

## Els lligallos canareus. Camins de transhumància a les Terres de l'Ebre<sup>1</sup>

Lluc Gombau Martorell  
*llucgoma@gmail.com*

### Resum

Es reivindica la recuperació i regulació de les vies pecuàries, al mateix temps que es proposen nous usos adaptats als temps actuals. Es remarca, en el cas del municipi d'Alcanar (Terres de l'Ebre), l'origen dels diferents nuclis de població al voltant d'aquests lligallos.

**Paraules clau:** carrerada, lligallo, camí ramader, transhumància, Alcanar.

### Resumen: *Las cañadas de Alcanar*

Se reivindica la recuperación y regulación de las vías pecuarias, a la vez que se proponen unos nuevos usos adaptados a la actualidad. Se subraya, en el caso del municipio de Alcanar (Tarragona), el origen de los diferentes núcleos de población alrededor de estas cañadas.

**Palabras clave:** cañada, vía pecuaria, trashumancia, Alcanar.

### Abstract: *The livestock tracks of Alcanar*

This paper claims the recovery and regulation of livestock tracks, while proposing new uses adapted to modern times. Emphasizes in the case of the municipality of Alcanar (Catalonia), the origin of the different villages around these old tracks.

**Keywords:** livestock tracks, transhumance, Alcanar.

---

1. Aquest treball va obtenir el Premi Joan Palau i Vera, de la Societat Catalana de Geografia, en l'edició de 2011.

## 1. Els lligallos: aproximació lingüística, històrica i jurídica

### 1.1. Concepte i etimologia

Una paraula desconeguda a la major part dels territoris catalans és *lligallo*, ben viva al dialecte tortosí; d'origen medieval, designava una institució antiga dedicada a la conservació i foment de la ramaderia que es va estendre a Morella, Tortosa i el Maestrat.

És possible que l'etimologia de la paraula es trobi en una institució de pastors, que en certs llocs eren considerats una lliga, i per derivació d'aquesta paraula sorgís *lligallo*. Una altra possibilitat és que les vies pecuàries que transitaven els pastors unissin diversos llocs d'interès o poblacions i els lligallos "lliguessin" aquests punts. Tot i que en un principi la paraula *lligallo* s'usava com a nom per a l'esmentada associació de pastors, va acabar per definir les vies pecuàries del nostre entorn.

A les terres del Montsià, Baix Ebre i Maestrat, *lligallo* és el terme utilitzat per a denominar una sèrie de vies pecuàries, és a dir, rutes o itineraris per on discorren o han transitat els diversos moviments ramaders (el bestiar). Nosaltres ens referim al *lligallo* de les nostres contrades com una via originàriament ramadera que, amb el pas del temps, ha tingut altres usos (principalment agrícoles) i ha servit per a la interconnexió de diferents llocs i espais.

### 1.2. Pinzellades històriques

La història dels camins ramaders comença en un temps difícil de concretar, tot i que es pot dir amb certesa que són els camins més antics de la península Ibèrica.

Les primeres notícies escrites que es tenen en relació a tota aquesta activitat, són les que apareixen al *Liber Iudiciorum* visigot, posteriorment anomenat *Fuero Juzgo*. S'hi protegia la ramaderia, s'hi parlava de les amplades dels camins i les pastures dels ramats i es permetia la pastura en camps oberts, establint la comunitat d'herbes i facilitant el lliure pas dels ramats pels camins pecuaris.

Tot i les disposicions del *Liber Iudiciorum*, ni durant l'època visigoda ni als primers temps de l'època àrab va existir un moviment ramader continuat, a causa de la gran quantitat de robatoris existent a les zones frontereres cristianes i islàmiques.

Els especialistes en l'edat mitjana assenyalen el naixement de la transhumància als voltants del segle XIII. Es produeixen grans desplaçaments ramaders a conseqüència de la seguretat que proporciona l'establiment continu dels ordes militars a la Meseta sud. Arran d'això es crea la *Mesta*,<sup>2</sup> gràcies als privilegis de

2. "Agregado o reunión de los dueños de ganados mayores y menores, que cuidaban de su crianza y pasto, y vendían para el común abastecimiento".

Gualda (Cifuentes, Guadalajara), atorgats cap a l'any 1273 pel rei Alfons X; a partir d'aleshores es produeix l'estructuració i la definició de les característiques més genèriques de les vies pecuàries.

Paral·lelament, al territori de la Corona d'Aragó, cap a l'any 1259 s'autoritza els pastors de Terol a formar *lligallo*, una organització gremial que els agrupava.

Els ordes militars, als quals els monarques van fer donació del nostre territori ebrenc, volien treure profit econòmic de la transhumància. Per això van establir alguns dels seus dominis de manera que tinguessin una zona d'agostada i una d'hivernada: així l'orde de l'Hospital de Sant Joan de Jerusalem –senyors feudals d'Alcanar, llavors encara unit a Ulldecona– es va adjudicar la comanda d'Aliaga (on els ramats pasturarien a l'estiu) i les d'Amposta i Ulldecona (per a les pastures d'hivern).

### 1.2.1. Els inicis

Les vies pecuàries es van formar gràcies al pas dels animals que buscaven rutes per anar als llocs de pastura o per anar a beure i, posteriorment, les feien servir els depredadors que seguien els primers com a preses. Cal dir que els animals buscaven el trajecte més curt per anar d'un lloc a un altre i per aquest fet no tenien present l'orografia ni els forts pendents.

A Alcanar han confluït molts lligallos, potser perquè el terme municipal i en general les terres del Montsià han estat tradicionalment un lloc de pastura, on sovint els ramats transitaven per diversos indrets a l'hora d'anar des de les serres fins a les pastures del Delta, les fonts de la plana litoral o les basses i fonts de la foia d'Ulldecona, formant així els *lligallos*.

Tot i que detectar els camins prehistòrics presenta moltes dificultats, no va ser fins al Neolític quan les primeres societats ramaderes van utilitzar aquestes vies per a la transhumància i per a ubicar els seus assentaments al llarg de zones amb millor accessibilitat i amb major possibilitat de relació amb la resta de la població.

A l'antiguitat les vies pecuàries ja comencen a constituir una xarxa d'itineraris prou delimitats destinada al trànsit dels ramats. Aquests camins s'utilitzaven per la transhumància del bestiar –especialment oví– que creuaven el país per aprofitar les pastures segons les diferents estacions de l'any. Situades estratègicament, aquestes vies, unien les pastures d'estiu a la muntanya amb les d'hivern a la terra baixa.

**Figura 1.** El nucli urbà de l'Alcanar de l'any 1957 i els lligallos que hi confluïen



Font: Ajuntament d'Alcanar

Fins l'edat mitjana, els lligallos no rebien aquest nom tan peculiar. Aquest terme resta desconegut fins que al segle XII va aparèixer una associació (o lliga) de pastors de la Corona d'Aragó amb un nom provinent d'un terme mossàrab, *lligallos*. Per metonímia, es va passar a designar amb el nom del gremi de ramaders els camins per on aquests solien transitar amb els animals.

