4-1927 i les Reials Ordres complementàries de 27-7-1924 i 27-4-1924.

Gairebé sense solució de continuïtat, pel Decret de 30 de maig de 1931 es va crear la Direcció General de Ramaderia i Indústries Pecuàries, adscrita al Ministeri de Foment, les bases generals d'organització van ser objecte d'un altre Decret de 7 de desembre següent, en el qual es contempla el nou règim jurídic-administratiu aplicable a les vies pecuàries.²⁵

Aquest règim regula a través de 17 bases generals en què, després d'encomanar la gestió o administració de les vies pecuàries a l'esmentada Direcció General (Base 1.^a), es defineixen aquestes com béns de domini públic (Base 3.^a) , i, com a tals, reivindicables i rescatables, sense perjudici d'administrar els terrenys sobrants segons el criteri i contingut de la reforma agrària a les zones afectades per ella (Base 5a), fora de les quals s'efectuaran cessions a usdefruit a associacions de pagesos, i, tractant-se de terrenys forans, seran rescatats quan siguin ostentats per pagesos terratinents i continuaran en usdefruit pels pagesos que siguin limitats econòmicament. (Base 6^a)

En la classificació de vies pecuàries es tindrà en compte el que preveuen els articles 2n i 3r del Reial Decret de 5 juny 1924 "fins que es publiqui la reglamentació definitiva" (Base 4a). Finalment, i pel que fa a l'organització

²⁵ MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE, 2.3. *Administración pública y centralizada de las vías pecuarias*, Madrid, 2006. Disponible a http://www.magrama.gob.es/eu/desarrollo-rural/temas/politicaforestal/00_vias_pecuarias_02_03_tcm9-25717.pdf. p. 1

administrativa, les vies pecuàries s'adscriuen a un simple Negociat (Estadística i Comerç pecuari), integrat en la Secció de Foment pecuari, investigació i contractació, al qual interinament s'incorpora el personal tècnic procedent de l'Associació General de Ramaders (Base 13a), i al qual complementaran els tècnics forestals quan escaigui (Bases 9a, 15^a i 16. ^a); les juntes locals de Foment Pecuari, per la seva banda, substitueixen les antigues juntes locals de Ramaders (Bases 10. ^a a 12a).

Seguint amb aquest context, tot i ser provisional, poden qualificar-se d'oportunes les bases reguladores de 1931, ja que aquest assumpte finalment haurà de subordinar-se a les directrius de la coneguda reforma agrària. Aquest reformisme, però, tenia una lògica discursiva en què gairebé inevitablement destacaven proposicions maximalistes, així doncs les vies pecuàries d'Espanya es veuen com el règim del ramader transhumant afartat i del que pateix fam, i es proposarà la venda de totes elles. S'establirà un preu corrent a la localitat i es lliuraran als sindicats dels pagesos per assentar-hi el major nombre possible d'aquests.

Així s'arriba a la Llei de Bases per a la Reforma Agrària de setembre 1932 que declarava exceptuats de l'adjudicació temporal de l'expropiació, entre d'altres, els béns comunals pertanyents als pobles, és a dir les vies pecuàries, *abeuradors* i *descansadors* de bestiar i les *deveses* d'aprofitament comunal "(Base 6a), tancant així el parèntesi d'incertesa sobre el destí final de la xarxa pecuària.

La manca d'una reglamentació definitiva sobre els camins ramaders va fer que se seguissin replantejant algunes qüestions aparentment resoltes però sobre les quals penjava, si més no, un cert grau d'indefinició. Així passava, per exemple, amb l'Associació General de Ramaders, i, més concretament, amb l'exercici per part d'aquesta de funcions relatives a la custòdia de les vies pecuàries necessàries, atribució situada en el Reglament de 1924 (article 2n) però que deixa subsistent amb caràcter transitori el citat Decret de 7 de desembre de 1931 (Base 4a), i sobre la interpretació hi ha contraposades opinions. Aquest eren l'opinió de l'ala més de dretes (*CEDA*) que impulsava l'esmentada Associació a sol·licitar davant el

Ministeri d'Agricultura, Indústria i Comerç que se li concedís el dret a intervenir en la tramitació dels expedients de delimitació dels camins, facilitant còpia dels mateixos, i se li remetés informació de totes les resolucions i acords que recaiguessin sobre les reiterades vies pecuàries. L'altre opinió va ser l'excloent assumptió de competències sobre la matèria per part del Ministeri d'Agricultura, el que es va convertir en el procediment que es va ajustar al Reglament provisional de Procediment administratiu aprovat per Decret de 14 de juny de 1935. Més endavant, amb una altra perspectiva, al 1936, sota el triomf del *Front popular*, i en un context de radicalització de la reforma agrària, el programa d'assentaments agrícoles desenvolupat a Extremadura i altres províncies limítrofes, l'Associació General de Ramaders, presidida per Antonio Santa Cruz, exposa davant el ministre d'Agricultura manifestant que "la brusca privació de les vies trastorna tot el règim ramader en deixar sense suport als ramats, i cal tenir en compte que es tracta de regions essencialment ramaderes en què es troben la ramaderia local i gran part de les transhumants". D'altra banda, la inevitable reducció de la ramaderia transhumant va produir una profunda crisi en aquelles regions on hi havia terrenys que per la seva naturalesa no podien tenir cap altra aplicació econòmica en la resta de mesos de l'any.

6.1. LA GUERRA CIVIL 1936-1939

Dividida Espanya, en plena Guerra Civil de 1936-39 i ja en el marc de la política de contrareforma agrària franquista i recuperació agrícola del Nou Estat, es dicta la Llei de 7 d'octubre de 1938 (Ordre desenvolupadora de 25 de gener de 1939) per a la regulació dels aprofitaments d'herbes, pastures i rostolls, afirmant-se en el seu preàmbul que "*les pertorbacions que l'actual règim d'aprofitaments d'herbes, pastures i rostolls produeixen en els termes municipals d'explotació agrícola parcel·lada, imposa la necessitat d'una ordenació que, respectant normes consuetudinàries basades en característiques comarcals, coordini els interessos agrícoles i ramaders, atenent al major rendiment, d'acord amb l'interès nacional*". Tal regulació, que es fonamenta a través de la creació de les juntes locals i provincials del Foment Pecuari, va repercutir més enllà de l'àmbit municipal, ja

que es possibilitava als terratinents forasters la licitació en les subhastes dels recursos transhumants de bestiar.²⁶

A més es van contrareformar els objectius i tasques a desenvolupar per l'efímer Servei Nacional de Reforma Econòmica i Social de la Terra (SNREST, 1938-39), en ell es va arribar a redactar un Projecte de Decret sobre Classificació i delimitació de Vies Pecuàries, necessari per solucionar el desfasament existent pel que fa als treballs topogràfics cadastrals, resoldre el problema dels intrusos i, amb cert esperit harmonitzador, superar la dispersa legislació vigent; però el text que no va arribar a ser aprovat només oferia novetats dignes d'interès, en les relatives a edificacions en vies pecuàries necessàries i la inclusió dels Ajuntaments com a subjectes preferents en l'adquisició de terrenys innecessaris.

Per acabar amb el període bèl·lic, i la immediata postguerra, es va dictar l'Ordre de 4 de novembre de 1939, sobre organització del Ministeri d'Agricultura, on es disposà que "el Servei de Vies Pecuàries, depenent de la suprimida Direcció General de Reforma Econòmica i Social de la Terra, quedarà afecte a la Direcció General de Ramaderia".

7. EL FRANQUISME

7.1. EL PRIMER FRANQUISME

D'acord amb els precedents i amb les depuracions de personal massives, es dicta el Decret de 23 de desembre de 1944 pel qual s'aprova el Reglament de Vies Pecuàries de 11 de gener de 1945. Aquest reglament té un caràcter globalitzador que vol donar la resposta unitària i d'adaptació dels preceptes continguts en els Decrets referents de 1924 i del 1931, doncs, com es diu en el seu preàmbul, *"les dues disposicions en vigor són contradictòries en determinats extrems, i per solucionar això no seria suficient refondre els dos decrets, perquè el 7 de desembre de 1931, per les circumstàncies politicosocials en què va ser dictat,*

²⁶ MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE, 2.3. *Administración pública y centralizada de las vías pecuarias*, cit., p.2

*estableix alguns preceptes inaplicables avui, i el Decret de 5 juny 1924 resulta , així mateix, en molts casos inaplicable, principalment perquè, basat en ser en aquell temps l'extingida Associació General de Ramaders què assumia respecte de les Vies Pecuàries, com a delegada de l'Estat, la gestió plena de tot el que amb elles es relaciona, en cessar tal delegació i reintegrar-se a l'Administració les facultats delegades, s'ha creat una sèrie de contradiccions amb altres textos i procediments legals realment insolubles aplicant les seves prescripcions ". D'altra banda, es tracta d'una norma continuista, el contingut (35 articles) amb prou feines presenta novetats legals o procedimentals de major abast que les anteriorment vigents, tant pel que fa a la definició del domini públic pecuari (articles 1.º i 2n), com en la seva caracterització (articles 5è, 9è i 14) i *desafectació* (articles 10, 27 i 28). Ara bé hi ha un canvi exponencial a la creació del Servei de Vies Pecuàries, adscrit a la Direcció General de Ramaderia (article 3r), i la constitució de l'Arxiu General de Vies Pecuàries (article 4t).²⁷*

Com en èpoques anteriors, es pot deduir que l'aprovació d'una nova normativa suposaria un gir decisiu en la llarga i pesada administració dels camins ramaders, i així semblaria estar animat el projecte que diu establir una estructura orgànica orientada a la consecució, en el termini més breu possible, d'un mapa general de Vies Pecuàries espanyoles. Un cop més, però, com en ocasions anteriors, i potser amb més motius, les penúries econòmiques de l'Administració convertiran això en un somni ja que l'activitat durant aquests anys es redueix a poc més que a reprendre i concloure els expedients de classificació i delimitació interromputs per la guerra civil. Posteriorment, als anys 50, la gestió i administració de l'entramat de les vies no pot fer front a la nova marea d'*intrusisme* agrícola, protagonitzat no ja només per la *rompuda* de terres en extenses àrees minifundistes (Castella, Aragó, València), sinó també per assentaments espontanis i massius de jornalers en les proximitats dels *latifundis* de camp a Andalusia.

