

“Qui sembra en camí ral perd lo gra i lo jornal”  
(Del refranyer popular)

## 6. El marc jurídic i legal

---

Ni a Catalunya ni a Espanya no existeix una llei específica de camins.<sup>146</sup> Per tant, en general, els camins es regulen per legislacions sectorials aplicables que no tracten específicament dels camins (TAULA 6.1.). Hi ha, tanmateix, algunes excepcions. Les més notables són, a Espanya, la Ley 3/1995, de vías pecuarias i, a Catalunya, la Llei 9/1995, de regulació de l'accés motoritzat al medi natural.<sup>147</sup>

Cal dir de bell antuvi que l'Estatut de Catalunya estableix la competència exclusiva de la Generalitat sobre els camins: “*Carreteres i camins l'itinerari dels quals passi íntegrament per territori de Catalunya.*” (art. 9.14). Ja hem destacat en apartats anteriors que la disposició final segona de la Llei 7/1993, de carreteres, diu que “*La xarxa de camins rurals es regula per la normativa específica que sigui dictada per la Generalitat de Catalunya*”. Aquesta normativa que hauria de desenvolupar les competències en matèria de camins del govern català no existeix.

A Catalunya, com a la resta d'Espanya, els camins es defineixen i regulen en base a quatre normes legals de caràcter bàsic:

- Codi Civil
- Llei 7/1993, de 30 de setembre, de carreteres (DOGC 1807)<sup>148</sup>
- Llei 8/1987, de 15 d'abril, municipal i de règim local de Catalunya (DOGC 832)

---

<sup>146</sup>D'acord amb l'anàlisi que en vam fer en l'estudi *La xarxa de camins a les comarques de muntanya* (1995), no podem considerar la Ley de caminos vecinales, de 29 de junio de 1911, una llei marc de camins: “l'objectiu de la llei era molt més modest i no era altre sinó l'establiment en el seu temps d'un règim de subvencions per a la construcció de camins públics: «*Se considerarán como caminos vecinales, á los efectos de la presente ley, los caminos carreteros de servicio público establecidos en condiciones de economía que no sean a cargo exclusivo del Estado, de las Provincias ó de los Municipios*» (art. 1.1.). La descripció tècnica dels camins deixa ben clar que l'objectiu de la llei és la construcció de carreteres: «*Los caminos vecinales han de ser construídos con la mayor economía: ocuparán, siempre que sea posible en condiciones aceptables, caminos existentes; su trazado horizontal se plegará, en cuanto se pueda, á la configuración del terreno, así como las rasantes, cuya inclinación no debe exceder, sin embargo, del 7 por 100 más que en tramos cortos; su anchura será la suficiente para que se crucen dos carros, y todavía conviene reducirla a lo necesario para uno, en los pasos difíciles; se evitará, en lo posible, la construcción de obras de fábrica que puedan ser sustituidas por simples badenes, así como la construcción de puentes sobre ríos que sean fácilmente vadeables casi siempre ó en los cuales puedan ser establecidas barcas de paso, y el firme será de piedra partida.*»” (art. 2.1.). Es tracta clarament d'una llei obsoleta que no té vigència en la pràctica, que no contempla la totalitat del viari que hom considera camins, i que per raons d'economia, lògicament, advoca, sempre que sigui possible, per la destrucció del viari tradicional i la seva substitució per moderns camins carreters. L'aparent vigència d'aquesta llei (CORRAL 1994) no derogada no fa sinó il·lustrar la posició marginal actual de la xarxa de camins respecte la de carreteres.

<sup>147</sup>En aquest capítol no analitzarem la Llei 9/1995, de regulació de l'accés motoritzat al medi natural, ni les normes d'aplicació en espais de protecció especial, que tractarem al capítol 8.

<sup>148</sup>A Espanya Ley 25/1988, de carreteras.

- Ley 3/1995, de 23 de marzo, de vías pecuarias (BOE 24.3.1995, nº 71)

Les servituds de pas públiques emanen de diverses lleis sectorials:

- Llei 7/1993, de carreteres
- Ley 1/1970, de caza
- Ley 29/1985, de aguas
- Ley 22/1988, de costas

I les servituds privades les regula una llei específica que actualitza el Dret Civil català:

- Llei 13/1990, de 9 de juliol, de l'acció negatòria, les immissions, les servituds i les relacions de veïnatge (DOGC 1319)

I, pel que fa a l'ús dels camins i el dret de pas:

- Constitució Espanyola
- Codi Civil
- Llei 8/1987, de 15 d'abril, municipal i de règim local de Catalunya (DOGC 832)
- Decret 166/1998, de 8 de juliol, de regulació de l'accés motoritzat al medi natural (DOGC 2680)
- Llei 9/1995, de 27 de juliol, de regulació de l'accés motoritzat al medi natural (DOGC 2082).
- 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 (DOGC 1618) (DARP).