Els lligallos com a camins ramaders també han estat importants en molts aspectes al llarg de la història per al desenvolupament d'alguna ciutat. Un cas molt clar és el d'Alcanar, llavors anomenada *Canar*.

### 1.2.2. La decadència

Les vies pecuàries, juntament amb la ramaderia, van ser un tret important del desenvolupament de les societats medievals, però van anar perdent importància en favor de l'agricultura. A mitjan segle XVIII, amb l'arribada de la Il·lustració i Carles III, la ramaderia va anar decaient, a causa sobretot a la nova política econòmica de *Campomanes*, que va donar prioritat a l'agricultura per sobre de la ramaderia, ja que l'espectacular i constant creixement demogràfic requeria disposar d'aliment i l'agricultura va guanyar terreny.

Més tard, cap al segle XIX comença l'auge industrial que fa que *la Mesta* deixi de tenir sentit. Cap a l'any 1836 definitivament s'aboleix i es substitueix per l'"*Asociación General de Ganaderos*".<sup>3</sup>

### 1.2.3. Actualitat

Malgrat que avui dia la ramaderia no és gaire present, els lligallos i la resta de vies pecuàries segueixen sent un patrimoni cultural important. En els temps actuals, els lligallos han sofert algunes transformacions. Pel que respecta als d'Alcanar, alguns o part d'aquests son emprats com a camins rurals (*Lligallo del Carreró*, *Lligallo de la Tancada*, *Lligallo del Pou*, *Lligallo del Cementiri...*), d'altres són el cordó d'unió entre nuclis de població germans com Alcanar i les Cases (*Lligallo de Metxa*), n'hi ha que íntegrament han esdevingut una veritable carretera (*Lligallo de Sòl de Riu*), fins i tot algun té un tram del seu recorregut que actualment forma part del passeig marítim, denominat *Parc Litoral del Marjal* (*Lligallo del Mar*).

Els que encara no han estat engolits per la vegetació de les zones muntanyoses faciliten el trànsit de la gent amant de la natura com si de senderes es tractés (*Lligallo de la Capelleta del Remei*, *Lligallo de la Roca Roja...*). Finalment hi ha alguns trams de lligallos que han estat *intrusionats* o usurpats per l'acció de l'home o coberts per la vegetació (*Lligallo del Riu Sénia*).

---

3. És la continuadora del "Honrado Concejo de la Mesta", a la qual es va donar aquesta denominació per reial ordre de 31 de gener de 1836, separant de la presidència les funcions judicials. El reglament de 31 març de 1854 va disposar que, tot i que quedava confiat a l'Associació tot el que interessa de la riquesa pecuària, corresponia al ministre de Foment la suprema inspecció i jurisdicció sobre les carrerades reials. L'associació va estar vigent fins a la creació del Sindicat Vertical de Ramaderia, després de la Guerra Civil.

### 1.3. Característiques de les vies pecuàries

Els camins de la *Mesta* eren de tres tipus, els més importants *las cañadas reales*, *los cordeles* i *las veredas*. Entre aquests tres tipus de vies es va crear una autèntica xarxa de camins que va arribar a tenir una extensió de prop d'uns 100.000 km. Els *alcaldes mayores entregadores* eren els encarregats de vigilar que aquestes vies es mantingueren lliures de tot el que pogués obstaculitzar el pas dels ramats.

A diferència del que passa a l'àrea castellana, a la zona mediterrània l'establiment i conservació de les vies pecuàries era una competència local, i cada poble s'ocupava de les seves. A banda, a la Corona d'Aragó les vies pecuàries no tenien una amplària i una denominació uniformes, sinó que en cada territori les anomenaven d'una manera diferent: *cabañeras* o *veredas*, assagadors, carrerades o lligallos.

Els lligallos eren considerats com a béns destinats a l'ús comú dels ramaders, i els *lligalleros* vetllaven per la seva protecció i conservació. Un dels exemples més destacats de la situació i delimitació dels lligallos és el *Llibre del Pastoret*, en què es van recollir alguns privilegis i drets.

Vinculats a la xarxa de vies pecuàries es trobaven infinitat d'elements relacionats:

- Pareds de pedra en sec, mollons, fites, pilons i marques, tots per a delimitar el traçat dels lligallos.
- Corral, tancats i mallades per albergar el bestiar de nit, o de dia a causa de les inclemències del temps.
- Basses, fonts, pous i cisternes per abeurar els ramats.
- Descansadors, ponts, guals, comptadors (punts adequats per a comptar més fàcilment la quantitat de caps de bestiar que hi passaven), etc.

Les principals característiques de les vies pecuàries eren:

- Gran amplada.
- Desconsideració de l'orografia, la topografia i els grans pendents.
- Creuament dels rius mitjançant el guals a les vies petites i per sobre dels ponts a les vies grans.
- Pràctics i fàcils desviaments a abeuradors, descansadors i llocs accessoris.
- Inexistència d'instal·lacions annexes.

Així, amb les grans amplades s'aconseguia un trasllat fàcil dels ramats, amb comoditat i facilitat per a la seva conducció. Tot i això, la pastura no

**Figura 2.** Vista aèria de les restes d'un antic corral situat tocant el traçat del lligallo de la Roca Roja



Font: ICC

era del tot suficient per als animals, per la qual cosa s'hi van afegir 'descansadors', que com el nom indica eren àrees on el lligallo s'eixamplava perquè el bestiar pogués descansar, reagrupar-se i resguardar-se de la calor en les hores de més sol.

Les diferents formes i perfils dels variats terrenys que creuaven les vies pecuàries no atemorien en cap cas ni a persones ni a animals, els traçats eren totalment independents de la geografia física d'allà per on passaven, ignorant l'abrupte que fos el terreny.

Amb els lligallos no s'unien ni pobles ni ciutats, els pastors dormien al ras i portaven les seves provisions, així no havien d'entrar a cap nucli de població i anaven més de pressa.

#### 1.4. Elements i usos complementaris

Se'ns plantegen una sèrie de qüestions i preguntes sobre els usos que podrien tenir o tenen els camins ramaders en l'actualitat. Ara la transhumància està en decaïment i en la ramaderia ja no són necessaris camins per a dur els animals d'unes zones de pastura a altres.

He classificat els usos dels lligallos en tres grups: principals i naturals, compatibles i complementaris.

- Usos principals i naturals. Són aquells en què l'home no ha intervingut en el seu desenvolupament. L'ús pels depredadors per a trobar les seves preses, com a via de comunicació entre diferents punts de pastura per als animals, la utilització com a vies d'accés al mar i vies de comunicació de mar (si els lligallos van a parar-hi o si serveixen com a evacuació de les aigües pluvials) i finalment com a mitjà de comunicacions per terra.
- Usos compatibles amb l'activitat pecuària: els usos tradicionals que, sent de caràcter agrícola i no posseïnt una naturalesa jurídica de l'ocupació, es poden exercir en harmonia amb el trànsit ramader. Les comunicacions rurals i en particular el desplaçament de vehicles i maquinària agrícola han de respectar la prioritat del pas als ramats, evitant així el seu desviament o la interrupció prolongada del seu trànsit.

