

5. El transporte del ganado y los caminos ramaders

Las zonas de pastos veraniegos e invernales quedan unidos por las vías pecuarias (camins ramaders). Estos caminos, que cubren toda Cataluña y nos muestran las grandes rutas de la trashumancia, han caldo en desuso por causas diversas, siendo ocupados con frecuencia por carreteras o por apropiación particular. En este capítulo trataremos, en primer lugar, de las formas de transporte practicadas en la actualidad para el traslado del ganado hacia o desde el Pirineo catalán, así como de los problemas derivados de la utilización de las vías pecuarias, analizando el uso actual de las principales rutas y su situación específica.

5. 1. EL TRANSPORTE DEL GANADO

Los datos de nuestra encuesta (tabla XXIX) ofrecen una imagen bastante precisa de la forma en que se realizan los desplazamientos del ganado hacia y desde el Pirineo catalán. Nuestras primeras informaciones señalaban que el desplazamiento a pie era en la actualidad un fenómeno minoritario y limitado: los mismos informantes señalan con frecuencia la decadencia de las vías pecuarias y la disminución de su uso, como si ya fuese algo del pasado. Sin embargo, los datos obtenidos y la observación etnográfica siguiendo el recorrido de algunos rebaños indican que aún se realiza una buena parte de los desplazamientos a pie. Como puede verse, la mayoría del ganado ovino se desplaza por vías pecuarias, tanto en el caso de Ya trashumancia altitudinal (86%) como de la estival (entre el 50 y el 82 %, según la zona de origen) y de la invernal (entre el 50 y el 68%). En cambio, la proporción de ganado vacuno que se desplaza a pie es reducida (entre el 19 y el 29% en el caso de la trashumancia estival, y siempre con desplazamientos reducidos)

La elección de la forma de desplazamiento depende de varios factores, entre los que destacan la distancia, las características económicas de la explotación y las posibilidades de obtención de pastos a lo largo del camino. La distancia parece ser el factor determinante en la trashumancia del ganado vacuno - todas las vacadas que llegan a pie a los puertos proceden de zonas próximas a éstos -. En cambio, en el caso de los ovinos la distancia es, sin duda, un factor importante pero no decisivo: los rebaños se desplazan predominantemente a pie en los recorridos más cortos (menos de 30 Km) y en las distancias medias (90 a 120 km), pero su número no desciende progresivamente a medida que la distancia se incremento, lo cual ha de relacionarse con las características socioeconómicas de las explotaciones y, sobre todo, con el número de cabezas. Así, en los rebaños que acuden a los pastos estivales procedentes de las comarcas de Girona y de Barcelona (como el Alt Empordá, el Berguedá, la Garrotxa o Osona), donde las explotaciones son mucho más intensivas, casi no realizan desplazamientos a pie, a pesar de su relativa proximidad a los pastos de verano. Por contra, la gran mayoría del ganado trashumante que procede de las comarcas interiores de Lleida y de Aragón efectúa su recorrido a pie, aunque las distancias que los separan de los pastizales son mayores.

TABLA XXIX. GANADO QUE SE DESPLAZA A PIE (1993).
Número de cabezas y % sobre el total del ganado trashumante

	V. Ar.	A. Rib.	Pall. S.	Pall. J.	A. Urg.	Sols.	Cerd.	Berg.	Ripo.	Garr.	And.	Pir. Cat
Altitudinal (interior comarca)												
Vacuno												
Cabezas a pie	550	560	1.045	1.094	762	40	2.851	797	1.572	0		9.271
%	94,0	70,1	68,1	71,9	80,0	100,0	78,3	81,4	75,5	0,0		76,5
Ovino												
Cabezas a pie	2.657	12.968	18.327	35.777	5.635	694	5.058	4.420	9.646	400		95.582
%	72,8	66,7	85,5	96,3	63,7	100,0	89,4	100,0	80,0	100,0		83,7

