

XAVIER CAMPILLO I BESSES

**LA GESTIÓ DE LA XARXA DE CAMINS
EN ZONES DE MUNTANYA:**

EL CAS DEL PARC NATURAL DEL CADÍ-MOIXERÓ

TESI DOCTORAL

Director: Dr. ANTONI F. TULLA I PUJOL

Departament de Geografia



Bellaterra, juny 2001

LA GESTIÓ DE LA XARXA DE CAMINS EN ZONES DE MUNTANYA



DE SERVITVTS, AYGVAS, EM-
PRIVS, Y PONTS. TIT. III.

I. VSATGE. Stratte.



Tradas, e vias publicas, cayguas
coerents, e Fons vivas, Prats, e
Pasturas, Selvas, Garrigas, e
Rocas qui son fundadas en a-
questa Terra, son de las Potes-
tats, no que ho hajan per alou, ne h-
tengan en domini, mas que tots temps sien a empriu de
lurs Pobles, sens tot contract, e sens servici
fabut.

Libre IV. Constitutions de Catalunya (1704)

A l'Anna
Al Martí
Al Guillem

Agraïments

Aquesta recerca és deutora de nombrosos treballs i recerques complementàries. Vull agrair les facilitats donades per nombroses persones i institucions des de l'inici del meu interès per la xarxa de camins devers l'any 1995.

De bell antuvi vull subratllar la col·laboració d'en Vicenç Planas, que ha elaborat els mapes dels espais de protecció especial estudiats, entre d'altres, i d'en Jordi Duch, de qui he manllevat alguns mapes que va realitzar per a l'inventari de camins del Pallars Sobirà.

Quant a institucions vull destacar especialment l'antiga Direcció General de Planificació i Acció Territorial del Departament de Política Territorial i Obres Públiques, l'actual Direcció General d'Actuacions Concertades Arquitectura i Habitatge del mateix departament i també la Direcció General del Medi Natural i la Subdirecció General d'Obres del Departament d'Agricultura Ramaderia i Pesca.

També han estat moltes les facilitats rebudes per part de tots els consells comarcals de les comarques de muntanya, i especialment per part dels tècnics encarregats del viari i de les activitats turístiques.

Igualment vull agrair la col·laboració de la direcció i tècnics del Parc Nacional d'Aigüestortes i Estany de Sant Maurici, del Parc Natural del Cadí-Moixeró, i del Parc Natural de la Zona Volcànica de la Garrotxa.

I demanant disculpes de bell antuvi davant de possibles oblits involuntaris, vull destacar i agrair el suport i la col·laboració amable i desinteressada que he rebut en diferents moments de la recerca per part de nombroses persones, entre les quals:

Abel Albet	Rafael Llussà
Agustí Andrés	Santi Martínez
Mercè Aniz	Charlotte Michel
José Luís del Campo Capilla	Carme Miralles
Xavier Carceller	Ferran Miralles
Mita Castañer	David Molina
Arcadi Castelló	Joan Nunes
Xavier Català	Josep Lluís Piqué
Jordi Dalmau	Francesc Prats i Ermengol
Jordi Duch	Miquel Rafà
Imma Espel	Joan Manuel Riasol
Jordi Falgarona	Kenty Richardson
Carles Feixa	Josep M ^a Rispa
Lourdes Feixa	M ^a Dolors Santandreu
Ramon Ganyet	Francesc Suàrez
Jordi Garcia Petit	Joan Manel Soriano
Joan Gurrera	Albert Sorolla
Ignasi Hierro	Albert Villaró
Montserrat Iniesta	Jaume Vicens
Enric Lluch	Kerr Walker

Un agraïment especial mereix també el meu amic i admirat col·lega, i company d'apassionants caminades, en Rafael López i Monné, en qui he trobat un altre boig amb qui compartir la dèria pels camins.

I no vull acabar sense fer una afectuosa referència a la persona del meu amic, mestre, i director de tesi, el Doctor Antoni F. Tulla i Pujol, i a la seva esposa Rosa M^a Blanch, per tants anys de sincera amistat i decidit suport acadèmic i professional.



A Suïssa per l'antic camí del Grimselpass

(Fotografia: Rafael López-Monné)

Índex

Introducció	1
1. Objectius de la recerca	2
1.1. Definir el viari objecte d'estudi	3
1.2. Caracteritzar la gestió de la xarxa	4
1.3. Proposar un model de gestió de la xarxa de camins en zones de muntanya	5
2. Hipòtesis de treball	7
2.1. La normativa vigent: una normativa incompleta i fragmentària	7
2.2. La Llei 9/1995, de regulació de l'accés motoritzat al medi natural, com a antimodel	10
2.3. Les normes del PEIN	13
2.4. L'assignació de funcions: base d'una proposta integrada de gestió del viari	16
2.4.1. Hipòtesis	16
3. Metodologia	19
3.1. Les experiències de regulació dels camins i l'accessibilitat al territori com a forma de validació empírica de les hipòtesis	22
 PART I. L'ESTAT DE LA QÜESTIÓ	
1. L'estudi dels camins	29
1.1. La història de la xarxa viària	29
1.2. L'estudi dels camins a Catalunya	30
1.2.3. La geografia catalana i els camins	31
1.3. Camins i dret	37
1.4. Camins i planejament	38
1.5. Camins i legislació	39
1.6. Un cas a part: Els camins ramaders	40
2. El debat sobre la regulació i l'ús dels camins	43
2.1. Les primeres crítiques	47
2.2. Camins i incendis forestals	49
2.3. La resposta a la Llei 9/1995, de regulació de l'accés motoritzat al medi natural	52
2.4. Pagar per anar al bosc?	55
3. La definició d'un model de gestió de la xarxa de camins en zones de muntanya	61
3.1. Caracterització de la gestió	61
3.2. Impacte ambiental dels camins i conflictes d'usos	62
3.2.1. Impacte ambiental i paisatgístic	62
3.2.2. Conflictes d'usos	75
 PART II. LA XARXA DE CAMINS DE LES COMARQUES DE MUNTANYA	
4. Origen i evolució de la xarxa viària a les comarques de muntanya del Pirineu català	85
4.1. Influència de l'estructura fisiogràfica dels Pirineus sobre la xarxa de comunicacions	85
4.1.1. La difícil comunicació amb el vessant septentrional de la serralada	85
4.1.2. Els rius, principals vies de penetració a l'interior del massís	86
4.1.3. La barrera dels Pre-pirineus i els congostos fluvials	86

4.1.4. Comunicacions transversals entre valls	87
4.2. Els camins pre-romans	87
4.3. Les vies romanes	88
4.3.1. La xarxa viària romana al Pirineu català	88
4.3.2. Restes de vies romanes a les comarques de muntanya	90
4.4. Els camins medievals	92
4.4.1. De la invasió sarraïna a la conquesta de Barcelona	92
4.4.2. L'estructura del poblament i la xarxa viària medieval a les comarques de muntanya	93
4.4.3. De la conquesta de Lleida a la unió d'Aragó amb Castella	94
4.4.4. Caracterització de la xarxa viària medieval pirinenca	94
4.4.5. L'herència del viari medieval a les comarques de muntanya	98
4.5. El desenvolupament de les comunicacions pirinenques durant els segles XIX i XX	100
4.5.1. De 1800 a 1936	100
4.5.2. De 1937 a 1989	104
5. Caracterització actual de la xarxa de camins a les comarques de muntanya	107
5.1. La definició dels camins a les normes legals i plans de carreteres espanyols	107
5.2. Evolució recent del concepte “cami” a Catalunya	109
5.2.1. El pla de camins de les comarques del Pirineu i el Pre-Pirineu (1982)	109
5.2.2. El pla de carreteres de Catalunya (1983)	110
5.2.3. Els Plans Comarcals de Muntanya	111
5.2.4. La Llei 7/1993, de carreteres	112
5.2.5. El Decret 82/1994, pel qual s'aprova el Pla especial de la zona volcànica de la Garrotxa	113
5.2.6. El Decret 166/1998, de regulació de l'accés motoritzat al medi natural	114
5.3. Categorització i funcionalitat de la xarxa de camins	115
5.3.1. Camins veïnals	120
5.3.2. Camins rurals	121
5.3.3. Camins forestals	122
5.3.4. Camins ramaders	124
5.3.5. Camins de servei	126
5.3.6. Camins rurals tradicionals	127
5.3.7. Senders	131
5.4. Extensió i característiques tècniques del viari	134
5.4.1. El Pallars Sobirà: una mostra representativa de les comarques de muntanya	136
5.4.2. La xarxa veïnal	140
5.4.3. La xarxa rural/forestal	142
5.4.4. El camins ramaders	145
5.4.5. La xarxa de camins rurals tradicionals	152
5.4.6. La xarxa de senders	159
6. El marc jurídic i legal	167
6.1. El marc legal	169
6.1.1. El Codi Civil espanyol	169
6.1.2. La Llei 8/1987, de 15 d'abril, municipal i de règim local de Catalunya	171
6.1.3. La Ley 3/1995, de 23 de marzo, de vías pecuarias	174
6.1.4. Ley 1/1970, de caza, Ley 29/1985, de aguas, Ley 22/1988, de costas, i Llei 7/1993, de carreteres	176
6.1.5. Instruments legals per a la gestió	177
6.2. Naturalesa jurídica dels camins	179
6.2.1. Camins públics	179
6.2.2. Camins privats	183
6.2.3. Camins ramaders	184
6.2.4. Servituds de pas	186

6.3. L'ús públic dels camins	187
6.3.1. Llibertat de circulació i drets fonamentals de la persona	187
6.3.2. Limitacions de l'ús	188
6.3.3. Ús tradicional dels camins	189
6.3.4. Usurpació i destrucció de camins	191

PART III. DEFINICIÓ D'UN MODEL DE GESTIÓ DELS CAMINS EN ZONES DE MUNTANYA

7. Regulació de les característiques tècniques dels camins a Catalunya:

propostes i normatives	197
7.1. Referències dins la legislació sectorial	197
7.2. Estudi de vialitat de muntanya (1982)	198
7.2.1. Introducció	198
7.2.2. Recomanacions tècniques	200
7.2.3. Projecte de normativa	201
7.3. Pla de Camins de les comarques del Pirineu i el Pre-Pirineu (1982)	202
7.4. Projecte de Pla especial del Parc natural del Cadí-Moixeró (1989)	202
7.5. Plans Comarcals de Muntanya (1989)	204
7.6. Departament d'Agricultura Ramaderia i Pesca (1994)	205
7.7. Pla de camins rurals del Ripollès (1994)	207
7.8. Pla rector d'ús i gestió del Parc nacional d'Aigüestortes i Estany de Sant Maurici	207
7.9. Pla Especial del Parc Natural de la Zona Volcànica de la Garrotxa (1994)	208
7.9.1. Regulació de les obres viàries	208
7.9.2. Característiques dels vials	211

8. Regulació de l'accés a Catalunya: normatives i models

8.1. Legislació aplicable	213
8.1.1. Referències dins la legislació sectorial	213
8.1.2. El Decret 59/1989, de 13 de març, pel qual es regula la circulació motoritzada per a la protecció del medi natural	214
8.1.3. El Decret 148/1992, de 9 de juny, pel qual es regulen les activitats fotogràfiques, científiques i esportives que poden afectar les espècies de la fauna salvatge	216
8.1.4. La Llei 9/1995, de regulació de l'accés motoritzat al Medi Natural	216
8.1.5. El Decret 166/1998, de regulació de l'accés motoritzat al medi natural	226
8.2. Els parcs de muntanya de Catalunya	233
8.2.1. Normativa del Parc Nacional d'Aigüestortes i Estany de Sant Maurici	233
8.2.2. Normativa del Parc Natural de la Zona Volcànica de la Garrotxa	248
8.2.3. Pràctica de la gestió dels camins al Parc Natural del Cadí-Moixeró	258

9. Regulació de l'accés: models internacionals

9.1. El cas de França	269
9.1.1. Classificació i ús dels camins	269
9.1.2. Problemàtica associada a l'accés indiscriminat al medi natural	274
9.1.3. <i>Loi relative à la circulation des véhicules terrestres dans les espaces naturels (loi n° 91-2 du 3 janvier 1991)</i>	275
9.1.4. Camins i <i>Code rural</i>	277
9.1.5. <i>Plans départementales des itinéraires de promenade et randonnée (PDIPR)</i>	278
9.1.6. El nou model	282
9.2. El cas d'Alemanya	284
9.2.1. El dret de pas i l'accés al medi natural, drets fonamentals	284
9.2.2. Els casos de Baden-Württemberg i Baviera	285
9.2.3. La Llei Forestal de Baden-Württemberg	290
9.2.4. Conflictes al voltant del dret de pas	293

9.3. El cas de Suïssa	297
9.3.1. El marc legal general	297
9.3.2. La Llei Federal de camins per a vianants i senders	299
9.3.3. La xarxa de senders Suïssa	302
9.3.4. L'Inventari de vies de comunicació històriques de Suïssa	305
9.4. El cas d'Anglaterra i Gal·les	306
9.4.1. Classificació i ús dels camins	306
9.4.2. Titularitat i ús	308
9.4.3. Manteniment	310
9.4.4. Afectació i desafectació dels camins	311
9.4.5. El Mapa Definitiu	312
9.4.6. La xarxa de senders	315
9.4.7. El debat anglès sobre el lliure accés al medi natural	318
9.4.8. La nova <i>Countryside and Rights of Way Bill</i>	320
10. Un nou model de gestió dels camins al medi rural i en zones de muntanya	333
10.1. Categorització de la xarxa	333
10.2. Funcions i característiques tècniques	334
10.3. Regulació de l'accés al medi rural i natural	335
10.4. Paper del senderisme	343
10.5. Modificacions i desenvolupament del marc legal vigent	344
10.6. Model resultant	346
Conclusions	
1. Sobre l'origen i l'evolució de la xarxa viària a les comarques de muntanya del Pirineu català	351
2. Sobre la caracterització actual de la xarxa de camins a les comarques de muntanya	353
3. Sobre el marc jurídic i legal	355
4. Sobre les propostes i normatives de regulació de les característiques tècniques dels camins a Catalunya	358
5. Sobre les normatives i models de regulació de l'accés a Catalunya	362
6. Sobre els models internacionals de regulació de l'accés	368
Fi de camí	375
Bibliografia	377

Índex d'il·lustracions

Taules

- Taula 1. Normes autonòmiques que regulen els camins o l'accés al medi rural.
- Taula 2.1. Ecoturisme versus turisme d'aventura.
- Taula 3.1. Principals impactes ambientals o socials dels esports d'aventura.
- Taula 4.1. Principals ponts medievals de les comarques de muntanya.
- Taula 4.2. Obra realitzada pel la Mancomunitat de Catalunya a 21.7.1923.
- Taula 4.3. Obres de la Mancomunitat de Catalunya en construcció a 31.7.1923.
- Taula 4.4. Carreteres provincials en servei l'any 1936.
- Taula 5.1. Classificació dels camins en diferents documents legals i administratius.
- Taula 5.2. Funcionalitat actual de la xarxa de camins.
- Taula 5.3. Categorització de la xarxa viària.
- Taula 5.4. Categorització de la xarxa viària a les comarques de muntanya (km).
- Taula 5.5. Plans comarcals de muntanya: Titularitat de la xarxa viària a les comarques de muntanya (km).
- Taula 5.6. Categorització de la xarxa viària en diversos espais de muntanya.
- Taula 5.7. Camins inventariats pel Pla de Camins del Pirineu i el Pre-pirineu i Inventari de camins del Pallars Sobirà.
- Taula 5.8. Inventari de camins del Pallars Sobirà: titularitat.
- Taula 5.9. Inventari de camins del Pallars Sobirà: tipus de ferm.
- Taula 5.10. Inventari de camins del Pallars Sobirà: categoria funcional.
- Taula 5.11. Xarxa veïnal: amplada.
- Taula 5.12. Xarxa veïnal: tipus de ferm.
- Taula 5.13. Xarxa veïnal: entorn orogràfic.
- Taula 5.14. Xarxa veïnal: estat de conservació.
- Taula 5.15. Xarxa veïnal: velocitat de recorregut.
- Taula 5.16. Titularitat de la xarxa de camins.
- Taula 5.17. Xarxa rural: amplada.
- Taula 5.18. Xarxa rural: tipus de ferm.
- Taula 5.19. Xarxa rural: entorn orogràfic.
- Taula 5.20. Xarxa rural: estat de conservació.
- Taula 5.21. Xarxa rural: velocitat de recorregut.
- Taula 5.22. Camins ramaders de les comarques del Pirineu de Lleida.
- Taula 5.23. Camins ramaders classificats a l'alt Berguedà.
- Taula 5.24. Relació de vies pecuàries classificades a l'alt Berguedà.
- Taula 5.25. Camins ramaders: amplades i termes.
- Taula 5.26. Amplades d'alguns ponts vells de les comarques de muntanya.
- Taula 5.27. Xarxes de senders europees.
- Taula 5.28. Senders de Gran (GR) i Petit recorregut (PR) a les comarques de muntanya.
- Taula 5.29. Iniciatives de senderisme a les comarques de muntanya.
- Taula 6.1. Legislacions aplicables a la xarxa de camins i al dret de pas.
- Taula 6.2. Entitats municipals descentralitzades de les comarques de muntanya.
- Taula 6.3. Afectació i desafectació de camins.
- Taula 6.4. Conseqüències de la privatització, destrucció o desaparició de camins de titularitat pública.
- Taula 7.1. Classificació dels vials en funció de la IMD 30.
- Taula 7.2. Característiques tècniques proposades per Ramon Ganyet.
- Taula 7.3. Característiques dels vials proposades pel Pla de Camins de les comarques del Pirineu i el Pre-Pirineu.
- Taula 7.4. Parc Natural del Cadí-Moixeró: característiques tècniques proposades.
- Taula 7.5. Seccions-tipus definides pels plans comarcals de muntanya per als camins de la xarxa veïnal/rural.
- Taula 7.7. Característiques dels camins construïts pel DARP.
- Taula 7.8. Característiques tècniques dels camins d'acord amb el Pla Especial de la zona volcànica de la Garrotxa (1994).
- Taula 8.1. Limitacions introduïdes pel Decret 59/1989 (derogat).
- Taula 8.2. Limitacions a la circulació motoritzada derivades de la Llei 9/1995, de regulació de l'accés motoritzat al medi natural.
- Taula 8.3. Limitacions a la circulació motoritzada derivades del Decret 166/1998, de regulació de l'accés motoritzat al medi natural.

- Taula 8.4. Zonificació i ús del territori del Parc Nacional d'Aigüestortes i Estany de St. Maurici.
Taula 8.5. Parc Nacional d'Aigüestortes i Estany de Sant Maurici: regulació de l'accés.
Taula 8.6. Pistes d'accés lliure al Parc Nacional d'Aigüestortes i Estany de Sant Maurici (1997).
Taula 8.7. Pistes d'accés limitat al Parc Nacional d'Aigüestortes (1997).
Taula 8.8. Tipologia de senders del Parc Nacional d'Aigüestortes i Estany de Sant Maurici.
Taula 8.9. Regulació de la vialitat al Parc Natural de la Zona Volcànica de la Garrotxa.
Taula 8.10. Rutes turístiques per a vehicles establertes al Parc Natural del Cadí-Moixeró.
Taula 8.11. Pistes tancades al Parc Natural del Cadí-Moixeró (1998).
Taula 9.1. Estatut jurídic, marc legal i ús de la xarxa de camins a França.
Taula 9.2. Estatut jurídic, marc legal i ús de la xarxa de camins a França (continuació).
Taula 9.3. Regulació de l'accés al medi natural al sud d'Alemanya.
Taula 9.4. Organitzacions especialitzades capacitades per recórrer davant l'administració.
Taula 9.5. Característiques dels senders de Suïssa.
Taula 9.6. Categorització i ús dels camins a Anglaterra i Gal·les.
Taula 9.7. National Trails d'Anglaterra i Gal·les.
Taula 10.1. Proposta de regulació de l'accés al medi rural i natural.
Taula 10.2. Proposta de model d'accés al medi rural i natural.
Taula 11.1. Correspondència entre categoria, funció i titularitat.
Taula 11.2. Característiques proposades per a la xarxa de camins veïnals.
Taula 11.3. Característiques proposades per a la xarxa de camins rurals/forestals i vies de servei.
Taula 11.4. Ferm dels camins: cost econòmic per metre lineal.
Taula 11.5. Preu/km de passar un camí de 3-4 m a un altre de 5,5-6 m.
Taula 11.6. Regulació de l'accés al medi natural segons la legislació vigent.

Gràfics

- Gràfic 1. Marc de la gestió.
Gràfic 5.1. Inventari de camins del Pallars Sobirà: titularitat.
Gràfic 5.2. Inventari de camins del Pallars Sobirà: classes de vials.
Gràfic 5.3. Inventari de camins del Pallars Sobirà: tipus de ferm.
Gràfic 5.4. Inventari de camins del Pallars Sobirà: categoria funcional.
Gràfic 5.5. Camins inventariats pel Pla de Camins del Pirineu i el Pre-pirineu i per l'Inventari de camins del Pallars Sobirà.
Gràfic 5.6. Categorització de la xarxa
Gràfic 8.1. Parc Nacional d'Aigüestortes i Estany de Sant Maurici: Evolució del nombre de visitants (1996-1999).
Gràfic 8.2. Accés al Parc Nacional d'Aigüestortes i Estany de Sant Maurici.
Gràfic 8.3. Parc Nacional d'Aigüestortes i Estany de Sant Maurici: Mitjans de transport (1990-1999).
Gràfic 8.4. Inventari de camins del Parc Natural de la Zona Volcànica de la Garrotxa: categoria funcional.
Gràfic 9.1. Categorització de la xarxa viària a Anglaterra i Gal·les.

Mapes

- Mapa 1. Situació de les comarques de muntanya de Catalunya i parcs analitzats.
Mapa 2. Models europeus analitzats
Mapa 1.1. Les chemins de transhumance de la Catalogne (1913).
Mapa 1.2. Mapa dels camins transhumants del Pirineu occidental català, segons dades extretes de *Notas de etnografia pastoril pirenaica. La transhumancia*, de R. Violant i Simorra (1948).
Mapa 1.3. Camins ramaders de Catalunya segons Llobet i Vilà Valentí (1951).
Mapa 1.4. Direcció dels camins de transhumància que parteixen del Ripollès (1964).
Mapa 1.5. Camins ramaders de l'Alt Urgell (1964).
Mapa 1.6. Vías pecuarias de carácter general de la provincia de Lérida (1924).
Mapa 4.1. Vies romanes a Catalunya.
Mapa 4.2. Principals vies de comunicació, segles X i XI.
Mapa 5.1. Xarxa de camins i pistes per a vehicles del Pallars Sobria (1999).
Mapa 5.2. Xarxa de camins rurals tradicionals del Pallars Sobria (1999).
Mapa 5.3. Xarxa de camins ramaders del Pallars Sobria (1999).

- Mapa 5.4. Isocrones amb centre a la Seu al voltant de 1900.
Mapa 5.5. Xarxa marcadament reticular de la Batllia (Cerdanya).
Mapa 5.6. Xarxa de camins del Baridà.
Mapa 5.7. Xarxa radial de camins d'Ansovell.
Mapa 5.8. Xarxa catalana de senders de gran recorregut.
Mapa 5.9. Xarxa espanyola de senders de gran recorregut (1998).
Mapa 6.1. Entitats municipals descentralitzades de Catalunya (1992).
Mapa 7.1. Àmbit teòric d'aplicació de la proposta de normativa de vialitat de muntanya.
Mapa 8.1. Zonificació i model d'accés al Parc Nacional d'Aigüestortes i Estany de Sant Maurici.
Mapa 8.2. Zonificació i model d'accés del Parc Natural de la Zona Volcànica de la Garrotxa.
Mapa 8.3. Zonificació i model d'accés del Parc Natural del Cadí-Moixeró.
Mapa 9.1. El GR10 francès, l'alta ruta pirinenca (HRP) i altres senders al voltant del massís del Canigó, recolzats en una densa xarxa de refugis.
Mapa 9.2. Estat dels PDIRP (1993).
Mapa 9.3. Xarxa de senders i pistes forestals de la reserva natural de Feldberg.
Mapa 9.4. Fragment del mapa oficial de la Federació Suïssa de Senderisme.
Mapa 9.5. Xarxa d'itineraris nacionals de senderisme de Suïssa.
Mapa 9.6. Fragment de l'Ordnance Survey Map corresponent al Parc Nacional d'Exmoor.
Mapa 9.7. National Trails d'Anglaterra i Gal·les.
Mapa 9.8. Fragment del Long Distance Path Chart corresponent a Londres.
Mapa 9.9. Situació de muntanyes, estepes (*moor*) i landes de bruc (*heath*) a Anglaterra i Gal·les.
Mapa 9.10. Situació de pastures meridionals (*downland*) a Anglaterra i Gal·les.
Mapa 9.11. Situació dels terrenys comunals (*registered common land*) a Anglaterra i Gal·les.