**Figura 3.** Les fonts de Sant Pere de Codonyol amb les restes de l'Abeurador de Codonyol al fons



Fotografia de l'any 1960, de l'Ajuntament d'Alcanar

- Usos complementaris. Els lligallos del nostre terme municipal poden tenir diferents usos complementaris, entre els quals podem trobar les passejades, la pràctica del senderisme i BTT. En cas que alguns terrenys presents a les vies pecuàries podessin suposar incompatibilitat amb la protecció d'ecosistemes sensibles, masses forestals amb alt risc d'incendi, espècies protegides i pràctiques esportives tradicionals, es podran establir restriccions temporals per als usos complementaris.

## 1.5. Règim jurídic

Les lleis i normes reguladores de les vies pecuàries no sempre han estat les mateixes ni han tingut la mateixa importància, sinó que han anat evolucionant al llarg del temps. En base a això podem distingir tres èpoques: anterior a l'any 1974, de 1974 a 1994, i de 1995 fins a l'actualitat.

### 1.5.1. Anterior a l'any 1974

Com ja he esmentat anteriorment, cal recordar en uns primers temps el *Liber Iudiciorum* (o *Lex Visigothorum*) un cos de lleis visigot que el rei Recesvint (649–672) va promulgar probablement cap allà a l'any 654. Des llavors ençà comença l'elaboració de la normativa, cosa que va produir un efecte positiu sobre les diverses vies ramaderes.

A causa de les diverses possessions il·legals de les terres en què es troben les vies es planteja la unió en un sol cos legal totes les normes que tenen relació amb aquestes, per poder començar una classificació i així evitar problemes futurs. Es comença a parlar de les vies pecuàries com a béns de domini públic que s'han de mantenir i conservar en perfectes condicions.

Mitjançant decret de 23 de desembre de 1944 s'aprova el *Reglamento de vías pecuarias* al mateix temps que es deroga el decret de 5 de juny de 1924 i l'apartat B) *Vías pecuarias* del decret de 7 de desembre de 1931.

Aquest nou decret ve justificat per les contradiccions i la impossibilitat d'una refosa de les dues lleis anteriors. Així mateix també resulta condicionat pel fet que s'havia extingit la *Asociación General de Ganaderos* que era la que fins al moment assumia la plena gestió de les vies pecuàries. Com a complement i a causa de la seva importància, també es volia evitar les usurpacions de terrenys de les vies pecuàries que es venien multiplicant de forma alarmant, sancionar enèrgicament i accelerar la seva “classificació” i “delimitació i fitació”.

El decret 1508/1963 de 4 de juliol aprova la modificació de l'art. 30 del *Reglamento de vías pecuarias* per tal de dedicar exclusivament per a les mateixes vies pecuàries totes les quantitats obtingudes per l'alienació de terrenys sobrants d'elles. Amb aquesta modificació es pretenia assegurar una disponibilitat econòmica per a les necessitats que poguessin sorgir per al manteniment, neteja i conservació de les pròpies vies.

### **1.5.2. De 1974 a 1994**

La nova llei de Vies pecuàries (22/1974 de 27 de juny) suposa l'època més fosca dels camins ramaders. En aquesta llei s'argumenta la falta d'ús dels camins i es presenta l'abandó de les vies per culpa del seu costós manteniment i a les constants ocupacions.

### **1.5.3. De 1995 fins a l'actualitat**

En aquest últim període les vies tornen a adquirir certa importància, amb la Llei 3/1995 de 23 de març de *Vías pecuarias*.

Es busca una protecció gairebé total d'aquestes vies, tot compatibilitzant-les amb una societat moderna on la ramaderia no és un sector important del seu desenvolupament, però reconeixent el patrimoni de les vies pecuàries com a importants i necessaris "corredors ecològics" essencials per a la migració, la distribució geogràfica i l'intercanvi genètic de les espècies silvestres. També es considera afavoridor i atractiu l'ús d'aquestes vies com instrument de contacte de l'home amb la natura i per a l'ordenació de l'entorn mediambiental.

És considerable també la labor legislativa territorial feta per diferents comunitats autònomes respecte del tema, però sobta la inexistència de cap regulació dels camins ramaders per part de la Generalitat de Catalunya.

## **2. L'Alcanar ramader i els seus lligallos**

### **2.1. La ramaderia canareva i la seva empremta en la toponímia local**

Segons diu Agustí Bel en diversos articles publicats a la revista canareva *Lo Rafal*, l'any 1239 els senyors feudals, cavallers de l'orde de l'Hospital de Sant Joan de Jerusalem, donen als pobladors el nou lloc anomenat *Canar*, "amb totes les seues entrades i sortides, amb tot allò que els pertany des de l'abisme fins al cel", "les serres i les planes, els boscos i la llenya", "els prats, les pastures i la cacera" i "les aigües dolces i salines". Per tant, aquests primers canareus havien de sobreviure basant-se en l'aprofitament dels recursos que tinguessin al seu abast, cinegètics, forestals i sobretot ramaders. És per això que els fundadors d'Alcanar serien més que res pastors, i amb aquesta activitat hi trobaren llana per a fer vestits i aliments com la carn, la llet i el formatge.

Tot i sabent que a l'any 1222 ja hi havia repobladors a Alcanar, va ser el 28 de febrer de 1239 quan es va atorgar la carta de població, encarregant el repartiment a Bernat Terraçola, Pere Vallsera, Ramon Safont, Martí Casals, Ramon Llopis... gent del Pirineu la majoria. Avesats, a l'hora d'establir-se, a les formes d'hàbitat pròpies del seu lloc d'origen.

El punt que ells escollirien per a viure havia de ser el que més els convenia: un terreny natural on van trobar aixopluc sense necessitat d'alçar-hi cap casa,



en unes coves<sup>4</sup> (posteriorment anomenades Coves d'en Terraçola) ben solejades i situades a l'enforcament d'unes vies de comunicació.

Les vies que els primers pobladors van trobar eren el Lligallo de Sòl de Riu, que provenia de la vora de la mar, de les fonts de l'abeurador dit del mateix nom que allí hi havia; aquell conflüïa, en arribar al peu de la serra, amb tres camins ramaders més, posteriorment anomenats Lligallo de Metxa, Lligallo del Pou i Lligallo del Cementiri. Tots aquests camins ramaders s'ajunten formant-ne un de sol que, pujant pels primers pendents del que avui es el Rocall,<sup>5</sup> continua per l'Aixaragall<sup>6</sup> que les bèsties feréstegues havien aprofitat com a pas natural i, posteriorment convertit per l'home en camí ramader, arriba al cap d'amunt de la Serreta pel Coll de Bonmatí.

Al mig d'aquest recorregut, en allò que avui és el Carrer del Camp, estaven situades les Coves d'en Terraçola, on viurien els primers ramaders canareus i hi tancarïen les seves bèsties.

L'any 1252, uns anys després de la guerra contra els moros de la Serra d'Espadà, cinc dels fundadors del 1239 donaren un vilar "al costat del Canar" per establir-s'hi Berenguer Daroca, els germans Berenguer i Guillem Martí i d'altres. Van triar un lloc al centre del nucli actual, buscant altre cop el sol a la cara meridional de la serra, al futur Carrer del Forn.