Estival (comarcas de destino/origen)												
Vacuno												
Cabezas a pie	609	78	286	0	131	0	184	254	0	0	90	1.542
% Pirineo cat.	31,6	100,0	80,7	0,0	41,2	0,0	59,5	0,0	0,0	-	0,0	29,9
% Fuera del Pirineo	0,0	-	-	-	-	-	0,0	10,3	5,1	0,0	0,0	8,9
Ovino												
Cabezas a pie	29.217	0	9.602	0	4.485	0	2.696	1.107	810	0	6	54.276
% Pirineo cat.	90,0	-	99,3	-	77,9	-	15,1	0,0	5,1	0,0		82,4
% Fuera del Pirineo	95,3	-	0,0	0,0	41,8	0,0	52,4	35,4	18,0			50,2
Invernal (comarcas de origen/destino)												
Ovino												
Cabezas a pie	0	8.308	1.618	0	-	1.730	-	2.663	1.596			15.915
% Pirineo cat.	-	-	50,0	-	-	100,0	-	-	-			68,1
% Fuera del Pirineo	-	46,8	19,6	0,0	-	68,4	-	88,9	84,0	-		50,3

Fuente: Elaboración propia.

La elección de la forma de desplazamiento tiene que ver también con criterios de rentabilidad económica y de distribución del trabajo, en función del volumen del ganado a desplazar. Mientras que el camión resulta más rentable para el transporte de los rebaños ovinos más pequeños (de 200 a 500 ovejas), a partir de unas seiscientas o setecientas ovejas, el transporte a pie es mucho más económico y práctico, pese a las dificultades derivadas del estado de las vías pecuarias. Usar el camión como medio de transporte implica problemas logísticos importantes para los rebaños más numerosos, puesto que no siempre es posible disponer de varios camiones en un solo día, y aun disponiendo de ellos, se encarecerían notablemente los costes de personal, al necesitar un equipo de cinco o seis personas para la carga y descarga de las reses. Por otra parte, la mortalidad en camión es mucho mayor, máxime que casi siempre hay casos de ahogamiento y abortos. Finalmente, debe tenerse en cuenta que el coste de estos camiones depende de la distancia, ya que, por ejemplo, ir desde las comarcas del llano de Lleida hasta el puerto del Cantó - una de las zonas de pastos de verano más cercanas - cuesta cincuenta mil pesetas, en tanto que viajar a zonas más alejadas, como Andorra o el Val d'Aran, el transporte puede costar setenta u ochenta mil pesetas. A veces, se combinan las dos modalidades de desplazamiento, de forma que el largo recorrido de ida y vuelta se realiza a pie y el camión se reserva para el traslado de las ovejas gestantes desde la montaña hasta las explotaciones de origen, evitando los partos en la zona de alta montaña da dos los riesgos de pérdida de animales y la falta de instalaciones adecuadas para el engorde de los corderos. Así puede programarse la

paridera de una parte de las oyeras del rebaño para el mes de agosto, con el fin de disponer de corderos en Navidad, cuando el precio de la carne es más elevado.

Como alternativa a la vía pecuaria, en 1988 y 1989 hubo dos ganaderos que utilizaron el tren ' pero dejaron de hacerlo a causa de la escasa infraestructura que la red ferroviaria tiene en las zonas de montaña catalanas y de la anticipación con que ha de prepararse el viaje, En concreto, el transporte ferroviario fue utilizado desde La Pobla de Segur hasta estaciones del llano de Lleida, lo que reportó algunas ventajas sobre el camión (capacidad, comodidad y economía), pero por unas u otras razones acabó siendo abandonado. Con todo, estos ganaderos no utilizaron después el camión para el desplazamiento trashumante, sino que volvieron a usar las vías pecuarias u otras rutas alternativas.

5.2. LOS CAMINS RAMADERS

5.2.1. Características básicas

El estudio de los caminos ganaderos no sólo tiene un interés testimonial, sino también económico y político, puesto que el conocimiento de su regulación en las normas consuetudinarias y en el derecho administrativo nos permite comprender mejor el fenómeno de la trashumancia y las formas de gestión compartida del territorio entre intereses diversos.

Para designar a las vías pecuarias se emplean en Cataluña diversas denominaciones. Así, en el catalán oriental (Barcelona, Girona) se denominan carrerades o camins ramaders; en la Cerdanya y en la mayor parte del Pirineo de Lleida son conocidas como cabanes o pas ramader; en la Alta Ribagorça y en el Val d'Aran se llaman cabanyeres o cabaneres, y en la zona de Tarragona reciben el nombre de lligalls o lligallos. En algunas comarcas coexisten denominaciones diferentes, que a veces corresponden con su mayor o menor anchura (VILÁVALENTÍ 1950: 417).