Figures

- Figura 1.1. Portada del segon volum del Costumari Català de la Mancomunitat de Catalunya (1921).
Figura 2.1. Anunci d'una marca de vehicle tot terreny a La Vanguardia.
Figura 2.2. La circulació motoritzada exerceix una pressió creixent sobre el medi natural.
Figura 2.3. Moto aparcada a l'interior de l'espai d'interès natural de Basturs (Pallars Sobirà).
Figura 2.4. Editorial de La Vanguardia amb motiu de l'incendi de l'estiu del 2000 al Cap de Creus.
Figura 2.5. Editorial i acudit de "El Vilatà".
Figura 2.6. El conseller Marimon defensa a Solsona la polèmica taxa d'accés al medi natural.
Figura 2.7. "La proposta de cobrar un peatge genèric per accedir a la muntanya pot ser fins i tot inconstitucional".
Figura 3.1. La pista del Collell a la baga del Pedraforca dibuixa una profunda cicatriu en un dels paisatges més emblemàtics de Catalunya.
Figura 3.2. L'acumulació de deixalles és un dels principals impactes ambientals associats amb la freqüentació descontrolada del medi natural.
Figura 3.3. Caçadors urbans aparcats dins d'un camp de farratge a Montmajor (Berguedà).
Figura 3.4. Los deportes de aventura montaña acaparan el 70% de los rescates.
Figura 3.5. Els propietaris d'una muntanya del Pallars Sobirà volen cobrar peatge als visitants.
Figura 3.6. L'evolució recent de la xarxa de camins tendeix a expulsar-ne els vianants.
Figura 4.1. Via romana del Capsacosta.
Figura 5.1. Els camins rurals tenen un caràcter marcadament multifuncional.
Figura 5.2. Esplèndid pont de pedra seca situat al camí del Far de Cala Nans (Cap de Creus).
Figura 5.3. Pont tradicional de fusta bastit sobre la Valira a Sant Julià de Lòria.
Figura 5.4. Empedrat al camí vell d'Espinalbet a Corbera (Berguedà).
Figura 5.5. Marca al GR 107 (Camí dels Bons Homes).
Figura 5.6. La creu d'Occitània senyalant el recorregut del Camí dels Bons Homes (Berguedà).
Figura 6.1. Un ramader denuncia obstacles en un camí de transhumància de Bagà.
Figura 6.2. L'antic camí de Cadaqués al Cap de Creus segregat a l'interior d'un jardí "particular".
Figura 8.1. L'article 27 de la llei considera una infracció molt greu.
Figura 8.2. Senyal instal·lada en un camí rural d'accés limitat.
Figura 8.3. Actualment és obligatori deixar els vehicles particulars als aparcaments situats als accessos al parc.
Figura 8.4. El camí asfaltat d'Aigüestortes dins l'àrea d'ús especial del parc Nacional.
Figura 8.5. A l'interior del Parc Nacional la circulació motoritzada és prohibida amb caràcter general.
Figura 8.6. Taxis esperant a l'aparcament del Pla d'Aigüestortes.

Figura 8.7. La Ruta de la Llúdriga.

Figura 8.8 . Visitants arribats en taxi caminen cap al Pla d'Aigüestortes.

Figura 8.9. L'èxit de "Carros de Foc" és el resultat d'una esplèndida xarxa de refugis .

Figura 8.10. Camí rural d'ús restringit en aplicació de la Llei 9/1995, de regulació de l'accés al medi natural.

Figura 8.11. L'itinerari 1 que uneix la Fageda de Jordà amb els volcans Croscat i Santa Margarida és el més popular del parc.

Figura 8.12. L'itinerari de la Vall de Sant Iscle és especialment indicat per fer en bicicleta.

Figura 8.13. Tres fulletons amb propostes per a cada tipus d'usuari.

Figura 8.14. Escolars llegint els senyals d'orientació.

Figura 8.15. Alpinistes pujant per la Canal de l'Ordiguer.

Figura 8.16. Document de tancament de camins recolzat en la Llei 9/1995, de regulació de l'accés motoritzat al medi natural.

Figura 9.1. Senyalització bàsica dels senders francesos.

Figura 9.2. Tothom té el dret a accedir al bosc per esplaiar-se.

Figura 9.3. Només els vehicles de servei poden circular per les pistes forestals.

Figura 9.4. Només vianants i ciclistes poden circular lliurement per les pistes forestals.

Figura 9.5. Senyalització de senders a la Selva Negra.

Figura 9.6. Pedres col·locades per impedir que els automòbils envaeixin els prats.

Figura 9.7. Reducció de camins a la Reserva Natural del Feldberg entre 1975 i 1991.

Figura 9.8. La llei forestal suïssa prohibeix amb caràcter general la circulació de vehicles motoritzats per les pistes forestals.

Figura 9.9. Suport amb senyals direccionals del tipus "sender".

Figura 9.10. Sender de muntanya abalisat.

Figura 9.11. Senyal de camí cultural.



*“Quan aniràs de camí, no viatgis sense pa ni vi”
(Del refranyer popular)*

Introducció

El mestre Pau Vila afirmava que *“la Geografia es fa amb els peus tant o més que amb el cap.”* Es referia, és clar, a la necessitat de trepitjar el país per poder conèixe'l, però per recórrer un territori, ja sia amb els peus o amb el concurs d'algun vehicle fan falta camins. Sense camins gairebé no podríem anar enlloc o només després de vèncer penoses dificultats, esgarrinxats, esparracats i desfets, com els exploradors colonials que apareixen als films d'aventures. Sobta, doncs, que els geògrafs del nostre país, de vegades tan amants de reivindicar la *“geografia de l'espardenya”*, els hagin dedicat una atenció tan migrada o, en qualsevol cas, clarament insuficient. *“Això és més vell que els camins!”* En efecte, els camins són un objecte modest, d'aspecte fins i tot banal, i la seva existència sembla tan òbvia, que potser per això de vegades no els reservem un trist pensament.

En realitat, els camins són una infraestructura territorial fonamental, però associada a un medi avui marginal dins la nostra societat urbanitzada i industrialitzada: el món rural. Per això, malgrat tractar-se d'una vasta xarxa territorial, que satisfà funcions vitals per al conjunt de la societat, els camins no desperten al nostre país (tampoc, de vegades, en altres països) gaire interès ni en el debat polític, ni en la recerca acadèmica, ni en els mitjans de comunicació.

I tanmateix els camins estan adquirint una importància cada vegada més gran dins la nostra societat i constitueixen el centre d'un incipient debat social. En alguns països es tracta d'un debat ja molt antic i madur i els camins gaudeixen d'una elevada consideració social, acadèmica i mediàtica.

Els camins poden semblar modestos però no són un objecte banal. Sense camins no hi ha accés al territori o només amb grans limitacions. A Espanya són la principal garantia que permet als ciutadans l'exercici de dos drets constitucionals fonamentals: el dret a circular pel territori i el dret a gaudir d'un medi ambient saludable. D'altra banda, no és un objecte obvi. Els camins són dinàmics: neixen, muden i moren. I tampoc són un objecte simple. Es tracta d'un objecte polièdric que arreu d'Europa interessa a enginyers, juristes, historiadors, polítics, geògrafs, i, per descomptat, usuaris.

L'estudi dels camins des del vessant de la seva gestió és al nostre país una assignatura pendent de l'ordenació del territori. Aquesta recerca vol fer una aportació en aquesta direcció.

1. Objectius de la recerca

Cal avançar en la definició d'un model integrat de gestió de la xarxa de camins. Aquest és l'objectiu fonamental d'aquesta recerca. I per fer-ho cal identificar i analitzar els elements que intervenen en la gestió d'aquest viari rural. Aquest objectiu genèric neix de dues constatacions prèvies:

1. El nostre país no disposa d'un marc legal suficient que reguli específicament aquesta xarxa viària;
2. Hi ha un debat social creixent al voltant de l'ús dels camins, la problemàtica ambiental que se'n deriva, i la necessitat de la seva regulació.

L'any 1985 vaig encetar una etapa vital i professional vinculada a les comarques del Pirineu, que encara perdura. Efectivament, entre els anys 1985 i 1989 vaig residir i treballar a l'Alt Urgell en el marc del programa MAB6-Alt Pirineu¹, primer, i Pirineus-Culturalcampo², després. L'any 1990 vaig fixar la meua residència al Berguedà, i d'ençà d'aleshores he continuat vinculat a les comarques de muntanya també a través de la meua activitat professional en el camp de la geografia. Precisament, van ser diversos encàrrecs professionals els que despertaren el meu interès pel món dels camins: el disseny el 1994, junt amb Ramon Martí, de la xarxa de senders coneguda com "Rutes de la Portella", l'estudi *La xarxa de camins a les comarques de muntanya* (1995) i l'*Inventari de camins públics dels Parc Natural del Cadí-Moixeró* (1995)³. Aquests encàrrecs coincidiren a més amb l'aprovació de la nova Ley 3/1995, de vías pecuarias, i de la Llei 9/1995, de regulació de l'accés motoritzat al medi natural, a la qual seguí una considerable polèmica social i mediàtica. De fet, un dels objectius d'aquesta recerca és avaluar la idoneïtat del marc regulador introduït per la llei catalana.

Atesa la meua relació vital i professional amb la serralada, l'elecció de les comarques de muntanya del Pirineu català com a àmbit d'estudi ha estat per a mi una elecció natural (MAPA 1).⁴ Però l'elecció de les comarques de muntanya com a àmbit d'estudi era *a priori* interessant per diversos motius:

1. El Pirineu disposa d'una extensa i complexa xarxa de camins que només recentment ha estat modernitzada;

¹El programa MAB6-Alt Pirineu fou un programa de desenvolupament rural impulsat i finançat pels Grups de l'Alt Pirineu, el Dpt de Geografia de la UAB, el MOPU i el MAPA, i auspiciat per la UNESCO. L'àrea d'estudi comprenia les subcomarques de l'Urgellet i el Baridà, a cavall de l'Alt Urgell i la Cerdanya.

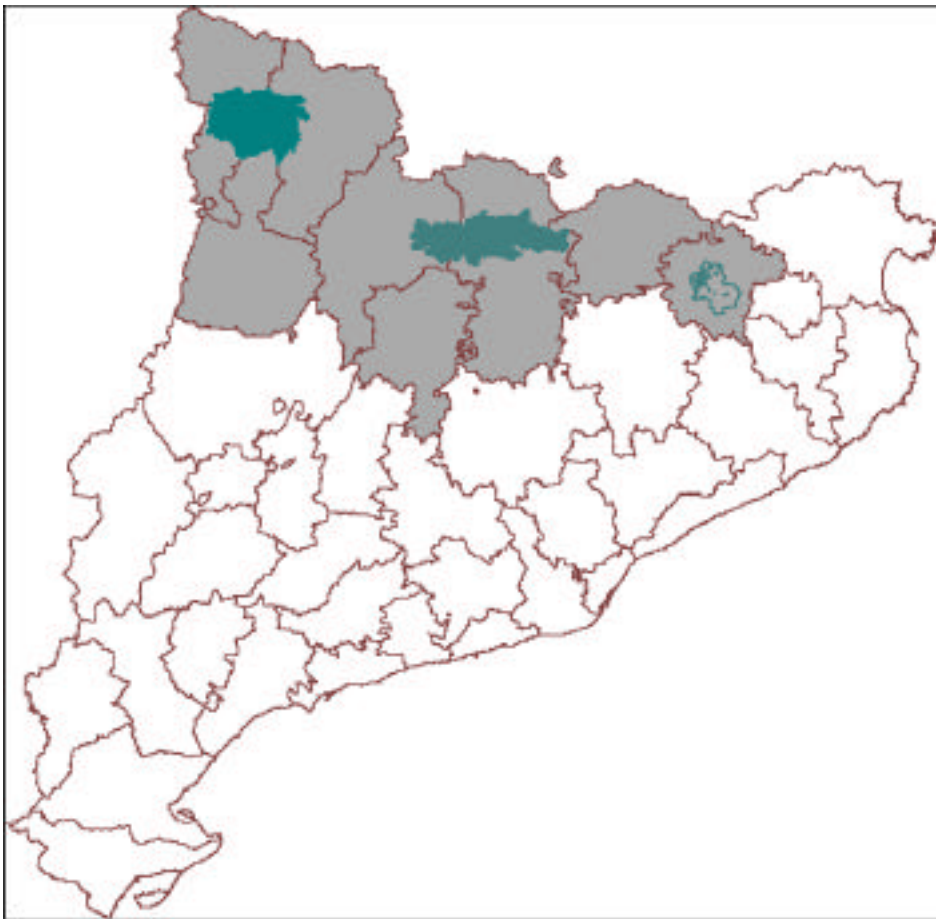
²Es tractava d'un programa de dinamització sòcio-cultural en àrees rurals desfavorides promogut pel Ministeri de Cultura amb el suport del Departament de Cultura de la Generalitat de Catalunya. L'àrea d'estudi abastava les comarques de l'Alt Urgell i el Baridà.

³Als quals han seguit l'*Inventari de camins del Parc Natural de la Zona Volcànica de la Garrotxa* (1998), el *Projecte de Rehabilitació Integral del Camí de Canòlic* (1999), i l'*Inventari de camins del Pallars Sobirà* (1999).

⁴L'àmbit d'estudi coincideix amb les comarques de muntanya definides per la Llei 2/1983, d'alta muntanya: Val d'Aran, Alta Ribagorça, Pallars Sobirà, Pallars Jussà, Alt Urgell, Cerdanya, Solsonès, Berguedà, Ripollès i Garrotxa.

2. sobretot a muntanya els camins satisfan necessitats socials i econòmiques de primer ordre;
3. atesa la singularitat i fragilitat del patrimoni natural i el creixent desenvolupament del sector turístic, al Pirineu els conflictes ambientals derivats de la millora de la xarxa i l'augment de la freqüentació turística són especialment significatius; i
4. els espais de protecció especial existents al Pirineu català permeten analitzar diversos models aplicats de gestió dels camins, tant pel que fa a la regulació de les característiques tècniques o morfològiques com a la regulació de l'ús i el control de la freqüentació.

MAPA 1. Situació de les comarques de muntanya de Catalunya i parcs analitzats



1.1. Definir el viari objecte d'estudi

El primer problema amb què ens trobem a l'hora d'abordar l'estudi dels camins és la pròpia indefinició de l'objecte d'estudi. Efectivament, al nostre país no existeix cap definició legal positiva del concepte "cami". De la mateixa manera, tampoc no existeix una categorització legal o administrativa clarament establerta de la xarxa de camins. En definitiva, ni a Catalunya ni a Espanya no tenim una llei de camins.

Vist això, a partir de l'anàlisi del marc legal vigent i d'altres documents que d'una manera o altra fan referència a la xarxa viària (capítol 5) hem vist que a la xarxa de camins s'hi arriba per exclusió respecte de la xarxa de carreteres, que sí que disposa d'una legislació específica. D'aquesta manera hem pogut arribar a formular una definició del viari objecte de la nostra recerca: són camins tots aquells vials que legalment no són carreteres. Tanmateix, els camins són molt més que un objecte jurídic, legal, o administratiu, o que una infraestructura de transport i comunicació amb determinades característiques tècniques o morfològiques. La comprensió integral d'aquest viari demana també una aproximació funcional, històrica i cultural (patrimonial). Això no obstant, a l'hora de definir l'objecte d'estudi ens ha interessat aprofundir en dos aspectes fonamentals: la titularitat i la categorització.

Titularitat dels camins

En efecte, un aspecte fonamental que intervé en la definició de l'objecte d'estudi, i que hem abordat de bell antuvi, és la titularitat dels camins: quins camins són públics i quins privats? com neix i com desapareix un camí? com es regula el dret de pas? quines institucions són titulars dels camins? En definitiva, a qui correspon la seva gestió? Aquests interrogants ens han conduït a la recerca del marc jurídic i legal dels camins (capítol 6), que principalment i bàsic coincideix amb el règim general aplicat als béns de domini públic.

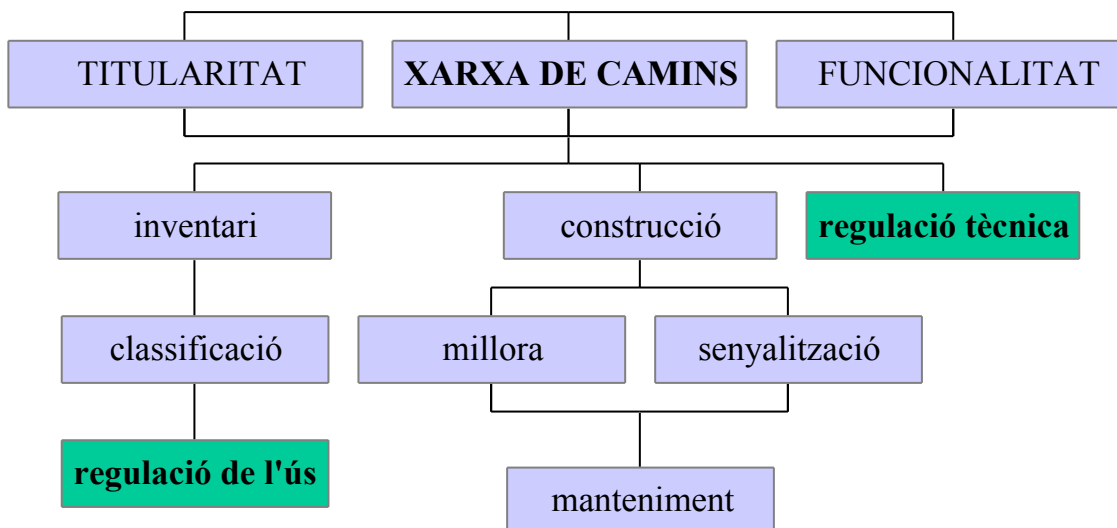
Categorització de la xarxa de camins

L'estudi del marc jurídic i legal dels camins, i d'altres textos i normes complementaris, ens han proporcionat també una categorització bàsica de la xarxa de camins de caràcter mixt, legal, administratiu i funcional. D'aquesta manera hem arribat al factor clau que considerem que hauria de regir qualsevol model de gestió integrat dels camins: l'anàlisi funcional de la xarxa (capítol 5).

1.2. Caracteritzar la gestió de la xarxa

Ja sabem què són, de qui són i per a què serveixen els camins. En què consisteix, però, la seva gestió? El territori rural és un espai multifuncional que suporta diversos usos d'interès social o econòmic: residencials, agrícoles, ramaders, forestals, industrials, protecció civil, lleure i turisme, processos ecològics bàsics, patrimoni natural, etc. De la mateixa manera els camins assumiran una o més funcions d'acord amb la naturalesa del territori al qual serveixen. Partint d'aquesta perspectiva nosaltres entenem la gestió de la xarxa de camins com un element més de l'ordenació de l'espai rural.

GRÀFIC 1. Marc de la gestió



Dins l'àmbit de la gestió, i amb l'objectiu d'ordenar i harmonitzar les diverses funcions que conviuen al medi rural, podem identificar diversitat d'actuacions: construcció, millora, manteniment, regulació de l'ús, inventari, classificació o categorització, senyalització... Com veurem, no hem dedicat la mateixa atenció a cadascun d'aquests àmbits i ens hem centrat en aquells especialment importants a l'hora de prevenir i controlar els impactes ambientals i els conflictes socials associats a la construcció i l'ús dels camins, concretament:

1. La regulació de les característiques tècniques o morfològiques.
2. La regulació de l'ús.

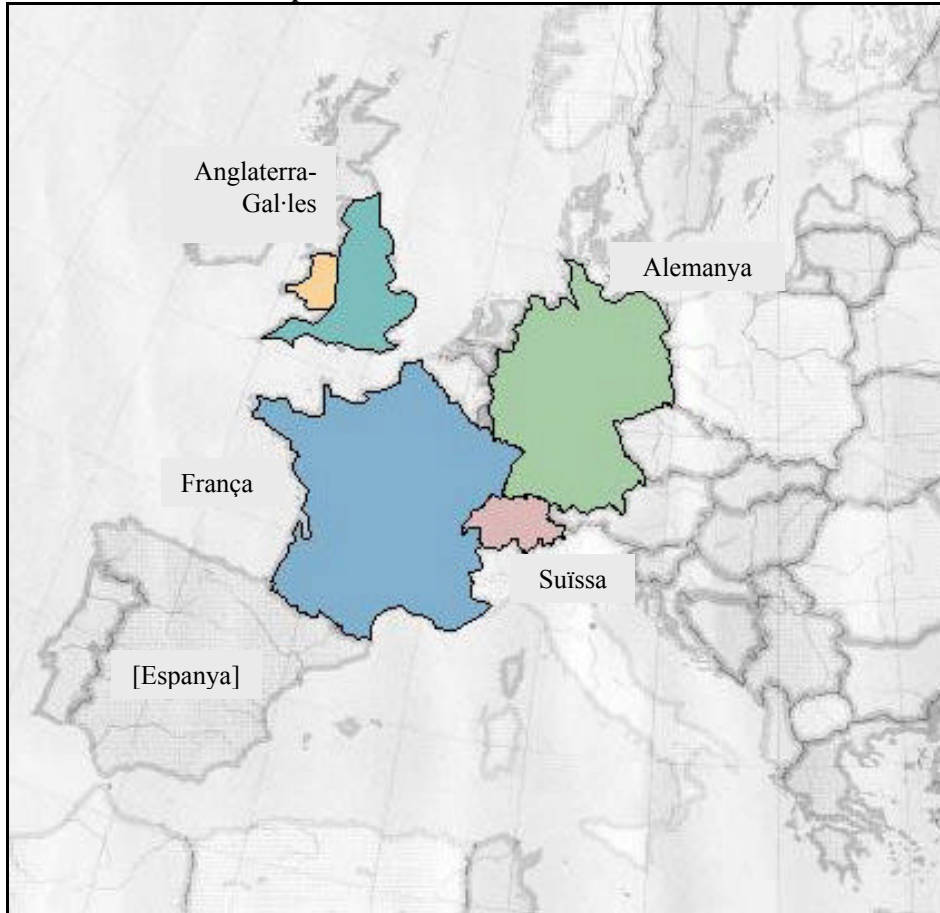
1.3. Proposar un model de gestió de la xarxa de camins en zones de muntanya

Finalment, hem pogut abordar l'objectiu últim de la nostra recerca: avançar en la definició d'un model integrat de gestió de la xarxa de camins en zones de muntanya i al medi rural en general. En el marc d'aquest objectiu ens han interessat especialment les normes de regulació dels camins i les estratègies de gestió de l'accés al territori en resposta als impactes ambientals i als conflictes socials i econòmics generats per les obres viàries i per l'ús de la xarxa de camins.

Amb aquest objectiu hem decidit confrontar diferents models de gestió del camins i l'accés al medi rural i natural: d'una banda, el model vigent a Catalunya/Espanya, i especialment la normativa establerta per la Llei 9/1995, de regulació de l'accés motoritzat al medi natural, i d'altres disposicions aplicables (com ara les normes del Pla

d'Espais d'Interès Natural); de l'altra, els models de gestió aplicats als espais de protecció especial del Pirineu (Parc Nacional d'Aigüestortes i Estany de Sant Maurici, Parc Natural de la Zona Volcànica de la Garrotxa i Parc Natural del Cadí-Moixeró); i a l'últim, els models vigents en diversos països europeus (Alemanya, Suïssa, França i Anglaterra-Gal·les).