Tal com diu Agustí Bel (2004):

"Ordenances municipals i reglaments com el Llibre del Pastoret (s. XV) prohibiran de tancar, estretir o ocupar lligallos. Fins a set canes a banda i banda, els ramats podran pasturar l'herba de les finques. Barata<sup>7</sup> això, els pagesos tindran dret a munyir ovelles i a unes esmostes<sup>8</sup> del fem eixerri que deixen al seu pas. Un grapat de partides testimoniaran la vida ramadera d'Alcanar: les Mallades, el Lligallo, el Prat, el Boveral, les Saleres, la Devesa, la Tancada, les Comes, el Corral de Venacà... El terme estava dividit en quartos, que el Consell municipal llogava cada any per a farratge i pastures."

Les nissagues de pastors canareus continuaran entre els anys 1550 i 1600.

Però aviat, la Cort local de justícia no donarà l'abast per les diferències i desacords que hi havia entre pagesos i pastors, reclamant el mal que els ramats feien als conreus, i així és com la ramaderia va anar decaient. Cent anys

4. Ho ha estudiat el professor M. Riu: la forma més antiga d'habitatge rural desenvolupada a Catalunya entre els segles XI i XIII, sobretot a les zones frontereres amb l'Islam, solia aprofitar una cova o espluga (*spelunca*, en llatí). La concavitat hi feia de sostre natural; la roca horitzontal artificialment allisada, de sòl; la penya vertical, de paret del fons. Si en traspuava aigua, l'aprofitaven deixant-la degotejar en piles de pedra, les quals formaven part d'un mobiliari i uns estris d'allò més rudimentaris: un foc de terra central, un banc lateral interior d'obra o excavat a la roca, algun forat als murs a tall d'armari o rebost, sitges per guardar-hi la collita, olles i gerres de ceràmica grisenca, plats i culles de fusta, algun ganivet de ferro...

5. Barri situat a la part més alta del poble, format pel *Raval de Sant Isidre* i els carrers perpendiculars que hi arriben; com el seu nom indica està situat sobre la part rocosa dels últims estrepes del Montsià.

6. Còrrec, regueró que forma l'aigua de pluja en escampar-se per un terreny inclinat i excavant la terra (*Diccionari català-valencià-balear*).

7. *Barata*: paraula canaveva que significa 'a canvi de', barata això = a canvi d'això.

8. *Esmosta*: paraula canaveva que significa 'conjunt, grapat, quantitat considerable, etc.'

després, el declivi irreversible de la ramaderia en un poble pagès que ja no se'n recorda que el seu passat va ser de pastors, donarà peu a la usurpació dels Lligallos de Codonyol, del Mar, del Carreró, del Coll de les Forques, de la Roca Roja, del Coll de la Punta...

## 2.2. Els lligallos d'Alcanar: noms, traçats i tipologies

Per a l'estudi i coneixement dels nostres lligallos, es imprescindible en primer terme tenir constància de tots els que al llarg dels temps hem pogut identificar, estiguin o no classificats.

Els camins ramaders han passat per moltes etapes, en algunes no se'ls ha donat importància però en altres sí, i això ha fet que es dugueren a cap les *classificacions*, uns treballs que consistien en realitzar una mena d'inventari en què es descrivien totes les característiques dels camins ramaders, el seu estat, dimensions, intrusions, traçats i fitacions, així com afegir-hi tota la documentació recopilada dels diferents organismes encarregats durant els temps de controlar els lligallos. Tanmateix podrem veure com, almenys en el cas dels nostres lligallos, hi ha diferències de nom i fins i tot sospitoses variacions de traçat segons èpoques.

Al nostre municipi hi ha constància d'un expedient de delimitació i fitació dels lligallos del mes d'agost de l'any 1862. En aquest document es descriuen els següents:

- *Ligajo del Mar*, amplada 40 vares.<sup>9</sup>
- *Lligallit* (Lligallet o Lligallo del Pou).
- *Ligajo de la Tancada de Miquí* (Lligallo de la Tancada).
- *Ligajo de Codoñol* (Lligallo de Codonyol) amplada 30 vares.
- *Ligajo del Río de la Cenía* (Lligallo del Riu Sénia) amplada 15 vares.
- *Ligajo de los Barranques* o *Ligajo que desde el Río Cenía sube a la ermita de la Virgen de los Remedios* o *Ligajo que sube desde los Barranquetes a la Capillita del Remedio* (Lligallo de la Capelleta del Remei) amb una contradicció de l'amplada entre 22-23 vares.
- *Ligajo del Carrero* (Lligallo del Carreró) amplada 34 pams.<sup>10</sup>
- *Ligajo del Coll de las Forques* (Lligallo del Coll de les Forques o Lligallo de les Comes) amplada 16 vares.
- *Ligajo que entre ambos términos* (Alcanar i Ulldecona) *se dirige a la balsa de San Jaime y de allí a montes comunes* (Lligallo de la Roca Roja) amplada 23 vares.
- *Ligajo del Coll de la Punta*, amplada 16 vares.

Als arxius de l'Àrea del Medi Natural dels Serveis Territorials de Terres de l'Ebre del Departament de Medi Ambient i Habitatge trobem un document

9. 1 vara ≈ 0,836 metres.

10. 1 pam ≈ 0,209 metres.

**Figura 4.** Els lligallos canareus segons la delimitació i fitació de 1862



Base cartogràfica: ICC

de l'any 1930. En aquest hi trobem les dades completes de delimitació i fitació dels següents lligallos:

- I. *Ligajo del Río de la Cenia*, amplada 15 vares  $\approx$  12,54 m;
- II. *Ligajo del Carreró*, amplada 34 pams  $\approx$  8,5 vares  $\approx$  7,11 m;
- III. *Ligajo del Coll de les Forques*, amplada 16 vares  $\approx$  13,38 m;
- IV. *Ligajo del Remedio o de la Jurisdicción* (Lligallo de la Capelleta del Remei), amplada 23 vares  $\approx$  19,23 m;
- V. *Ligajo de la Roca Roja*, amplada 23 vares  $\approx$  19,23 m;
- VI. *Ligajo del Coll de la Punta*, amplada 19,5 m. (a la part cultivada l'amplada és de 6 vares  $\approx$  5,02 m);
- VII. *Ligajo de Codoñol*, amplada 30 vares  $\approx$  25,08 m;
- VIII. *Ligajo del Mar*, amplada normal/mínima = 20 m;
- IX. *Ligajo del Pou*, amplada 34 pams  $\approx$  7,11 m;
- X. *Ligajo de Sol de Río* (Lligallo de Sòl de Riu), amplada 34 pams  $\approx$  7,11 m;
- XI. *Ligajo del Cementiri*, amplada 34 pams  $\approx$  7,11 m;
- XII. *Ligajo de la Tancada*, amplada 34 pams  $\approx$  7,11 m;
- XIII. *Ligajo de Mecha* (Lligallo de Metxa), amplada 34 pams  $\approx$  7,11 m.