La delimitación de los itinerarios, que después precisaremos, está condicionada por factores diversos. En cierta manera, como señala VILÁ VALENTÍ (1950: 417), estos caminos pueden considerarse como pastos alargados y como abastecedores de agua para el ganado, por lo que su recorrido supone una adaptación y explotación del medio, y no únicamente una vía de tránsito. El trazado de estos itinerarios suele discurrir paralelo al eje de las cuencas fluviales. Para eludir los campos cultivados y caseríos del fondo de los valles, los camins ramaders transcurren generalmente a media altura de la ladera, por lo que frecuentemente son un camino elevado en la montaña (camí de carena). Rara vez corren inmediatos a las vaguadas, sino que suelen buscar los yermos de las cuerdas divisorias con objeto de rehuir los cultivos y caseríos del fondo de los valles. Han servido en ciertos casos para marcar las líneas entre los municipios y, desde otra perspectiva, eran rutas de unión entre la montaña y el llano. El trazado de un pas ramader no es ajeno a la presencia de agua. En la tierra baja presenta un carácter marcadamente interfluvial, y cuando es necesario que se disperse lo hace radialmente. Aparte de las vías principales, los recorridos secundarios no siempre son claros. En la montaña, los camins ramaders pierden muchas veces su unidad y se disuelven en una serie de pistas paralelas a diferente altura.

Las cañadas solían ir señaladas de vez en cuando por largas piedras o hitos (fites), frecuentemente con la parte superior enjalbegada de cal, a fin de poderlas distinguir bien (Pallars, Aran). Otra señal habitual la formaba un pilar de piedras, de una altura cercana a la de una persona, llamado pilars. Los pastores coinciden en que los pilarets no tenían ningún sentido, salvo, quizá el de servir de orientación en días de poca visibilidad o de proyectar una mínima sombra. La anchura de las vías pecuarias depende, en primer lugar, de la categoría que le ha venido confiriendo el derecho consuetudinario. Según VILÁ VALENTÍ (1950, 1958, 1973) el camino ganadero solía medirse a partir de un eje central, de forma que la faja de terreno destinada al paso del ganado debía abarcar unos tres metros de ancho.

La red viaria pastoril se complementa con fuentes y abrevaderos, además de zonas más amplias destinadas al descanso nocturno del ganado durante la noche (sestadors o paratges). Según VILÁ VALENTÍ (1950: 418), los sesteadores reciben el nombre de returada o paratge en el Berguedá y Ripollès; de remonta, remuntada o estassada en la Cerdanya; de desviada o murria en el Pallars; de mosquera en la Ribagorça; de acampador en el Alt Urgell. En algunos de estos sestadors se inscriben las zonas de reunión y de clasificación del ganado procedente de puntos diversos, para poder continuar conjuntamente hacia los pastos de verano.

En cada uno de los términos municipales por los que discurre la vía pecuaria hay ensanches del camino a

modo de plazuelas: una desviada o murria (Pallars), o mosquera o sestador (Roda de Ribagorça), donde descansan y sestean ganados y pastores. Es en estos puntos donde los animales pueden gitar-se, xitar-se o bien amoriar-se. amorriar-se, inorriar-se. Los nombres mosquera, amoriador, amorriador y morriador se acostumbran a utilizar cuando el lugar dispone de umbría de árboles. Estos puntos tienen una gran importancia, ya que son el lugar de reunión de unos cuantos rebaños para formar uno solo al partir hacia las pasturas de verano.

Fig. 23. USO ACTUAL DE LAS VÍAS PECUARIAS QUE CONDUCEN AL PIRINEO CATALÁN. Carga ganadera de los Camins Ramaders usados en 1993 (ascenso). Fuente : elaboración propia.

Fig. 24. EJEMPLOS DE RUTAS TRASHUMANTES SEGUIDAS A PIE EN 1993. Carga ganadera de los Camins Ramaders usados en 1993 (ascenso). Fuente : elaboración propia.