²⁷ MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE, 2.3. *Administración pública y centralizada de las vías pecuarias*, cit. p.3

Una altra demanda social, encara que molt més incipient i d'origen típicament urbà, és la que reclama zones d'esbarjo (el que coneixem ara com *Zones verdes*) que, almenys en la seva modesta formulació inicial, podien ser pal·liada afectant les vies pecuàries a aquests nous usos. En relació a això últim, trobem el Decret de 9 d'Octubre de 1951, en el que s'encomana al Servei del Patrimoni Forestal de l'Estat la repoblació d'arbrat, en els terrenys ocupats per les Vies Pecuàries de la província de Madrid, més concretament prop de les carreteres nacionals, per atendre les necessitats que els seus habitants gaudeixin en les proximitats de les carreteres, de llocs de descans prou arbrats (cal dir que no és van arribar a repoblar d'arbres aquestes zones).

Així, doncs, veiem atacs diversos a les Vies Pecuàries i molts processos d'ocupacions irregulars i massives de vies pecuàries que s'estendran fins a finals d'aquesta dècada a molts altres pols d'atracció urbana i degut a l'èxode rural envers les ciutats principals del territori.

La impotència de l'Administració en la recuperació i custòdia del domini públic dels camins és manifesta, ja que les postures d'agricultors i ramaders segueixen aturades a l'hora de classificar i recuperar. Per aquest motiu, es considera fonamental, d'acord amb el que disposa l'article 4 del Decret de 1944, comptar amb l'Arxiu General de Vies Pecuàries²⁸, és a dir, recórrer a les informacions testificals de ramaders que en molts casos són errònies, ja que fan prevaldre interessos locals i particulars als generals de l'Estat tot això mitjançant tècniques que oculten vies pecuàries o que les consideren de diferent categoria. Per contra els Ajuntaments pretenen protegir fins als més insignificants camins i per ser considerats vies pecuàries.

²⁸ És l'arxiu en el què consten els expedients i documents generats per l'Administració de l'Estat durant el període 1924/1931 i 1980 /1995, entre els quals destaquen els Projectes de Classificació de vies pecuàries en 3.881 termes municipals. Cartografia existent : a / croquis (E : 1 / 25.000) de les vies pecuàries en els termes municipals amb classificació aprovada ; b / plànols de delimitació i fitació en determinats trams de vies pecuàries .

La custòdia, per la seva banda, no sembla de cap manera garantida, ja que la vigilància de les vies pecuàries està encomanada a Ajuntaments, Guàrdia Civil i als Agents Rurals, sense que tinguin efectivitat de cap tipus, ja que gairebé totes les vies pecuàries es troben fortament intervingudes. La solució que es proposava va ser reformar el règim sancionador, i optar per la recreació de l'ofici dels antics "visitadors" de canals.

Així per tant, no és estrany que encara a l'any 1955, després de més de deu anys d'aplicació del Reglament de 1944, l'esmentada disposició no ha donat els resultats previstos, sent necessari fer una revisió total de les vies pecuàries, evitant l'estat lamentable de conservació que existia. Per a fer-ho, es va fer dictar una disposició flexible i àmplia que recollia el moment de mitjans dels anys 50 i preveia el futur, respectant l'imprescindible per a la ramaderia i autoritzant a alienar tot allò que pogués donar benefici a l'Economia Nacional.

Així doncs es redacta el primer Esborrany per al nou Reglament de Vies Pecuàries a l'any 1955, el contingut del qual semblava obeir a una decidida voluntat de posar ordre en el desatès assumpte dels camins ramaders. Precisament la fermesa del text legal, maximalista en la defensa del domini públic de les vies, la imprescriptibilitat (article 1r), les restriccions per a la declaració d'innecessarietat (article 12), les delimitacions d'urgència (article 24), les limitacions en la concessió d'ocupacions temporals (article 45), els criteris per a la valoració i adjudicació de terrenys alienables (articles 54 i 56), la possibilitat de tramitar en un sol expedient la classificació, delimitació, amollonament i *parcel·lació* de vies pecuàries (article 77), així com alguns aspectes relacionats amb el règim sancionador (article 91) i la vigilància de les vies pecuàries (article 98), o la millora de la xarxa, en la qual es contempla l'expropiació de terrenys per a habilitació de nous traçats (article 106), feien que el referit projecte podia ser qualificat de rupturista.

Aquest propòsit no va aconseguir cap concreció pràctica i els informes del Servei de Vies Pecuàries de 1956 afirmaven que tota la tasca realitzada no era suficient

per la “salut” de les vies pecuàries, ja que es trobaven en la seva totalitat envaïdes, creant una situació greu a la ramaderia. Si bé aquest fet va influir en la política agrària de la època, ja que els interessos d'aquest processos eren d'una banda la colonització agrícola, que en aquells dies arribava al seu apogeu, i la *concentració parcel·lària*, encara en fase inicial però que en un petit termini de temps es va anar ampliant considerablement tenint en compte els camins ramaders com a domini públic alhora de delimitar, concentrar i parcel·lar els camps. D'aquest mode es veu com la redistribució de les parcel·les imposada al Decret-Llei de 5 de març de 1954, regulador del règim de *concentració parcel·lària* té en compte les vies pecuàries en els seus articles 4 i 5.

Així doncs, pel programa d'ordenació de la propietat s'exigeix, per a cada zona d'actuació, un projecte de classificació de les vies pecuàries que, després de la seva aprovació, se sotmetrà a la consideració dels serveis de *concentració parcel·lària* per procedir al disseny viari definitiu.

Arrel d'això, gràcies a la *concentració parcel·lària*, la classificació dels camins ramaders esdevé una tasca ineludible en el programa de reorganització de l'espai rural. La obligada coordinació administrativa entre el Servei de Vies Pecuàries i el de la Concentració Parcel·laria plantejarà alguns problemes inicials per disfuncions entre els organismes competents, arribant fins i tot a motivar certa presa de posició de transcendència política en l'àmbit foral navarrès. No obstant com afirma l'exposició de motius del Decret de 4 juliol 1963 que modifica l'article 30 del Reglament de Vies Pecuàries de 1944, *"si davant l'amplitud a desenvolupar es trobava el Servei de vies pecuàries amb certes dificultats per escassetat de mitjans i personal per al compliment dels seus fins amb la celeritat necessària, això s'ha agreujat amb la creació o increment d'activitats relatives a concentració parcel·laria, colonització, urbanisme, turisme, polígons industrials, carreteres, embassaments, etc. les quals es troben en molts casos afectades per l'existència de vies pecuàries, el que exigeix una urgent col·laboració del Servei amb els organismes encarregats de realitzar els plans parcel·lars"*.

D'altra banda, el que exposa el Decret és modificar l'article 30 del Reglament de Vies Pecuàries de 1944, i, en virtut d'això, assignar al Servei de Vies Pecuàries la totalitat dels ingressos obtinguts per alienació de terrenys sobrants, menys el 20% que reglamentàriament correspondrà als ajuntaments, com a mitjà d'incrementar els fons destinats a la gestió i administració de la xarxa de camins ramaders.

7.2. FASE DE DESENVOLUPAMENT ECONÒMIC

Seguint amb les modificacions, el Decret 1022/1964, de 15 d'abril, pel qual s'aprova el text articulat de la Llei de Bases del Patrimoni de l'Estat, disposa a la Disposició d'Excepció Tercera que, pel Ministeri d'Hisenda es reintegrarà al Servei de Vies Pecuàries a través dels Pressupostos Generals d'Estat corresponents a l'exercici següent, l'import de les alienacions que anualment es verifiquin per compliment dels fins específics legalment atribuïts a aquest servei. Una tasca analitzada pels experts, de gran dificultat per la quantitat d'*intrusisme*.²⁹

Amb això esdevenen altres problemes, aquest cop sociològics com son els moviments migratoris de pagesos cap a les ciutats, que durant alguns anys van establir-se en assentaments marginals a les zones *periurbanes* i, per tant, va haver-hi ocupació dels terrenys del domini públic pecuari. També son els anys en que esdevenen canvis transcendents en la modalitat de desplaçament dels ramats transhumants; quan amb alguna excepció, s'abandona la transhumància a peu de llarg recorregut, i el ferrocarril comença a ser desplaçat en favor del transport per carretera de bestiar.