A l'ordre de 8 d'abril de 1961 s'aprova la classificació de les vies pecuàries del terme municipal d'Alcanar (publicada també el 2 de maig al *Boletín Oficial de la Provincia de Tarragona*). Els tretze lligallos –allí anomenats *coladas*, són:

- *Colada del rio de la Cenia*, amplada 12,54 m;
- *Colada del Carrero* (Lligallo del Carreró), amplada 4,39 m;

**Figura 5.** Els lligallos canareus segons la delimitació i fitació de 1930

Base cartogràfica: ICC

- *Colada del Coll de los Forquets* (Lligallo del Coll de les Forques o Lligallo de les Comes), amplada 13,38 m;
- *Colada del Remedio* (Lligallo de la Capelleta del Remei), amplada 19,23 m;
- *Colada de la Trancada* (Lligallo de la Tancada), amplada 7,11 m;
- *Colada de la Roca Roja*, amplada 19,23 m;
- *Colada del Coll de la Punta*, amplada 5,02 m;
- *Colada del Codoñal* (Lligallo de Codonyol), amplada 25,08 m;
- *Colada del Lligallo del Mar*, amplada 20 m;
- *Colada del Pou*, amplada 7,11 m;
- *Colada del Sol al Río* (Lligallo de Sòl de Riu), amplada 7,11 m;
- *Colada del Cementerio* (Lligallo del Cementiri), amplada 7,11 m;
- *Colada de Mecha* (Lligallo de Metxa), amplada 7,11 m.

També en aquesta ocasió es van classificar:

- *Abrevadero del Mar* situat a la confluència del Lligallo del Riu Sénia i el Lligallo del Mar, ocupant una superfície de 5.000 m<sup>2</sup>;
- *Abrevadero del Codoñal* de 1.985 m<sup>2</sup> de superfície, situat al final d'aquesta via, ja tocant al *Lligallo del Mar*;
- *Descansadero-Abrevadero de La Granja* ubicat també dins del Lligallo del Mar amb una superfície de 1.500 m<sup>2</sup>.

Aquesta classificació va ser modificada per ordre de 30 de octubre de 1971 en el sentit de desclassificar el tram final del Lligallo de Codonyol, comprès entre la carretera nacional 340 i el Lligallo del Mar, tot declarant també innecessari l'abeurador situat al mateix indret.

Al Pla General d'Ordenació Urbana d'Alcanar, aprovat l'any 1997, també es va tenir en compte l'existència de les vies que en altres temps van ser camins

**Figura 6.** Els lligallos canareus segons la classificació de vies pecuàries de 1961

Base cartogràfica: ICC

ramaders, encara que actualment no tinguin aquest ús. L'article 151 de l'esmentat text diu:

“Pel que fa als camins pecuaris i atenent a la Llei Estatal 3/1995 de 23 de març i tenint en compte la darrera revisió oficial de 1961, confirmada el 28 de maig de 1971, els amples definitius mínims corregits pel Pla General seran com segueixen.

1. Camí pecuari del Riu de la Sénia	12,54 m
2. Camí pecuari del Carreró	18,00 m
3. Camí pecuari Coll de les Forques	13,38 m
4. Camí pecuari del Remei	19,23 m
5. Camí pecuari de la Tancada	7,11 m
6. Camí pecuari de la Roca Roja	19,23 m
7. Camí pecuari del Coll de la Punta	5,02 m
8. Camí pecuari del Codonyol (en els primers 4.015 m)	25,08 m
9. Camí pecuari del Mar	20,00 m
10. Camí pecuari del Pou	10,00 m
11. Camí pecuari del Sòl de Riu	7,11 m
12. Camí pecuari del Cementiri-Calafes	10,00 m
13. Camí pecuari Virol	10,00 m
8. Camí pecuari del Codonyol (en els darrers 85 m)	25,08 m”

### 2.2.1. Lligallo del Riu Sénia

Comença tot just al lligallo del Mar, on antigament hi havia l'Abeurador del Mar, a la desembocadura del riu Sénia, al lloc conegut com a Sòl de Riu; voreja tot el recorregut d'aquest riu i arriba fins al *Barranquet*, un petit barranc a la partida de les Canals al límit entre el nostre terme i els de Vinaròs i Ulldecona, allí també comença el lligallo de la Capelleta del Remei. Longitud aproximada: 7,5 km.

### 2.2.2. Lligallo del Carreró

Lligallo amb dos traçats diferenciats segons l'època. La versió anterior a 1961 s'inicia al lligallo de la Capelleta del Remei, que va pel límit dels termes d'Uldecona i Alcanar, prop de la zona anomenada el Racó del Buscall; baixa de la serra travessant l'actual camí de la Cova Grossa i, més avall, creua el camí de dalt de les Planes, antigament dit de l'Almenara; acte seguit recorre un petit tram del camí de les Planes (actual prolongació del carrer de l'Alcalde Sanmartí) i baixa pel camí del Carreró; després travessa l'actual carretera de l'Estació (TV-3321) i segueix paral·lel a aquesta per a acabar a la confluència amb el lligallo del riu Sénia, on actualment està el pont de l'esmentada carretera de l'Estació (TV-3321). Longitud aproximada: 2,4 km.

L'any 1961, aquest lligallo també s'inicia al lligallo de la Capelleta del Remei, però en un altre punt, baixa aprofitant el traçat del camí de la Cova Grossa, passant per davant mateix d'aquesta; més avall s'ajunta amb el seu traçat primitiu i ja segueix el mateix recorregut. La longitud d'aquest tram més modern té aproximadament 2,6 km.

### 2.2.3. Lligallo del Coll de les Forques / Lligallo de les Comes

Un altre lligallo que, amb el pas del temps, ha tingut dos recorreguts totalment diferents, en aquest cas amb traçats pràcticament independents, que només coincideixen en un petit tram del principi. Al recorregut contemplat a l'expedient de delimitació i fitació dels lligallos de 1862 i a les actes i croquis de delimitació i fitació del 1930, la via ramadera comença –igual que l'anterior– al lligallo de la Capelleta del Remei, utilitza un tram de l'antic Camí Vell d'Uldecona i voreja la serra de la Vila baixa fins a l'actual carretera del Remei, creuant-la per tornar a pujar a la Serreta i arribar fins a les antigues eres del poble, a la zona actual del Mirador. Longitud aproximada: 1,8 km.

A la classificació de l'any 1961, el recorregut canvia pràcticament tot: l'inici és al lloc de sempre (al lligallo de la Capelleta del Remei) i baixa cap al poble per l'antic Camí Vell d'Uldecona. Longitud aproximada: 1 km.

**Figura 7.** Traçat primitiu del Lligallo del Coll de les Forques, amb la Casa Ecològica (antic corral d'ovelles del Nano) al fons



Foto: autor

### 2.2.4. Lligallo de la Capelleta del Remei / Lligallo del Remei

Comença el seu recorregut al lligallo del riu Sénia, al límit entre els termes d'Alcanar, Vinaròs i Uldecona, mitjançant el *Barranquet* puja per la serra de

l'Avenc, sempre per la partició i arriba fins a la Capelleta del Remei, entroncant amb l'actual carretera del Remei (TP-3318). Longitud aproximada: 3,9 km.