Los rebaños trashumantes debían pagar un tributo a los municipios por donde pasaba el camí ramader, a fin de subvenir a los gastos de su conservación, aunque en algunos casos ya se consideraban suficientemente pagados con el derecho que tenían las explotaciones locales sobre el estiércol dejado por el ganado o con la leche de algunos animales. Durante el recorrido por un término municipal, el ganado era acompañado por dos vecinos de la misma localidad, que eran relevados por otros en cuanto entraban en el término municipal de otra vecindad (VIOLANT I SIMORRA, 1986: 383). Estos, además de mostrar el camino a seguir, vigilaban para que el rebaño no invadiera los cultivos y cobraban un derecho de paso, el *passatge*.

5.2.2. Principales camíns ramaders

Las grandes rutas de la trashumancia hacia o desde el Pirineo se señalan en los mapas que acompañan a este capítulo. La fig. 23 indica cuáles han sido los caminos pastoriles utilizados en 1993, señalándose el flujo de ganado que ha transitado por los mismos. Obsérvense las diferencias entre el importante volumen de ganado que se desplaza por los caminos de la zona de la provincia de Lleida y, en cambio, el escaso uso de los caminos de la zona de las comarcas de Barcelona y Girona. La fig. 24 señala algunos ejemplos de desplazamientos trashumantes realizados en 1993. El interés de este mapa consiste en que se trata de itinerarios reales, a veces seguidos por rebaños muy reducidos, y que frecuentemente pasan por rutas distintas a las carrerades descritas. Por otra parte, al final de este capítulo reproducimos algunos mapas o croquis realizados hace años por diversos autores, donde se indican los caminos en uso entonces, como el mapa confeccionado en los años cuarenta por el geógrafo VILÁ VALENTÍ y publicado en diversos artículos y libros (fig. 25), otros dos que señalan los caminos de las comarcas del Alt Urgell (fig. 26) y los que parten del Ripollès (fig. 27).

Una primera aproximación a las rutas ganaderas que conducen al Pirineo catalán nos permite contemplar cuatro direcciones básicas en las vías pecuarias, siguiendo las trayectorias de los grandes ríos catalanes (fig. 25):

- 1) Las que unen las zonas de pastos del Ripollès y la Cerdanya (Queralbs, Setcases y Molló) con las comarcas gerundenses del Alt Empordà y Gironès. La ruta más importante era la que partía del valle de Setcases hacia Bassegoda-Darnius-Pau. En la actualidad, todos los caminos de esta zona son utilizados sólo ocasionalmente.
- 2) Las que unen los pastos del Ripollès, Cerdanya y Berguedá (Queralbs, Setcases, Molló, Castellar de N'Hug) con las de las comarcas barcelonesas del interior (Bages, Anoia, Osona), del prelitoral (Vallès, Penedès) y las costeras (Maresme, Baix Llobregat, Garraf, Baix Penedés y Tarragonès). El camino ganadero que desde la Cerdanya atravesaba el Cadí, y por Castellar de N'Hug, Alpens, Hostal del Vilar, Sant Bertomeu del Gran, Motá y Sant Feliu de Codines se dirigía hacia los pastos de invierno del Vallès. Con su ramificación hacia Prats de Lluçanès y Navarcles (Bages) era uno de los más transitados de Cataluña. Hoy en día, en cambio, estas rutas pastoriles son muy poco utilizadas para la trashumancia.
- 3) Las que unen los pastos del Alt Urgell, Andorra, Solsonés y Cerdanya con las comarcas del llano de Lleida (Garrigues, Segriá, Pla d'Urgell, Urgell, Noguera). Básicamente hay tres rutas paralelas, la más importante de las cuales es la que sigue el curso del Segre por Organyà, Benavent, Balaguer y Bellvís. Aunque los desplazamientos actuales entre estas zonas son bastante importantes, muchos rebaños reemplazan algunos tramos de los caminos históricos por otros itinerarios alternativos (caminos, carreteras, etc.).