Després del període d'estabilització i retard econòmic, que habilitava el model *autàrquic* fins llavors vigent, va aparèixer una etapa de fort creixement en tots els sectors productius, i d'una manera molt prometedora el turisme. Aquest últim sector, va provocar un poc planificat increment de la infraestructura turística costanera, que, obeint moltes vegades a interessos merament oportunistes, no va tenir miraments a l'hora de modificar els usos del sòl. D'aquest mode va establir-

²⁹ MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE, 2.3. *Administración pública y centralizada de las vías pecuarias*, cit. p.5 i ss.

se un *intrusisme* molt més perillós, de caràcter essencialment especulatiu, que afectarà en major o menor grau a les vies pecuàries d'una àmplia zona de la costa mediterrània i al mateix temps un turisme urbà de cap de setmana que utilitzarà els camins en sentit viari de moltes ciutats.

La tasca que havia realitzat el Servei de Vies Pecuàries era comparativament molt inferior al que estava per fer, ja que s'havien de configurar set mil termes municipals afectats per aquesta *especulació*. Des d'una altra perspectiva, mateix propòsit i en compliment de les directrius governamentals sobre racionalització de l'Administració i reducció de la despesa pública es va dictar el Decret 2764/1967 de 27 de novembre que suprimia el caràcter autònom del Servei de Vies Pecuàries (art. 10.3), integrat en la Direcció General de Ramaderia. Seguit d'això, per un altre Decret de 18 de novembre de 1968 va ser aprovat el Reglament orgànic del Ministeri d'Agricultura, en el qual es consigna una Secció de Vies Pecuàries, adscrita a l'esmentada Direcció General, que tindria al seu càrrec l'administració, conservació, aprofitament racional, delimitació i fitació de les Vies Pecuàries en general.

Com a conseqüència de la reorganització departamental, i tot i la tasca que va haver d'afrontar la Secció de Camins Ramaders, la dotació econòmica que es destina als fins d'aquesta no és el pressupost de l'antic Servei, sinó que és menor i per a més inri no guarda proporció amb els habituals ingressos gestionats per el departament administratiu. D'aquest mode al 1971, la Inspecció General de Serveis del Ministeri d'Agricultura constata que l'assignació percebuda per l'esmentada Secció va patir la pèrdua del 80% de l'import de les alienacions de terrenys sobrants, el 75% dels aprofitaments i indemnitzacions i el 50 o 75% de les multes. Aquestes xifres fan reflex del ajustament que hi va haver i la situació d'emergència per no poder fer front als serveis de vies pecuàries.³⁰

³⁰ MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE, 2.3. *Administración pública y centralizada de las vías pecuarias*, cit. p.13 i ss.

L'Assessoria jurídica del Ministeri d'Agricultura, resol que donada la gravetat del problema, cal crear una comissió interministerial per la redacció de nou Reglament de Vies Pecuàries o reforma del vigent, raonaments els quals s'accepten, i es comença a treballar en el nou projecte. El primer pas és la creació del Decret Llei 17/1971, de 28 d'octubre, pel qual es modifica l'Administració Institucional del Ministeri d'Agricultura, adscriu les competències sobre vies pecuàries a l'Institut Nacional per a la Conservació de la Naturalesa (ICONA), un organisme autònom que s'organitza orgànicament pel Decret de 9 de març de 1972 i per l'Ordre de 27 de març següent, en la qual apareix la Secció de Vies Pecuàries integrada a la Subdirecció General de Recursos Patrimonials i Repoblació Forestal.

L'ICONA no anava a suposar un canvi brusc respecte l'anterior sinó que, més aviat, durant alguns mesos, vindria a significar una dinamització de les propostes anteriorment citades. Així doncs, i amb participació activa de l'ICONA, es crea al 1972 un grup de treball per redactar un esborrany de Projecte de Llei sobre *desamortització* de vies pecuàries que, finalment, i sota l'autoria dels serveis jurídics del Ministeri d'Agricultura, acaba per concretar-se en un projecte de "Llei de Vies Pecuàries". Aquest projecte recollia entre altres disposicions l'estat de venda de les vies pecuàries que recorren pel territori nacional que no siguin declarades necessàries, el nou traçat de vies pecuàries en zones afectades per *concentració parcel·lària*, i la variació per necessitats, en zones d'eixample de poblacions i increment de *zones verdes*.

Els objectius d'aquest Projecte de Llei queden molt ben exposats en el preàmbul on es manifesta que la funció de les vies pecuàries havia quedat molt reduïda a conseqüència de l'evolució dels sistemes d'explotació de la ramaderia, fenomen aguditzat en forma notable als últims anys dels 60, el qual determina l'abandonament funcional de gran part d'elles, donant lloc a difícils problemes de manteniment i conservació davant la freqüència de les ocupacions abusives que es produeixen. Aquesta manca d'actualitat en la utilització de les vies pecuàries coincideix amb les noves necessitats d'àrees verdes i espais arbrats, tant per

l'aspecte social de servir d'esplai i esbarjo a les masses ciutadanes com des del punt de vista ecològic per contrarestar els creixents efectes de la contaminació atmosfèrica. En conseqüència, el canvi en la utilització d'aquests terrenys de la seva funció primitiva a la de satisfer noves necessitats, de manera que contribuïrien d'una manera important a la millora de la qualitat de vida de la comunitat nacional. Si bé aquesta mesura, encara que de caràcter general, no exclou la possibilitat que algunes vies pecuàries, o part d'elles, prestin encara la seva funció en relació amb la ramaderia. Això porta a la necessitat de fixar d'una manera precisa el règim legal de les vies pecuàries que quedin subsistents, superant les diferències que en determinats aspectes ha vingut presentant el seu regulació actual. D'aquesta manera, el text del Projecte, d'acord amb els propòsits que hi ha al preàmbul tenien una estructura i contingut que acreditaven netament el seu caràcter alienador

Ara bé, tot i que la iniciativa governamental comptava amb un punt de partida sociològicament propici a la proposta legislativa, ja que tot feia pressuposar la inèrcia del desenvolupisme econòmic, propi del tardofranquisme, el Projecte de Llei va suscitar diversos rebutjos en la seva tramitació parlamentària; en efecte, els procuradors van presentar 75 escrits d'esmena al text, cinc d'elles a la totalitat. Un cop més es va imposar la regressió al progrés i els esmenants van canviar fins i tot el títol.

En aquesta posició i davant la impossibilitat d'aprovar el text, la Ponència va redactar un nou text molt més elaborat, en la concepció franquista, que va evitar fer referències als espais verds, encara que, conservant part del fonament ideològic dels plantejaments originals, establia una dicotomia radical entre vies pecuàries necessàries i innecessàries, mantenint per aquestes l'imperatiu categòric que les declara en estat de venda. Si bé pels procuradors més retrògrads encara va quedar el pensament de saber que la modernitat estava acabant amb les vies pecuàries en comptes de protegir-les.

Després de diversos mesos de discussió parlamentària que suposen la incorporació de majors dosis de moderació i coherència en el text de la Ponència es promulga la Llei 22/1974 de 27 de juny, de Vies Pecuàries. Les característiques bàsiques d'aquesta llei son; en primer lloc, la concepció dual de les vies pecuàries, que s'ha comentat abans; el Règim legal i administratiu de tipus continuista per les vies pecuàries que quedin subsistents (articles 1r i 10è); el règim legal i procedimental a l'alienació de les vies pecuàries innecessàries (articles 11 a 16). En conclusió de l'innecesarietat de les concretes vies pecuàries, la *desafectació* de terrenys, lluny d'acompanyar d'una declaració categòrica, comporta només la concepció d'alienables, de manera que l'ICONA ja no es sent obligat sinó només autoritzat per exercir discrecionalment la facultat d'efectuar la transacció de venda.

Més en concret, la Llei 22/1974 preveu la possibilitat de cessió en usdefruit i, com s'ha dit, d'alienació d'aquelles camins que es puguin considerar com innecessaris. Aquesta qüestió ha estat una de les més conflictives i criticades pels ramaders ja que entenen que s'obre la porta a un procés de *desamortització* encobert, que pot amagar, al seu torn, interessos locals o de particulars totalment allunyats del principi d'utilitat pública.

Promulgada la Llei, i en compliment del que disposa la seva disposició derogatòria segona, es dicta el Decret 2135/1975, de 24 de juliol, pel qual es determinen les normes que perden la seva vigència, explícitament el Reglament de Vies Pecuàries de 1944, i entre altres normes referents, el Decret 118/1973, de 12 de gener, pel qual s'aprova el text de la Llei de Reforma i Desenvolupament Agrari, en la part que tracta de les vies pecuàries (article 186).

Per tal de complir amb l'imperatiu legal es va haver de redactar el reglament d'aplicació de la Llei 22/1974, això no va esser una tasca fàcil sinó que hi va haver molts problemes en el si de l'aprovació ja que encara no s'havia contextualitzat, ni fet propi el funcionament de la Llei que en certa mesura tenia

caràcter trencador. També el procés transicional que va esclatar amb la mort del dictador Franco va suposar certs retards en la tramitació.

Finalment, a prop de la promulgació de la vigent Constitució de 1978, es dicta el Reial Decret 2876/1978, de 3 de novembre, pel qual s'aprova el Reglament d'aplicació de la Llei 22/1974, de 27 de juny, de Vies Pecuàries.³¹

El text del Reglament es desenvolupa en 122 articles, cinc disposicions finals i una transitòria. El text, fidel a la norma matriu pot ser qualificat com a conservador en el seu conjunt, doncs, d'una banda, manté una línia continuista pel que fa als règims i procediments establerts en els precedents reglaments de 1924 i 44, i, d'una altra, pretén conciliar, mitjançant solucions de compromís, els diversos i encara contraposats interessos que hi ha al domini públic pecuari, ja siguin de caràcter general *concentració parcel·lària* (articles 41 a 50), obres públiques (articles 51 i 52) , o de caràcter privat ocupacions (articles 95 i 104 a 107) , o bé mixtes (zones urbanes, article 11L).