### 2.2.5. Lligallo de la Tancada

Un altre lligallo amb doble recorregut. El primer, el que es contempla als documents de 1862 i 1930, comença al lligallo del Mar, al fondo de Jan, puja per aquest camí i creua el lligallo de Metxa (camí de Virol), segueix fins a l'actual N-340, creuant-la molt a prop de l'Àngol. A partir d'aquí segueix pel camí del Mas de Mulet, creua el camí de les Calafes i més tard el camí que avui va al nucli urbà de la Selleta; després inicia un ascens per les crestes de la serra de la Tancada fins arribar a l'anomenada Mola de Bolea (també dita de Trullos) on s'entronca amb el lligallo de la Roca Roja. Longitud aproximada: 4,7 km.

L'any 1961, la classificació dels lligallos d'Alcanar canvia una part del recorregut d'aquest lligallo a partir del seu encreuament amb el camí a la Selleta. En aquest punt segueix tot el traçat actual del camí de la Tancada de Miqui en busca de la pujada del Rubio, punt on acaba el seu recorregut, trobant-se a la seva dreta amb l'inici –en aquesta època– del lligallo de la Roca Roja. Longitud aproximada: 3,7 km.

### 2.2.6. Lligallo de la Roca Roja

Com ja s'ha pogut deduir a la descripció del Lligallo de la Tancada, aquesta via pecuària té una longitud diferent depenent de l'època a què ens referim. Antigament se situa el seu començament a la Mola de Bolea; segueix tot el límit amb el terme d'Ulldecona passant pel nucli urbà de la Selleta; creua el camí de Sant Jaume i, pel barranc de les Cases, arriba fins al camí del Mas d'en Serrà, travessant-lo i pujant serra amunt per la zona on està l'assentament de la primera edat del ferro de Sant Jaume–Mas d'en Serrà (ss. VII–VI aC); es troba amb el començament del lligallo del Coll de la Punta (primer traçat), la serra del Fandango i el Racó de la Riva per acabar a la Roca Roja. Longitud aproximada: 5,8 km.

El recorregut modern és més curt: comença a la pujada del Rubio (camí de la Tancada) i acaba al mateix lloc, a la Roca Roja. Longitud aproximada: 4,9 km (5,5 km. segons la classificació de 1961).

**Figura 8.** Un dels carrers de la Selleta, situat dins del traçat del lligallo de la Roca Roja



Foto: autor

### 2.2.7. Lligallo del Coll de la Punta

A l'expedient de delimitació i fitació dels lligallos del 1862 i a les actes i croquis de delimitació i fitació del 1930, comença el seu traçat al lligallo de la Roca Roja, baixa en direcció a la mar creuant la carretera N-340 a la zona de l'actual urbanització Roca Tallada;<sup>11</sup> des d'aquí, utilitzant el camí que ve de les Cases, arriba fins a l'actual carrer de Juan Sebastián Elcano. Baixant per aquest s'ajunta amb el barranc de les Cases i acaba al lligallo del Mar, al final de l'actual plaça del Barranc. Longitud aproximada: 3 km.

L'altre recorregut d'aquesta via ramadera, contemplat a la classificació del 1961, s'inicia també al lligallo de la Roca Roja, però al lloc on s'entronca amb el camí del Mas d'en Serrà; continua per aquest fins una mica abans de creuar la N-340, cosa que fa juntament amb el barranc de les Cases, seguint la llera d'aquest fins al mateix lloc d'acabament que tenia en el recorregut anterior. Longitud aproximada: 2,7 km.

**Figura 9.** Vista de les Cases d'Alcanar des del primer traçat del lligallo del Coll de la Punta



Foto: autor

### 2.2.8. Lligallo de Codonyol

El seu inici es troba dalt la serra de Montsià, a les Faixes Tancades, baixa fins al barranc de Codonyol, segueix els seu descens deixant a un costat el Mal Pas de Rialla,<sup>12</sup> una mica més avall, manté el pendent i abandona el barranc, continua buscant la mar per tot el que avui és el camí de Codonyol, creua la variant de la carretera N-340 i arriba entre les urbanitzacions de Serramar i Garbí fins a l'antiga N-340, on acaba segons la modificació de la classificació aprovada per l'ordre de 30 d'octubre de 1971.

Abans d'això, aquest camí ramader arribava fins al lligallo del Mar, a les fonts de Sant Pere de Codonyol,<sup>13</sup> situades a la desembocadura del barranc de Codonyol, on també es trobava l'Abeurador de Codonyol. La longitud total aproximada del recorregut és de 4,5 km.

11. En el procés administratiu de l'expedient de la urbanització es va realitzar la tramitació pertinent per tal de desviar el traçat del lligallo.

12. Indret de la serra del Montsià en què es passa una cinglera per un mínim relleix de la roca, de només uns 10 cm d'amplada.

13. Aquestes fonts, de les quals brolla aigua dolça tocant la mar i també dins d'ella, ja estan documentades en la donació d'Amposta que Ramon Berenguer IV va fer l'any 1149.



### 2.2.9. Lligallo del Mar

El terme municipal d'Alcanar anteriorment arribava per la part nord fins a l'Església Nova<sup>14</sup>, en aquells temps situada al costat de Sant Carles de la Ràpita. Avui dia està situada dins d'aquest nucli urbà, al lloc que anteriorment s'anomenava "Paseo de la Iglesia Nueva", al final del qual, avui s'inicia el passeig marítim de la banda sud de Sant Carles de la Ràpita, on començava el lligallo del Mar.

La via pecuària segueix tota la vora de la mar, trobant tot seguit el Descansador i Abeurador de la Granja (ja desaparegut) als voltants de la desembocadura del barranc de la Granja; passa pel far de Sant Carles de la Ràpita,<sup>15</sup> troba pel camí tots els barrancs que des de la serra del Montsià baixen a la mar i també els lligallos de Codonyol, del Coll de la Punta, de la Tancada i del Pou. Traversa les Cases pel que avui és el carrer de Lepant i continua pel passeig marítim del Marjal. Després de passar per l'Estanyet i pel Camaril arriba fins al límit del terme, al riu de la Sénia, on es troba amb el lligallo del mateix nom, a la zona on hi havia l'antic Abeurador del Mar. La seva longitud aproximada és de 12,8 km, incloent la part que actualment està dins el terme municipal de la Ràpita.

**Figura 10.** Les timbes de la platja de Sòl de Riu dibuixen el traçat del lligallo del Mar, amb el Montsià al fons



Foto: autor

### 2.2.10. Lligallo del Pou / Lligallet

Comença el seu recorregut al lligallo del Mar, davant mateix on avui està el càmping Estanyet; puja cap amunt creuant el lligallo de Metxa (camí de Virol), el camí de les Cases i la carretera N-340; continua en direcció al poble i, quan hi arriba, travessa la Ronda de Circumval·lació (variant de la TP-3318), i acaba al lligallo de Sòl de Riu (Carretera de Sòl de Riu, TV-3316) passant per la prolongació de l'avinguda de Catalunya. La longitud aproximada és de 3,2 km.