MAPA 2. Models europeus analitzats



2. Hipòtesis de treball

La xarxa de camins és el centre d'una dilatada i complexa problemàtica ambiental i social. A Catalunya tenim una Llei 9/1995, de regulació de l'accés motoritzat al medi natural, que, segons el preàmbul que l'encapçala, pretén atacar la problemàtica ecològica i social derivada de l'ús motoritzat indiscriminat de la xarxa de camins. Però aquesta llei no regula les obres viàries i restringeix l'ús de la xarxa exclusivament en base a criteris morfològics, concretament l'amplada i el tipus de paviment dels vials. D'altra banda, les normes del Pla d'Espais d'Interès Natural (PEIN) estableixen que l'obertura de nous vials en aquests espais requerirà una avaluació prèvia d'impacte ambiental quan el camí tingui una amplada superior a 5 metres o quan el pendent transversal sigui superior al 40%.

1. Són aquests criteris suficients i idonis per regular l'ús i les característiques de la xarxa?
2. És la Llei 9/1995, de regulació de l'accés motoritzat al medi natural, aprovada l'any 1995, i altres normatives complementàries, la resposta adequada al conjunt de problemes que envolten la xarxa de camins?
3. Pot considerar-se aquesta llei la normativa específica reguladora dels camins rurals que com estableix la disposició final segona de la Llei 7/1993, de carreteres, hauria de dictar la Generalitat de Catalunya?

Nosaltres pensem que no, i sobre aquesta valoració inicial bastirem les hipòtesis de treball.

En aquesta recerca ens proposem, doncs, confrontar un model fonamentat en la regulació dels camins en base a llurs característiques morfològiques (Llei 9/1995, de regulació de l'accés motoritzat al medi natural, i normes del PEIN) amb un concepte de regulació basat sobretot en l'assignació de funcions al viari. La diferència fonamental entre ambdues concepcions rau en què mentre la normativa vigent a Catalunya pretén regular la circulació per un viari que no està regulat, gairebé ni tant sols definit,⁵ en base a criteris de caràcter exclusivament morfològics, la nostra proposta es basa en el reconeixement *a priori* de les funcions socials i econòmiques diferenciades que han de satisfer les diverses categories de camins.

2.1. La normativa vigent: Una normativa incompleta i fragmentària

Ni a Espanya ni a Catalunya no tenim una llei de camins. Tenim, però, una dotzena de normes legals aplicables als camins, dues de les quals s'hi adrecen específicament: la Ley 3/1995 de vías pecuarias, a Espanya, i la Llei 9/1995, de regulació de l'accés motoritzat, al medi natural, a Catalunya. En la majoria dels casos les normes que regulen els camins ho fan per defecte i, de vegades, de manera marginal. Tot plegat dibuixa un marc legal per a la gestió clarament incomplet i dispers. Els principals déficits són quatre:

⁵És com si tinguéssim el codi de circulació però no existís la llei de carreteres.

1. El concepte “camí” no està definit per la legislació espanyola;
2. Els camins no disposen d'un sistema de classificació i categorització coherent i homogeni;
3. Ni a Espanya ni a Catalunya no hi ha cap norma legal que reguli les característiques tècniques dels diferents tipus de vials ni les obres de construcció o millora;
4. Ni a Espanya ni a Catalunya no hi ha cap norma legal que reguli d'una forma integral i integrada l'ús de les distintes categories de vials que configuren la xarxa.

1. El concepte “camí” no està definit per la legislació espanyola

A falta d'una llei específica, la xarxa de camins s'obté per exclusió respecte la de carreteres, definida, aquesta sí, per la Llei 7/1993, de carreteres. En definitiva “són camins els vials que no són carreteres”. Però els camins són també un objecte jurídic. La Ley 3/1995, de vías pecuarias, i la legislació municipal aclareixen la naturalesa jurídica dels camins públics (inalienables, inembargables i imprescriptibles). Però, en el segon cas, novament, es fa per extensió (no en tant que camins sinó en tant que béns demaniales).

Un aspecte especialment complex és la propietat pública o privada dels camins. En aquesta qüestió els tribunals es basen fonamentalment en les disposicions que conté el Codi Civil (que les sentències judicials han hagut de clarificar i completar). Però la jurisprudència és difícil d'entendre i d'interpretar pels profans, de manera que en aquest àmbit, tant a nivell popular com entre els mateixos gestors i responsables de la xarxa, predomina el desconeixement i la confusió.

Com ja hem esmentat, la Ley 3/1995, de vías pecuarias, constitueix un cas a part. Aquesta sí que descriu específicament una categoria de camins, els camins ramaders o carrerades, dels quals regula també la naturalesa jurídica, la titularitat administrativa, les característiques tècniques i l'ús. En l'àmbit dels camins ramaders tenim, doncs, el que trobem a faltar a la resta de la xarxa.

2. Els camins no disposen d'un sistema de classificació i categorització coherent i homogeni

El sistema de classificació i categorització de la xarxa de camins no és prou clar. Les classificacions que contempnen les diverses normes són divergents i equívokes i no fan sinó confirmar el desconeixement, el confusionisme i la deixadesa que envolten aquesta infraestructura rural. Els criteris de classificació dels camins combinen indistintament criteris administratius, funcionals i tècnics. En diferents documents legals i administratius apareixen almenys 14 formes diferents de referir-se o de classificar els camins.

D'altra banda, tampoc no hi ha criteris d'inventari clars o suficients. El reglament del patrimoni de les entitats locals conté algunes disposicions, però aquestes són tècnicament insuficients. Només a Catalunya, i només des d'octubre de 1999, existeix un model d'inventari normalitzat per a camins i pistes per a vehicles i per a camins ramaders, però que margina els camins rurals tradicionals, que representen al voltant del 50% de la xarxa.⁶ En qualsevol cas els inventaris municipals de camins són una raresa, a Catalunya i a la resta de l'Estat, i quan existeixen solen ser molt incomplets i també tècnicament molt deficients, com hem pogut comprovar durant la realització de diferents inventaris.

3. Ni a Espanya ni a Catalunya no hi ha cap norma legal que reguli les característiques tècniques dels diferents tipus de vials ni de les obres de construcció o millora

No existeix cap normativa que reguli les característiques tècniques (amplada, pendent, radis, talusos, paviment, etc.) ni les obres de construcció i millora dels vials. En l'àmbit de Catalunya només les normes del PEIN estableixen que els nous vials s'han de sotmetre a avaluació prèvia d'impacte ambiental quan fan una amplada superior a 5 m o quan el pendent transversal sigui superior al 40%. La Ley 3/1995, de vías pecuarias, conté algunes indicacions sobre qüestions tècniques: amplades màximes i consuetudinàries dels camins ramaders, sistema d'atermenament, desviament o substitució del camí, però aquestes no són aplicables a la resta de la xarxa.

Això no obstant, el text d'aquesta normativa que trobem a faltar *existeix*, i és a més el resultat d'un encàrrec de la pròpia administració catalana. En efecte, el 1982 Ramon Ganyet, enginyer de camins de la Seu d'Urgell (el qual és un gran coneixedor tant de la vialitat com del medi muntanyenc), elaborà per encàrrec de l'aleshores Servei de Medi Ambient de la Direcció General de Política Territorial del Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya un *Estudi de vialitat de muntanya*, que incloïa un projecte de normativa, tècnicament molt ben fonamentat. Aquest fet posa de manifest una certa preocupació pel tema al si de l'administració catalana. Però, malauradament, l'estudi no va servir a la finalitat per la qual fou encarregat.

4. Ni a Espanya ni a Catalunya no hi ha cap norma legal que reguli d'una forma integral i integrada l'ús de les distintes categories de vials que configuren la xarxa.

La normativa vigent estableix que la regulació de l'ús del viari és una potestat dels titulars dels camins que integren la xarxa. A diferència d'altres països, la legislació espanyola no fixa limitacions d'ús de caràcter genèric o de compliment obligat, amb l'excepció dels camins ramaders (tancats en principi a la circulació motoritzada no justificada per l'activitat ramadera). Sí que ho fa, en canvi, la catalana a través de la Llei 9/1995, de regulació de l'accés motoritzat, al medi natural. Però aquesta llei regula exclusivament un tipus d'ús (la circulació motoritzada) per una part de la xarxa (els camins i pistes per a vehicles) i conté també importants llacunes i defectes tècnics.

⁶Com han posat de manifest els inventaris de camins del Parc Natural de la Zona Volcànica de la Garrotxa (1998) i del Pallars Sobirà (1999)

2.2. La Llei 9/1995, de regulació de l'accés motoritzat al medi natural, com a antimodel

A Espanya només existeix una llei d'àmbit estatal que pretengui específicament regular camins: la Ley 3/1995, de vías pecuarias. Això no obstant, diverses comunitats autònomes han aprovat lleis i normes legals de rang inferior (decrets) per regular camins o aspectes associats amb aquests (TAULA 1).

TAULA 1. Normes autonòmiques que regulen els camins o l'accés al medi rural

Andalusia	Decreto 155/1998, por el que se aprueba el Reglamento de vías pecuarias de la Comunidad Autónoma Andaluza
Aragó	Decreto 96/1990, por el que se regula la circulación y práctica de deportes, con vehículos a motor, en los montes bajo la gestión directa de la Comunidad Autónoma de Aragón
Castella-La Manxa	Ley 9/1990, de carreteras y caminos Decreto 162/1995, sobre la libre utilización de los caminos y vías de uso público en terrenos sometidos a régimen cinegético especial Decreto 139/1996, sobre circulación y práctica de deportes con vehículos a motor en determinados terrenos forestales y en áreas de conservación del medio natural
Castella i Lleó	Decreto 4/1995, por el que se regula la circulación y práctica de deportes, con vehículos a motor, en los montes y vías pecuarias de la Comunidad Autónoma de Castilla y León
Catalunya	Llei 9/1995, de regulació de l'accés motoritzat, al medi natural El Decret 59/1989, de 13 de març, pel qual es regula la circulació motoritzada per a la protecció del medi natural Decret 148/1992 pel qual es regulen les activitats fotogràfiques, científiques i esportives que poden afectar espècies de la fauna salvatge Decret 166/1998, de regulació de l'accés motoritzat, al medi natural
Euskadi	Decreto 16/1996, sobre ordenación y normalización del senderismo
Extremadura	Decreto 143/1996, por el que se establece el Reglamento de vías pecuarias en la Comunidad Autónoma de Extremadura
Madrid	Ley 8/1998, de vías pecuarias de la Comunidad de Madrid Decreto 110/1988, por el que se regula la circulación y práctica de deportes con vehículos a motor en los montes a cargo de la Comunidad de Madrid
Navarra	Ley Foral 19/1997, de vías pecuarias de Navarra Decreto 36/1994, por el que se regula la práctica de actividades organizadas motorizadas y la circulación libre de vehículos de motor en suelo no urbanizable
País Valencià	Decret 183/1994, pel qual es regula la circulació de vehicles per terrenys forestals
Rioja	Decreto 3/1998, por el que se aprueba el Reglamento que regula las vías pecuarias de la Comunidad Autónoma de la Rioja Decreto 29/1994, por el que se regula la circulación y práctica de deportes con vehículos a motor en montes gestionados por la Comunidad Autónoma de la Rioja

Font: Villalvilla 2000

La taula posa de manifest que les comunitats autònomes han tingut interès en regular principalment dos àmbits en relació amb els camins: els camins ramaders i la circulació motoritzada al medi natural. Aquest fet reflecteix inequívocament, d'una banda, una nova sensibilitat per les vies pecuàries i, de l'altra, una preocupació creixent pels impactes causats per l'ús lúdic de vehicles de motor al medi natural. Aquest fet és lògic si considerem que els conflictes associats a l'accés al medi rural i natural s'han

intensificat clarament en el decurs dels anys 90 per diverses causes que tractarem més endavant.

Volem tanmateix subratllar dues normes per la seva singularitat: el decret sobre ordenació i normalització del senderisme de la comunitat autònoma basca, aparentment l'únic text legal que s'ocupa específicament del senderisme a Espanya, i el decret *“sobre la libre utilización de los caminos y vías de uso público en terrenos sometidos a régimen cinegético especial”* de Castella-la Manxa que, segons VILLALVILLA (2000) *“tiene como objetivo evitar que los cercados cinegéticos, así como la vigilancia de los cotos de caza, impidan el libre tránsito por los caminos y vías de uso público de esta comunidad autónoma castellana, situaciones que se dan con bastante frecuencia en esta parte del sur de Castilla.”* En aquest darrer cas es tracta del primer text legal dirigit directament al problema de les usurpacions.

Pel que fa a Catalunya, la Llei 9/1995, de regulació de l'accés motoritzat al medi natural, és, fet i fet, una norma formalment ambiciosa. Hom podria pensar que aquesta desenvolupa la normativa encarregada de regular els camins rurals que hauria de dictar la Generalitat de Catalunya, segons estableix la disposició final segona de la Llei 7/1993, de carreteres. Però nosaltres no ho veiem així i tampoc la Llei 9/1995, de regulació de l'accés motoritzat al medi natural, no ho afirma en cap cas.

Les premisses de la llei

La Llei 9/1995, de regulació de l'accés motoritzat al medi natural, distingeix de bell antuvi entre espais de protecció especial⁷ i resta del medi rural i natural. En el primer cas correspon als òrgans gestors la responsabilitat de regular la circulació motoritzada per la xarxa de camins existent. Cal veure, doncs, quin model de regulació de l'accés al medi natural han adoptat els diferents espais de protecció especial existents a Catalunya. Per aquest motiu la nostra recerca analitza el model desenvolupat en tres espais de protecció especial del Pirineu català: Parc Nacional d'Aigüestortes i Estany de Sant Maurici, Parc Natural del Cadí-Moixeró, Parc Natural de la Zona Volcànica de la Garrotxa (MAPA 1).

De cara a la definició d'hipòtesis ens interessen però les disposicions de la llei que són d'aplicació al medi rural i natural en general. Aquestes són les següents:⁸

1. Prohibició de circular camps a través
2. Prohibició de circular per camins d'amplada inferior a 4 metres
3. Autorització per circular per camins d'amplada inferior si estan pavimentats
4. Llibertat dels propietaris per circular per tota mena de vials
5. Llibertat dels serveis públics per circular per tota mena de vials

En definitiva la restricció de la circulació pels vials aptes per a vehicles es basa únicament en dues variables:

⁷La Llei 12/1985, d'espais naturals, estableix quatre categories d'espais de protecció especial: parcs nacionals, parcs naturals, paratges naturals d'interès nacional, reserves naturals (parcials o integrals).

⁸No prenem en consideració els canvis introduïts pel Decret 166/1998, de regulació de l'accés motoritzat, al medi natural, que essent una norma de rang inferior contradiu obertament la Llei en establir criteris més permissius, motiu pel qual ha estat impugnat als tribunals. Vegeu l'apartat 8.1.5.

1. Amplada (< 4 m)
2. Tipus de ferm (pavimentat o no)

El preàmbul de la llei manifesta molt clarament que la regulació de la circulació motoritzada al medi natural es fa:

1. Per preservar el medi ambient;
2. per salvaguardar els interessos dels habitants del medi rural⁹

Però, existeix una relació directa entre les dues variables adés esmentades i els impactes negatius sobre els ecosistemes i els interessos de la població rural a què la llei, implícitament, fa referència? Nosaltres pensem que no i per això considerem que l'efectivitat de la llei al respecte serà baixa.¹⁰ De fet pensem que:

1. La llei no resoldrà els problemes que vol combatre;
2. si s'aplica íntegrament en crearà d'altres;
3. tècnicament la llei és inaplicable.

Tipologia morfològica i funció

D'acord amb la llei, un camí podria descriure's com un objecte físic que suporta un ús. Des d'aquesta perspectiva excessivament simplista les dues variables explicatives dels camins foren les característiques tècniques o morfològiques (amplada, tipus de ferm, pendent, etc.) i el tipus d'ús motoritzat (lliure, restringit). Ambdues variables interaccionarien, de manera que en teoria les característiques tècniques s'explicarien per l'ús. És a dir que les amplades o el tipus de paviment s'explicarien per unes necessitats d'ús o que les necessitats d'ús determinarien les característiques tècniques exigides.

Però ni a Catalunya ni a Espanya existeix ni ha existit mai cap normativa legal o administrativa de compliment obligat que assigni determinades característiques tècniques als vials d'acord amb llur ús o funcionalitat (ni amplades, ni pendents, ni fermes, ni res de res). La nostra xarxa de camins és, doncs, el resultat de processos absolutament aleatoris, quan no arbitraris, i no ha estat planificada en cap cas d'una forma global ni sistemàtica. Per consegüent, els usos dels camins, és a dir la funcionalitat de la xarxa, són bàsicament independents de les característiques tècniques o morfològiques dels vials. Cal subratllar-ho: en realitat no hi ha una relació directa entre tipologia morfològica i funció, com no hi és tampoc entre aquestes i propietat o titularitat administrativa dels vials.

⁹“El fort increment de la circulació de vehicles motoritzats els darrers anys ha comportat un augment considerable de la pressió humana sobre els espais naturals. La potència i la maniobrabilitat dels vehicles i, d'altra banda, el progressiu accés de la població a indrets fins fa poc preservats de l'acció humana, on habiten espècies animals i comunitats vegetals d'interès natural, constitueixen una amenaça que de vegades posa en perill el manteniment de l'equilibri ecològic i la conservació dels sistemes naturals i afecta negativament els drets i la qualitat de vida de la població rural.”

¹⁰Vegeu 3.2.

Tipologia morfològica i impactes

D'altra banda, com veurem, els camins, tant en el seu vessant físic com en el d'ús, comporten impactes diversos, ambientals, paisatgístics, socials i econòmics. Aquest fet planteja la necessitat de regular tant les característiques tècniques o morfològiques dels camins com el seu ús (tipus de trànsit o de vehicles, intensitat d'ús...) per tal d'evitar o minimitzar els impactes.

Però, de nou, trobem que no hi ha una relació directa entre tipologia morfològica o tècnica i impacte ambiental o social de l'ús dels vials. Vistes les tipologies d'impactes¹¹, cal subratllar que, a diferència de l'impacte paisatgístic¹², les característiques tècniques dels vials (amplada, tipus de ferm) no incideixen a penes sobre la naturalesa o la intensitat de l'impacte ambiental de la freqüentació, al menys directament. Com veurem, és la forma que adopta la freqüentació (reduïda, concentrada, estacional, respectuosa, motoritzada, a peu...), no el suport d'aquesta, allò que en primera instància determina l'aparició o la gravetat de l'impacte.¹³ Una altra cosa és que el suport contribueixi a definir un tipus de freqüentació més o menys impactant.¹⁴ Però aquest fet intervindria només en segona instància.

En resum, la llei es basa en premisses que no responen a la realitat dels problemes que pretén resoldre. Al nostre entendre, atès que les característiques morfològiques dels camins són aleatòries o arbitràries el mateix pot afirmar-se de la pretensió de regular-ne l'ús sobre aquesta base. Hem realitzat una anàlisi exhaustiva i detallada de la Llei 9/1995, de regulació de l'accés al medi natural, i del reglament al capítol 8 d'aquesta recerca.

2.3. Les normes del PEIN

Així com la Llei 9/1995, de regulació de l'accés motoritzat al medi natural, no és la llei de camins que trobem a faltar dins el nostre ordenament legal, és obvi que tampoc les normes del Pla d'Espais d'Interès Natural (PEIN) poden ser, i és clar que tampoc no ho pretenen, la norma legal que hauria de definir les característiques tècniques dels diferents tipus de camins i regular-ne les obres de construcció o millora.

Les normes del PEIN (Decret 328/1992, pel qual s'aprova el Pla d'espais d'interès natural, Annex 2) estableixen que l'obertura de nous vials als espais del Pla requerirà una avaluació prèvia d'impacte ambiental quan el camí tingui una amplada superior a 5 metres o quan el pendent transversal del terreny sigui superior al 40%.¹⁵

¹¹Vegeu 3.2.

¹²Vegeu 3.2.1.

¹³Per dir-ho d'una manera planera, per a l'àliga que els excursionistes han fet fora del niu mentre covava és indiferent que els intrusos hagin accedit a l'entorn del seu amagatall per un corriol, una pista de terra de 2, 4 o 6 metres, o un camí asfaltat. De la mateixa manera, al propietari o pagès li és igual si aquell 4x4 aparcat al bell mig del seu prat hi ha arribat per un camí enquitranat o per una pista de terra més o menys ampla.

¹⁴Per exemple, un camí asfaltat genera sempre una freqüentació de pas superior a una pista de terra, però en canvi no convida a aturar-se.

¹⁵Ja hem fet esment que el PEIN, a més, reitera la prohibició de circular camps a través amb enginyers motoritzats.

Novament, ens hauríem de preguntar si aquestes mesures i si les variables (amplada i pendent) i magnituds adoptades són suficients o adequades per encarar els impactes ambientals derivats de les obres viàries.

Però per respondre adequadament a la pregunta hem de partir de la naturalesa i els objectius específics del PEIN. En efecte, d'acord amb la Llei 12/1985, d'espais naturals, l'objecte del PEIN és *“la delimitació i l'establiment de les determinacions necessàries per a la protecció bàsica dels espais naturals la conservació dels quals es considera necessari d'assegurar, d'acord amb els valors científics, ecològics, paisatgístics, culturals, socials, didàctics i recreatius que posseeixen.”* (art. 15.1.). Com afirma CARCELLER (1992) les funcions que la Llei assigna al PEIN poden resumir-se en tres:

1. Seleccionar aquells espais que des del punt de vista naturalístic contenen uns valors especialment rellevants;
2. delimitar-los;
3. i assegurar-los una protecció de caràcter bàsic.

Essent un pla de mínims, tal vegada podríem considerar suficients les disposicions del PEIN relatives a obres viàries. Els camins construïts en terrenys planers (amb pendents transversals inferiors al 40%) amb amplades inferiors a 5 metres no tenen per què causar un gran impacte paisatgístic (els desmunts i talusos generats són relativament poc importants i l'accessibilitat visual baixa).¹⁶ De fet, situar l'amplada sotmesa a avaluació prèvia d'impacte ambiental en 4 o 4,5 metres possiblement comportaria sotmetre a avaluació d'impacte ambiental la pràctica totalitat dels camins construïts de nou en espais del PEIN.¹⁷

D'altra banda, d'acord amb els mapes comarcals de pendents elaborats per la Direcció General de Política Territorial¹⁸, les comarques de muntanya presenten en general pendents superiors al 35% en la major part del territori. Els pendents inferiors solen representar al voltant d'un terç de la superfície comarcal. Si tenim en compte, a més, que els espais del PEIN solen correspondre a massissos muntanyosos marcadament abruptes, l'interval d'un 40% de pendent transversal sembla força pertinent,¹⁹ fins i tot més que l'amplada mínima de 5 metres (superior a l'amplada majoritària de les pistes de muntanya i, per tant, poc efectiva).

Això no obstant, aquest règim de mínims ens sembla molt pobre quan es tracta d'aplicar-lo als espais naturals considerats més valuosos, i sovint més fràgils, del nostre país. En aquest sentit coincidim plenament amb la valoració crítica que FOLCH (1992, p. 38) fa del règim bàsic de protecció establert pel PEIN:

“[El PEIN] Imposa quatre úniques mesures concretes de gestió dinàmica del mateix pla: que no hi hagi circulació mecànica fora dels camins, que determinades obres no es puguin emprendre sense l'execució prèvia d'estudis d'impacte ambiental, que els espais inventariats siguin automàticament considerats com a zones no urbanes i, en quart lloc, que en cas d'extraccions hi hagi l'obligatorietat de fer un programa de restauració. Ben modest, tanmateix, mentre estem discutint si el PEIN tira endavant o no, ens pot passar que quedem englobats dins la legislació de l'Europa comunitària i que llavors descobrim que això

¹⁶Vegeu GANYET (1982), p. 18.

¹⁷Car aquesta és l'amplada habitual dels nous vials (vegeu el capítol 7).