8. EL RÈGIM JURÍDIC DES DE LA SEGONA RESTAURACIÓ BORBÒNICA FINS L'ACTUALITAT

Encara que alguns trams de les rutes pecuàries s'han esborrat amb el pas del temps, a banda del seu desús i les ocupacions il·legals que s'han anat comentant, es poden identificar grans camins ramaders que uneixen els ports muntanyencs amb les planes. En algunes, i en contra del que es té entès, l'ús no només és freqüent en les dates de mobilitat ramadera estacional, sinó que es registren moviments transtermitants diaris.

L'actual deteriorament de la xarxa de vies pecuàries obeeix a diverses causes: en primer lloc, la potenciació de l'agricultura en detriment de la ramaderia. Exemples històrics d'això son al 1813 el dret dels municipis a establir terres d'ús comunal per a la subsistència agricultora o al 1836 l'abolició de la Mesta.

³¹ MÁRQUEZ FERNÁNDEZ/GARCÍA LÓPEZ, *Las vías pecuarias como patrimonio rural en su adaptación hacia nuevas funcionalidades del territorio*, cit., p.5

S'afirma sens dubte que l'estat espanyol ha apostat més per l'agricultura que per la ramaderia.³²

En segon lloc, i com s'ha dit anteriorment, el transport per ferrocarril i camió va significar que la transhumància exclusivament és reservés als trams on aquests mitjans de transport no poguessin arribar.

També hi ha raons econòmiques i laborals que han fet degradar el transport ramader tradicional, entre elles l'augment dels costos que ha de suportar el petit ramader sense exempcions fiscals que poguessin incentivar, el creixement de la competència als productes típics de la ramaderia transhumant, els modes de producció basats en la estabulació dels ramats i també de caire social com la manca de temps d'oci dels pastors, la duresa del treball etc.

Per acabar amb les causes del deteriorament de les vies pecuàries, s'han de contemplar els factors urbanístics i especulatius que, donada la permissivitat legal, han portat a la desaparició d'importants trams de la xarxa viària. Per tant l'objectiu primordial de tot el recent desenvolupament legal sobre els camins ramaders és la necessitat d'aturar aquest procés abrasiu i recuperar sempre que es pugui les carrerades que encara es coneixen.

El perquè d'aquest afany a racionalitzar amb una nova llei tot aquest entramat viari es pot interpretar amb lògica; d'una banda calia treballar amb això, ja que hi ha un petit tant per cent dels ramaders que encara viuen i subsisteixen portant a terme la feina de ramader transhumant, d'altra, per la tasca històrica que interessa formant part del patrimoni històric de l'estat Espanyol. I, encara, una tercera motivació, doncs la conservació dels camins ramaders fa un bé a la ecologia respectant les plantes i ecosistemes que perduren al pas de l'especulació i l'urbanisme.

³² INFORME DE INICIATIVA PROPIA SOBRE EL PROYECTO DE LEY DE VIAS PECUARIAS, *Aprobado en la reunión del Pleno del consejo económico y social del gobierno, 15 de febrero de 1995. Disponible a <http://www.ces.es/documents/INF/1995/01>*. p.6 i ss.

8.1. LES VIES PECUÀRIES EN L'ESTAT CONSTITUCIONAL

La publicació del Reglament anterior, de la Llei de Vies Pecuàries de 1974 és proclama dues setmanes abans de la Constitució de 1978, greuge de partida que es fa referent en el caràcter descentralitzador de la Constitució que pretendrà crear l'estat compost. En aquesta conjuntura les naixents Comunitats Autònomes es van dotant dels respectius estatuts d'autonomia els quals inclouran la assumpció de la competència d'aquestes vies. En primer lloc les Comunitats de règim especials, com és el cas de Catalunya i el País Basc, però també les de règim comú del article 148 de la CE a excepció de les dues Castelles que no ho recolliran.³³

Si bé, l'assumpció de competències no va comportar l'automatisme real de regulació i excepte Navarra, les CCAA no van regular fins ben entrat els anys 80. Així doncs en aquests anys son nombrosos els Reials Decrets de traspassos de funcions i serveis en l'administració de les vies pecuàries. Per contra, l'Administració central de l'estat es reservava, atenent al 149.1.23 de la CE, la facultat d'intervenir en matèria d'alienació de terrenys sobrants, vies intracomunitàries etc. En definitiva el que va quedar van ser dos sistemes de gestió de les vies pecuàries; un d'administració exclusiva, als territoris forals, i un d'administració compartida a la resta de Comunitats Autònomes, gestió entre la CCAA i l'ICONA.

Essent crítics, aquest període va comportar una disbauxa en la que l'intrusisme va afectar i de quina manera als camins ramaders. La descentralització va fer que la usurpació de terrenys fos molt fàcil i la impossibilitat d'aturar-ho es va per palesa ja que ni ICONA ni òrgans creats a les CCAA sabien la seva tasca a realitzar ni els procediments administratius aptes per emprar.

La reacció va començar al gener de 1985, el propi ICONA va crear una Comissió de Redacció de la Llei Bàsica de Vies Pecuàries. En realitat darrere d'això hi

³³ MANGAS NAVAS, JOSE MANUEL, Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente Secretaría General Técnica Centro de Publicaciones, *Cuadernos de la Transhumancia – 0 Vías pecuarias*, Cit., p.31

havia un teixit associatiu que insistia a millorar la legislació d'aquesta institució. En aquesta línia el Ministeri d'Assumptes Socials al 1989 comença una campanya de divulgació de les vies “*Conoce nuestras cañadas*”. També la Conselleria andalusa d'Obres Públiques i Transports al 1991 crea un mapa de la xarxa de vies que estimen necessàries per a una nova vertebració territorial. Si bé, la visió de l'activitat transhumant queda molt debilitada.³⁴

A aquestes proposicions se li suma amb molta empenta tres associacions més que li permetran al legislador adaptar la visió viària als nous temps. Aquestes son la *Fundación para la Ecología y la Protección del Medio Ambiente (FEPMA)*³⁵ que té una intenció d'apropar la natura al trànsit ramader i efectua un estudi de la xarxa de tota Espanya “*Cuadernos de la Transhumancia*”. L' “*Asociación cultural Concejo de la Mesta*”³⁶ que a través de “*Proyecto 2001*” pretén esperonar la llarga i històrica transhumància. I finalment la *Coordinadora de Organizaciones de Defensa Ambiental (CODA)*³⁷ que defensarà les vies pecuàries en l'àmbit institucional, dirigint-se al Defensor del Poble, que a causa d'això instarà al Ministeri d'Agricultura a que realitzi les gestions necessàries per una nova redacció legislativa sobre els camins ramaders. A conseqüència d'aquesta insistència el Consell de Ministres va aprovar el dia 8 de juliol de 1994 el Projecte de Llei de Vies Pecuàries i el va tramitar al Congrés dels Diputats.

Com s'anirà veient, seguint la línia de les Comunitats Autònomes que han legislat, amb un caràcter conservacionista i d'acord amb el 149.1.23 de la CE es promulga la vigent Llei 3/1995 de 23 de març, de Vies Pecuàries.

³⁴ MANGAS NAVAS, JOSE MANUEL, Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente Secretaría General Técnica Centro de Publicaciones, *Cuadernos de la Transhumancia – 0 Vías pecuarias*, cit., p.32.

³⁵ Fundación para la Ecología y la Protección del Medio Ambiente (FEPMA): (*hemeroteca, El País 16/I/1980*) “... entidad que nace, con absoluta independencia de partidos políticos y de grupos económicos o de opinión, con el fin de abordar diferentes proyectos en el campo de la conservación de la Naturaleza, del medio urbano y del patrimonio histórico-artístico ...”.

³⁶ Asociación Cultural Concejo de la Mesta: és una associació espanyola que defensa l'interès cultural dels camins ramaders, pels seus més de 8000 anys d'antiguitat.

³⁷ *Coordinadora de Organizaciones de Defensa Ambiental*: federació de moviments ecologistes fundada al 1978 formada per més de 170 associacions ecologistes. La seva publicació és GAIA.

8.1.1. EL CONTINGUT DE LA LLEI

La nova visió de l'estat constitucional d'Espanya es fa palès en la protecció dels camins ramaders que es troba a l'article 140.1.23 de la Constitució, on es designa la competència exclusiva de l'estat per dictar legislació bàsica. També, com a fonament constitucional hi ha l'article 132 el qual garanteix reserva de llei per als béns demaniales.³⁸

La Llei 3/1995 de 23 de març sobre vies pecuàries atribueix un règim jurídic uniforme en tot el territori espanyol assignant un caràcter demanial a les vies, essent, per tant, *inalienables, imprescriptibles i inembargables*. Fins aquí res nou, doncs la llei de 1974 també estipulava aquestes atribucions. A la pràctica, però, la llei anterior va esdevenir una eina de la *desamortització* i en aquest sentit la disposició final primera de l'anterior llei permetia que hi haguessin moltes ocupacions i usos privatis dels camins. Com es veurà en la llei que seguidament s'analitza, el legislador ha volgut restringir al màxim aquestes ocupacions d'interès privat amb l'eliminació de l'àmplia discrecionalitat administrativa que hi havia. D'aquesta manera, només per raons d'interès públic i de manera excepcional, i sempre de forma motivada, per interès particular, quan fos necessari fer complementari l'ús pecuari amb d'altres usos amb un límit temporal de 10 anys.