### 2.2.11. Lligallo de Sòl de Riu

Comença dins del poble d'Alcanar, a l'inici de l'actual carretera de Sòl de Riu (TV-3316) i, segons les actes i croquis de delimitació i fitació de l'any 1930, segueix l'eix del llavors anomenat camí de Sòl de Riu, recte com un fil fins arribar al lligallo del Riu Sénia, tot just on encara avui estan les restes d'un

14. Construcció neoclàssica de planta quadrangular que no va arribar a acabar-se, promoguda pel rei Carles III a la segona meitat del segle XVIII.

15. Situat a uns 800 m al sud de la població, l'edifici és d'una sola planta quadrada de 13 x 13 m, sobre la qual s'eleva just enmig la torre cilíndrica que sosté la llanterna.

antic molí, anomenat del Lluco. A la classificació de l'any 1961 comença poc més o menys al lloc on avui hi ha la cruïlla dels carrers de Suñer, de la Verge de Montserrat i la carretera de Sòl de Riu. El lligallo també seguiria l'eix de l'actual carretera de Sòl de Riu, però ara en tot el seu recorregut, sense tallar recte cap al riu, sinó fins enllaçar amb el lligallo del Riu Sénia, poc després d'haver passat la carretera nacional. La longitud aproximada és de 2,7 km.

### **2.2.12. Lligallo del Cementiri**

Aquest lligallo ha conegut dues ubicacions diferents al llarg del temps. Ambdues passen prop del Cementiri, però no tenen en comú ni l'inici ni el final.

Al traçat de l'any 1930, d'una longitud aproximada d'1,1 km, el començament se situa al lligallo del Coll de les Forques, al lloc mateix on aquest es creua amb el camí de Sant Jaume, del qual el lligallo del Cementiri empra un tros del recorregut. Després baixa fregant, per la seva mà dreta, la falda de la Serreta. Passant per davant mateix del Cementiri creua els camins dels Castellans i de les Calafes per arribar a la carretera de l'Àngol (TP-3318). Acte seguit la travessa i continua fins arribar al lligallo del Pou.

La classificació dels lligallos que es va aprovar l'any 1961 situa aquesta via per un altre lloc totalment oposat. Així com la versió primitiva tenia una orientació NW-SE, aquesta la té NE-SW i a més a més els dos traçats es creuen entre ells. Comença el recorregut a la cruïlla del lligallo de la Tancada amb el camí de les Calafes i n'utilitza tot el seu traçat fins arribar a l'entrada d'Alcanar. La longitud aproximada d'aquest recorregut és de 2,1 km.

### **2.2.13. Lligallo de Metxa**

El traçat més antic, el detallat a les actes i croquis de delimitació i fitació de l'any 1930, comença al lligallo del Coll de la Punta a la zona de l'actual urbanització Roca Tallada, continua en direcció SW passant pel barranc de les Cases, creuant els lligallos de la Tancada i del Pou, per acabar, després d'haver girat cap a l'oest, al lligallo de Sòl de Riu. La longitud aproximada és de 4,9 km.

La classificació de l'any 1961 situa l'inici al camí dels Bandolers, al seu pas per darrera de la serra de Tana o serra de la Punta. Baixa cap a la mar, creua la carretera N-340 i a partir d'aquí ja segueix el mateix traçat anterior fins arribar al mateix punt final. La longitud aproximada és de 5,9 km (7 km segons la classificació de 1961).

Tot i que en un principi els lligallos presenten les mateixes característiques generals anteriorment detallades, en tenen d'altres que els fan diferents els uns dels altres. Alguns voregen cursos d'aigua (lligallo del Riu Sénia, lligallo del Mar), altres van per la carena de la serra i fan de límit jurisdiccional (lligallo de la Capelleta del Remei, lligallo de la Roca Roja), la majoria comuniquen les parts altes de les serres amb les terres baixes on es podia trobar aigua (lligallo del Carreró,

l·ligallo de la Tancada, l·ligallo del Coll de les Forques, l·ligallo del Coll de la Punta, l·ligallo de Codonyol) i uns altres possiblement servien com a connectors amb els altres l·ligallos (l·ligallo del Cementiri, l·ligallo de Metxa, l·ligallo de Sòl de Riu).

## Conclusions

L'elaboració d'aquest treball d'alguna manera sintetitza la història d'Alcanar, des d'abans de l'ocupació d'aquestes terres per l'home fins a l'actualitat. Va ser l'home el que va anar en busca dels l·ligallos. I en tenim clars exemples: el poblament ibèric de Sant Jaume–Mas d'en Serrà, situat al mig del de la Roca Roja; la vila romana de les Calafes al costat del l·ligallo primitiu del Cementiri; la Punta de Benifallim al l·ligallo del Coll de la Punta; les Cases estan al peu del l·ligallo del Mar, el l·ligallo de Metxa i el l·ligallo del Coll de la Punta; i el més clar és el cas d'Alcanar, ubicat en un encreuament de l·ligallos. És molt probable que es trobés algun nucli habitat més al costat d'algun dels l·ligallos. Per tant, van ser les primeres vies de comunicació.

El nostre terme municipal és molt ric en l·ligallos. I com a tals hem de considerar-los tots, els que han existit en qualsevol època, estiguin o no classificats, sempre que no hi hagi documentació justificativa de la seva alienació, venda, etc. A la classificació de 1961, a l'apartat tercer diu: "Si en el término municipal existieran otras vías Pecuarias aparte de las clasificadas, aquellas no perderán su carácter de tales y podrán ser incorporadas a la presente clasificación mediante las oportunas adiciones".

Les modificacions del traçat de les vies pecuàries estan contemplades per la Llei 3/1995 i anteriors, sempre i quan s'asseguri el manteniment i la integritat d'aquesta via, juntament amb la continuïtat del trànsit ramader i els seus altres usos compatibles, i sempre s'haurà de mantenir el predomini dels seus usos principals i naturals.

Alguns dels nostres l·ligallos també han experimentat alguns canvis al llarg dels anys. S'han fet petites modificacions del traçat, com als trams finals del l·ligallo de Sòl de Riu i l·ligallo de Metxa; fins i tot podríem tenir en compte el darrer tram del l·ligallo de la Tancada i el primer del l·ligallo del Carreró.

Però una cosa és una modificació i una altra ben diferent és canviar pràcticament tot el recorregut, com és el cas del l·ligallo del Coll de les Forques, el l·ligallo del Coll de la Punta i el l·ligallo del Cementiri. En aquests casos les modificacions són molt significatives. Tot i això, les diferents versions del mateix l·ligallo, amb més o menys volta, poden comunicar els mateixos indrets però de forma ben diferent, ja que la filosofia no és la mateixa. Però el cas del l·ligallo del Cementiri és excepcional: no tan sols no connecta els mateixos llocs, sinó que el traçat té orientacions ben diferents i fins i tot creua els seus dos traçats existents entre ells. Aquest l·ligallo sí que necessita una especial atenció perquè el seu recorregut està pràcticament desaparegut.