4) Las que unen la zona de pastos del Val d'Aran y Pallars Sobirà con los llanos de Lleida y del interior de Aragón. Existen dos rutas muy importantes, una que sigue la ruta de Vilaller a Pont de Suert, Benabarre, Almacelles y Lleida, por el interior de Aragón, y otra que discurre entre las cuencas de la Noguera Pallaresa y de la Noguera Ribagorçana, por Benès, Eroles, Avellanes, Castelló y Bellvís. Se trata aún hoy de los caminos ramaders más utilizados (fig. 23).

5.3. EL USO DE LAS CAÑADAS: DESCRIPCIÓN DE UN ITINERARIO

Para conocer cómo se practica actualmente la trashumancia, cuál es su organización y en qué medida se halla condicionada por la problemática viaria, nos pareció interesante acompañar a unos pastores en su desplazamiento. En concreto, acompañamos a un ganadero que - tal como ha venido haciendo en los últimos dieciséis años -, después de pasar casi cinco meses (de mayo a noviembre) en los pastos de Vila-rubla, pueblo situado cerca del Coll del Cantó (Alt Urgell), regresó con su rebaño a su residencia en Linyola (Pla d'Urgell), enclavada en una zona de regadío a unos 30 Km de la ciudad de Lleida. Este año, el rebaño estaba compuesto por unas 1.700 ovejas en el momento de su descenso, ya que unas 300 fueron bajadas en camión durante el verano para aprovechar la cría en el momento óptimo del mercado. Las ovejas pertenecen a dos propietarios: unas 1.300 son de Emili (de origen pirenaico, aunque domiciliado en Linyola) y las 400 restantes son de Josep un ganadero de Vilamitjana de Tremp (Pallars Jussà), quien lleva su rebaño a un conlloc de Vila-rubla, junto con el de Emili. El recorrido entre los puntos de origen y de destino dura aproximadamente seis o siete días, y sigue en gran parte de su itinerario la cuenca del río Noguera Pallaresa. El rebaño lo conduce por la cabanera el propio Emili, ayudado por Joan, un joven establecido en el Puerto del Cantó desde hace un par de años, y dos perros pastores (Linda y Hippelin). En las etapas más difíciles cuentan también con el refuerzo de Josep, el ganadero de Vilamitjana.

Vamos a describir como transcurrió el desplazamiento (recorrido, etapas, organización) que compartimos con estos ganaderos (ver la localización del recorrido en la fig. 24

Preparación. La víspera del regreso comenzaron los preparativos. La familia del pastor (Emili) subió hasta la montaña con el avituallamiento (tortillas, carne cocinada, embutidos, conservas, pan y vino), suficiente para las primeras etapas. Ese mismo día, los pastores fueron a buscar el rebaño que el día anterior habían dejado en los extremos de los pastos, cerca de la cabanera de donde debían partir. El agrupamiento del rebaño fue difícil, por cuanto éste se dispersó, retrasando la partida un par de horas.

Primera etapa. De Vila-rubla a las inmediaciones de Baén (aproximadamente 24 km). Esta primera etapa transcurre por Vila-rubla, Biscarbó y Junyent, se cruza la sierra de Taús por su extremo occidental y prosigue hacia Sant Sebastià; con ello se efectúa el traslado del ganado desde la cuenca del Segre hacia la del Noguera Pallaresa, para iniciar desde allí el descenso hacia Baén. La etapa discurrió no sólo por pueblos sino también por zonas despobladas; el despoblamiento representa un importante inconveniente para el avituallamiento y el reposo, y conlleva un abandono del camino, que se halla en parte cubierto de maleza. El almuerzo se realizó sobre la marcha, sin parar, para recuperar el tiempo que se había perdido por la mañana al juntar el rebaño. La etapa terminó al anochecer en un campo próximo al puente de Baén, sitio elegido cada año en el que las ovejas están más o menos quietas y los pastores pueden disponer de un rincón seco para desplegar el saco de dormir y guarecerse del viento. Al llegar al campo, los pastores buscaron leña para mantener el fuego encendido durante toda la noche, cenaron y dispusieron lo conveniente para dormir.