Un dels pilars fonamentals de la Llei 3/1995 és sens dubte l'atribució de nous usos per a les vies pecuàries. Aquest fet respon a modes de defensa basats en les anteriors raons que s'han comentat, ja que definitivament cal afirmar que l'estat s'ha preocupat de conservar el patrimoni històric que suposen els camins ramaders i entre les noves aplicacions poden destacar les següents que preveu la llei: senderisme rural, Itineraris hípics, detecció de paisatges pintorescos, senderisme ecològic, classes a la naturalesa.

³⁸ INFORME DE INICIATIVA PROPIA SOBRE EL PROYECTO DE LEY DE VIAS PECUARIAS, *Aprobado en la reunión del Pleno del consejo económico y social del gobierno*, cit., p.8 i ss.

Tots aquests usos potencials de les vies pecuàries no han d'anar en contra dels històrics drets de què gaudeixen els moviments ramaders i és per això pel que han de ser especialment estudiades i reglamentades aquelles utilitzacions que suposin restriccions per al trànsit ramader.

Així mateix, a més del criteri de compatibilitat de diferents usos s'ha de tenir en compte la seva flexibilitat i el seu impacte sobre el medi a efectes de autorització de nous usos per a les vies pecuàries.

També l'alienació ha patit un canvi radical respecte les anteriors regulacions; en el text del 1995 només per causa d'utilitat pública o per raons d'interès social i en algun cas per interès particular (sotmès a un criteri molt restrictiu) es podran incoar expedients de *desafectació* per a la posterior venda sempre que no s'interrompi la funcionalitat d'aquestes.

8.1.2. ELS PUNTS BÀSICS DE LA LLEI

El títol preliminar estableix les definicions bàsiques (posició finalista) del que envolta la figura dels camins ramaders, afirma ser responsable d'aquests l'esdevenir tradicional de les rutes dels pastors, i resol també la qüestió de la tipologia amb una escala mètrica dels vorals dels camins. D'aquesta manera l'article 4 diu que els *canals* seran aquells camins inferiors a l'amplada de 75 metres, els *cordills* inferiors a 37,5 metres i els *senders* inferiors a 20 metres. Altres denominacions com carrerades i camins ramaders també es preveuen en el text articulat. Aquesta incorporació a la llei de les mesures de les vies no canvia pel que respecta al Reial decret 2876/1978 ni al article 570 del Codi Civil.³⁹

Cal afirmar davant d'aquesta classificació que a Catalunya no hi ha el costum popular de les mesures citades, això succeeix entre d'altres coses per l'orografia del terreny i els usos que se n'ha fet dels eixos transhumants.

³⁹ INFORME DE INICIATIVA PROPIA SOBRE EL PROYECTO DE LEY DE VIAS PECUARIAS, *Aprobado en la reunión del Pleno del consejo económico y social del gobierno*, cit., p. 14.

Si bé al mateix tenor que amb les lleis franquistes, els camins ramaders son camins públics pel desplaçament de ramats i no pas servituds de pas, en conseqüència seran *imprescriptibles*, *inembargables* i *inalienables*. Per tant gaudiran de la mateixa protecció que les demés vies públiques. La titularitat dels camins correspon a les Comunitats Autònomes, actualment a Catalunya i substituint al DARP s'encarrega el Departament del Medi Ambient. Això es fa palès a l'article 2 però també a les potestats administratives del 5, entre elles:

- El dret i deure d'investigar la situació dels terrenys que es presumeixin pertanyents a les vies pecuàries.
- La classificació.
- La delimitació.
- L'amollonament o fitació.
- La desafecció i qualssevol altres actes relacionats amb les mateixes.

La creació, ampliació i restabliment de les vies pecuàries és competència de les comunitats autònomes en els seus respectius àmbits territorials i es realitzaran prèvia declaració d'utilitat pública a efectes *expropiatoris* de béns i drets afectats.

També es tasca de les Comunitats Autònomes arribar als fins pels quals s'estableix la Llei (article 3.1):

1. Regular l'ús de les vies pecuàries d'acord amb la normativa bàsica estatal, és a dir, amb el que disposa aquest Projecte de Llei.
2. Exercir les potestats administratives en defensa de la integritat de les vies pecuàries.
3. Garantir l'ús públic de les mateixes tant quan serveixin per facilitar el trànsit ramader com quan s'adscriuin a altres usos compatibles o complementaris.
4. Assegurar l'adequada conservació de les vies pecuàries mitjançant l'adopció de les mesures de protecció i restauració necessàries.

Per la seva banda, el Ministeri d'Agricultura, que com es veu en la nova llei passa a un segon pla, podrà instrumentar ajudes econòmiques i prestar assistència tècnica a les Comunitats autònomes a fi de cooperar en l'assegurament de la integritat i conservació de les vies pecuàries (article 3.2).

A partir del Capítol II del Títol Primer hi ha detallades totes i cada una de les figures relacionades amb la configuració bàsica dels camins ramaders. Per tant la llei, farà la funció encomanada al citat reglament 2876/1978 derogat i la de la pròpia Llei 22/1974 .⁴⁰

- **Delimitació:** com a novetat de la delimitació es destaca que un cop aprovada aquesta, la Comunitat Autònoma pot procedir a la immatriculació dels béns de domini públic a què es refereixi la resolució aprovatòria de la classificació, i els interessats que es considerin afectats podran exercitar les accions que estimin pertinents en defensa dels seus drets i sol·licitar l'anotació preventiva de la corresponent reclamació judicial (article 8.4). Cal dir però que accions civils sobre drets relatius a terrenys inclosos en el domini públic delimitat, prescriuen als cinc anys a partir de la data d'aprovació de la delimitació (article 8.6). En el procediment s'ha de regular un dret d'audiència a l'Ajuntament, propietaris confrontants i altres persones interessades que així ho acreditin (article 8.7).
- **Amollonament o fitació:** l'article conté una descripció d'aquest procediment administratiu i es detalla el funcionament amb un projecte inicial que haurà de complir amb els requisits de la delimitació, memòria, plànol i plec de condicions. Finalment s'enviarà a l'òrgan corresponent de la CCAA per a la seva aprovació i es començaran a col·locar les fites pel traçat.

⁴⁰ MANTECA VALDELANDE, *Las Vías Pecuarias: evolución y normativa actual*, cit., p. 17 i ss.

- **Modificació del traçat dels camins ramaders:** més endavant, en el 11 es mostra la desviació del traçat de les vies pecuàries que es podrà realitzar per raons d'interès públic i, excepcionalment i de forma motivada, per interès particular i se sotmetrà a la consulta prèvia de les organitzacions professionals agràries, de les cambres agràries i de les Corporacions Locals afectades i d'aquelles organitzacions o col·lectius tinguin com a finalitat la defensa del medi ambient, havent de sotmetre la modificació del traçat a informació pública en el temps d'un mes.

Les modificacions del traçat requereixen *desafectació* prèvia (article 10), la qual només podrà declarar-se després d'haver efectuat el traçat alternatiu de la via pecuària que garanteixi tant el manteniment de les seves característiques com la continuïtat del trànsit ramader i dels altres usos compatibles.

La 3/1995 fixa uns casos concrets en que és possible la modificació del traçat, això esdevé per els nombrosos exemples que tenim al llarg dels últims anys. Aquests casos son d'una banda els referents a les noves ordenacions del territori, i les relacionades amb la projecció d'obres públiques sobre les vies. Per modificar un traçat pecuari sempre que sigui necessari es podrà ocupar terreny de les pròpies vies mitjançant autoritzacions provisionals de l'administració.⁴¹

- **Administració i aprofitament dels camins ramaders:** aquest punt no ha sigut un exemple de vanguardia i segueix el tenor de l'anterior llei. Si bé cal destacar un parell d'aspectes innovadors; D'una banda les ocupacions tenen un termini de fins a 10 anys que els ajuntaments mitjançant un informe podran renovar per raons d'interès públic o fins i tot algun cas per raons particulars. L'altre aspecte a comentar és el dels aprofitaments, que

⁴¹ INFORME DE INICIATIVA PROPIA SOBRE EL PROYECTO DE LEY DE VIAS PECUARIAS, *Aprobado en la reunión del Pleno del consejo económico y social del gobierno*, cit., p. 17.

serà sotmès a un procés de publicitat i concurrència per ser adjudicats en cas de tenir un sol·licitant particular. En cas contrari, el que es recapti passarà a ser per la conservació del propi camí ramader.

- **Xarxa nacional de camins ramaders:** és una novetat important per a la reordenació del trànsit ramader i es compon de totes les vies quan el recorregut passi per més de dues Comunitats Autònomes i les de desplaçaments interfronterers. Requereix l'esforç coordinat de les CCAA i serveix com a instrument fonamental per a la conservació. Es respecta el repartiment competencial entre estat i regions. Ara bé les que no sobrepassen les Comunitats Autònomes i son per tant interiors no es recullen en la Xarxa Nacional i per tant son administrades directament per la Comunitat Autònoma.
- **Règim d'infraccions i sancions:** d'acord amb el règim d'infraccions i sancions de la Llei 30/1992 de 26 de novembre de Règim Jurídic de les Administracions Públiques i Procediment Administratiu Comú s'estableix el títol IV, que vol impedir l'aprofitament per part de les pastures municipals en les vies pecuàries de manera que no hi hagi usurpació d'aquests terrenys. Aquesta funció la portaran a terme les forces de seguretat de l'estat que s'encarreguin per reglament, i en aquelles comunitats que hi hagi, les forces de seguretat autonòmiques (els Mossos d'Esquadra a Catalunya per exemple). En el tenor següent hi ha la classificació d'infraccions: Art. 21.2⁴²

“(…) 1. infracciones muy graves:

a) La alteración de hitos, mojones o indicadores de cualquier clase, destinados al señalamiento de los límites de las vías pecuarias.