**Figura 11.** Situació dels nuclis de població més importants del terme d'Alcanar i traçat de tots els lligallos canareus



Base cartogràfica: Google

És clar que l'ús actual dels lligallos com a vies exclusivament ramaderes és obsolet. Però sí és importantíssima la immensa riquesa que aquests camins representen: la disponibilitat d'aquests espais possibilita, segons els diferents casos, la utilització variada per a diferents fins. Els lligallos, segons la seva situació i pel que respecta a les parts menys humanitzades, tenen utilitats diferents i variades: corredors ecològics, vies verdes, rutes excursionistes, vies per a extinció d'incendis... Els traçats més populars i propers a l'home ja tenen usos assignats: la major part d'ells s'han convertit per inèrcia en camins rurals, carreteres, passejos, carrers, etc. L'ús quotidià ja els ha reconvertit.

Tot això i molts avantatges més ens poden aportar els nostres lligallos. Però una gran part d'aquestes vies pecuàries ha estat víctima de les intrusions de l'home, les seves amplades s'han vist reduïdes i fins i tot han desaparegut tram sencers d'alguns d'ells.

És imprescindible una nova classificació de tots els lligallos coneguts, estiguin o no ja classificats. I un cop classificats, realitzar la delimitació i fitació de tots els traçats, confeccionar un informe de totes les superfícies usurpades i identificar-les per tal de procedir a l'actuació jurídica pertinent per a tornar a recuperar totes les propietats públiques.

La neteja i restabliment dels traçats seria el pas següent i, com a culminació (atès que la Generalitat de Catalunya no disposa de cap legislació pròpia sobre camins ramaders) s'hauria d'aprovar una llei catalana que desplegués la Llei 3/1995 estatal, incloent i tenint en compte les peculiaritats catalanes i també les de les Terres de l'Ebre. Aquesta normativa actualitzada hauria de permetre retornar a aquestes vies ancestrals el protagonisme perdut amb el temps, condicionar la realització dels plans urbanístics, futures urbanitzacions i obertura

de nous vials quan s'interposi l'existència d'algun lligallo, regulant l'actuació i preservant els drets i la propietat pública.

## Bibliografia i legislació

### Legislació

- Decret de 23 de desembre de 1944. "Reglamento de vías pecuarias". *Boletín Oficial del Estado*, 11 de gener de 1945, núm. 11.
- Ordre de 8 d'abril de 1961. "Aprobación clasificación de las vías pecuarias existentes en el término municipal de Alcanar, provincia de Tarragona". *Boletín Oficial del Estado*, 17 d'abril de 1961, núm. 91.
- Decret 1508/1963 de 4 de juliol de modificació de l'article 30 del "Reglamento de Vías Pecuarias", aprovat per decret de 23 de desembre de 1944. *Boletín Oficial del Estado*, 5 de juliol de 1963, núm. 160.
- Ordre de 30 d'octubre de 1971. "Modificación clasificación de las vías pecuarias del término municipal de Alcanar, provincia de Tarragona". *Boletín Oficial del Estado*, 29 de novembre de 1971, núm. 285.
- Llei 22/1974, de 27 de juny de "Vías Pecuarias". *Boletín Oficial del Estado*, 29 de juny de 1974, núm. 155.
- Llei 3/1995, de 23 de març, de "Vías Pecuarias". *Boletín Oficial del Estado*, 24 de març de 1995, núm. 71.

### Bibliografia

- ASOCIACIÓN ESPAÑOLA PARA LA DEFENSA DE LAS VÍAS PECUARIAS. *Vías pecuarias*. <http://www.viaspecuarias.org>
- ASSOCIACIÓ DE RECERCA HISTÒRICA DEL PERELLÓ (2006). *Lligallos i autopistes: els camins de la civilització*. El Perelló: Associació de Recerca Històrica del Perelló (Memòria del Perelló, núm. 2).
- ASSOCIACIÓ SALVEM LA TOSSA. "Un lligam amb el passat camí del futur". Benicarló. <http://www.latossa.org/documentacio/article-lligallos.php>.
- BEL BELTRAN, Agustí (2000). *Alcanar*. Edicions Cossetània (La Creu de Terme).
- (2004). "Dels pastors canareus contra el vent roig: La pèrdua dels lligallos és la de l'ofici dels ramaders del segle XIII". *Lo Rafal* [Alcanar], núm. 79.
- (2003-04): "El melic oblidat d'Alcanar: Les Coves d'en Terraçola". *Lo Rafal* [Alcanar], núm. 76, 77 i 78.
- BLANCO ORÚS, Ramón "Algunas notas sobre el pasado, presente y futuro de las vías pecuarias. Especial referencia a la Comunidad Autónoma de Aragón", *Foresta*, núm. 43. [http://www.forestales.net/archivos/forestal/especial%20aragon/vias\\_pecuarias.pdf](http://www.forestales.net/archivos/forestal/especial%20aragon/vias_pecuarias.pdf)
- BUENO HERNÁNDEZ, Francisco (1993). "Los caminos históricos de la provincia de Salamanca hasta el siglo XV". *OP (Revista del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos)*. Caminos I, vol. 25.
- EROSKI CONSUMER. *Vies pecuàries*. <http://revista.consumer.es/web/ca/20040401/medioambiente/68532.php>
- FARNÓS, Àlex (1995). "Els lligallos: organitzacions ramaderes locals". *Ebre: Setmanari independent de les Terres de l'Ebre* [Tortosa], núm. 855.
- FARNÓS, Àlex; Xavier RIBAS (1994). *Els lligallos al Delta de l'Ebre*. Amposta: Museu Comarcal del Montsià (Informatiu, núm. 24).

- FIBLA, Helena; Toni FORCADELL; Jordi ARASA (2000). "L'aprofitament del riu de la Sénia a Alcanar. Xarxa i artilugis hidràulics". *II Congrés d'Història d'Alcanar*. Alcanar: Ajuntament d'Alcanar.
- GENERALITAT DE CATALUNYA. *Els Camins ramaders a Catalunya*. <http://www20.gencat.cat/portal/site/DAR/menuitem.3645c709047c363053b88e10b031e1a0/?vgnnextoid=0c9fe90b20d21310VgnVCM2000009b0c1e0aRCRD&vgnnextchannel=0c9fe90b20d21310VgnVCM2000009b0c1e0aRCRD&vgnnextfmt=default>
- HERNÁNDEZ PACHECO, Isidoro de (1792). *Leyes del Fuero-juzgo o recopilación de las leyes de los wisi-godos españoles*. Madrid.
- L'INSTITUT AGRÍCOLA (2009). "La normativa referent als camins en el món agrari (I): Les Vies Pecuarias a Catalunya". <http://www.institutagricola.org/index.php?id=36&idOpi=37&idC=3>.
- OLLÉ ALBIOL, Manel (1996). *El llibre de les abelles: de setis, lligallos i abellers*. Barcelona: Publicacions de l'Abadia de Montserrat (Cavall Bernat).
- REBULL, Joan Pere (2007). *Cabres i pastors: evolució d'un poble ramader*. El Perelló: Associació de Recerca Històrica del Perelló (Memòria del Perelló, núm. 3).
- I Congreso Nacional de Vías Pecuarias* (2005). Madrid: Ministerio de Medio Ambiente, 4-7 de maig de 2005.