¹⁸Vegeu els Plans Comarcals de Muntanya.

¹⁹GANYET (1982), per exemple, considera necessari aplicar una normativa específica a tots els vials construïts en terrenys de pendent superior al 40%.

ja val per a tot el territori...²⁰ Aquestes limitacions mínimes, lluny de semblar-me excessives, són una exigència que, francament, voldria veure estesa a tot aquest territori que compartim.”

Centrant-nos en el cas que ens ocupa (l'impacte ambiental de la construcció de camins), no s'entén que si la inclusió d'un espai natural al PEIN depèn de la seva singularitat ecològica la realització d'una avaluació d'impacte ambiental estigui condicionada exclusivament per dues magnituds, amplada del camí i pendent transversal del terreny, en certa manera arbitràries, i no per la veritable fragilitat ecològica de l'espai natural en qüestió. De manera que en base a una consideració integral (no exclusivament paisatgística) de l'impacte ambiental, i partint del valor i la fragilitat dels espais naturals catalogats, ens hauríem de plantejar si el que convé no és, efectivament, estendre el règim del PEIN al conjunt del territori i dins del PEIN prescindir directament d'amplades i pendents i sotmetre tots els vials projectats a avaluació prèvia d'impacte ambiental.

La consideració que el règim de mínims del PEIN és insuficient per defensar espais la conservació dels quals és prioritària és compartida també per altres estudiosos vinculats al món de l'ecologisme:

“Ja ha quedat clar que les teòriques limitacions que estableix el PEIN no són, en el fons, tals limitacions, sinó el mínim imprescindible que s'hauria d'exigir a tot el sòl rústic del país [...] Amb les quatre senzilles ‘limitacions’ que comentava Ramon Folch abans, ningú no em prohibeix tallar l'última roureda de roure reboll de Catalunya, per posar només un exemple. Es prohibeix, si voleu, urbanitzar aquesta roureda, es prohibeix circular-hi en cotxe pel mig i, potser si s'hi fa una pedrera, es dirà que en els treballs de restauració s'hi hauran de plantar roures rebolls... Però res no impedeix canviar el roure reboll (el valor que es volia preservar) per una altra espècie forestal o tallar el bosc a mata rasa [...] Fent comparacions amb d'altres països similars al nostre, veiem que la superfície equivalent al nostre PEIN és la dels espais naturals de protecció especial... i que a la resta del sòl rústic que no és de protecció especial impera la reglamentació que nosaltres només establím per als espais del PEIN. Fent meves les reclamacions de Ramon Folch, vull per a tot el país un tractament com el dels espais del PEIN. Ho trobo lògic.” (MOTJÉ 1992, pp. 46-47)

o la biologia:

“[...] és clar que no té sentit preservar uns espais si no s'actua mediambientalment al llarg de tot el territori [...] Les propostes que fa el PEIN en alguns casos la legislació sectorial ja les ha superades. Aquest és el cas de la necessitat del procés d'avaluació d'impacte ambiental per a projectes d'obres i instal·lacions, o també la regulació de la circulació motoritzada per camins.²¹ Aquests són dos exemples de normatives existents que regulen precisament aquestes activitats dins de tot el territori català.” (ALARCÓN 1992, pp. 53-54)

“les mesures generals pròpies del PEIN podrien haver estat establertes fàcilment en un nivell més ampli, com a mesures de protecció bàsica per a tots els espais naturals...” (GERMAIN 1998, p. 42)

En qualsevol cas, el PEIN representa només el 21% del territori de Catalunya (el 31% al conjunt de les comarques de muntanya), i, a més, fora dels espais de protecció especial (parcs naturals i nacionals) hi ha prou elements com per dubtar del compliment de les disposicions relatives a l'obertura de nous vials. Tot plegat permet posar en qüestió la

²⁰Si bé no per causa de la normativa comunitària ans d'un Decret de la Generalitat (vegeu 8.1.2.), al moment de publicar-se les normes del PEIN (1992) la circulació motoritzada camps a través ja era prohibida arreu de Catalunya des del 1989.

²¹En realitat vol dir circulació motoritzada fora de camins.

seva efectivitat pel que fa a la prevenció dels impactes ambientals causats per obres viàries, sí més no amb caràcter general.

De manera que, essent el PEIN insuficient, segueix vigent l'afirmació feta per Ramon GANYET, al seu *Estudi de vialitat de muntanya* (1982), sobre la necessitat que les zones de muntanya disposin d'una adequada i completa normativa que reguli les obres viàries:

“Actualment el ritme de construcció i la capacitat d'afectació del terreny natural s'han augmentat extraordinàriament amb la intervenció de les màquines de moviment de terres. Les possibilitats d'efectuar grans desmunts en terres o penya o terraplens sensiblement importants han variat la capacitat d'intervenció sobre el patrimoni natural. La salvaguarda d'aquest patrimoni natural - tan important quan es tracta de zones de muntanya - i la utilització de tècniques que permetin la construcció dels vials amb menys impactes sobre el territori és l'objecte del present estudi [sobre normativa aplicable a vialitat de muntanya]” (p. 4).

I el mateix podem dir de l'àmbit territorial d'aplicació de la normativa:

“En una primera aproximació podríem apuntar les comarques de la Vall d'Aran, el Pallars Jussà, el Pallars Sobirà, l'Alt Urgell, la Cerdanya, el Ripollès, el Berguedà i la Garrotxa, en la seva totalitat. Totes les zones o contraades que puguin ésser catalogades de muntanya per la Llei d'Alta Muntanya... I de manera sistemàtica, totes les zones situades a una cota superior a 800 metres i totes les carreteres construïdes en terreny de pendent [transversal] mitjà superior al 40%. Igualment caldria incloure-hi tots els parcs nacionals, reserves integrals i parcs naturals que no fossin en la relació anterior.” (p. 50, nota 1).

2.4. L'assignació de funcions: base d'una proposta integrada de gestió del viari

Front a aquesta normativa incompleta i fragmentària, que genera confusió i no afavoreix una gestió global i integrada de la xarxa de camins en el marc de polítiques racionals d'ordenació territorial (transport, economia agropecuària i forestal, protecció civil, turisme, medi ambient, etc.), pensem que cal un nou marc normatiu, que reguli adequadament la xarxa de camins i que resolgui adequadament els quatre dèficits principals descrits en l'apartat 2.1.

2.4.1. Hipòtesis

Podem agafar la Llei 9/1995, de regulació de l'accés motoritzat al medi natural, i donar-li la volta. Partint de les dues variables esmentades - l'amplada i el paviment dels vials - podem reformular-la en forma d'hipòtesi:

“L'ús dels camins s'hauria de regular d'acord amb llurs característiques tècniques obviant-ne la realitat funcional d'aquests i al marge de la fragilitat del medi natural o social al qual serveixen.”

Aquesta hipòtesi pot semblar absurda però es troba implícita en el raonament que fonamenta el marc reglamentari que introdueix la Llei 9/1995, de regulació de l'accés motoritzat al medi natural. Nosaltres pensem, en efecte, que la llei inverteix els termes reals de la relació entre tipologia tècnica, ús i funció dels camins i entre aquests i el

territori en el qual s'insereixen. Per això, partint d'unes altres premisses, hem formulat les nostres pròpies hipòtesis que volem demostrar en el decurs d'aquesta recerca.

Funcionalitat dels camins

Els camins, d'antuvi, en tant que objecte físic que suporta un ús, deuen llur existència a la satisfacció d'una o múltiples funcions. El camí neix per satisfer necessitats socials o econòmiques (és a dir una funció). Aquesta necessitat adopta la forma d'un determinat ús o trànsit. I el camí hauria de respondre amb unes determinades característiques tècniques (encara que al nostre país això no s'esdevingui així). Per consegüent, la funcionalitat del camí és la veritable variable explicativa de l'objecte físic i de l'ús que aquest suporta. Partint d'aquest raonament elemental hem definit dues hipòtesis de treball:

Subhipòtesi 1

“Les característiques tècniques o físiques d'un camí s'haurien de determinar d'acord amb la funció o funcions que el camí en qüestió ha de satisfer.”

Subhipòtesi 2

“L'ús d'un camí s'hauria de regular d'acord amb les funcions que el camí en qüestió ha de satisfer.”

Ambdues subhipòtesis conflueixen de fet en una de sola:

“Els camins s'haurien de regular i gestionar d'acord amb la seva realitat funcional.”

Territori i impacte ambiental

Ara bé, aquesta primera aproximació a la qüestió queda curta perquè obvia el context en el qual s'ubica el camí: el territori. En efecte, tot camí, en tant que objecte físic, s'ubica en un medi també físic: l'espai rural o natural. En realitat, sovint la funcionalitat del camí no és sinó un reflex de la funcionalitat del territori al qual serveix. El territori suporta diferents usos, satisfà múltiples funcions, i els camins que conté reflectiran també aquesta realitat.

Adés hem afirmat que no hi ha una relació directa entre característiques tècniques i impacte ambiental i social de l'ús dels vials. En efecte, sobretot és la forma que adopta la freqüentació (reduïda, concentrada, estacional, respectuosa, a peu...), no el suport d'aquesta, allò que determina l'aparició o la gravetat dels impactes. Però l'existència d'impactes i la major o menor gravetat d'aquests resultarà també de la pròpia fragilitat del medi natural.

Així, ultra la funcionalitat del territori, cal tenir present la fragilitat o la vulnerabilitat d'aquest, que podem considerar una variable independent de la funcionalitat: Com

menys humanitzat o alterat és un territori, més ric o valuós, però també més fràgil, serà el patrimoni natural inclòs al seu si (la gea, la flora, la fauna i el paisatge). El concepte de vulnerabilitat, sobretot pel que fa als impactes socials, podem estendre'l també a les peculiaritats del medi rural i a les activitats econòmiques tradicionals que aquest suporta: agricultura, ramaderia i explotació forestal. Aquest raonament ens condueix a una tercera hipòtesi:

Subhipòtesi 3

“Les característiques tècniques i l’ús dels camins s’haurien de regular d’acord amb la fragilitat o vulnerabilitat del medi natural o social al qual serveixen.”

Novament, les tres subhipòtesis conflueixen en una única hipòtesi principal:

“Les característiques tècniques i l’ús dels camins s’haurien de regular i gestionar d’acord amb la realitat funcional d’aquests i amb la fragilitat del medi natural o social al qual serveixen.”

Aquesta hipòtesi inverteix els termes de la hipòtesi implícita en què es fonamenta la Llei 9/1995, de regulació de l'accés motoritzat al medi natural. En oposició a aquesta, funcionalitat dels camins i fragilitat del territori seran les dues variables independents al voltant de les quals caldrà bastir qualsevol model de gestió de la xarxa de camins. Nosaltres pensem que aquesta és la realitat amb la qual s'enfronten els gestors del territori al nostre país i en països similars, i estem convençuts, per tant, que l'anàlisi i la comparació de diferents models existents arreu de gestió dels camins ens permetrà demostrar empíricament les hipòtesis que acabem d'exposar.

En resum, nosaltres creiem que la categorització del viari d'acord amb criteris funcionals, partint de la realitat jurídica i legal, administrativa, econòmica i territorial, també patrimonial dels camins, i del model social o cultural d'accés al territori, ha de ser la base de qualsevol model de regulació de la xarxa, tant pel que fa a les característiques morfològiques de les diferents categories de vials, com pel que fa a la circulació i l'ús d'aquests.

3. Metodologia

Cal dir de bell antuvi que aquesta recerca acadèmica s'ha beneficiat del treball desenvolupat en paral·lel en l'àmbit professional. Es tracta bàsicament del disseny i creació de les "Rutes de la Portella" (1994), encarregat pel Consell Comarcal del Berguedà, i dels estudis *La xarxa de camins a les comarques de muntanya* (1995) i de l'*Inventari de camins públics del Parc natural del Cadí-Moixeró* (1995), encarregats per la Direcció General de Planificació i Acció Territorial del DPTOP i realitzats amb la col·laboració de Ramon Martí; de l'*Inventari de camins del Parc natural de la Zona Volcànica de la Garrotxa* (1998), encarregat pel mateix Parc; de l'*Inventari de camins del Pallars Sobirà* (1999), encarregat pel Consell Comarcal; i de "Camins, itineraris i ús del territori al Parc Natural del Montseny: Anàlisi de problemes, disfuncions i possibilitats" (1999), dins de l'*Estudi de freqüentació del Parc natural del Montseny*, coordinat per Gerda K. Priestley i Gemma Cànoves, i encarregat pel Servei de Parcs de la Diputació de Barcelona.

D'altra banda, l'any 1992, gràcies a la concessió d'una beca CIRIT, vaig poder fer una llarga estada de recerca a la Universitat de Tübingen, el resultat de la qual fou la memòria *El conflicte entre lleure i protecció de la natura en espais naturals protegits a Baden-Württemberg (Alemanya): Protecció versus promoció* (1992), els articles "El concepto de parque natural en Baden-Württemberg (Alemania): El caso del Parque Natural del Alto Danubio" (1994), "Conservación, ocio y desarrollo en los parques naturales: tres modelos europeos (Alemania, Francia, España)" (1994), "Conexión de biotopos en Alemania" (1994), "Conservació, lleure i desenvolupament als parcs naturals: tres models europeus (Alemanya, França, Espanya)" (1995), "Connexió de biòtops (Biotopverbund): una nova estratègia territorial per a la conservació de la natura a Baden-Württemberg (Alemanya)" (1995), i l'estudi *Connexió de biòtops a Alemanya: una nova estratègia territorial de conservació de la natura* (1995), encarregat pel Departament de Medi Ambient de la Generalitat de Catalunya.

Un altre estudi significatiu, encarregat també pel Departament de Medi Ambient, fou l'informe "Les comarques d'alta muntanya com a àmbit específic per a l'estudi de l'estat del Medi Ambient a Catalunya" (1994).

Òbviament, els coneixements adquirits amb la realització de tots aquests treballs (que comportaven a l'ensem recerca bibliogràfica, entrevistes, treball de camp, etc.) s'han incorporat també a aquesta recerca.

Tasques realitzades

La recerca s'ha fonamentat en tres tipus de tasques:

- ✓ treball de camp
- ✓ recerca bibliogràfica
- ✓ anàlisi comparativa de casos

Cal destacar també la gran importància que ha tingut en la realització dels inventaris de camins la fotointerpretació,²² l'anàlisi de cartografia (antiga i moderna),²³ i la interpretació del funcionament territorial de les xarxes de camins.

La tabulació de les dades i llur anàlisi ha estat també una constant en el decurs de la recerca.

Treball de camp

L'acompliment d'aquest estudi ha comportat la realització de nombroses entrevistes a persones coneixedores del món dels camins o amb responsabilitats en l'àmbit de la seva gestió:

Agustí Andrés (DGPAT)
Estanis Anglerill (pagès, Olvan)
Mercè Aniz (Directora, PN d'Aigües Tortes i Estany de Sant Maurici)
Josep Arola i Sierra (Dir Gral de Prevenció i Extinció d'Incendis i de Salvament de Catalunya)
Joan Aymamí (DGPAT)
Lluc Beltran (DARP-SDG d'Obres)
Martí Boada (Departament de Geografia, UAB)
Jordi Bigues (periodista)
Cristina Bros (CC de l'Alta Ribagorça)
José Luis del Campo Capilla (Associació Catalana per a l'Estudi i la Protecció dels Antics Camins)
Xavier Carceller (Departament de Medi Ambient)
Josep Lluís Casbas (Servei de Parcs Naturals Dip. de BCN)
Margarida Castañé (Universitat de Girona)
Arcadi Castelló (DGPAT)
Xavier Català (CC del Pallars Sobirà)
Joan Coromina (CC de la Garrotxa)
Jordi Dalmau (naturalista, la Seu d'Urgell)
Lluís Domingo (Consell General d'Aran)
Anselmo J. Ercilla (DARP)
Imma Espel (Consell regulador del Camí dels Bons Homes)
Ricard Estrada (Centre de la Propietat Forestal)
Jordi Falguerona (PN Zona Volcànica de la Garrotxa)
Carles Fanyanàs (Oficina Comarcal del DARP, Pallars Sobirà)
Lourdes Feixa (Direcció General d'Actuacions Concertades, Arquitectura i Habitatge)
Josep Felip (CC del Pallars Jussà)
Ramon Ganyet (Enginyer de camins)
Jordi Garcia Petit (Director, PN del Cadí-Moixeró)
Josep Antoni Giménez (Of. d'Extensió Agrària-la Seu d'Urgell)
Joan Gurrera (Enginyer de Camins)
Lluís Jordà (CC del Ripollès)
Enric Lluch (Dpt. Geografia UAB)
Joan López i Cortijo (Guies del Montseny)
Rafael López Monné (Geògraf)
Josep M^a Mallarach (Consultor)
Ramon Martí (Bon Viure)
Santi Martínez (Amics de la Bici, Terrassa)

²²Fonamentalment de les fotografies aèries del cadastre de rústica, a escala aproximada 1:5.000, corresponents a mitjan anys cinquanta i a ortofotomapes moderns a escala 1:5.000, de l'Institut Cartogràfic de Catalunya.

²³Principalment les sèries antigues a escala 1:50.000 del Mapa Topogràfic Nacional de España, del Instituto Geográfico Nacional, abans Instituto Geográfico y Catastral.

Sixto Martínez (DARP-DG del Medi Natural)
Ramon Martínez Vidal (Parc natural del Cadí-Moixeró)
Àngel Miño (Servei de Parcs, Dip. de BCN)
Ferran Miralles (Associació d'Amics dels Camins Ramaders)
Ramon Moliner (CC de la Cerdanya)
Joan Molins (CC del Solsonès)
Jordi Munell (CC del Ripollès)
Xavier Olivé (PN Zona Volcànica de la Garrotxa)
Maite Oriol (Patronat de Turisme del Solsonès)
Marta Pallarès (CC de l'Alt Urgell)
Josep Parache (alcalde pedani-Senet)
Francesc Peñaranda (CC del Berguedà)
Carlos Pérez (ICONA)
Joan del Peso (DARP-DG del Medi Natural)
Joan Pineda (PN de la Zona Volcànica de la Garrotxa)
Anna Pinto (DARP)
Héctor Pipió (DARP-Lleida)
Josep Lluís Piqué (CC del Pallars Sobirà)
Carme Puertas (Oficina Comarcal de Joventut i Servei Comarcal de Turisme del Ripollès)
Carles Puig (President del Patronat de Turisme d'Olot)
Martí Pujol (pagès, Vilada)
Benjamí Puigarnau (CC del Pallars Jussà)
Miquel Rafa (Fundació Territori i Paisatge)
Josep Miquel Riasol (Direcció General d'Actuacions Concertades, Arquitectura i Habitatge)
Josep M^a Rispa (PN d'Aigüestortes i Estany de Sant Maurici)
Josep Manuel Rueda (Director del Museu del Montseny "La Gabella", d'Arbúcies)
Xavier Sàez (pagès, Casanova de Correà)
Dolors Santandreu (Institut de Batxillerat Guillem de Berguedà)
Jordi Sargatal (Director, Parc natural dels Aiguamolls de l'Empordà)
Tomàs Sentenach (CC del Pallars Sobirà)
Xavier Serrat (Cap de bombers-la Seu d'Urgell)
Jaume Soldevila (CC del Solsonès)
Albert Sorolla (Naturalea Conservació)
Francesc Suárez (Associació Catalana per a l'Estudi i la Protecció dels Antics Camins)
Albert Villaró (Arxiu Municipal de la Seu d'Urgell)
Jaume Vicens (Director, PN de la Zona Volcànica de la Garrotxa)

Moltes d'aquestes entrevistes han comportat visites sobre el terreny al conjunt de comarques i parcs de muntanya de Catalunya. Alhora, la meva afecció a l'excursionisme i als esports de muntanya m'ha conduït a visitar i conèixer nombroses propostes i exemples de gestió de camins i senders dins i fora de Catalunya.

Recerca bibliogràfica

La recerca de documentació ha estat una tasca feixuga atesa la manca existent d'estudis científics o acadèmics sobre la gestió dels camins i la dispersió de les fonts disponibles.

La documentació consultada i analitzada comprèn articles i treballs acadèmics i divulgatius, textos legals, jurisprudència, articles de premsa, mapes i webs. En total hem treballat amb més de 300 títols referits a Catalunya, Espanya i diversos països europeus.

Anàlisi comparativa

L'estudi comparatiu s'ha realitzat en base a l'anàlisi de bibliografia disponible (textos legals, articles, llibres, webs) i a la realització de treball de camp sobre el terreny. També fora de Catalunya s'han entrevistat diverses persones coneixedores del tema de recerca, molt especialment:

Dr. Klaus Aerni (IVS, Suïssa)
Trausti Baldursson (Náttúruvernd Ríkisins, Islàndia)
Klaus Böltz (Director, Naturpark Obere Donau, RFA)
Michel Bouvier (Director, Parc National des Pyrénées)
Gilles Enot (Randonnées Pyrénéennes)
Helmut Franz (Nationalpark Berchtesgaden, RFA)
André Levy (Randonnées Pyrénéennes)
Arnaud Libelbehety (Randonnées Pyrénéennes)
Charlotte Michel (ENGREF, França)
Anna Dóra Sæ_orisdóttir (Universitat d'Islàndia)
Guy Schneider (IVS, Suïssa)
Astrid Schuster (Nationalpark Berchtesgaden, RFA)
Dr. Helmut Volk (Director, Forstliche Versuchs und Forschungsanstalt Freiburg, RFA)
Dr. Kerr Walker (Director, SAC, Aberdeen, Escòcia)
Dr. Hubert Zierl (Director, Nationalpark Berchtesgaden, RFA)

Alhora, vull esmentar diverses estades al Regne Unit, principalment al nord d'Anglaterra i Escòcia (1986, 1987 i, sobretot, a la Universitat Durham, el 1989, gràcies a un intercanvi universitari), l'estada a Tübingen el 1992, una visita a Baviera el mateix any (Parc Nacional de Berchtesgaden), sengles visites al Parc Natural de l'Alt Danubi (Baden-Württemberg) i al Parc Natural Regional del Queyras (Provença) el 1993, al Parc National des Pyrénées el 1995, i diversos viatges a la Selva Negra (1995, 1997). Especialment enriquidors han estat dos viatges realitzats amb el geògraf expert en senderisme Rafel López-Monné. El primer el 1999 per realitzar un tram del GR10 francès a la comarca del Conflent i el segon la primavera del 2000 a Suïssa, per conèixer de primera mà el treball de l'Inventari nacional de camins històrics de Suïssa (IVS) i diverses actuacions en matèria de senderisme (Ecomuseu del Simplon, xarxa suïssa de senders, etc.). No puc deixar d'esmentar una estada acadèmica recent a la Universitat d'Islàndia, la primavera del 2000, que ha contribuït també al meu coneixement del model escandinau d'accés al medi natural, després d'una estada a Dinamarca (l'hivern de 1991, gràcies a la concessió d'una beca Erasmus).

3.1. Les experiències de regulació dels camins i l'accessibilitat al territori com a forma de validació empírica de les hipòtesis

Propostes i normatives de regulació de les característiques tècniques

La Llei 9/1995, d'accés al medi natural, subordina l'ús dels camins a llurs característiques físiques, prescindint de la naturalesa funcional d'aquests. Per poder rebatre aquest aspecte de la llei, al nostre entendre arbitrari, ens vam proposar recollir les diverses propostes i models existents pel que fa a obres viàries i característiques tècniques dels vials.

No tenim cap normativa estatal o catalana que reguli les obres viàries i les característiques tècniques de les diverses categories de camins però sí que existeixen propostes i també models que s'estan aplicant en bocins restringits del territori de Catalunya (com ara determinats espais de protecció especial).

Això ens ha permès analitzar i comparar vuit documents, tots ells referits a les comarques de muntanya, dos dels quals s'emmarquen en normes legals d'obligat compliment en l'àmbit territorial que els es propi: el Parc nacional d'Aigüestortes i Estany de Sant Maurici i el Parc natural de la zona volcànica de la Garrotxa.