⁴² INFORME DE INICIATIVA PROPIA SOBRE EL PROYECTO DE LEY DE VIAS PECUARIAS, Aprobado en la reunión del Pleno del consejo económico y social del gobierno, cit., p. 19.

- b) La edificación o ejecución no autorizada de cualquier tipo de obras en terrenos de vías pecuarias.*
- c) La instalación de obstáculos o la realización de cualquier tipo de acto que impida totalmente el tránsito de ganado o previsto para los demás usos compatibles o complementarios.*
- d) Las acciones u omisiones que causen daño o menoscabo en las vías pecuarias o impidan su uso, así como la ocupación de las mismas sin el debido título administrativo.*

3. Son infracciones graves:

- a) La roturación o plantación no autorizada que se realice en cualquier vía pecuaria.*
- b) La realización de vertidos o el derrame de residuos en el ámbito delimitado de una vía pecuaria.*
- c) La corta o tala no autorizada de los árboles existentes en las vías pecuarias.*
- d) El aprovechamiento no autorizado de los frutos o productos de las vías pecuarias no utilizables por el ganado.*
- e) La realización de obras o instalaciones no autorizadas de naturaleza provisional en las vías pecuarias.*
- f) La obstrucción del ejercicio de las funciones de policía, inspección o vigilancia previstas en la presente Ley.*
- g) Haber sido sancionado, por resolución firme, por la comisión de dos faltas leves en un período de seis meses.*
- h) La no presentación de declaración responsable o el incumplimiento de las previsiones contenidas en la declaración responsable para el ejercicio de una determinada actividad o de las condiciones impuestas por la Administración para el ejercicio de la misma.*
- i) La inexactitud, falsedad u omisión de los datos, manifestaciones o documentos que se incorporen o acompañen a la declaración responsable.*

4. Son infracciones leves:

a) Las acciones u omisiones que causen daño o menoscabo en las vías pecuarias, sin que impidan el tránsito de ganado o demás usos compatibles o complementarios.

b) El incumplimiento de las condiciones establecidas en los correspondientes títulos administrativos.

c) El incumplimiento total o parcial de las prohibiciones establecidas en la presente Ley y la omisión de actuaciones que fueran obligatorias conforme a ellas. (...)”

Davant d'aquestes infraccions hi ha les sancions les quals reben orientacions per part de la Llei i on el pes serà major atenent a la repercussió que puguin tenir en referència a la seguretat de les persones i béns, així com l'impacte ambiental i les circumstàncies del responsable sobre dol, culpa, reincidència, participació etc.

Aquestes sancions tindran un cost de multa d'entre 10.000 a 100.000 pessetes les lleus, de 100.001 a 5.000.000 les greus i de 5.000.001 a 25.000.000 les molt greus. (la llei encara no està actualitzada en euros, per trobar l'equivalència cal anar a la Resolució de la Subsecretària publicada al BOE el 17 del Novembre de 2001.). A més podrà variar segons l'IPC com afirma la Disposició Final Quarta de la llei 3/1995.

L'ampli ventall sancionador de la llei també fa referència al fet de que la infracció sigui constitutiva de delictes. Així doncs l'article 23 estipula que quan l'acció pogués ser constitutiva de delictes o falta s'enviarà al ministeri fiscal suspent la tramitació administrativa, i quan la primera es resolgui es prendran conseqüències. Si es culpable de delictes no es podrà sancionar administrativament (non bis in ídem) i si resulta ser no culpable es reordenarà el procediment sancionador administratiu.

Pel que fa a la prescripció de les infraccions i sancions, d'acord amb la Llei 30/92, deixar passar el termini de 5, 3, i 1 any respectivament per les infraccions

molt greus, greus, i lleus farà que perdin tots els efectes. De la mateixa manera hi haurà prescripció de les sancions molt greus als 3 anys, les greus als 2 anys i les lleus al any.

Finalment, acaba la llei amb disposicions sobre classificació urgent de vies pecuàries no classificades, règim d'aranzels de les inscripcions en el registre i el règim de vies que travessin parcs naturals i les conseqüències que això pot comportar per les Comunitats Autònomes.

9. CONCLUSIONS

Un cop acabat el meu treball començo a lligar molts dels fils escadussers que em plantejava al començar. La història del dret, la disciplina jurídica que més em motiva no ha deixat de sorprendre'm i, el cert és que, amb una institució com són els camins ramaders que, a priori, poden semblar neutres políticament parlant, veig com han sigut un recurs d'actuació per a cada un dels règims que hi ha hagut tant a Castella i Catalunya com més endavant a l'Estat Espanyol.

Reitero la sorpresa que he patit al saber que la Mesta era un dels pilars fonamentals dels règims medievals i absolutistes per la seva importància econòmica i per el seu alt repertori normatiu; de la mateixa manera, el fet diferencial català el qual es remunta a l'Alta Edat Mitjana, ens reflexa que la ordenació de la transhumància tenia un altre significat i els camins ramaders no tenien el mateix origen. També és notòria l'arribada del liberalisme a Espanya, la gran pugna que hi va haver per abandonar definitivament la institució mestenya que tants privilegis atorgava a una classe noble en caiguda lliure. Seguidament, l'Associació General de Ramaders del Regne, plena de guerres internes i fent un pas endavant i dos enrere, superant la dicotomia del públic/privat; la dictadura centralitzadora de Primo de Rivera, les bones intencions de la Segona República i arribant una guerra civil on les normes eren simplement tinta. Llavors vingueren anys de moltes promeses, de pobresa, d'intrusisme; i, és aquí on es veu la via pecuària com un negoci, comencen la

venta massiva d'aquestes, la construcció periurbana de ciutats, en definitiva, el maltractament més dur de les vies pecuàries. Si bé, ara, crec que a temps, s'han protegit les vies adaptant-les als nous usos que substitueixen la funció principal ramadera. No obstant, les oportunitats econòmiques que poden oferir les vies pecuàries en la seva renúncia a la protecció poden ocasionar la completa destrucció d'aquestes.

Aquests són alguns dels molts exemples d'aprenentatge que he obtingut durant aquests mesos de realització d'aquest treball. Per tant, trobar aquesta visió global de la història d'Espanya des d'una perspectiva poc coneguda com són els camins ramaders em satisfà i arribo a la conclusió que els objectius s'han complert totalment i que ara disposo d'uns coneixements jurídics amplis sobre el tema. A més a més, el fet d'estar treballant sobre aspectes poc coneguts porten la relació implícita d'haver d'investigar sobre altres institucions, procediments administratius, o simplement, objectes o fets dels quals previ al treball desconeixia totalment. D'aquests, evidentment, no s'ha fet un examen exhaustiu, i per tant no puc considerar-me especialista, si bé a hores d'ara sóc coneixedor de les característiques principals d'aquests i, per a ser sincers, poden ser una línia futura de recerca per l'interès que em comporten.

Així doncs, amb els objectius complerts amb escreix, em queda definir les implicacions teòriques i pràctiques que hi ha hagut i les limitacions en l'exercici d'aquesta recerca. Pel que fa la implicació teòrica, ha estat una càrrega dura de coneixements repartits en no masses fonts d'informació, bàsicament als portals web, que en molts casos s'havien de reinterpretar i adaptar a la intenció del treball. Amb això vull dir que en molts casos s'explicava la mera definició conceptual però no es tenia la visió global de l'època i del règim polític del moment, la qual cosa feia inoperant la font d'informació. Tampoc ha estat fàcil la redacció ja que constantment es referencia als preceptes normatius i, per tant, s'ha de tenir un mínim coneixement en dret per relacionar el que es diu amb el suport jurídic. Derivat d'això, una implicació pràctica que he adquirit és el coneixement real per fer servir la base de dades de la Gazeta del BOE per a

preceptes normatius anteriors al 1959 i la base de dades del BOE actual. En la mateixa línia hi ha hagut una implicació pràctica en l'estudi de textos llatins o de castellà antic com són el Fuero Juzgo o altres disposicions de la Mesta.

D'altra banda, la complexitat per l'amplitud que té el treball ha fet que hagués d'acotar molt els punts que es volien desenvolupar, fent que no es redactés un treball amb més dades sobre el funcionament pràctic que es donava, i establint, en definitiva, el sistema teòric (i jurídic) dels camins ramaders. Però bé, com dic l'interès és molt gran i les possibles línies de recerca que s'obren al voltant d'això en són moltes, per tant, per a posteriors recerques caldria implicar-se més en el fonament pràctic d'algunes d'aquestes normes i veure-hi si tenien una aplicació satisfactòria o simplement eren normes semàntiques.

Es dóna per acabat el treball, però no la recerca en les qüestions sobre camins ramaders, ja que com ha quedat palès al llarg del text, cal defensar aquest patrimoni històric que ha servit tants anys per la ramaderia i que, tot i que actualment no té el mateix ús, és necessari per al desenvolupament sostenible de les zones rurals i urbanes de les nostres terres; per a fer-ho, cal una consciència col·lectiva de protecció i com no podia ser d'una altra forma, uns instruments normatius a l'alçada de les circumstàncies.

10. BIBLIOGRAFIA

La present bibliografia és un índex de referències bàsiques. No és exhaustiva ja que només compren els articles i monografies utilitzats i que han estat citats a peu de pàgina. També recull les entrevistes a especialistes realitzades. La legislació i demés regulació utilitzada al llarg del treball es troba al annex 2 .