Segunda etapa. Del Pont de Baén a Aramunt (aproximadamente 29 km.). Esta etapa es, sin duda, la más difícil de todo el recorrido. Tras pernoctar, los pastores encaminan el rebaño por el puente de Baén hasta la carretera comarcal 147. El tramo por carretera (12 kilómetros) es uno de los más duros de todo el viaje, tanto para los pastores como para el ganado. Los pastores tienen que controlar al mismo tiempo el rebaño y la circulación, abriendo paso a coches y camiones. Para las ovejas también es duro, puesto que casi no comen durante este largo itinerario. Por ello, en este tramo se contó con la colaboración de Josep, el otro ganadero, quien ayudó en el control del tránsito.

En la carretera, y para organizar la marcha, dos personas se pusieron delante del rebaño y otras dos detrás, adelantándose o retrasándose más uno de ellos cuando la escasa visibilidad de algunas curvas aconsejaba detener los vehículos, mientras que el otro se encargaba de abrir paso a los automóviles que llegaban por detrás. El paso por la parte más estrecha del Congost de Collegats se realizó en otros años por la noche, con la ayuda de familiares del pastor que subían expresamente para ese cometido, pero este año el paso pudo hacerse de día porque se había inaugurado una nueva carretera; de esta forma en algunos tramos se pudo transitar por la antigua y en otros por la nueva, de un ancho mayor. No hubo ningún problema con los conductores, que colaboraron sin quejarse demasiado, e incluso algunos hablaron con los pastores

interesándose por el rebaño. Por otra parte, los perros están especialmente adiestrados para controlar el rebaño en las zonas cultivadas del llano, y casi sin necesidad de dar órdenes disciplinan a las ovejas.

Al final de este tramo por carretera se llegó a la población de La Pobla de Segur (3.115 hab.), cuya travesía resultó bastante problemática a causa de la estrechez del cruce de las carreteras 147 y 144, en pleno casco urbano, y también por coincidir con la celebración del mercado semanal, muy concurrido. A la llegada del rebaño, un camionero hizo sonar el claxon de su vehículo, provocando una desbandada de ovejas, que comenzaron a correr en círculo. Ante la imposibilidad de reemprender la marcha, se optó por retroceder y pasar por otras calles. A la salida de la población, cerca del río, los pastores se detuvieron para el alnuerzo, pero antes tuvieron que regresar al centro de la población para buscar a uno de los perros que se había extraviado cuando retrocedió el rebaño. A partir de este momento, el viaje volvió a ser mucho más tranquilo, y de nuevo se quedaron solos los dos pastores, Emili y Joan, uno delante y otro detrás del rebaño.

A la llegada a Aramunt el rebaño fue conducido al lugar donde acostumbran a pasar la noche en las afueras de la población, junto al campo de fútbol. En un restaurante de esta pequeña localidad, se cenó caliente, por primera vez, aunque por turnos para no dejar sólo al rebaño. La noche fue especialmente dura, puesto que hacia la una de la madrugada comenzó a llover, lo que obligó a los pastores a recoger sus sacos de dormir y refugiarse bajo paraguas.

Tercera etapa. De Aramunt a Vilamitjana de Tremp (aproximadamente 12 km). Desde Aramunt se bordeó el pantano de Sant Antoni hasta poco antes de su cola, siguiendo un camino hacia Vilamitjana de Tremp. Esta etapa fue más bien corta y especialmente tranquila al no recorrer ni un solo metro de carretera, por lo que se aprovechó esta jornada para que las ovejas pudiesen comer y recuperarse. También los pastores pudieron descansar, durmiendo en casa de Josep y encerrando el rebaño en sus corrales.

Cuarta etapa. De Vilamitjana de Tremp al sur de Terradets (aproximadamente 18 km). La mañana de este día se dedicó a la selección del rebaño, para dejar las ovejas de Josep en su explotación de Vilamitjana, puesto que aquí terminaba su desplazamiento. Antes del mediodía Emili reemprendió el camino para franquear el desfiladero de Terradets, cuyo paso coincidía hasta hace dos años con la carretera 147. Otros años, como el paso también era estrecho y resultaba imposible que pasaran los automóviles, el viaje se realizaba de noche con la colaboración de algunos familiares; el rebaño se retenía en una área de descanso al lado de la carretera, a la espera de la madrugada. En cambio, en 1993 se transitó por la antigua carretera, por el paso de Terradets, cruzando después el río Noguera Pallaresa para seguir por un camino en dirección a Ager. La noche transcurrió en un campo cercano a la Font Llonga, en Sant Oïсме.