L'objectiu d'aquesta anàlisi era comprendre la relació existent entre tipologia morfològica dels vials i funció, per tal d'obtenir criteris addicionals per avaluar críticament la Llei 9/1995, de regulació de l'accés motoritzat, al medi natural, i poder avançar cap a propostes racionals de regulació de la xarxa de camins.

En canvi, la dificultat per trobar informació sobre la regulació de les obres viàries i les característiques tècniques dels camins en altres països ens ha fet renunciar a emprendre una anàlisi comparativa en l'àmbit internacional, tal com hem fet amb els models d'accés.

Models d'accés i parcs de muntanya

Abans hem esmentat que la Llei 9/1995, de regulació de la circulació motoritzada, atorga als òrgans gestors d'espais de protecció especial la facultat de regular-hi l'accés al medi natural. Partint d'aquest fet vam pensar que comparar els models de gestió dels camins i la freqüentació existents realment en aquests espais amb les disposicions que estableix la llei permetria, de fet, avaluar la idoneïtat d'aquesta.

Cal subratllar que mentre la Llei es fonamenta en una premissa implícita no validada empíricament ni científica,²⁴ els models de gestió de l'accés aplicats als espais de protecció especial sorgeixen com a resposta a necessitats i problemes concrets i es basen en el coneixement directe de la realitat social, econòmica i ambiental del territori. Cal esperar, doncs, que les mesures adoptades tindran un caràcter pragmàtic, allunyat de plantejaments extemporanis, no fonamentats, o ineficaços. Els espais de protecció especial analitzats són els tres existents al Pirineu català (MAPA 1):

- Parc Nacional d'Aigüestortes i Estany de Sant Maurici
- Parc Natural del Cadí-Moixeró
- Parc Natural de la Zona Volcànica de la Garrotxa

La comparació entre els tres parcs oferia a priori una bona mostra de la muntanya catalana, amb situacions similars però també diferenciades: Així, mentre Aigüestortes i Cadí són parcs d'alta muntanya poc poblats, amb predomini del sòl públic, i activitats tradicionals en franca reculada (ramaderia i explotació forestal), Garrotxa correspon a una zona de muntanya mitjana, de propietat privada, més densament poblada i explotada (agricultura, ramaderia, explotació forestal, caça...). Però Aigüestortes és un parc

²⁴«L'impacte ambiental i social de la freqüentació és una funció de l'amplada i el tipus de paviment dels vials.»

nacional i Cadí i Garrotxa són parcs naturals. Els objectius, els nivells de protecció, i, en conseqüència, els models de gestió d'ambdues figures de parc són diferents per naturalesa i aquest fet condiciona absolutament els respectius models d'accés. Però, alhora, els tres parcs han de fer front a una creixent pressió turística.

Models internacionals d'accés al medi natural

Però, certament, contrastar els plantejaments de la Llei 9/1995, de regulació de l'accés motoritzat, solament amb els models d'accés al medi natural desenvolupats fa molt pocs anys pels nostres parcs de muntanya és insuficient. Necessitem una perspectiva més àmplia i aquesta l'hem anat a buscar en d'altres països de l'àmbit europeu. Els models internacionals analitzats són quatre, a més de l'espanyol-català (MAPA 2):

- Alemanya
- Suïssa
- Anglaterra-Gal·les
- França

Les raons que ens han impulsat a triar aquests països són diverses. En primer lloc interessava poder comparar països de tradició llatina (Espanya, França) amb països de tradició germànica (Alemanya, Suïssa). Això era molt important car els models de regulació dels camins o de l'accés al medi rural i natural es fonamenten en la tradició cultural i aquesta és completament diferent en els països germànics i en els països llatins. Per exemple a Alemanya i Suïssa circulació motoritzada i medi natural són conceptes per definició incompatibles i excloents, i així ho estableixen les legislacions respectives mitjançant disposicions tan simples com restrictives. En aquests països una norma com la Llei 9/1995, de regulació de l'accés motoritzat al medi natural, és socialment i cultural simplement inconcebible. D'altra banda, el cas suís, com el francès, tenia també un especial interès pel protagonisme que hi tenen les zones de muntanya.

En segon lloc interessava poder estudiar països on la qüestió de l'accés hagués estat objecte de debat i regulació, i s'hagués generat un volum suficient i accessible de documentació sobre el tema. En aquest sentit cal destacar el cas anglo-gal·lès, resultat d'un intens debat social iniciat a les acaballes del segle XIX que encara és viu. També Suïssa i Alemanya tenen una llarga i rica experiència en aquest àmbit. A França el debat és molt recent, però especialment interessant per les coincidències socials, legals i culturals amb Espanya.

En tercer lloc calia poder accedir a les fonts d'informació, i tant l'anglès, el francès com l'alemany són llengües al meu abast.

Objectius de la recerca comparada

Tant pel que fa als espais de protecció especial del Pirineu català com als models internacionals, la recerca s'ha centrat en quatre aspectes:

1. Concepte cultural i/o model d'accés al territori
2. Problemàtiques ambientals i socials associades a l'accés al territori
3. Marc normatiu dels camins i l'accés al territori
4. Estratègies de regulació i ordenació de l'accés al territori

Atès que una de les finalitats d'aquesta recerca és examinar la idoneïtat de la Llei 9/1995, de regulació de l'accés motoritzat al medi natural, hem parat especial atenció al tractament diferenciat que els diferents models atorguen a la circulació motoritzada i al trànsit no motoritzat (a peu, cavall, bicicleta) i també a la relació existent entre funcionalitat, característiques morfològiques i ús dels vials.

Un altre aspecte que ha rebut una atenció especial és la base funcional dels models de regulació dels camins o l'accés. Aquesta base funcional es pot incorporar al model per dues vies: 1. els camins; 2. el territori.

En el primer cas l'accessibilitat es regularà d'acord amb l'assignació directa de funcions als vials (veïnals, forestals, turisme...), en el segon serà l'assignació de funcions al territori (agrícola, forestal, espai natural protegit) la que indirectament determinarà els usos admesos als vials existents dins una determinada categoria territorial. Ambdues perspectives no són necessàriament excloents i poden solapar-se en major o menor grau.

A l'últim, hem dedicat també un especial interès als diferents sistemes de classificació dels camins, i a la relació d'aquests amb una categorització funcional o assignació de funcions a les diverses categories de vials que integren la xarxa.



PART I

L'ESTAT DE LA QÜESTIÓ

“Per tot hi ha cent llegües de mal camí”
(Del refranyer popular)

1. L'estudi dels camins

A l'hora d'abordar la recerca bibliogràfica per a l'estudi de la gestió de la xarxa de camins a les comarques de muntanya ens hem trobat amb una documentació més aviat escassa i molt dispersa, fet que posa de manifest el caràcter marginal d'aquesta xarxa al si del sistema general de comunicacions i el poc interès que ha despertat fins molt recentment, tant en el món acadèmic com en la pròpia administració, una infraestructura rural, al servei d'una societat local fonamentalment agropecuària i forestal, en un marc social general fortament urbanitzat i industrialitzat com és el cas de Catalunya.¹ Ens referim, és clar, a obres de caràcter científic o acadèmic enfocades a la gestió, car la bibliografia popular (per exemple de caire excursionista) és vastíssima, però de molt poc interès per a aquesta recerca.²

1.1. La història de la xarxa viària

Fins ara han estat sobretot els enginyers de camins, especialment a escala espanyola, els que han tingut més interès per l'estudi dels camins. Aquests s'han interessat, però, sobretot per la història de la xarxa viària, principalment per la progressiva extensió territorial d'aquesta. En són mostres la *Historia de los caminos de España* (2 vols.), (1990), de José I. Uriol Salcedo, i d'altres obres editades pel *Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos*,³ o articles publicats en les revistes d'expressió d'aquest col·lectiu, com ara *Obra Pública*. Això no obstant, cal esmentar l'article de PALAU (1983), *Camins rurals*, que aborda la problemàtica dels camins des de la perspectiva de la seva gestió actual. Aquest és, alhora, l'únic article referit específicament a Catalunya que hem trobat entre els realitzats per professionals d'aquest col·lectiu. Per a aquesta recerca ha estat d'especial interès l'article de BARBERO (1968), “Vías provinciales, historia y funciones”.

Més recentment, el professor, lingüista, i acadèmic, Manuel Criado de Val, ha impulsat l'enquadrament de l'estudi dels camins en una nova disciplina. Aquesta ha estat batejada amb el terme *caminería*, que el *Diccionario de la Real Academia Española* defineix de la següent manera: “*Estudio de las vías de comunicación, de su relación con el entorno geográfico y social y con los itinerarios históricos y literarios.*” La *caminería* té tres vessants: *Caminería física*, *caminería històrica*, i *caminería literaria*. Ara bé, segons es desprèn de les comunicacions presentades als tres congressos internacionals de *Caminería Hispánica* celebrats fins ara (Pastrana, 1992; Guadalajara, 1994; i Morelia (Michoacán),

¹A la resta d'Espanya ha passat si fa no fa el mateix, amb l'excepció de les vies pecuàries.

²Això no obstant, dins d'aquest àmbit podem esmentar l'obra de CARULLA (1991), *Camí enllà*, impulsor històric dels senders de gran recorregut a casa nostra i erudit, bon coneixedor del món dels camins tradicionals.

³Per exemple el llibre de Leonardo Fernández Troyano (1994), *Los pasos históricos de la sierra de Guadarrama*, Madrid, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.

1996), la gestió dels camins tal com s'entén en aquesta recerca no ha rebut fins ara l'interès dels estudiosos de la *camineria*.

Però, reprenent el fil, la història dels camins i les carreteres és obviament la mateixa fins que hom no comença a distingir entre ambdós tipus de viari. En el moment que les carreteres esdevenen la categoria de vials més important (coincidint amb la generalització dels vehicles de motor), pràcticament desapareixen els estudis dedicats no a la història, ans a les necessitats de gestió actuals i futures d'aquest viari marginalitzat.

1.2. L'estudi dels camins a Catalunya

L'altra ciència que s'ha dedicat als camins des d'una perspectiva històrica ha estat, lògicament, la Història.⁴ És en l'àmbit d'aquesta disciplina que hem de situar la major part dels treballs realitzats a Catalunya. Bona part dels estudis de caràcter històric sobre els camins, com ara els articles de RIU (1985 i 1993)⁵, o els treballs de BOLÓS (1991) i de BOLÓS i HURTADO (1993), s'han centrat en l'època medieval. Per a la nostra recerca han estat de gran utilitat els apartats dedicats al comerç i a les comunicacions a l'edat mitjana, apareguts en l'obra col·lectiva *Catalunya romànica* (PLADEVALL, VIGUÉ 1985-1993), en els volums dedicats a les diverses comarques de muntanya. Pel que fa al Pirineu català cal subratllar també l'interès de l'article de de la VEGA (1984) "Els camins històrics del sector occidental de Catalunya". D'altra banda, l'obra de Joan Serra i Vilaró (1930-1947-1950), reeditada el 1988, *Baronies de Pinós i Mataplana* ens permet conèixer aspectes del sistema de gestió dels camins a l'època medieval a l'Alt Berguedà.

També l'Antiguitat clàssica ha estat una de les etapes objecte d'estudi per part dels historiadors catalans. En són exemples els articles de PADRÓ (1976 i 1984) i el treball de Marc Mayer i Isabel Rodà sobre la xarxa romana catalana per als "Antecedents històrics" del *Pla de Carreteres de Catalunya* (BERNAT 1983). Pel que fa al nostre interès específic per les comarques de muntanya, hem de destacar l'article de PADRÓ (1984) "Les vies de comunicació romanes al Pirineu català".

Alguns autors també han abordat la història recent de les comunicacions. Cal esmentar primerament les referències que hi fa Pierre VILAR (1968) dins la seva obra cabdal *Catalunya dins l'Espanya moderna*. Trobem, però, una descripció més exhaustiva al capítol escrit per PASCUAL (1991), "La modernització dels mitjans de transport a la Catalunya del segle XIX", dins NADAL (Dir.) *Història econòmica de la Catalunya contemporània*.

Però, sobretot, hem de destacar els Antecedents històrics del *Pla de Carreteres de Catalunya* escrits per BERNAT (1983). Es tracta d'un treball inèdit encarregat pel Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya. Bernat va realitzar la feixuga tasca de localitzar i analitzar tota la bibliografia dispersa

⁴Cal esmentar de bell antuvi l'obra de Gonzalo Menéndez Pidal (1951), *Los caminos en la historia de España*, Ed. Cultura Hispánica, Madrid.

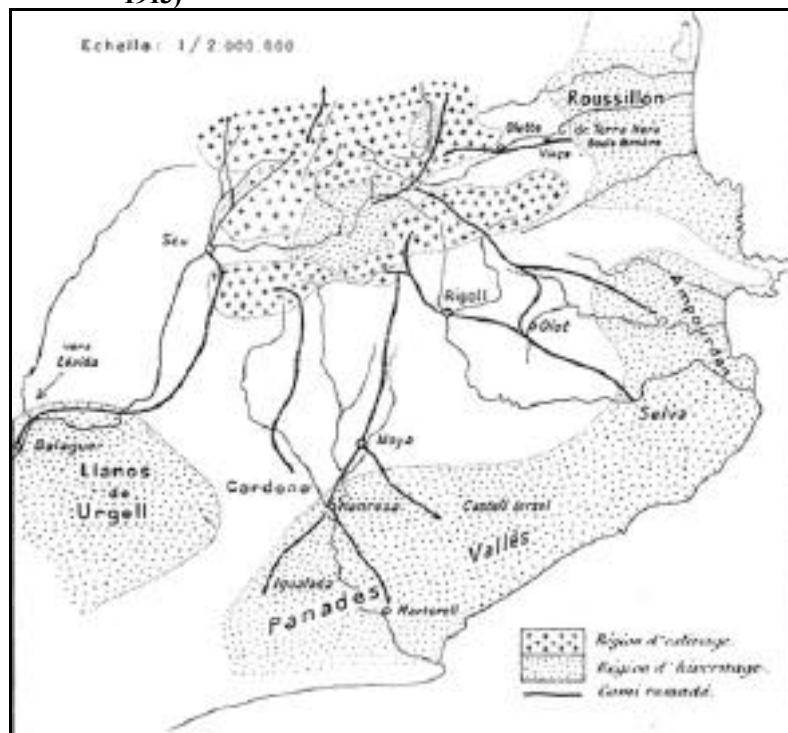
⁵RIU ja havia escrit un article pioner sobre la transhumància el 1950: "Transhumància de la Vall de Lord a les comarques centrals de Catalunya".

existent per tal d'escriure una reeixida i exhaustiva història de la xarxa viària catalana des de l'època romana fins als nostres dies. La seva ha estat una obra clau per a la redacció del nostre capítol sobre l'evolució de la xarxa viària a les comarques de muntanya.

1.2.1. La geografia catalana i l'estudi dels camins

Malgrat que l'estudi dels camins sigui un camp escaient i d'interès per a la Geografia, han estat pocs els geògrafs catalans temptats per aquest àmbit de recerca. Si bé ja la Geografia de Catalunya de Francesc Carreras Candi emprèn la descripció del sistema de comunicacions de Catalunya al començament d'aquest segle, la informació específica que conté sobre els camins és bastant pobra i poc interessant des de la perspectiva de la nostra recerca. Tanmateix, dues obres de les més primerenques es troben també entre les més interessants i completes. Es tracta de *Les Pyrénées Méditerranéennes* de Max Sorre (1913) i d'*Assaig de Geografia de la Muntanya*, en el qual Pau Vila recull i anota un curs impartit per Raoul Blanchard el 1922 (BLANCHARD, VILA 1925).

MAPA 1.1. Les chemins de transhumance de la Catalogne (Sorre, 1913)



Així, en el cas de *Les Pyrénées Méditerranéennes* (1913), Sorre dedica el capítol XIII (“La vie de relations, son influence sur la vie locale”, pp. 454-476) al paper de les comunicacions i dels intercanvis en la societat de muntanya. Aquest text constitueix una bona aproximació històrica, humana i econòmica als camins del Pirineu oriental català (espanyol i francès), a més d'aportar diverses dades i anècdotes curioses o interessants. Sorre distingeix entre els senders per al trànsit humà, d'una banda, i els camins per al bestiar, de l'altra. En ambdós casos fa una anàlisi bastant completa de les relacions humanes i econòmiques entre la muntanya i els fons de les valls i amb les planes mediterrànies, de com aquestes han

evolució històricament i de quina era la situació al començament del segle XX. En aquest article trobem també un dels primers mapes descriptius - sinó el primer - dels principals camins ramaders de Catalunya (nord i sud) (MAPA 1.1.). Un aspecte especialment interessant del treball és la constatació que, a començaments del segle XX, la transhumància a Catalunya ja havia experimentat un retrocés importantíssim respecte d'èpoques passades, les causes del qual són analitzades pel mateix Sorre.⁶



MAPA 1.2. Mapa dels camins transhumants del Pirineu occidental català, segons dades extretes de *Notas de etnografia pastoril pirenaica. La transhumancia*, de R. Violant i Simorra (1948)

A *Assaig de Geografia de la Muntanya* (1922) trobem un conjunt de dades interessants sobre la transhumància a Catalunya, en el marc d'un capítol ben estructurat - “La vida pastoral a muntanya” - que tracta d'aquest fenomen a les muntanyes d'arreu del món (amb especial atenció al cas dels Alps). D'altra banda, les valoracions de Pau Vila sobre la seva decadència a Catalunya confirmen les afirmacions anteriors de Sorre. El capítol 3 de *l'Assaig...* tot i estar dedicat específicament a “Les comunicacions i el tràfic a muntanya”, gairebé no passa de ser una descripció genèrica del caràcter del viari en zones de muntanya i dels intercanvis comercials amb la plana.

⁶Vegeu 5.4.4.

En aquesta mateixa època Marcel Chevalier - un altre geògraf francès - dedica, dins la seva obra *Andorra* (1925), un modest apartat a la transhumància, en el qual, però, gairebé no fa referència als camins⁷.

És en una altra obra d'en Pau Vila - *La Cerdanya* (1926) - que per primera vegada trobem una anàlisi més sistematitzada de la xarxa de camins d'una comarca de muntanya catalana, i des d'una perspectiva geogràfica de caire més modern. Això no obstant, l'aportació de Vila en aquest camp tampoc no deixa de ser modesta, com també ho són les referències als camins que trobem en una altra monografia regional, l'obra de Salvador Llobet (1947), *El medi i la vida a Andorra* (més informació ofereix, en canvi, sobre la transhumància al petit Principat).

MAPA 1.3. Camins ramaders de Catalunya segons Llobet i Vilà Valentí (1951)



També hem de fer referència a dues obres de caràcter etnogràfic cabdals pel que fa a l'estudi de la cultura pirinenca. Es tracta de l'obra del lingüista alemany Fritz Krüger, *Die Hochpyrenäen* (1935-1939), i de l'obra de l'etnògraf pallarès Ramon Violant i Simorra, *El Pirineo Español* (1949). Les incloem en aquest apartat per les connexions evidents que presenten amb la geografia de l'època. Però, novament, l'anàlisi dels camins hi té un caràcter bàsicament descriptiu i molt genèric. Això no obstant, ambdues obres aporten dades

⁷Sembla que aquest apartat correspon a l'article del mateix Chevalier (1906), "La transhumance et la vie pastorale en Andorre", *Revue des Pyrénées*, 4e trim., Toulouse. Ed. Privat. En qualsevol cas n'hi ha una versió catalana publicada al Butlletí del CEC de juliol-agost de 1924.

interessants sobre els intercanvis i les comunicacions a muntanya, els sistemes de transport, la transhumància o la descripció de les característiques tècniques dels desapareguts ponts de fusta tradicionals del Pirineu català. Violant tractà específicament la transhumància i els camins ramaders a “Notas de etnografia pastoril pirenaica. La transhumància.” (1948) (MAPA 1.2.).

El 1951 apareix una obra exhaustiva, de caràcter geogràfic, dedicada al conjunt del Pirineu espanyol. Es tracta de *Los Pirineos. El medio y el hombre* de Lluís Solé i Sabarís. Nosaltres hi hem trobat d'especial utilitat el capítol XIII - “Los caminos y la circulación: Las comunicaciones pirenaicas” - en el qual l'autor descriu el sistema de comunicacions del vessant espanyol de la serralada pirinenca, relacionant-lo amb l'estructura de les valls i la situació dels principals passos de muntanya (sense passar però, novament, d'un nivell general). D'altra banda, en el capítol X - “Ganadería” - dedica diversos apartats a la transhumància i els camins ramaders.



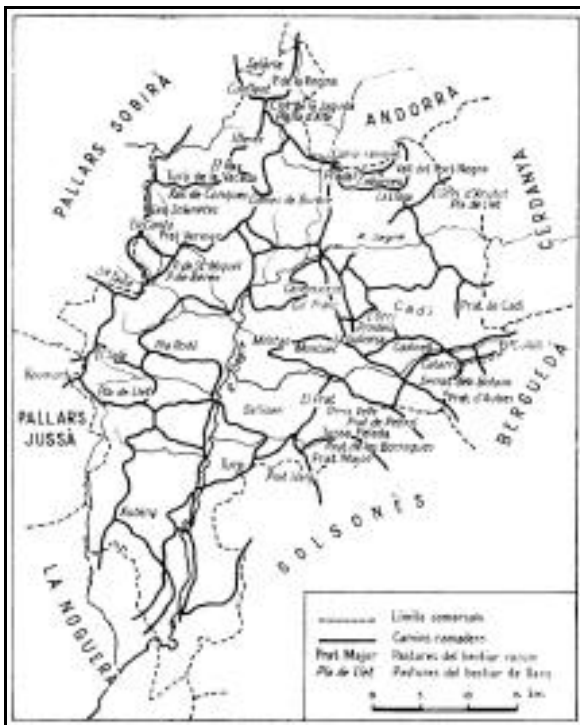
MAPA 1.4. Direcció dels camins de transhumància que parteixen del Ripollès (Llobet, 1964).

Els geògrafs Salvador Llobet i Joan Vilà i Valentí abordaran novament l'estudi de la transhumància i dels camins ramaders a Catalunya, però ara amb caràcter monogràfic. Fruit d'aquesta recerca són l'article de VILÀ “Una encuesta sobre la transhumància en Cataluña” (1950), amb una completa explicació de la metodologia emprada i dels resultats de l'enquesta, i “La transhumància en Cataluña” (1951), presentat a Lisboa al XVIè Congrés Internacional de Geografia per LLOBET i VILÀ. Aquest treball inclou alhora l'únic mapa general dels camins ramaders de Catalunya de què disposem encara avui (MAPA 1.3.). Amb aquests treballs Salvador Llobet i Vilà i Valentí ens descobreixen un món fins aleshores gairebé desconegut i ens ofereixen la primera explicació aprofundida de la transhumància i els camins ramaders a Catalunya.⁸ En Joan Vilà i Valentí (1968) tornaria a tractar els camins ramaders al capítol, “La ramaderia a Catalunya”, inclòs al volum 1^{er} de la memorable *Geografia de Catalunya* dirigida per Lluís Solé i Sabarís. A Salvador Llobet devem el mapa de camins ramaders que apareix en el capítol dedicat al Ripollès (MAPA

⁸En Vilà Valentí (1950) ja s'havia ocupat dels camins en un article primerenc: “Homes i camins a la comarca d'Igualada”.

1.4.). En la mateixa obra col·lectiva trobem dades interessants referides a la transhumància i als camins ramaders en el capítol “L'Alt Urgell”, escrit per Raül de la Torre (MAPA 1.5.). Malauradament, aquesta fructífera línia de treball quedà aquí estroncada i els camins ramaders de Catalunya han romàs en un oblit quasi absolut fins als anys noranta. La transhumància i els camins ramaders tornen a ser ara objecte d'estudi, però no per part de geògrafs.

Un altre geògraf de casa que dedica una atenció específica als camins, aquest cop des d'una perspectiva històrica, és en Josep Iglésies. Aquest és l'autor de “Història de l'Excursionisme” (1964) i del capítol “Les comunicacions”, inclòs a l'esmentada *Geografia de Catalunya* (1968). Però Iglésies també publicà el 1975 a la revista *Vèrtex* l'article “Els camins rodats dels Pirineus al primer quart del segle XVIII”, un modest treball basat en els mapes d'Ambrosio Borsano i del Comte de Darnius dels segles XVII i XVIII respectivament.