- ***Suport informàtic.***

CAMPILLO BESSES, Xavier, *La gestió de xarxa de camins en zones de muntanya*, UAB Bellaterra, juny 2001.

FUNDACIÓ DEL MÓN RURAL, *Tot el que vols saber sobre la transhumància i les vies pecuàries a Catalunya*, 2012.

INFORME DE INICIATIVA PROPIA SOBRE EL PROYECTO DE LEY DE VIAS PECUARIAS, *Aprobado en la reunión del Pleno del consejo económico y social del gobierno, 15 de febrero de 1995.*

MANTECA VALDELANDE, VICTOR, *Las Vias Pecuarias: evolución y normativa actual*, Madrid: Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, 1995.

MANGAS NAVAS, JOSE MANUEL, Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente Secretaría General Técnica Centro de Publicaciones, *Cuadernos de la Transhumancia – 0 Vias pecuarias*, 2013.

MÁRQUEZ FERNÁNDEZ, DOMINGA Y GARCÍA LÓPEZ, ANA MARÍA, *Las vías pecuarias como patrimonio rural en su adaptación hacia nuevas funcionalidades del territorio*, Murcia: actas XIV Coloquio de Geografía Rural, septiembre de 2008.

MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE, 2.3. *Administración pública y centralizada de las vías pecuarias*, Madrid, 2006.

RODRIGUEZ ROMÁN, PABLO, *Jovellanos. Informe sobre la ley agraria*, Revista de Claseshistoria, Publicación digital de historia y ciencias sociales art. nº 134, 15 de marzo de 2010.

Transhumancia: la Mesta, Presentación de [viaspecuariasdemadrid.org](http://www.viaspecuariasdemadrid.org). Disponible a: <http://www.viaspecuariasdemadrid.org/presentacion/trashumancia-la-mesta.html>.

Transhumancia: la Mesta PDF, Vias Pecuarias de Madrid, Disponible a: http://www.viaspecuariasdemadrid.org/images/la_mesta.pdf.

- **Entrevistes**

GARCIA PETIT, JORDI, Director del Parc Natural Cadí-Moixeró. 08695, Bagà.

Realitzada a Bagà, el dia 30 d'abril de 2015. (Annex 2)

PARERA SURINACH, JOAN B., Advocat en exercici especialitzat en temes de dret agropecuari, col·legiat 14.535 del Il·lustre Col·legi d'Advocats de Barcelona. Secretari de l'Ajuntament de Das (Cerdanya). 08600, Berga. (Annex 2)

Realitzada a Berga, el dia 27 d'abril de 2015.

ANNEX 1

GLOSSARI

A

Abeurador- lloc de recollida i emmagatzematge d'aigua destinada primordialment a abeurar el bestiar. Si no és natural pot ésser el recipient per abeurar el bestiar que recull l'aigua d'una font, un pou o una cisterna.

Afectació- és l'acte formal pel qual un bé adquireix la titularitat pública i s'integra en el domini públic en virtut del seu destí i de les corresponents previsions legals .

Audiència (Dret de)- mitjançant aquest dret l'interessat en un procediment administratiu té la possibilitat d'examinar, en un termini que ve determinat legalment, el procediment que s'està duent a terme, a la vista del qual pot formular noves al·legacions o aportar nous documents que consideri importants per a la resolució que en el seu dia es dicti.

Autarquia- és un sistema d'autosuficiència econòmica, segons el qual un país o regió tracta d'autoabastir-se amb els seus propis recursos, produint en el seu si tot el que necessita per no haver de fer intercanvis comercials amb l'exterior.

C

Camí ral- és un camí públic que durant molts anys havia estat la via de comunicació més important que disposava una població abans de la construcció de les carreteres. Circulaven per ell persones i vehicles de tot tipus de tracció.

CEDA- la Confederació Espanyola de Dretes Autònomes va ser una aliança de partits polítics a Espanya, fundada el 4 de març de 1933. Es va gestar durant el bienni progressista de la II República Espanyola, a causa de les mesures percebudes per la CEDA com anticlericals , que els republicans estaven portant a terme. Estava formada fonamentalment per partits catòlics de dreta .

Concentració parcel·lària- és un procés administratiu pel qual s'agrupa i reorganitza la propietat rústica, documentat jurídicament, creant-se al mateix temps una nova infraestructura viària de servei a les noves finques i realitzant obres de millores com desguassos, sanejaments, regadius i eliminació d'accidents naturals i artificials.

Corts de Cadis- va ser la creació d'un cos de lleis de caràcter liberal sobre el qual es va crear un nou ordre social que acabés amb la societat estamental que havia caracteritzat Espanya fins aquells moments. D'aquesta tasca va derivar la Constitució de 1812, primer text constitucional amb què va comptar Espanya.

D

Desafectació- és la situació jurídica administrativa per la qual un bé públic deixa de pertànyer al domini públic. En aquest cas, el bé esdevé, llevat del supòsit de *desafectació* per causes naturals, en bé patrimonial de l'administració i es podrà alienar.

Desamortització- es un acte jurídic pel qual els bens de mà morta tornen a la condició de lliure disposició. Es un procés de trasllat a mans privades de la propietat de la terra posseïda per ordres religiosos o la corona, els quals un cops adquirida no la venien més. L'objectiu és retornar al mercat unes terres que es consideren explotades per sota de les seves possibilitats.

Descansador- lloc a propòsit per a descansar-hi el bestiar. Forma part del patrimoni de les vies pecuàries.

Deveses- extensió de terra vedada i, generalment, closa, coberta de vegetació natural, destinada al pasturatge, a la caça i a l'aprofitament de la llenya.

E

Ermita- capella o església petita situada generalment en una zona deshabitada o als afores d'una població i dedicada a la Verge o a un sant, en la qual no sol haver culte permanent.

Especulació- operació comercial que es practica amb mercaderies, valors o efectes públics, amb ànim de lucre. Genèricament consisteix en comprar un bé el preu del qual s'espera que pugi a curt termini, amb l'única finalitat de vendre'l en el moment oportú i obtenir un benefici més gran.

Esquiladors- lloc vinculat a les vies pecuàries on els responsables de la tasca treien la llana de les ovelles dels ramats.

Expropiar- tràmit administratiu de treure legalment una propietat al seu propietari per motius d'interès públic i generalment pagant-li una indemnització i el preu just.

F

Front popular- va ser una coalició electoral creada al gener de 1936 pels principals partits de centre-esquerra espanyols. El 16 de febrer, aconseguiran guanyar les últimes eleccions democràtiques durant la II República, abans del cop d'estat que produiria la Guerra Civil Espanyola.

I

Imprescriptible- s'aplica a la propietat que no prescriu al cap del temps, i evita així poder ser adquirida per un tercer mitjançant la usucapió. És una característica dels bens demaniais.

Inalienable- s'aplica a la propietat que no pot ser venuda o cedida legalment. És una característica dels bens demaniais.

Inembargable- s'aplica a la propietat que no es pot embargar legalment per sufragar deutes. És una característica dels bens demaniais.

Intrusisme- acció realitzada a moltes vies pecuàries que sense permís substitueixen l'ús principal de transhumància dels ramats o els usos complementaris que habilita la llei 3/1995.

L

Latifundis- propietat agrària de gran extensió que pertany a una sola persona i que es caracteritza per la mala explotació dels seus recursos.

M

Majoral- el principal dels pastors, mossos de llaurança o criats, encarregat de governar-los en representació del propietari o senyor.

Moltó- el mascle de l'ovella castrat.

“Montazgo”- tribut que a l'Edat Mitjana es pagava a Castella pel trànsit de bestiar en una zona reial.

Morabatí- Moneda castellana d'Alfons VIII que imitava els morabatins musulmans.

P

Parcel·lació- segons l'article 183 del Decret Legislatiu 1/2005 de 26 de juliol pel qual s'aprova el Text Refós de la Llei d'Urbanisme és “(...) Tota divisió simultània o segregació successiva de terrenys en dos o més lots, en qualsevol classe de sòl, que, per raó de les característiques físiques dels terrenys, de la delimitació d'aquests per vials existents o de nova creació, de la implantació de serveis o de l'edificabilitat descrita per l'operació de divisió, faciliti o tingui per finalitat facilitar la construcció d'edificacions o d'instal·lacions per a destinar-les a usos urbans (...)”.

Pleta- lloc tancat on hom recull el bestiar que pastura al camp o a la muntanya.

R

Rabadà- jove que històricament ajudava a guardar els ramats d'ovelles dels pastors.

Rompuda- és l'acció de rompre o llaurar la superfície del terreny. Amb aquesta tasca s'aconsegueix oxigenar el terreny i permetre l'entrada d'altres agents introduïts per l'acció humana o natural. És també l'obertura progressiva de noves terres per a ser conreades.

S

Senyoriu- és una institució pròpia de l'Edat Mitjana i l'Edat Moderna a Espanya, que va sorgir en els regnes cristians del nord peninsular i es va estendre amb la Reconquesta a la resta del territori.

Sot- forat, petita depressió del terreny que s'entolla quan plou.

Sou- unitat de compte i moneda del sistema carolingi, adoptada a Espanya durant l'edat mitjana i moderna que correspon a 1/20 de la lliura carolíngia, i es divideix en 12 diners o bé 24 òbols o malles.