Quinta etapa. Del sur de Terradets a Santa Linya (aproximadamente 20 Km). Después de pasar el Coll de Terradets se deja atrás la Conca de Tremp, para seguir, cerca de Ager, hasta el pueblo de Santa Linya, que habitualmente sirve de fin de etapa tanto en la subida como en la bajada, ya que hay corrales donde guardar el rebaño y los pastores pueden ir a dormir a Linyola. Este año, además, el rebaño se quedó aquí unos días para aprovechar los buenos pastos, más económicos que los del llano de regadío, suavizándose así la dureza de la cabanera. De esta forma, Emili pudo ir a dormir cada noche a su casa de Linyola, mientras que el otro pastor, Joan, abandonó en este punto el rebaño para volver hacia su residencia en el puerto del Cantó.

Sexta etapa. De Santa Linya a Linyola (aproximadamente 29 km). La primera parte de la etapa (entre Santa Linya, Vilanova de la Sal y Gerb) se hizo por la cabanera, que en algunos tramos coincide con la carretera de Vilanova de la Sal a Gerb. En este trayecto acompañó al pastor una de sus hijas. A partir de Gerb la cabanera está impracticable por la invasión de los cultivos, y el rebaño tuvo que pasar por la carretera de Gerb a Balaguer, bastante transitada, lo que hizo que otras dos hijas del pastor se incorporaran para controlar el tránsito rodado. Una vez llegados a Balaguer (13.037 hab.), las ovejas cruzaron el río Segre por el primer puente y prosiguieron por el mismo centro urbano, para después continuar por la carretera hacia Linyola. Como el paso por Balaguer se hizo en domingo y a las tres de la tarde, el recorrido resultó menos problemático que el paso por algunas de las carreteras. Finalmente se llegó a Linyola, donde se encerró el rebaño en un corral. Aquí pasará varios meses aprovechando los alfalfares que han sido arrendados a diversos propietarios.

5.4. LA PROBLEMÁTICA DEL USO DE LAS VÍAS PECUARIAS

En la descripción anterior pueden entreverse algunos de los problemas cotidianos a los que se enfrentan los pastores que transitan por los caminos ramaders. El más importante, sin duda, es el deterioro de las vías

pecuarias. Hoy día resulta difícil señalar con precisión los itinerarios históricos, puesto que a su desuso actual hay que añadir los problemas cartográficos de delimitación de las rutas afectadas por carreteras o campos de cultivo (véase MANGAS, 1992). En efecto, muchos caminos pastoriles se han visto interrumpidos por campos de cultivo, edificaciones, carreteras o por pantanos, todo lo cual, junto con la falta de señalización en muchas carreteras y rutas, ocasiona múltiples dificultades para la trashumancia a pie e implica la utilización de itinerarios alternativos, que incluyen la travesía de los pueblos o el tránsito por las carreteras. Se dan casos de ganaderos que utilizan caminos abandonados al tránsito rodado por una u otra razón, movidos por la idea de apartarse de las zonas sometidas a una circulación intensa o a una activa explotación agrícola (VILÁ VALENTÍ 1950: 417; 1973). También en algunos puntos el ganado se ve obligado a caminar por carreteras asfaltadas, con el consiguiente problema de la falta de pastos y el riesgo de accidentes de toda clase. El uso de rutas alternativas llega a situaciones extremas, como el paso de un rebaño de cinco mil ovejas por el túnel de Vielha (a la, ida y a la vuelta), de una longitud de unos cinco kilómetros y el único que comunica el Val d'Aran con el sur. La imagen de cinco mil ovejas transitando por el túnel es casi surrealista, pero a la vez expresión de las contradicciones que actualmente caracterizan la trashumancia a pie. A falta de caminos claros, los pastores siguen itinerarios diversos, variables incluso de un año a otro, aunque tengan mayor riesgo, o aprovechan las actuales infraestructuras de comunicaciones que ahorran una buena parte del viaje.

Fig. 25. VIAS PECUARIAS DE CATALUÑA. Fuente: Vilá y Valentí, en Solé Sabarís (dir.): Geografía de Catalunya, 1964.