MAPA 1.5. Camins ramaders de l'Alt Urgell (de la Torre, 1964).

Pel que fa a la geografia més recent, cal esmentar primerament la tesina dels geògrafs Maite Arqué, Àngela Garcia i Xavier Mateu (1979), *El desenvolupament del capitalisme i les comarques rurals de Catalunya. El cas de l'Alt Pirineu*.⁹ Aquest treball mostra clarament com el desenvolupament de la xarxa viària moderna del Pirineu tingué lloc d'acord amb diverses i successives fases de penetració de l'economia capitalista a les comarques de muntanya. Aquestes fases solen aparèixer concretades en el temps i el territori en les monografies comarcals publicades (1981-1992) per la Caixa d'Estalvis de Catalunya (col·lecció “Catalunya comarcal”), sovint dirigides o realitzades per geògrafs (el mateix

⁹Els mateixos autors publicaren un resum de la recerca en l'article (1982), 'La penetració del capitalisme a les comarques de l'Alt Pirineu' (vegeu la bibliografia).

Xavier Mateu, Arcadi Castelló, Roser Majoral, Francesc López i Palomeque, Margarida Castañer, o Carme Miralles).¹⁰

Però, curiosament, la primera recerca acadèmica de caràcter exhaustiu sobre la xarxa històrica de camins de Catalunya és obra d'un geògraf de Madrid, Gregorio Peran. A través de la seva tesi doctoral (1988), *Los caminos de Cataluña en la primera mitad del siglo XVIII. Una estructura viaria preindustrial*. A través de l'estudi de les intensitats de trànsit al segle XVIII Perán estableix una jerarquia de la xarxa viària d'aquell temps. Aquesta obra ha tingut un gran interès per a nosaltres atès que aquest viari preindustrial es el mateix que a les comarques pirinenques perviu gairebé intacte fins al començament del segle XX.

El 1991 en Jaume Font i Garolera llegeix la primera tesi doctoral presentada a Catalunya sobre història de la xarxa viària: *Infraestructures viàries i organització del territori: contribució al coneixement del procés de formació de la xarxa viària de Catalunya*, de la qual el 1999 derivarà el llibre *La formació de les xarxes de transport a Catalunya (1761-1935)*. Aquest geògraf ja havia abordat, amb J. Lloret, l'estudi dels camins en un treball anterior inèdit: *L'excursionisme de travessa a les comarques de muntanya* (1988),¹¹ encarregat pel Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya.

En la seva tesi aborda la gènesi de l'actual xarxa de comunicacions catalanes en el seu conjunt, i si bé la xarxa de carreteres, lògicament, hi té un protagonisme especial, l'autor incorpora a l'anàlisi també la xarxa de camins. D'aquesta obra ens ha interessat molt especialment la descripció estructural i la interpretació funcional de la xarxa de camins, i les conclusions sovint coincidents amb els resultats de les nostres pròpies recerques. Cal destacar també l'abundosa bibliografia que acompanya l'estudi.

Una altra aportació des de la geografia a la història dels camins a Catalunya és el capítol dedicat a "Les xarxes de transport tradicionals" de l'estudi de Josep Oliveras (1994), *La formació dels desequilibris territorials a Catalunya en el segle XIX*.

Però la majoria d'aquests autors i obres s'ocupen sovint no de l'actual xarxa de camins, que és l'objecte de la nostra recerca, ans del que ha esdevingut modernament la xarxa de carreteres. Els camins "veritables" els solen tractar des d'una perspectiva històrica o bàsicament descriptiva (inclosa la descripció funcional), però sense abordar la complexa problemàtica que suposa la gestió actual d'aquest viari rural, que és pròpiament l'interès de la nostra recerca.

La principal excepció a aquest estat de coses és la Tesi de Llicenciatura del geògraf tarragoní Rafael López-Monné (1996), *Camins i senderisme. Activitats recreatives i turístiques en espais rurals i naturals*, publicada ara com a llibre *Senderisme* (LÓPEZ-MONNÉ 1999). Es tracta d'un treball innovador, excel·lent i molt exhaustiu, dedicat precisament a l'anàlisi d'alguns elements clau per a la gestió turística - a través del senderisme - de la xarxa de camins a Catalunya. Aquest geògraf ha publicat d'ençà del 1995 nombrosos articles sobre

¹⁰Vegeu, per exemple, els volums dedicats al *Pallars Sobirà* i al *Pallars Jussà*.

¹¹D'on sorgeix l'article "Itineraris senyalitzats, excursionisme i desenvolupament del turisme difús," (1989).

camins i senderisme, entre els quals destaquem “Gestión y mantenimiento de senderos: la experiencia de Cataluña”.

Una segona excepció, molt més modesta, però referida particularment a la nostra àrea d'estudi, és l'article de Gemma Alsina (1993), “Bagà i la seva problemàtica territorial en el planejament vigent“, que aborda la polèmica connexió viària entre el Berguedà i la Cerdanya a través del Coll del Pal, en ple Parc Natural del Cadí-Moixeró.

També el desenvolupament dels sistemes d'informació geogràfica està afavorint l'interès de geògrafs i altres especialistes (p.e. en Ciències Ambientals) per aquesta infraestructura territorial. Un exemple d'això és l'estudi de Roger Milego (1997) *Anàlisi de la freqüentació al parc natural del Cadí-Moixeró. Aplicació d'un Sistema d'Informació Geogràfica a la gestió d'un espai natural protegit*, un projecte final de Ciències Ambientals dirigit per Joan Nunes. Sobre l'aplicació del GPS a l'estudi dels camins tenim l'article de FERRER i SOLER (1996) “Captura de senders i camins de muntanya amb GPS cinemàtic”.

No podem acabar, però, sense esmentar el treballs que constitueixen el precedent immediat i el complement d'aquesta tesi doctoral: els nostres estudis *La xarxa de camins a les comarques de muntanya* (1995), *Inventari de camins públics del Parc Natural del Cadí-Moixeró* (1995), i els inventaris de camins del Parc Natural de la Zona Volcànica de la Garrotxa (1998) i del Pallars Sobirà (1999).

L'estudi *La xarxa de camins a les comarques de muntanya* clarifica la naturalesa d'aquesta infraestructura rural, situant els camins en llur context històric i cultural, jurídic i legal, administratiu i funcional. Aquest treball fou concebut com un llibre blanc dels camins a les comarques de muntanya de Catalunya.

Pel que fa als inventaris, la nostra principal aportació ha estat l'elaboració d'un sistema estandaritzat que parteix de la realitat jurídica i legal, administrativa i funcional dels camins a Espanya. La xarxa moderna i la xarxa tradicional de camins, restituïda, interaccionen dinàmicament a través de l'anàlisi i la interpretació del funcionament territorial, actual i històric, del conjunt de la xarxa. L'exhaustivitat, fiabilitat i precisió¹² dels resultats, la utilitat per a la gestió i l'economia¹³ són els principals avantatges del sistema desenvolupat.

Un darrer article nostre és “Els camins: una assignatura pendent de l'ordenació del territori.” (1998) amb referències específiques al Berguedà.

1.3. Camins i dret

Troblem més treballs que incideixen sobre la gestió dels camins en l'àmbit del Dret. En aquest sentit cal esmentar una obra pionera, el *Costumari català, Vol. II, Costums sobre termenals, camins i aigües en terres de pagès*, editat el 1921 per la Oficina jurídica de la

¹²Els inventaris es realitzen sobre ortofotomapes a escala 1:5.000.

¹³El mètode ha estat concebut per inventariar xarxes d'abast comarcal sobre suport cartogràfic defugint la recerca sobre el terreny.

Mancomunitat de Catalunya, que conserva encara un gran interès (FIGURA 1.1.). També trobem algunes referències als camins en les obres dels estudiosos del Dret Civil català, tant de començament del segle XX: PELLA (1901), BORRELL (1923), com en obres més recents: PUIG, ROCA (1981).

Alguns treballs d'àmbit general espanyol que fan referència a la naturalesa jurídica dels camins i que hem trobat d'utilitat són: GARCIA (1979), *Las concesiones administrativas de carreteras en el ordenamiento jurídico español*; ARROYO (1982), *Las limitaciones y servidumbres públicas en el derecho administrativo español*; i, sobretot, l'article de CORRAL (1994) "Los caminos rurales". Un altre article especialment interessant i complet és "Breus consideracions jurídiques sobre els camins públics", de l'advocat mallorquí Josep Massot (1998), i també l'article de Beatriz de la Fuente (1995) "Régimen jurídico de los caminos. Especial mención a las Vías Pecuarias." D'altra banda ha estat imprescindible i molt útil fer una revisió general de la jurisprudència espanyola, civil i contenciós-administrativa, en matèria de camins, per tal de comprendre la realitat jurídica d'aquest viari i conèixer la interpretació que el poder judicial fa de les lleis que els afecten.



FIGURA 1.1. Portada del segon volum del Costumari Català de la Mancomunitat de Catalunya (1921)

1.4. Camins i planejament

Una altra font d'informació per a l'estudi dels camins és la literatura administrativa generada en forma de documents interns. En aquest àmbit podem destacar dos estudis. El primer l'estudi de GANYET (1982), *Estudi sobre normativa aplicable a vialitat de muntanya*, i el segon l'estudi *La xarxa de camins a les comarques de muntanya*, que vam realitzar el 1995 amb en Ramon Martí. Ambdós foren encarregats pel DPTOP de la Generalitat. Si el primer treball ens ofereix la primera proposta de normativa viària adreçada als camins de muntanya de què disposem (que malauradament no anà més enllà), el segon constitueix un llibre blanc dels camins, que aborda la realitat jurídica i legal, administrativa,

històrica i cultural, i funcional d'aquesta infraestructura rural, bo i posant l'èmfasi en les comarques de muntanya

Un altre títol destacable és el *Pla de camins de les comarques de Pirineu i el Pre-Pirineu* de la GENERALITAT DE CATALUNYA (1982). Aquest fou realitzat en base a un inventari d'urgència arran dels aiguats del 1982 i ofereix la primera radiografia moderna amb criteris d'exhaustivitat de la xarxa de camins del Pirineu català, amb dades sobre extensió, característiques tècniques, funcionalitat i titularitat del viari.

A continuació, ha estat gràcies als Plans Comarcals de Muntanya (1990-1991), elaborats per la Direcció General de Planificació i Acció Territorial del Departament d'Obres públiques de la Generalitat de Catalunya, i a d'altres treballs annexos (com ara GURRERA 1987, en el marc del programa MAB6-Alt Pirineu), que disposem de nova informació exhaustiva i més actual sobre la xarxa de camins del conjunt de les comarques de muntanya.

Aquesta obra i les esmentades més amunt contenen alhora diverses propostes pel que fa a categorització de la xarxa de camins i a les característiques morfològiques actuals i desitjables de les diferents categories de vials.

1.5. Camins i legislació

Un altre tipus de literatura que ha estat fonamental a l'hora d'abordar la gestió de la xarxa de camins, i molt especialment la categorització d'aquest viari, han estat els textos legals. Les lleis fonamentals que incideixen en la gestió dels camins són, ultra la Constitució espanyola, el Codi Civil, la Llei 8/1987, Municipal i de Règim Local de Catalunya, i el seu reglament, i la Ley 3/1995, de vías pecuarias, i a Catalunya la Llei 9/1995, de regulació de l'accés motoritzat al medi natural, i el seu reglament. Altres lleis amb incidència sobre els camins són la Llei 7/1993, de carreteres (i el Pla de Carreteres de Catalunya que se'n deriva), la Ley sobre el régimen del suelo y ordenación urbana (RDL 1/1992, a Catalunya Decret Legislatiu 1/1990), la Ley 29/1985, de aguas, i el seu Reglamento, la Ley 22/1988, de costas, i, molt marginalment, la Ley de montes (1957). Cal esmentar també l'actualització del Dret Civil català feta a través de la Llei 13/1990, de l'acció negatòria, les immissions, les servituds i les relacions de veïnatge. Això no obstant, són una cinquantena els documents legals vigents o derogats que han estat analitzats en el marc de la nostra recerca.

També amb rang de norma legal, han estat fonamentals el Pla especial del Parc Natural de la Zona Volcànica de la Garrotxa i el Pla rector d'ús i gestió del Parc Nacional d'Aigüestortes i Estany de Sant Maurici.

A l'últim hem trobat una aproximació a les normes legals desenvolupades els darrers anys per les comunitats autònomes espanyoles amb l'objectiu de regular camins en el llibre del geògraf madrileny Hilario Villalvilla (2000), *Manual para la defensa de los caminos*

tradicionales.¹⁴ També el ja esmentat treball de DE LA FUENTE (1995) s'ocupa succintament del marc legal desenvolupat per les autonomies.

1.6. Un cas a part: Els camins ramaders

Hem vist més amunt com un dels àmbits abordats pels geògrafs catalans de la postguerra va ser l'estudi dels camins ramaders. Actualment, els camins ramaders estan generant un nombre molt elevat de títols en el marc d'un fenomen de reivindicació de les funcions econòmiques, socials i ecològiques d'aquesta infraestructura pública, impulsat sobretot pel moviment ecologista. Un exemple d'això són les "Jornadas sobre vías pecuarias", de les quals el 1995 se'n va celebrar la segona edició a Medina del Campo o, a Catalunya, el segon "Col·loqui d'estudis transpirinencs", celebrat a Núria la tardor del 2000 i dedicat a "La ramaderia, els camins ramaders i el mon pastoral del Pirineu". Però, aquest fenomen té un abast sobretot castellà, vinculat a la reivindicació i recuperació de les anomenades *cañadas reales*, vinculades a la Mesta castellana, i a Catalunya ha passat fins fa poc pràcticament desapercbut. No ha estat fins l'any 1998 que s'ha constituït l'Associació Catalana d'Amics dels Camins Ramaders i que s'ha col·locat a Internet una WEB catalana dedicada a la transhumància i els camins ramaders¹⁵. Això no obstant, la literatura espanyola sobre els camins ramaders aporta força elements d'interès per a la gestió d'aquest viari regulat excepcionalment per una llei específica: la Ley 3/1995, de vías pecuarias.

D'entre aquesta literatura podem esmentar títols com ara AEDENAT (1991), "Las Vías pecuarias: principales problemas y alternativas de uso"; CLAVERO (1990), "Decadencia y usurpación de las vías pecuarias"; DDAA (1991), "Informe vías pecuarias"; GÓMEZ (1993), "Importancia de las vías pecuarias en la estrategia de conservación de la naturaleza"; GÓMEZ (1992), *Alternativas de uso recreativo en el Parque Regional de la cuenca alta del Manzanares: Las vías pecuarias*; MANGAS (1992), "Vías pecuarias"; VILLALVILLA (2000) *Manual para la defensa de los caminos tradicionales*, i molt especialment *Quadernos de la transhumancia*, una col·lecció de monografies regionals publicada per l'ICONA des del 1992.

A Catalunya, la literatura recent sobre camins ramaders és escassa i dispersa, i de caràcter eminentment divulgatiu. Sobresurt molt especialment l'obra de COSTA (1987), *Viatge amb els pastors transhumants*, i també el capítol dedicat als camins ramaders de l'obra de CANUT, NAVARRO (1980), *Els formatges a Catalunya*. Cal destacar, però, per la seva exhaustivitat i qualitat, el volum 13 de *Cuadernos de la trashumancia*, dedicat al Pirineu català, coordinat per Xavier ROIGÉ (1995), i l'inventari de cabaneres dels Pallars i l'Alta Ribagorça, encarregat per l'ICONA i realitzat per Jordi PASCUAL (>1978). D'altra banda, el 1997, Guillem Fusté i Xavier Cazorla, estudiants de Ciències Ambientals, realitzaren un

¹⁴Una obra més voluntariosa que reeixida, que malauradament ha tingut una utilitat molt limitada per a la nostra recerca.

¹⁵<http://ww2.grn.es/fmirall>

modest però interessant estudi dels camins ramaders de l'Alt Berguedà. El millor treball és també el més recent. Es tracta de *Camins de transhumància al Penedès i al Garraf*, de Joan Rovira i Ferran Miralles (1999). Aquest llibre estudia els camins transhumants que tradicionalment han comunicat el Penedès amb el Pirineu, però no s'atura en la història ans n'analitza també el marc legal, llur problemàtica i funció actual, i els dèficits de gestió, des d'una perspectiva d'ordenació territorial.

A més, cal esmentar els expedients de classificació dels camins ramaders de l'Alt Berguedà elaborats pel Departament d'Agricultura, Ramaderia i Pesca de la Generalitat de Catalunya l'any 1982, amb especial incidència en l'àmbit del Parc Natural del Cadí-Moixeró.

A l'últim, no podem passar per alt una obra pionera a Catalunya: *Estadística de las vías pecuarias de la provincia de Lérida*, del funcionari Eusebi Martí i Lamich (1916), a la qual seguí el mapa *Vías pecuarias de carácter general de la provincia de Lérida* (1924), de molt difícil interpretació (MAPA 1.6.). Malgrat les nombroses imprecisions que conté la "Estadística" es tracta d'un document extraordinàriament útil per a la identificació dels camins ramaders de la província de Lleida.

MAPA 1.6. Vías pecuarias de carácter general de la provincia de Lérida (1924)



“No deixis les sendes velles per les novelles”
(Del refranyer popular)

2. El debat sobre la regulació i l'ús dels camins

La fi del segle s'ha caracteritzat per un canvi de paradigma en el model social d'accés al medi natural, sobretot en l'àmbit del lleure. L'excursionisme tradicional ha estat en bona mesura substituït per l'anomenat lleure actiu, disfressat de turisme “d'aventura”. De resultes d'això, mentre als anys setanta i vuitanta l'impacte ambiental i paisatgístic de la construcció de camins era la preocupació principal, a partir dels anys 90 l'accés al medi natural ocuparà progressivament el centre del debat.

Entre 1985 i 1995 hem passat de l'excursionisme a “l'aventura” i comprendre aquest trànsit és fonamental per entendre la naturalesa i la intensitat actuals dels problemes, socials i ambientals, que ocasiona l'accés al medi rural i natural. Llorenç Prat (1987, citat per LÓPEZ-MONNÉ 1999), encertadament, defineix l'excursionisme com un “*ritual patriòtic per a recórrer, conèixer i estimar el propi país.*” En la mateixa línia Josep Iglésies (1982, citat per LÓPEZ-MONNÉ 1999) escrivia: “*els minyons excursionistes es proposaven recórrer Catalunya i això vol dir encarar-se amb la realitat dels camins, dels barrancs, de les muntanyes i dels pobles, topar amb l'autenticitat present de la geografia de Catalunya, conèixer la gent de les comarques, veure com vivien i quines eren les seves necessitats...*”¹⁶

Si l'excursionisme catalanista s'origina amb la Renaixença, “l'aventura” és un concepte importat que trobarem arreu del món occidental (a Europa, Estats Units o Austràlia). EAGLES (1995) analitza el nou paradigma i el compara amb altres conceptes de lleure a la natura (com ara l'ecoturisme o el turisme de *wilderness*, més propers conceptualment a l'excursionisme catalanista tradicional) (TAULA 2.1.). Així, mentre l'ecoturisme “*involves*

¹⁶RAFA (1998) descriu la dualitat actual de la següent manera: “*L'excursionisme és una activitat amb una llarga tradició a Catalunya. Des dels seus inicis, ara fa més de 120 anys, l'excursionisme ha estat desenvolupat com una activitat de descoberta del país, del seu patrimoni cultural i natural i no només amb una finalitat esportiva ... Aquest excursionisme tradicional, carregat de valors, es segueix practicant avui a través dels centres i clubs excursionistes, esplais, escoltes, grups naturalistes, etc., que s'encarreguen també de la formació, més o menys organitzada, de les persones que accedeixen a la muntanya i al medi natural, mantenint i transmetent aquests valors associats al respecte per l'entorn i pels habitants del medi rural ... Malgrat tot, aquest sector és només una part de les persones que actualment accedeixen a la natura, i una part actualment minoritària. La millora de les comunicacions per carretera, la facilitat d'adquisició de vehicles tot terreny i la difusió d'informació turística de tota mena relacionada amb la muntanya, han facilitat un accés massiu a la muntanya de persones provinents en la seva majoria del món urbà. Tot i que la majoria d'aquest tipus d'usuaris de la natura es concentren en les immediacions dels vials i camins a on es pot accedir amb vehicle, també augmenta la quantitat de persones que realitzen excursions a peu i fins i tot activitats alpinístiques, com ara l'escalada ... Aquest darrer tipus d'usuaris practiquen l'excursionisme en totes les seves modalitats sense cap vincle amb clubs, federacions, etc. ni sense haver passat per un procés d'aprenentatge que proporcioni els elements de respecte a l'entorn i de seguretat que són una base necessària, però no sempre percebuts com a indispensables, per anar a la natura. I aquest fenomen explica molts dels problemes relacionats amb la protecció de la natura i de la seguretat a la muntanya que trobem avui dia.*” Ídem “*Hi ha un sector social, bàsicament urbà, que està creixent i que està accedint de forma massiva a la muntanya. Els esports d'aventura i els usuaris de tot terrenys en són dos exemples. Una part d'aquestes persones són respectuoses amb el medi ambient, però la resta s'acosta a la muntanya amb una cultura urbana, sense cap idea positiva.*”

travel for the discovery of and learning about wild natural environments” el turisme d’aventura “*is a personal accomplishment through the thrills of dominating dangerous environment*”, al marge (afegim nosaltres) que el “domini” exercit sigui real o suposat, com s’esdevé amb moltes ofertes de turisme d’aventura.

TAULA 2.1. Ecoturisme versus turisme d’aventura (Adaptat de EAGLES 1995)

ECOTURISME	TURISME D’AVENTURA
L’ecoturisme significa viatjar per descobrir i aprendre als espais naturals i salvatges	L’aventura cerca la realització personal a través del domini excitant d’entorns perillosos
ACTITUDS AMBIENTALS	
<ul style="list-style-type: none"> - Hom ensalça la natura no pertorbada per la influència humana - Hom desitja nivells baixos de presència humana - Cal experimentar la natura sempre sense recórrer a la tecnologia - La força humana és la forma essencial de viatjar - Els ecoturistes defensen llurs conviccions ambientals amb fermesa - Suport davant regulacions restrictives 	<ul style="list-style-type: none"> - La natura ni s’estudia ni s’estima, es conquereix - La natura no és sinó un camp de jocs - Fascinació tecnològica - La protecció ambiental, la condició virginal i la preservació de la diversitat no són importants - Rebuig davant regulacions restrictives
MOTIVACIONS SOCIALS	
<ul style="list-style-type: none"> - Especials i reflexius - Amants de la solitud - Amants del contacte personal (guia) - Rebuig a la vulgaritat - Aversió als grups grans de gent - Rebuig del confort excessiu - L’activitat enllaça amb una filosofia vital 	<ul style="list-style-type: none"> - Intensament socials (esports d’equip) - Esperit de competició - Els aventurers volen que els altres sàpiguen que han assolit l’objectiu - Els grups grans són la norma - La mida del grup ve condicionada per factors tecnològics i de seguretat, no pas socials - Dedicació entre ocasional i obsessiva
SÒCIODEMOGRAFIA	
<ul style="list-style-type: none"> - Totes les edats (continuïtat) - Participació igual d’ambdós sexes - Nivell cultural elevat - Nivell de renda elevat 	<ul style="list-style-type: none"> - Joves i en forma, sovint amb un marcat interès pels esports - Ingressos superiors a la mitjana - Amb l’edat es tornen més conservadors i la intensitat de la pràctica decau
IMPACTES AMBIENTALS	
<ul style="list-style-type: none"> - Consciència ambiental elevada - Desig d’evitar els impactes ambientals negatius i d’afavorir-ne els positius 	<ul style="list-style-type: none"> - Desconeixement o menyspreu dels impactes ambientals - Actitud neutral o negativa davant les normes de protecció - Impactes ambientals freqüents
CICLE COMERCIAL	
<ul style="list-style-type: none"> - Fase de llançament (descoberta a Espanya) - Incentius ambientals - Demografia favorable 	<ul style="list-style-type: none"> - Fase d’estancament - Restriccions ambientals - Fre demogràfic

Com afirma el mateix autor, hi ha un canvi fonamental d’actituds entre estudiar la natura i conquerir-la: “*Nature is but a stage for the human play... The environment is there to be conquered, not loved.*” Si per a l’excursionisme catalanista tradicional el país, el territori, el medi natural, era (i és encara) un camp d’aprenentatge, un espai per conèixer i aprendre, per estimar i respectar, per als nous “aventurers” la natura és un camp de joc (FIGURA

2.1.).¹⁷ Un exemple paradigmàtic d'aquest canvi de sensibilitat és l'escalada, que ha esdevingut un esport competitiu susceptible de practicar-se en instal·lacions esportives *indoor*, quelcom impensable per als practicants de la vella escola que es jugaven la pell penjats de parets colossals enmig de paisatges naturals corprenedors.