Z

Zones periurbanes- Segons l'Ordre AAR/266/2010 s'ofereix la següent definició de zones periurbanes: *“Les zones periurbanes, o zones de població creixent, són normalment zones amb predomini del treball en el sector terciari, nivell de renda mitjà o alt, i situades a l'entorn de les àrees urbanes o àrees densament poblades, i estan sotmeses a una forta expansió industrial, urbanística i de serveis, fenomen característic del desenvolupament econòmic modern, que té com a conseqüència un retard relatiu econòmic i social en el medi rural, per la qual cosa cal impulsar estratègies que vagin més enllà d'una simple resistència a perdre el territori i amb aquest la identitat rural”*.

Zones verdes- són espais arbrats i amb altre vegetació dins d'un nucli urbà d'un municipi.

ANNEX 2

ENTREVISTA 1

GARCIA PETIT, JORDI, Director del Parc Natural Cadí-Moixeró.

Realitzada a Bagà, el dia 30 d'abril de 2015.

1. Hi ha camins ramaders que transcorren al parc?

Sí, els tenim recollits en un inventari.

2. Quants kilòmetres de camins ramaders recorren pel parc?

No s'han sumat.

3. Qui els gestiona realment? Sabent que quan passen per espais protegits prevalen les directrius del parc.

La subdirecció General de Boscos de la Direcció General de Medi Natural i biodiversitat (Departament d'Agricultura de la Generalitat de Catalunya).

4. Hi ha hagut algun conflicte de prevalença entre les normes del Parc i la LVP (com passa a la STS 11 novembre del 1997).

No, ja que encara no s'ha aprovat definitivament el Pla Especial del parc i per tant l'única norma exclusiva del Parc Natural Cadí Moixeró és el Decret 353/1983 de Declaració del Parc Natural.

5. Creus que hi ha una bona gestió actualment?

No, ningú se'n preocupa gaire.

6. Creus que ha millorat aquesta gestió des de 1995 amb la entrada de la llei vigent?

No.

7. Hi ha hagut alguna modificació del traçat recentment per els camins que hi ha al parc?

No. Tot i que alguns en els que s'hi accedeix, per decisions judicials a partir de denúncies d'ocupacions il·legals si.

8. La llei del 1995, preveu nous usos pels camins ramaders com son el senderisme i la hípica. Creus que va ser una mesura adient habilitar els camins ramaders per a aquests nous usos?

Si perquè actualitza els seus usos i destaca la rellevància de la seva conservació, no sols per a la ramaderia sinó també per a usos més recents o com a corredors biològics.

9. L'activitat ramadera itinerant com sabem ha tocat fons, i hi ha molt pocs ramaders transhumants. Com creus que es podria incentivar l'activitat ramadera tradicional?

Garantint una renda justa als ramaders enfront dels intermediaris. Adaptant la legislació a facilitar els petits productors agroalimentaris.

10. Creus que es protegeix el medi ambient a partir de la conservació dels camins ramaders? Per què? I el patrimoni cultural?

Sí, son magnífics corredors biològics. Formen part del nostre patrimoni cultural, material i immaterial.

11. Hi ha casos d'intrusisme a les vies pecuàries del parc ?

Sí, amb poca consciència de la seva existència i dimensions. I amb l'obligació legal de conservar-los.

12. Sobre aquests casos hi ha litigis pendants? N'hi ha hagut algun cop?

No actualment. N'hi havia hagut a la perifèria del parc.

13. La LVP preveu també, usos privatis temporals. Teniu constància d'haver permès algun us privatiu a alguna via en els darrers anys?

No des del parc.

14. Que creus que s'ha de fer amb les vies pecuàries? Seguir protegint-les o i vendre-les a mans privades? per què?

És un bé públic i per tant, inalienable. Són a més, una xarxa important com a connectors biològics.

15. Teniu algun pla de futur per els camins ramaders? Establir algun esdeveniment cultural d'aquestes o similar?

En el Pla Especial del Parc hi ha previstes actuacions en el seu Programa d'Actuacions

ENTREVISTA 2

PARERA SURINACH, JOAN B., advocat en exercici especialitzat en temes de dret agropecuari, col·legiat 14.535 del Il·lustre Col·legi d'Advocats de Barcelona. Secretari de l'Ajuntament de Das (Cerdanya).

Realitzada a Berga, el dia 27 d'abril de 2015.

1. Ha tingut litigis en els quals els camins ramaders són els objectes principals?

Com a objecte principal no he tingut mai cap litigi en que intervingui un camí ramader, però si diversos en els llarg dels darrers anys en que ha estat qüestió essencial del litigi el concepte del domini públic pecuari.

2. En cas afirmatiu, quina és l'actitud de l'Administració a la hora de litigar? Intenta conciliar, o bé, és hostil a fer-ho?

El que he pogut apreciar normalment de l'administració és una barreja de lentitud i desídia alhora de protegir el domini públic pecuari a Catalunya, de manera que moltes vegades els fets consumats acaben imposant-se per molt que aquests no tinguin fonament legal

3. Creu que es fa una bona gestió actualment dels camins ramaders?

Faltaria una mica més de eficàcia, rapidesa i zel defensor per part de l'Administració catalana

4. Creu que ha millorat aquesta gestió des de l'any 1995 amb la entrada de la llei vigent?

Quan a expectatives de capacitat protectora al voltant del concepte del domini públic, òbviament la sensació hauria hagut de millorar, però en la pràctica el domini públic pecuari a passat sempre a un darrer terme al igual que ho passat la ramaderia transhumant amb el transcurs del temps.

5. Considera algun canvi important de la legislació anterior (LVP 1974) a l'actual (LVP 1995)?

El canvi més important ja el vàrem tenir amb l'aprovació de la constitució de 1978, el seu article 132 defineix el domini públic i el dota de les prerrogatives de ser inembargable, imprescriptible i fora de comerç. La Llei de vies pecuàries de 1995 es va limitar a donar aquestes prerrogatives als camins ramaders, equiparant-los a les lleres fluvials (domini públic hidràulic) o les zones marítim-terrestres que tanta controvèrsies han suscitat en aplicació de la Llei de costes per l'Administració de l'Estat.

6. Ha assistit jurídicament a alguna modificació del traçat de camins ramaders?

Sí, amb ocasió de tall o afectació per motiu d'obra pública o activitat urbanitzadora en promocions urbanístiques. Com que l'usuari habitual del camí ramader ve a ser com una mena de “ventafocs” de la societat actual, normalment l'excusa de la manca de recursos econòmics acaba convertint-se en una merma en les condicions d'ús i facilitat de trànsit del camí ramader en la zona afectada.

7. La llei del 1995, preveu nous usos pels camins ramaders com son el senderisme i la hípica. Creu que va ser una mesura adient habilitar els camins ramaders per a aquests nous usos?

Al menys aquesta mesura de compartir els camins ramaders entre bestiar transhumants, caminants i turisme eqüestre fa augmentar la sensibilitat social vers la necessitat imperiosa de protegir-los davant d'intromissions, de tal manera que possiblement hi hagi un aspecte social més ampli conscienciat al respecte.

8. L'activitat ramadera itinerant, com sabem ha tocat fons, i hi ha molt pocs ramaders transhumants. Com creu que es podria incentivar l'activitat ramadera tradicional?

Crec que el transport en camió ha certificat la pràctica extinció de la transhumància tradicional, a la vegada que els pastors disposats a mantenir aquestes condicions de vida son cada cop més escassos. Crec que la única via que queda per salvar aquesta pràctica de l'oblit és incentivar la transhumància com a moltes localitats s'ha fet la festa del segar i el batre o la baixada de bestiar de muntanya, això vol dir com a mínim dues coses, coordinar diversos municipis afectats pel recorregut de la transhumància i la aportació a fons perdut de les administracions. Indirectament aquesta pràctica redundaria en

benefici d'espècies en perill d'extinció que havien tingut una dependència del bestiar oví transhumant, com per exemple el trencalòs.

9. Creu que es protegeix el medi ambient a partir de la conservació dels camins ramaders? Per què? I el patrimoni cultural?

El paisatge d'alta muntanya que havíem conegut ara fa 50 anys ha canviat sensiblement, de manera que s'ha produït un augment exponencial de matolls a sota bosc i una regressió dels prats i aquest fenomen està íntimament vinculat a la desaparició d'activitat de pastura amb bestiar oví. Per tant, es pot concloure que el bestiar oví juntament amb les cremes controlades que els pastors havien fet sempre, eren elements fonamentals a la conservació d'aquest paisatges. Tot això a banda de les espècies que indirectament també depenien de la presència d'ovelles. A banda això, entenc que la transhumància i el seu element immobiliari, que no són altra cosa que els camins ramaders, els drets d'abeurada o de roturada

10. Li consten casos d'intrusisme a les vies pecuàries de l'Alt Berguedà ?

Em consten a l'alt i al baix Berguedà. Alguns tan lamentables com arribar a fer desaparèixer tota l'amplada en camí ramader enxampant un cultiu de secà que hi ha al seu costat.

11. La LVP preveu també, usos privatis temporals. Té constància de que s'hagi demanat algun ús privatiu d'alguna via a l'administració en els darrers anys?

No

12. Que creu que s'ha de fer amb les vies pecuàries: seguir protegint-les o/i vendre-les a mans privades? per què?

S'han de seguir protegint i mai permetre que perdin la condició de domini públic. Doncs hores d'ara per aquesta via posant voluntat i constància per part de l'Administració titular es podrien recuperar amb les facultats especials que té l'administració de recuperar domini públic malgrat que hagin passat molts anys.

ANNEX 3

NORMATIVA CONSULTADA