Fig. 26. CAMINS RAMADERS DEL ALT URGELL. Fuente: SABARÍS (dir.): Geografía de Catalunya, 1964.

Fig. 27. CAMINS RAMADERS QUE PARTEN DEL RIPOLLÈS. Fuente: SABARÍS (dir.): Geografía de Catalunya, 1964.

Con todo, éste no es el único problema. El deterioro de las vías pecuarias es más patente, si cabe, en su infraestructura complementaria. La falta de abrevaderos suficientes obliga a organizar el desplazamiento de las ovejas en pequeños hatos de 100 a 150 cabezas, a fin de que beban por turnos y de evitar que los animales corran el riesgo de asfixia al abalanzarse a los puntos de agua. Por otra parte, deben señalarse los históricos conflictos entre ganaderos y agricultores, motivados por la ocupación del camino o de parte de él por zonas cultivadas contiguas, que implica la desaparición del mismo o un notable estrechamiento, sin posibilidades de alimentación para el rebaño. Y no faltan, tampoco, otros obstáculos como la existencia de edificios o la presencia de cadenas que cierran el paso.

Por otra parte, durante el verano pasado, la prensa leridana recogió diversas noticias relacionadas con el ataque de perros asilvestrados a los rebaños. La asociación de ganaderos ASOVI denunció el hecho por el «continuo abandono de los perros por parte de sus dueños» (Segre, 20/10/93). En diciembre de 1993 se reunieron casi una treintena de ganaderos trashumantes para hallar soluciones a los perjuicios ocasionados a sus ovejas (muertes, desapariciones, lesiones a hembras gestantes, etc.). Se calculó que en los dos años anteriores habían muerto por esta causa más de mil ovejas en la provincia de Lleida (815 bajas en 1992 y 215 en 1993), observándose que algunos rebaños habían perdido entre 30 y 60 cabezas. En el valle de Castellbò (Alt Urgell), los perros mataron incluso a un ternero. Para acabar con este estado de cosas, los propios ganaderos decidieron realizar batidas contra los perros agresores, acuerdo que recibió la autorización de la Dirección General de Medio Natural de la Generalitat. En octubre fueron capturados algunos perros con la colaboración de los guardias forestales, sobre todo cazadores. Los ganaderos solicitaron, además, un seguro para compensar los ataques de perros a las ovejas, así como el tatuaje de los canes y la intervención de la Administración. El problema no se da sólo en la montaña, sino también en las zonas llanas e incluso en el interior de los corrales. Durante el viaje y la estancia en la montaña esta situación obliga a una continua vigilancia del ganado, lo que dificulta e incremento el trabajo y coste de los pastores y ganaderos. Algunos ganaderos nos indicaron que habían abandonado la práctica de la trashumancia como consecuencia de los efectos económicos de estos ataques.

Junto con estos aspectos, no faltan otros problemas de índole humana que afectan a los desplazamientos. El despoblamiento, con la consiguiente deshumanización de la montaña, conlleva una pérdida de apoyo logística durante el recorrido. Por ello, los ganaderos que practican la trashumancia deben variar la ruta para pasar por lugares habitados o bien dotarse de vehículos auxiliares para su intendencia. Este estado de cosas es muy diferente del que conocieron nuestros informantes en los años cincuenta o sesenta, cuando los pastores podían pasar muchas noches en corrales o refugios ubicados en los alrededores de los pueblos, o como mínimo podían hacerse llevar comida o medicamentos a los sitios donde pernoctaban. Otro problema, de estricta índole laboral, está motivado por la dificultad para encontrar pastores, lo que determina que a

veces se contraten personas con escasa experiencia.

Todos estos problemas afectan negativamente a los trashumantes. Podríamos decir que la reducción de los desplazamientos a pie no es tanto la consecuencia de la alternativa del camión - ya hemos señalado su menor rentabilidad en grandes rebaños -, ni tan solo de un problema de rentabilidad. Es, simplemente, un problema de falta de inversión en la red viaria y de falta de adecuación de lo que representa ésta en el contexto de la sociedad actual. El primer problema es solucionable a través de una adecuada inversión pública y mediante medidas administrativas eficaces. Pero el segundo es mucho más complejo.