FIGURA 2.1. Anunci d'una marca de vehicle tot terreny a La Vanguardia. Els anys 90 es produeix a Catalunya un canvi de paradigma en el model social d'accés al medi natural.

La Guia del Turisme d'Aventura de Catalunya (1992) identifica les expectatives dels practicants d'esports d'aventura i les habilitats requerides. Cap no fa referència al coneixement del medi natural o a l'educació i l'aprenentatge:

Expectatives	Habilitats
<ul style="list-style-type: none"> • Sensació de risc • Risc real • Emocions estètiques • Velocitat • Sensació de buit • Vivència de la natura 	<ul style="list-style-type: none"> • Treball en grup • Aplom • Coratge • Força • Resistència • Equilibri

Aquesta tipificació ideològica dels esports d'aventura admet tota mena de matisos, però aquí el que volem subratllar és que a l'hora d'analitzar les problemàtiques ambientals i socials derivades de l'ús dels camins i l'accés al medi rural i natural, i a l'hora de definir models de regulació, l'esmentat canvi de paradigma es converteix en una variable

¹⁷Vegeu al respecte l'afirmació que conté l'*Estudi sobre la pràctica sostenible de l'esport al medi natural* de la Diputació de Barcelona (1998): "Durant la realització d'aquest estudi es va arribar a la conclusió que en molts casos els impactes més importants els produïen els practicants no federats, sovint per manca d'informació i de vegades per manca de cultura. Els esportistes federats en general són molt més respectuosos amb el medi natural, a més d'estar tècnicament millor preparats." (p. 25)

fonamental que cal tenir en compte. Com veurem en els següents apartats, les conseqüències del canvi es manifesten clarament en els debats socials al voltant de l'accés que han tingut lloc a Catalunya durant la darrera dècada.

En definitiva, durant els anys 90, l'excursionisme i l'alpinisme tradicionals s'han vist superats per l'aparició de noves formes de lleure a la natura. L'Ordre de 10 d'abril de 1991 de la Generalitat de Catalunya defineix tretze modalitats d'esports d'aventura:

- Ala de pendent (parapente)
- Bicicleta tot terreny (mountain bike)
- Descens de barrancs
- Descens en bot (rafting)
- Heliesquí (heli-ski)
- Heliexcursió (heli-trip)
- Hidrobob
- Hidrotrineu (hydrospeed)
- Marxa a cavall (horseback)
- Piragüisme (canoe, kayak)
- Salt de pont (ponting)
- Salt elàstic
- Tresc (trekking)

Però n'hi ha d'altres, com ara rutes en 4x4, quads, vol en ultralleuger, vies ferrades, paintball..., etc. (FIGURA 2.2.) La *Guia del Turisme d'Aventura de Catalunya* (1992) presenta 28 modalitats de turisme d'aventura, mentre l'*Estudi sobre la pràctica sostenible de l'esport en el medi natural* de la Diputació de Barcelona (1998) analitza una quarantena d'esports de natura.

FIGURA 2.2. La circulació motoritzada exerceix una pressió creixent sobre el medi natural.



Aquest fenomen és el resultat d'importants canvis culturals, socials i econòmics.¹⁸ El lleure a la natura s'ha popularitzat, s'ha democratitzat, i ha trencat les fronteres socials, culturals i ideològiques de l'excursionisme catalanista tradicional que afavoria un accés minoritari i selectiu al medi natural. I això s'ha esdevingut amb el vist-i-plau i el suport decidit de les administracions i els mitjans de comunicació, en el marc d'una política de desenvolupament turístic de la muntanya i l'interior de Catalunya, també de millora de les infraestructures. Aquest fet, en una dècada, ha transformat totalment a Catalunya el model de freqüentació del medi rural i natural. El que han canviat són diverses coses:

1. Ha augmentat el nombre de pràctiques lúdiques i esportives. Hi ha una tendència a explotar tota mena de biòtops (terrestres, aquàtics, aeris i epigeus).
2. Ha augmentat el nombre de practicants de cadascuna de les pràctiques. El resultat és un ús cada cop més intensiu dels ambients freqüentats.
3. La millora de les infraestructures (principalment viàries) i el progrés tecnològic (sobretot dels vehicles) han escurçat l'espai-temps. Aquest fet ha afavorit la freqüentació cada cop més intensa d'indrets cada cop més llunyans.
4. Han canviat les actituds i les motivacions dels practicants. La natura deixar de ser un espai per conèixer per esdevenir un camp de joc. Els problemes derivats de comportaments incívics o irresponsables es multipliquen.

Cadascun d'aquests factors no ha fet sinó accentuar els impactes socials i ambientals derivats de l'ús dels camins i l'accés al medi rural i natural.

2.1. Les primeres crítiques

A diferència d'altres països, com Anglaterra, on el debat sobre l'accés del públic a la natura arrenca del segle XIX, o Alemanya, on ja als anys setanta hom prohibí arreu del país la circulació motoritzada pels camins rurals i forestals, a Catalunya el debat sobre la regulació i l'ús dels camins és molt recent. No fou fins als anys setanta, que amb la plaga de les urbanitzacions al bosc i arran de la construcció d'estacions d'esquí, també davant la popularització del motorisme de muntanya, aparegueren les primeres crítiques sobre el model de vialitat en zones forestals i de muntanya. Això no obstant, el debat s'ha caracteritzat per enfocaments força parcials de la problemàtica, centrats sobretot en la construcció de pistes i en l'impacte ambiental de determinades pràctiques esportives, com ara el trial.¹⁹ A més cal reconèixer que fins als anys noranta el debat no va tenir gaire transcendència entre la opinió pública i es va limitar gairebé a determinats col·lectius socials (ecologistes, excursionistes) especialment sensibilitzats. D'altra banda, el desconeixement general que existeix al país sobre la realitat jurídica i legal, administrativa, funcional i patrimonial dels camins, també sobre altres referents (com ara els models de regulació existents en d'altres països), i sobre els impactes socials i ambientals de l'actual model d'accés al medi rural i natural ha fet impossible un debat madur sobre l'ús dels camins i la regulació d'aquests.

¹⁸L'augment de les rendes familiars ha permès una major despesa en activitats de lleure, especialment entre els més joves, que se senten especialment atrets pels esports d'aventura.

¹⁹Els anys setanta tingué un especial ressò la lluita contra les proves de trial que tenien lloc al Parc natural de Sant Llorenç del Munt (FOLCH 1988, p. 200).

Una de les primeres obres que a casa nostra denuncia els impactes ambientals derivats de la manca de regulació i de l'ús indiscriminat dels camins en zones de muntanya va ser l'obra col·lectiva, dirigida per Ramon Folch (1976),²⁰ *Natura, ús o abús? Llibre blanc de la gestió de la natura als Països Catalans*. El mateix Folch publicava el 1977 l'article "Carreteres de muntanya: un repte tècnic i ambiental".²¹ El Llibre blanc explica dos conflictes que plantejarien la necessitat de regular l'accés al medi natural i l'ús dels camins. Es tracta, d'una banda, de les proves de trial que els anys setanta tenien lloc a Sant Llorenç del Munt (declarat parc natural el 1973) i causaven importants ferides al prats del massís de la Mola, que enfrontaren els clubs excursionistes i la Diputació de Barcelona amb motoristes i organitzadors. I, de l'altra, la celebració el 1985 a l'aleshores tot just declarat Parc Natural del Cadí-Moixeró d'un campionat internacional d'enduro (rally de motos), amb el vist i plau del mateix DARP i l'oposició de la direcció del Parc natural i diverses organitzacions ecologistes i excursionistes. Arran d'aquest darrer esdeveniment, el 1986, més d'un centenar d'entitats culturals, cíviques i excursionistes lliuraren al president de la Generalitat una proposta de regulació de l'accés al medi natural elaborada per una ponència tècnica. Aquest document es basava en quatre punts: prohibir la circulació motoritzada de lleure per camins d'amplada inferior a 2 metres;²² limitar les proves esportives de motos i vehicles tot terreny al sòl urbanitzable; prohibir la celebració de proves esportives fora de circuits permanents entre el 15 de febrer i el 15 de maig; i que els incompliments fossin sancionats. El 1985 la Llei 12/1985, d'espais naturals, prohibia la circulació motoritzada camps a través als espais del PEIN i als espais naturals de protecció especial (FIGURA 2.3.). El 1987 s'aprovava una ordre²³ que regulava les proves i competicions motoritzades al medi rural i el 1989 un decret addicional de regulació de la circulació motoritzada per a la protecció del medi natural²⁴, que bàsicament prohibia la circulació camps a través., aquest cop arreu del territori²⁵. Això no obstant, la pràctica il·legal del motorisme de muntanya subsisteix a Catalunya (FORTIÀ 1993, IPCENA 1993, CAMPILLO 1994, 1998).



FIGURA 2.3. Moto aparcada a l'interior de l'espai d'interès natural de Basturs (Pallars Sobirà)

²⁰ Reeditat el 1988.

²¹ Publicat també en castellà: "El caso de las carreteras de montaña", a *Sobre ecologismo y ecología aplicada* (1978)

²² La qual cosa equival en realitat a demanar que les motos no puguin circular per la xarxa de camins tradicionals i que els cotxes segueixin circulant lliurement, car no hi ha pistes per a vehicles de 4 rodes d'amplada inferior a 2 metres.

²³ Ordre del Departament d'Agricultura, Ramaderia i Pesca de 9 de juliol de 1987

²⁴ Decret 59/1989, de 13 de març, pel qual es regula la circulació motoritzada, per a la protecció del medi natural (DOGC 1129).

²⁵ Vegeu 8.1.2.

El 1988 Jordi Miralles presenta en el marc del VII Curs d'Estius d'Estudis Pirinencs de la Seu d'Urgell la ponència “Problemàtica de les carreteres de muntanya. Necessitat d'una planificació”, mentre que el 1990 Josep M^a Mallarach, aleshores director del Parc Natural de la Zona Volcànica de la Garrotxa, publica un article força crític “La vialitat de muntanya: un fenomen abigu”. El 1992 el butlletí de DEPANA dedica la seva editoria al problema de la circulació motoritzada pel medi natural.²⁶ Més recentment trobem noves referències a la problemàtica en l'obra col·lectiva, dirigida per Ramon Fortià (1993), *El medi natural a les comarques gironines*, en el col·leccionable *Els espais naturals de ponent*, elaborat per IPCENA, i també en l'abans esmentada Tesi de Llicenciatura de Rafael López-Monné (1996).

Aquests i altres treballs aborden les problemàtiques associades a la construcció i l'ús dels camins sempre des d'enfocaments sectorials, basats sovint en un coneixement sòlid i directe dels problemes, però tanmateix incomplet de la realitat complexa que envolta els camins. Aquest fet sovint afebleix les propostes de regulació o gestió, les quals poden ser fins i tot contradictòries entre elles.²⁷

Cal subratllar en qualsevol cas que durant els anys noranta la multiplicació d'aportacions reflecteix una sensibilització i preocupació socials a l'alça. Aquest fet es manifesta també a nivell institucional en l'encàrrec que vam rebre el 1995 per part de l'antiga Direcció General d'Acció i Planificació Territorial, del Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya, responsable d'aplicar la política de muntanya a Catalunya, d'elaborar l'estudi *La xarxa de camins a les comarques de muntanya* (CAMPILLO, MARTÍ, 1995), concebut com un *llibre blanc* dels camins al Pirineu,²⁸ i de l'aprovació en paral·lel, si bé de manera absolutament inconnexa, de la Llei 9/1995, de regulació de l'accés motoritzat al medi natural.

A l'últim, el caràcter fragmentari que té el coneixement dels problemes associats amb l'accés al territori es manifesta també en el debat. En els següents apartats analitzarem tres polèmiques que han sorgit arran de problemes o iniciatives sectorials, i que s'han desenvolupat per separat malgrat estar absolutament relacionades. Ens referim als incendis, a l'ús lúdic dels boscos i a l'aprovació de la pròpia Llei 9/1995, de regulació de l'accés motoritzat al medi natural.

2.2. Camins i incendis forestals

D'ençà dels catastròfics incendis de l'estiu del 1986, especialment de l'anomenat incendi de Montserrat, i d'altres incendis de gran magnitud més recents, com els de l'estiu del 1994 i 1998, que afectaren el Baix Berguedà, el Bages i el Solsonès, la societat catalana ha experimentat una sensibilització creixent sobre les causes i les conseqüències dels incendis

²⁶«La problemàtica de la circulació motoritzada per la muntanya segueix empitjorant dia a dia. A això hi contribueix la mateixa publicitat dels fabricants de motos i vehicles tot terreny ... que publiquen anuncis que podrien ser denunciats per incitar a transgredir la legislació vigent. Un anunci, per exemple, afirma que «si només un 1% del planeta està asfaltat, perquè limitar-nos a aquest espai», i d'altres ens mostren els tot terrenys sense anar pels camins, situats al d'un prat alpí, sobre unes roques o circulant per dintre un riu.» (DEPANA 1992).

²⁷Sobta, per exemple, que en Jordi Miralles (1988), antic director de DEPANA, proposi asfaltar bona part de la xarxa de camins d'ús recreatiu i forestal.

²⁸El qual no va transcendir pràcticament entre el públic, ni tan sols en l'àmbit institucional.

forestals. L'accés al bosc ha estat en diferents moments un dels eixos del debat, sovint a partir de propostes contraposades. Per exemple, mentre els uns advoquen per millorar l'accessibilitat al bosc per tal de facilitar les tasques d'extinció, els altres aposten per restringir-ne l'accés per tal de reduir el risc d'incendi.

FIGURA 2.4. Editorial de La Vanguardia amb motiu de l'incendi de l'estiu del 2000 al Cap de Creus.



Pel que fa a les causes dels incendis creix la percepció que l'actual model d'accés indiscriminat afavoreix els focs forestals (FIGURA 2.4.):²⁹

“Probablement hi ha diverses explicacions pel que fa a la tendència creixent del nombre d'incendis, relacionades amb un agreujament de les diferents causes. Per exemple, l'increment de la freqüentació de les àrees forestals, [i] la creixent motorització d'aquesta afluència...” (BOSCH 1994)

“els focs forestals només han esdevingut una plaga important des del moment en què s'ha generalitzat l'ús dels vehicles automòbils i la xarxa de carreteres i pistes forestals ha arribat a llocs on només s'hi podia accedir a peu” (DEPANA 1994)

“És molta la gent que penetra en els nostres boscos per gaudir-ne i que inadvertidament, poden malmetre'l i afavorir-ne l'incendi: qui hi va a caçar bolets; qui va a desenvolupar-hi activitats poc respectuoses amb el medi, des de la conducció de vehicles tot terreny als esports d'aventura, des de la caça a la simple passejada que, però, no comporta el capteniment tradicional dels excursionistes d'abans.” (ROS 1994)

“El risc d'incendi vindria donat principalment per la circulació de persones irresponsables, despistades o ximples pel bosc o pel camp a l'estiu.” (NUET, PANAREDA 1994)

“Els camins, imprescindibles per a la lluita quan el foc ja és declarat, són també la via de penetració tant dels que professen veritable estimació per la natura com dels imprudents o criminals que l'arrassen.” (CERDAN 1995).

Ja el 1986 aquesta relació causal era reconeguda pel mateix Departament d'Agricultura Ramaderia i Pesca de la Generalitat de Catalunya en una publicació *ad hoc* - *Incendis forestals: causes, problemes, solucions* - la qual atribuïa l'augment del risc d'incendis,

²⁹Pot servir d'exemple l'editorial de La Vanguardia, del 8.8.200: “el fuego ha calcinado buena parte de un parque natural [del Cap de Creus], que bastante trabajo tiene para defenderse de millares de personas que acuden a él cada verano... Acosado por tierra y por mar... En lugar de desdoblar la carretera de Figueres a Roses, habría que destrozarla y convertirla en un intransitable camino de carros.”

entre d'altres causes, al *“Increment dels desplaçaments per oci en el si de l'àrea forestal mediterrània”* (p. 29), al *“Increment de la motorització i penetració urbana en les àrees forestals”* i a la *“Generalització del turisme de masses”* (p. 9), i afirmava que *“L'home urbà es torna el principal enemic del bosc.”* Aquestes idees les avalava el fet que el 65% dels incendis es consideressin intencionats o el producte de negligències. Això no obstant, en cap cas no es proposaven mesures de regulació o restricció de l'accés a les masses forestals. Darrerament, però, l'administració comença a mostrar-se més predisposada a restringir l'accés als boscos per evitar incendis. Aquest és un supòsit que contempla la Llei 9/1995, de regulació de l'accés motoritzat al medi natural. L'estiu del 2000 la Generalitat ha restringit l'accés als massissos de les Gavarres, Montserrat i Cap de Creus davant del risc d'incendi (massa tard en el cas d'aquest darrer espai).

Paral·lelament hom afirma sovint la necessitat de disposar de més pistes forestals per poder accedir als focs:

“Entre les actuacions que considerem prioritàries incloem... l'establiment d'una xarxa de camins i punts d'aigua dissenyada expressament per a la intervenció en cas d'incendis.” (BAIGET 1994)

“El disseny de les pistes... s'ha de fer pensant en l'extracció de fusta i llenya, però també per a facilitar un accés ràpid dels vehicles dels bombers fins a indrets estratègics amb vista a l'extinció del foc.” (NUET, PANAREDA 1994),

però també la necessitat de racionalitzar o planificar la construcció de camins forestals, com s'expressa a les conclusions del fòrum *“Cuidem la Nostra Terra”*, organitzat per DEPANA el 1994:

“Cal una planificació de l'obertura de pistes de desembosc en els boscos privats per tal de disminuir la seva densitat (m/ha) i rectificar el desordre actual intentant optimitzar la xarxa preexistent.” (DEPANA 1994),

també

“amb una bona ordenació del territori, creant uns mosaics de terrenys forestals i agrícoles i amb una xarxa de vies de comunicació sòbria però ben dissenyada, es podrien aconseguir resultats millors.” (NUET, PANAREDA 1994)

Ara bé, disposar d'una xarxa encara més densa de pistes forestals i reduir alhora el risc d'incendi que suposa la freqüentació del bosc només es pot compaginar d'una manera: regulant i restringint l'ús públic de la xarxa de camins, principalment la circulació motoritzada. Teresa Franquesa (1994), exdirectora del Parc de Collserola, ho planteja així:

“Organitzar funcionalment l'espai forestal comportaria establir una xarxa de carreteres forestals, ben traçades i ben conservades, seleccionades en funció de les necessitats de protecció i dels usos admesos... Podria gestionar-se estacionalment, tancant i obrint accessos en funció dels usos i dels riscos... Pel que fa als usos de lleure, cal fer una tria dels camins i indrets específics, especialment senyalitzats, mantinguts i vigilats. Han de poder ser tancats temporalment, si fa falta, per regenerar la zona o en períodes d'alt risc d'incendi.”

En la mateixa direcció van les conclusions aprovades en el marc del Fòrum nacional sobre els incendis forestals, organitzat el 1994 per DEPANA a Montserrat, que signaren un centenar d'organitzacions i entitats (grups ecologistes, agrupacions de defensa forestal, sindicats, partits, etc.). El punt número 9 de les conclusions fa referència als camins:

“Mantenir en bon estat la xarxa seleccionada de camins forestals, dissenyada també amb vista a la protecció contra els incendis, tant per a la vigilància com per a l’extinció. Cal elaborar un pla de camins que defineixi quins es poden utilitzar de forma general, quins de forma restringida i quins cal tancar definitivament al trànsit rodat. Cal que s’aclareixi en cada cas qui és el responsable del seu manteniment i senyalització.”³⁰

Però aquest debat ha obviat fins ara un fet d’importància absolutament cabdal per a les zones de muntanya del Pirineu: el risc d’incendis és molt diferent als boscos mediterranis de la Catalunya seca i al boscos humits del Pirineu. Cap dels grans incendis que han assolat Catalunya els darrers vint anys s’ha esdevingut a l’alta muntanya. Caldria, doncs, valorar adequadament els avantatges i els riscos que comportaria augmentar el nombre de pistes forestals als boscos humits del Pirineu, tradicionalment afectats només per incendis de petita extensió.

Per a nosaltres la qüestió no és tant pistes sí, pistes no, ans quines pistes, com es construeixen i, sobretot, quin ús en fem. En realitat, aquestes propostes requereixen un inventari i un pla nacional de camins, i, potser, una llei marc de camins.

2.3. La resposta a la Llei 9/1995 de regulació de l’accés motoritzat al medi natural

El debat sobre l’ús dels camins es va animar a Catalunya sobretot arran de l’aprovació el 1995 de la Llei 9/1995 de regulació de l’accés motoritzat al medi natural. Aquesta llei pretenia donar resposta a una creixent preocupació social existent al voltant de l’ús dels camins forestals. Els anys 90 conflueixen al nostre país diversos fets que determinen l’aparició d’una presa de consciència inicial sobre la necessitat de restringir o regular l’accés al medi natural, per exemple l’augment de la pressió turística al medi rural, la popularització creixent dels vehicles 4x4, el boom dels anomenats “esports d’aventura”, la febre boletaire, el volum creixent de deixalles al bosc, els incendis forestals... Aprovada la llei el debat ultrapassa la literatura especialitzada i salta a l’esfera mediàtica. L’any 1995 apareixen nombrosos articles periodístics, d’entre els quals destaquem, a tall d’exemple, “Veda de motors” (POYANO 1995) i “Portes al bosc” (CANAL 1995).

Aquesta llei generà una considerable reacció social en contra per part de determinats col·lectius (FIGURA 2.5.).³¹ La llei fou contestada als carrers de Barcelona per una reduïda però sorollosa manifestació de motoristes i propietaris de vehicles tot terreny, i criticada també des de les revistes especialitzades adreçades als amants del motor. El sindicat Unió de Pagesos criticà aquestes manifestacions amb una nota de premsa on s’afirmava que “*La regulació de la circulació motoritzada és un fet del tot normal i acceptat al medi urbà, a les carreteres, a les autopistes i als pobles. En canvi, quan s’accedeix al medi natural sembla que tot hagi d’estar permès.*” Però també diversos col·lectius rurals van manifestar rebuig o inquietud davant de la llei, com ara el sector turístic (principalment l’hoteler), caçadors i pescadors. La llei fou defensada, en canvi,

³⁰Publicat a la revista *Muntanya*, del Centre Excursionista de Catalunya (1994)

³¹Vegeu l’editorial de El Vilatà “135 no són tots”(núm. 128, novembre 1995), que deslegitima les institucions catalanes i convida a no respectar la Llei: “*Hi ha ocasions en que els escons del Parlament de Catalunya no són representatius dels més de sis milions de catalans. En la Llei de regulació de l’accés motoritzat al medi natural han estat moltes més les veus que s’han alçat en contra que els braços a favor en la seva aprovació del 19 de juliol passat. Caçadors, pescadors, motociclistes, restauradors, 4x4, ... han demanat la flexibilització de la llei [...] Si al contrari la Generalitat fa cas omís a aquells qui no veuen amb bons ulls la nova llei, només es pot esperar que [...] ells mateixos decideixin no fer-ho.*”

força decididament per la propietat forestal, tant pública com privada,³² pels gestors d'espais naturals protegits i pel moviment ecologista, si bé sense gaire repercussió mediàtica. D'altra banda, tant entre els detractors com entre els defensors de la llei hi ha qui la considera massa estricta com qui la considera massa tova (POYANO 1995, CANAL 1995).

Ara bé l'anàlisi de les opinions expressades per diverses persones i col·lectius a través dels mitjans de comunicació reflecteix a la perfecció el desconeixement generalitzat que existeix a Catalunya sobre el marc general, legal, jurídic i administratiu dels camins a Espanya i a d'altres països i sobre la pròpia llei, els seus objectius, l'abast, i els canvis reals que introdueix respecte del marc legal vigent fins aleshores. Per exemple, sembla com si la principal novetat de la llei fos la capacitat d'ajuntaments i particulars de tancar o restringir l'ús dels camins dels quals son titulars, quan això ja ho possibilitava la Llei 8/1987 municipal i de règim local i el Codi Civil. De la mateixa manera, la prohibició de circular camps a través amb vehicles motoritzats ja era vigent a Catalunya des del 1989. De vegades hom retreu a la nova Llei que margina els propietaris forestals en un país on el bosc és majoritàriament privat. Per exemple, Joan Jou (1995), d'Unió de Pagesos, afirma que la llei "*contempla una regulació molt més clara per als terrenys protegits i públics que no pas per als privats*", quan la Llei simplement regula el viari públic i respecta escrupolosament el dret dels particulars a gestionar a voluntat llurs camins i finques. En canvi, Miquel Coromines (CANAL 1995), gerent d'una empresa forestal del Berguedà, afirma que la Llei "*torna la titularitat dels camins als seus propietaris*", quan la llei no altera la titularitat de res i els camins objecte de regulació segueixen en mans de llur propietari legítim, generalment els ajuntaments.

En realitat, la Llei 9/1995 de regulació de l'accés motoritzat al medi natural prescindeix gairebé del tot de la realitat jurídica i legal, administrativa, funcional i patrimonial de la xarxa de camins de Catalunya.³³ D'altra banda, quins instruments específics de regulació de l'accés en terrenys privats hauria de promoure la Llei quan la legislació espanyola permet els particulars de tancar llurs propietats i camins i gestionar-los a voluntat? N'hi ha, com en Josep Puigpelat (1995), responsable d'Agrupacions de Defensa Forestal a Unió de Pagesos, que pensen que la llei evitarà les intrusions en la propietat privada, però la llei en realitat només regula la xarxa pública de camins i correspon als particulars evitar aquests problemes (per exemple tancant les finques i camins privats tal i com preveu la legislació espanyola).

En general, el debat se centra en l'ús públic de les finques privades, o en l'ús de la població urbana del medi rural, un tema en realitat molt més extens i complex del qual l'ús dels camins n'és només una part: "*Creiem que haurien de ser els espais públics els que s'haurien d'oferir a la societat com a àrees d'esbarjo a la natura. No a l'inrevès.*" (PUIGPELAT 1995). En realitat la Llei només pretén regular l'ús de camins públics els quals, com veurem, no són part integrant de les finques particulars que travessen car llur sòl és públic. D'acord amb el nostre marc jurídic i legal la qüestió rellevant fóra més aviat quins camins són públics, com els hem d'inventariar, i com cal gestionar-los des d'una perspectiva global i integrada, quelcom que no planteja cap de les persones citades.

³²Per exemple el Consorci Forestal de Catalunya afirma: "*Cal procedir amb urgència al desenvolupament reglamentari d'aquesta llei, que clarifiqui alguns punts imprecisos, sense desvirtuar-la encara més per protestes sense fonament i fora de temps.*" *Món Rural*, 15:4-5, 1995.

³³Vegeu els apartats 8.1.4. i 8.1.5.

FIGURA 2.5. Editorial i acudit de El Vilatà

Editorial

135 no són tots

Hi ha ocasions en que els escons del Parlament de Catalunya no són representatius dels més de sis milions de catalans. En la Llei de regulació de l'accés motoritzat al medi natural han estat moltes més les veus que s'han alçat en contra que els braços a favor en la seva aprovació el 19 de juliol passat. Caçadors, pescadors, motociclistes, restauradors, 4x4, ... han demanat la flexibilització de la llei.

Tot i que això ja comença a apuntar-se en el projecte de reglament que l'ha de desenvolupar (segons el diari *Avui*, aquest esborrany amplia els camins autoritzats i exclou de les prohibicions els vehicles de caçadors i pescadors), caldrà esperar el reglament definitiu, possiblement aquesta primavera, si les eleccions no el ralentinzen. Però per posar-lo a punt, s'hauria de tenir en compte tots els col·lectius que poden sentir-se afectats i no com ara només ajuntaments, Consell Comarcal, propietaris i DARP.

Si al contrari la Generalitat fa cas omís a aquells qui no veuen amb bons ulls la nova llei, només es pot esperar que, tot i que poden aplicar-la restrictivament, ells mateixos decideixin no fer-ho.



El que passa és que al nostre país hi ha entre la població un desconeixement i una confusió generalitzats sobre la naturalesa jurídica i la titularitat dels camins a Espanya. Per exemple, de vegades s'assimila erròniament titularitat pública amb ús comú general,³⁴ o la declaració d'un camí de servei amb la desafectació del bé de domini públic,³⁵ o la creença absolutament errònia que els camins públics són camins privats d'ús públic, o que només són públics els camins que travessen finques públiques, fins al punt de considerar la gestió del viari públic per part de les administracions titulars com una forma d'intrusisme en la propietat privada.³⁶ De manera comparable JOU (1995) es refereix a “sectors econòmics amb dret a utilitzar impunement i amb total llibertat un espai aliè”. Si bé Jou es refereix probablement al conjunt del medi rural, cal puntualitzar aquí que en cap cas els camins públics poden considerar-se un “espai aliè” car existeixen en primera instància perquè tots els ciutadans sense distinció en puguin fer-ne l'ús autoritzat per l'administració titular.

³⁴És a dir, hom creu que els camins públics han d'estar necessàriament oberts a l'ús comú general de vianants i vehicles, la qual cosa no és certa.

³⁵Vegeu al respecte l'informe jurídic encarregat per l'Ajuntament de Tírvia el 1994 arran del tancament de la pista del Bosc de Virós per part de l'Entitat Municipal Descentralitzada d'Araós al Pallars Sobirà, on apareixen aquestes confusions entre d'altres “catàstrofes” conceptuals.

³⁶Vegeu per exemple l'article del periodista, fundador de l'Associació de Marxes a Cavall de Catalunya, Rafael Wirth “Caminante hay camino” (1999), o l'apartat “Territorio público y privado” del seu llibre *Turismo Ecuestre* (1993). Wirth creu, erròniament, que els camins públics són camins privats d'ús públic.

Però el desconeixement de la realitat jurídica i legal dels camins no és privatiu d'usuaris i propietaris i abasta també a polítics i responsables de l'Administració. Per exemple, l'aleshores Director General del Medi Natural, principal impulsor de la Llei 9/1995 de regulació de l'accés al medi natural, desconeixia manifestament la diferència entre camins públics, camins privats, i servituds de pas públiques o privades. Si més no, així es desprèn d'un article signat pel mateix i publicat poc després de l'aprovació de la llei (PEIX 1995).³⁷ En alguns casos hom fa referència al model anglès o al francès sense tenir-ne gaire coneixement³⁸. El mateix Jordi Peix (CANAL 1995) afirma amb raó que la llei catalana és “*molt més suau que les estrangeres*” i afirma també que els boscos públics són de lliure accés en tots els països de la Unió Europea (PEIX 1995), però no aclareix, en canvi, que en diversos estats aquesta llibertat inclou també els boscos privats i que no es pot exercir en vehicle, a diferència de Catalunya i Espanya.

A l'últim, algunes obres que pretenen orientar el públic no aclareixen gran cosa i en canvi contribueixen a augmentar la confusió existent. Ens referim als llibres *Derecho de la montaña* (1996), de l'advocat, periodista i alpinista César Pérez de Tudela,³⁹ i *Manual para la defensa de los caminos tradicionales* (2000), del geògraf Hilario Villalvilla.⁴⁰

2.4. Pagar per anar al bosc

La Llei 9/1995 de regulació de l'accés motoritzat al medi natural gairebé no s'ha aplicat fins ara o només parcialment i escadussera, mentre el reglament aprovat el 1998 s'ha encarregat d'aigualir-ne els continguts. Això ha esmorteït novament el debat social sobre l'ús dels camins i l'accés al medi natural, però el 1997 una proposta de l'Associació d'Ents Locals de Muntanya dels Pirineus (AMPI) el va tornar a revifar.

³⁷PEIX (1995), p. 17: “*Una anàlisi de diversos municipis de muntanya destaca la propietat privada de la xarxa de camins de muntanya que substitueixen els de ferradura i que es consagren a l'ús públic per servitud de pas* [Tant el Pla de Camins del Pirineu i el Pre-Pirineu (1982) com els Plans Comarcals de Muntanya i els diversos inventaris existents demostren que la xarxa de camins a muntanya és majoritàriament pública!]. *La tradició avui en molts casos en desús, ha establert una munió de servituds de pas d'acord amb els usos col·lectius a que estaven destinats. El camí d'abeurada que encara que travessava finques particulars permetia anar a un punt escàs d'abeurada, el camí de sacrament o de la creu que comunicava els nuclis poblats i que s'havia obert per tal de facilitar la comunicació amb la parròquia* [El camí de sacrament o camí de vius i de morts ni és un camí de missa ni comunica pobles car és una servitud de pas creada per tal d'administrar el viàtic, que s'extingeix amb l'abandonament de la casa que se'n beneficia]. *El camí de sèquia que permet el pas a la vora del canal de rec per netejar-lo o gestionar-lo. El camí de sirga que permet el pas per la vora del riu per tal de tirar de les barques. Aquests camins d'ús públic i d'altres propietats del municipi eren anomenats camins veïnals* [En cap cas les servituds de pas esmentades, el sòl de les quals és privat, pot equiparar-se amb els veritables camins veïnals, el sòl dels quals és públic!] *i eren conservats pels pobles a expenses dels municipis amb ajuts de les diputacions provincials.* [En absolut!]” Els subratllats són meus. Vegeu el capítol 6.

³⁸Pilar Arnalot (POYANO 1995), diputada del Partit Popular, proposa el model de la Gran Bretanya (vegeu l'apartat 9.4.), on segons ella està prohibit entrar al bosc. L'alcalde de Gironella, Lluís Bertran, (CANAL 1995) diu que la llei catalana no és res comparada amb Suïssa (això és cert) o França, quan el model francès és menys restrictiu que el català (vegeu els apartats 9.1. i 9.3.).

³⁹El qual en l'apartat “*Régimen jurídico del suelo. Derecho de accesos a los terrenos privados*” obvia la importància i la naturalesa jurídica dels camins públics, fent referència exclusivament a les diferents formes de servitud de pas.

⁴⁰Aquest llibre escrit, això sí, amb molt bona voluntat i intenció, conté una veritable antologia del disbarat.

L'AMPI pretén crear una taxa d'accés als boscos públics dels municipis del Pirineu. Aquest impost l'hauria d'aprovar cada ajuntament per separat i seria de compliment obligat per a tothom que vulgui anar a la muntanya quan la normativa entri en vigor. L'aportació prevista seria d'un es 500 pessetes per persona i any i, a canvi, l'usuari rebria un carnet que acreditaria el pagament de la taxa. El carnet garantiria l'accés a tots els monts dels municipis avaladors de la iniciativa. El document podria ser requerit per qualsevol agent de seguretat – guàrdia civil, mossos d'esquadra – o agent rural. La no possessió del carnet es castigaria amb una multa. (PONT 1998)

FIGURA 2.6.

El conseller Marimon defensa a Solsona la polèmica taxa d'accés al medi natural

La finalitat del nou impost és que els municipis obtinguin diners que reverteixin en la millora i el condicionament dels boscos municipals del Pirineu. I segons Joan Pous, President del Consell Comarcal de Cerdanya, la quantitat a pagar “és molt petita en comparació amb les millores que es poden fer de conservació i protecció dels boscos pirinencs” i es justifica per “la necessitat de trobar recursos econòmics per als municipis que tenen boscos de propietat pública que han de conservar ajuntaments amb pocs diners i amb minses aportacions de les administracions de rang més elevat, com la Generalitat o el govern central”. (PONT 1998) Segons l'AMPI amb aquest sistema es podrien recaptar anualment entre 500 i 1.000 milions de pessetes, que s'haurien de repartir entre els diferents ajuntaments en funció de les hectàrees de bosc de cada municipi. Els diners recaptats s'haurien d'invertir en infraestructures com ara camins, reixats, fonts o còms per al bestiar, o en altres àmbits com la neteja de boscos i les repoblacions de fauna. (PONT 1998).

Aquesta proposta tingué, com era d'esperar, una àmplia difusió mediàtica i generà també una viva polèmica.⁴¹ La proposta es vista amb bons ulls pel Departament d'Agricultura, Ramaderia i Pesca de la Generalitat de Catalunya (FIGURA 2.6.), i també pel Consorci Forestal de Catalunya, que aplega propietaris de boscos privats.⁴² L'oposició ha sorgit principalment del món de l'ecologisme i l'excursionisme. La Lliga per a la Defensa del Patrimoni Natural (DEPANA), a través del seu vicepresident, Antoni Carulla, s'hi va manifestar en contra (PONT 1998), igualment com el Centre Excursionista de Catalunya (CEC), a través del seu president, Conrad Blanch (PONT 1998), i la Federació d'Entitats Excursionistes de Catalunya (GUTIÉRREZ 1997). Però també s'hi ha manifestat en contra el sector turístic, per exemple la Federació d'Hostaleria de Lleida (CASTELL 1998). Un titular del diari Avui afirmava que “Només hotelers i excursionistes són contraris a pagar per entrar al bosc”, obviant que

⁴¹Vegeu per exemple l'article d'Isidre Domenjó (1998) “Pagar per anar al bosc? I per què no?” o l'editorial de Jaume Castell (1998) “La taxa de la discòrdia”.

⁴²Així, segons un article signat per A. Montraveta (1998) el conseller d'Agricultura, Francesc Marimon, declarà: “crec que s'ha de trencar la concepció actual que els boscos són de tots, i facilitar que els amos de les finques rebin algun tipus de compensació” mentre el president del Consorci Forestal de Catalunya afirmava que “més que possible, és necessari establir una quota per accedir a la muntanya, ja que aporta un benefici social de diversió i lleure que cal mantenir d'alguna manera”. A l'últim, en Joan del Peso, Subdirector General de Boscos de la Generalitat declarà que el govern català “veu viable el cobrament d'aquesta ‘ecotaxa’” tot i que preferiria “la imposició d'un impost per a aquells turistes que entren al bosc amb vehicle, tal com preveu la llei d'accés motoritzat al medi natural” [Val a dir que l'esmentada Llei en cap cas no preveu tal cosa].

el turisme és el principal sector econòmic de molts municipis i comarques de muntanya (GUTIÉRREZ 1997).



FIGURA 2.7.

Miquel Rafa, president de la comissió de protecció de la muntanya de la Federació Internacional d'Alpinisme i Escalada, ha raonat amb aquests arguments el rebuig del món excursionista a la proposta de l'AMPI (FIGURA2.7.):

“Des del punt de vista del món excursionista i alpinista, l'accés a la muntanya ha de ser lliure, com a principi bàsic. D'acord amb la Constitució espanyola, els ciutadans tenen el dret a disfrutar d'un medi ambient de qualitat, i amb aquest principi, per exemple, s'ha garantit l'accés a espais avui dia públics com és la línia de costa, platges o les riberes fluvials que constitueixen el domini públic, i també en d'altres espais públics com els camins rurals de pas⁴³ i les carrerades o vies pecuàries. Com a mínim, l'accés a aquests indrets ha d'estar garantit a peu, mentre que l'accés en vehicle depèn de les característiques de la zona. En aquests casos, el dret d'accés s'ha de considerar també emmarcat dins un context de conquesta de les llibertats socials i democràtiques... El mateix tractament s'hauria de considerar per als cims de les muntanyes i espais més “salvatges” de l'alta muntanya, que d'altra banda són en la seva immensa majoria espais públics de gestió municipal o mancomunada.” (RAFA 1998).

Rafa apunta encertadament que la imposició d'un peatge genèric per accedir als boscos públics entra en contradicció amb la tradició cultural del país⁴⁴ i que podria ser inconstitucional (ELCACHO 1998). A més, tècnicament l'aplicació de la taxa és pràcticament impossible. D'altra banda, Rafa afirma que resulta difícilment justificable haver de pagar una taxa quan no s'ofereix un servei clar a canvi (ELCACHO 1998) i proposa resoldre els dèficits financers de la gestió dels monts públics via inversions públiques, atès que els boscos beneficien el conjunt de la societat, i el cobrament de serveis específics als usuaris concrets (vehicles 4x4 que circulen per pistes forestals, aparcaments i

⁴³Aquesta categoria no correspon de fet a res. Simplement, hauria de dir camins públics.

⁴⁴I específicament de l'excursionisme català.

àrees recreatives, explotació comercial de productes silvícoles, com ara bolets, etc.). A l'últim Rafa considera la taxa discriminatòria car no distingeix entre accés a peu, bicicleta, cavall i mitjans motoritzats i, en definitiva tracta tots els usuaris igual amb independència de llur comportament i impacte ambiental o social real.

Al nostre entendre la proposta de l'AMPI prescindeix totalment del marc legal i jurídic que regula els camins a Espanya i Catalunya. La proposta atempta directament contra els articles 19 i 45 de la Constitució Espanyola que recullen la llibertat de circulació i el dret a un medi ambient saludable, i atempta també contra el Codi Civil i la Llei 8/1987 municipal i de règim local, que estableixen que els camins públics estan oberts a l'ús comú general d'acord amb la seva naturalesa i les normes de policia que reglamenten el seu ús. A més, la taxa que proposa l'AMPI entra en contradicció amb la Llei forestal de Catalunya, que reconeix la funció social del bosc, i és clarament il·legal aplicada als camins ramaders, els quals pertanyen a la Generalitat, no als ajuntaments, l'ús públic i lliure dels quals consagra la Ley 3/1995 de vías Pecuarias. Recordem que al Pirineu molts camins forestals són alhora camins ramaders tradicionals.

La imposició d'una taxa genèrica podria contemplar-se fàcilment com un factor de discriminació social, car aquestes no s'apliquen a la resta de vials de titularitat pública oberts a vianants i vehicles (carrers i carreteres), i en realitat un camí públic no és sinó un vial de titularitat municipal, però públic al capdavant, i no és en cap cas un camí privat propietat de l'ajuntament. Els únics peatges acceptats al nostre país són els de les autopistes i determinats túnels, via concessió de l'explotació a empreses privades, i aquestes ofereixen sempre alternatives lliures de peatge. Recordem a més el viu debat actual sobre la supressió dels peatges a Catalunya. Des d'una perspectiva jurídica i legal és el mateix fer pagar per circular per una pista forestal de titularitat pública que fer-ho per circular pel Passeig de Gràcia de Barcelona. Un fet completament diferent fóra declarar un camí forestal via de servei, d'accés exclusiu a peu, de la mateixa manera que a ciutat hom declara illes de vianants.

Tècnicament l'aplicació de la proposta de l'AMPI és pràcticament inviable i podria generar tota mena d'abusos i discriminacions. Com sabrà l'usuari que entra o surt d'un municipi que aplica la taxa? (hi ha ajuntaments que ja han anunciat que no pensen aplicar-la). Com sabrà l'usuari que circula per un camí ramader lliure de peatge si aquests no estan inventariats tal com mana la llei? Els veïns dels municipis de l'AMPI també hauran de pagar la taxa? Qui controlarà els usuaris i multarà els que no portin carnet? Caldrà omplir el Pirineu de policia? A 500 pessetes el carnet costarà més el farciment que el gall.

I el més important: resoldrà l'aplicació de la taxa els problemes d'impacte ambiental, els conflictes socials i econòmics que provoca avui dia l'accés indiscriminat al medi natural? És a dir, evitarà la taxa d'accés al bosc els danys a la flora i la fauna, l'acumulació de deixalles, les molèsties al bestiar domèstic, els danys a la propietat rural? Reduirà el risc d'incendi forestal? Millorarà la rendibilitat de l'explotació forestal i servirà per mantenir els camins rurals tradicionals (no només les pistes)? Reduirà la circulació motoritzada al medi natural? Contribuirà a un major coneixement i respecte de la realitat rural per part dels visitants urbans? El sector turístic en sortirà beneficiat o perjudicat? Nosaltres estem convençuts que la resposta a tots aquests interrogants és de signe negatiu.

És evident que avui el medi rural és el centre d'un conflicte d'interessos, i que no hem trobat la manera d'harmonitzar els interessos del conjunt de la societat amb els interessos

legítims de la propietat rural. És cert també que la gestió dels bosc, inclosa la xarxa de camins forestals, presenta al nostre país deficiències molt greus. I ningú pot negar també que els gestors del medi rural molt sovint no treuen cap benefici, ans el contrari, de l'ús social d'aquest territori.⁴⁵ La proposta de l'AMPI reflecteix molt clarament el descontentament de la societat rural amb aquest estat de coses, però nosaltres pensem que no aporta cap solució real i que en cap cas les solucions poden basar-se en la negació de drets fonamentals de què gaudeixen el conjunt dels ciutadans.

La proposta de l'AMPI no es pot considerar un model de gestió del bosc, ni dels camins, ni de l'accés al medi natural, alternatiu a la situació actual. El que planteja és mantenir els desequilibris actuals i que els amants de la natura paguin per mantenir-los. La proposta de l'AMPI és un contrasentit absolut quan resulta que els ajuntaments no estan aplicant la Llei 9/1995, de regulació de l'accés motoritzat al medi natural (que la proposta de l'AMPI ni tan sols esmenta), i quan ni els ajuntaments ni la Generalitat no estan complint les obligacions legals respectives que estableixen la Llei 8/1987, municipal i de règim local, i la Ley 3/1995, de vías pecuarias, pel que fa a l'inventari i manteniment dels camins públics (tant de pistes com de camins rurals tradicionals), que són la principal garantia de l'exercici del dret constitucional a circular lliurement pel territori del país.

En resum, la proposta de l'AMPI topa grollerament amb el marc legal i jurídic vigent i amb la tradició cultural del nostre país, dels quals simplement prescindeix. Tampoc no resoldrà els problemes que suposadament la justifiquen, ni la resta de problemes que afecten els boscos i el patrimoni natural del país. I, a l'últim, és tècnicament inviable.

⁴⁵Al diari *El Punt*, 8.8.1998, trobem un article, "Els propietaris d'una muntanya del Pallars Sobirà volen cobrar peatge als visitants", que reflecteix molt bé la situació: "*Els vint copropietaris de la muntanya d'Ison i Estallo, situada al municipi pallarès de Lladorre, han anunciat que imposaran un peatge de 500 pessetes a tots els vehicles que accedeixin als estanys de Certascan, Broate i Romedo. «Estem farts que els vehicles ens destrueixin els camins pels quals nosaltres accedim a les pastures i cultius», va dir ahir un portaveu dels propietaris com a justificació per haver pres aquesta mesura... Els copropietaris han decidit, a més, cobrar 1.000 pessetes als taxis que accedeixen a la muntanya transportant turistes. L'ajuntament de Lladorre, per la seva banda, ha manifestat que estudiarà la situació, encara que en principi considera que pagar una taxa per poder accedir als estanys és convenient si es té en compte la normativa establerta per l'Associació de Municipis del Pirineu... D'altra banda, els propietaris d'establiments hotelers consideren que la mesura pot perjudicar el turisme de la zona, principalment els excursionistes que accedeixen fins als estanys per fer travesses de muntanya. El grup de copropietaris d'Ison i Estallo han manifestat també que ells han de pagar els seus impostos i fer front a les despeses de manteniment de camins rurals, per la qual cosa consideren que han de cobrar: «No per enriquir-nos, sinó per continuar mantenint el paisatge», van manifestar.»*