També cal tenir presents les disposicions que recull la legislació sectorial en matèria de protecció del medi ambient i, a les comarques de muntanya, les normatives específiques del Parc Nacional d'Aigüestortes i Estany de Sant Maurici i del Parc natural de la Zona Volcànica de la Garrotxa:

- Decret 82/1993, de 9 de febrer, pel qual s'aprova el Pla rector d'ús i gestió del Parc Nacional d'Aigüestortes i Estany de Sant Maurici (DOGC 1727 - 29.3.1993)
- Decret 82/1994, de 22 de febrer, pel qual s'aprova el Pla especial de la zona volcànica de la Garrotxa (DOGC 1888 - 25.4.1994).
- Decret 328/1992, de 14 de desembre, pel qual s'aprova el Pla d'espais d'interès natural (DOGC 1714 - 1.3.1993).
- Llei 12/1985, de 13 de juny, d'espais naturals (DOGC 556)

A l'últim, pel que fa a la tradició consuetudinària, cal esmentar el recull realitzat per l'Oficina d'Estudis Jurídics de la Mancomunitat de Catalunya:

- Costumari Català, vol. II. Costums sobre termenals, camins i aigües, en terres de pagès, 1921

**TAULA 6.1. Legislacions aplicables a la xarxa de camins i al dret de pas**

	Norma legal aplicable	
	Estat	Catalunya
camins en general	Ley de Bases de Régimen Local Ley del Suelo <sup>1</sup> Código Civil	Llei 8/1987, Municipal i de Règim Local i Reglament Decret Legislatiu 1/1990 <sup>2</sup> Código Civil
camí ramader	Ley 3/1995, de vías pecuarias Código Civil	Ley 3/1995, de vías pecuarias Codigo Civil
via de servei (pública o privada)	Ley 25/1988, de Carreteras Código Civil	Llei 7/1993, de carreteres Código Civil
servitud pública	Ley 29/1985, de Aguas y Reglamento Ley 22/1988, de Costas Ley 25/1988, de Carreteras Ley 1/1970, de Caza	Ley 29/1985, de Aguas y Reglamento Ley 22/1988, de Costas Llei 7/1993, de carreteres Ley 1/1970, de Caza
servitud privada	Código Civil	Llei 13/1990, de ... les servituds
dret de pas	Constitució espanyola Ley de Bases de Régimen Local	Constitució espanyola Ley de Bases de Régimen Local Llei 9/1995, de regulació de l'accés motoritzat al medi natural Decret 148/1992

<sup>1</sup>Real Decreto Legislativo 1/1992, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre el Régimen del Suelo y Ordenación Urbana.

<sup>2</sup>"...pel qual s'aprova la refosa de textos legals vigents a Catalunya en matèria urbanística."

## 6.1. El marc legal

### 6.1.1. El Codi Civil espanyol

Segons el Codi Civil espanyol els camins són bens immobles, fet que implica que poden ser objecte d'apropiació.:

“Son bienes inmuebles las tierras, caminos y construcciones de todo género adheridas al suelo“ (art. 334, 1º)

Alhora s'afirma que:

“Son bienes de dominio público: Los destinados al uso público, como los caminos, canales, ríos, torrentes, puertos y puentes construidos por el Estado, las riberas, playas, radas y otros análogos.” (art. 339, 1º)

i que:

“Son bienes de uso público, en las provincias y los pueblos, los caminos provinciales y los vecinales, las plazas, calles, fuentes y aguas públicas, los paseos y las obras públicas de servicio general, costeadas por los mismos pueblos o provincias.“ (art. 344).

A l'últim, l'article 388 estableix que:

*“Todo propietario podrá cerrar o cercar sus heredades por medio de paredes, zanjas, setos vivos o muertos, o de cualquier otro modo, sin perjuicio de las servidumbres constituidas sobre las mismas.”*<sup>149</sup>

Mitjançant els articles ressenyats el Codi Civil estableix la doctrina bàsica espanyola pel que fa a la titularitat pública o privada dels camins i al seu ús, que la jurisprudència dels tribunals ha desenvolupat ulteriorment.

D'altra banda, l'article 570 del Codi Civil es refereix als camins ramaders:

*“Las servidumbres existentes de paso para ganados, conocidas con los nombres de cañada, cordel, vereda o cualquiera otro, y las de abrevadero, descansadero y majada, se regirán por las ordenanzas y reglamentos del ramo, y, en su defecto, por el uso y costumbre del lugar.”*<sup>150</sup>

El Codi Civil fixa també les amplades màximes per a les diverses classes de camí ramader:

*“la cañada no podrá exceder en todo caso de la anchura de 75 metros, el cordel de 37 metros 50 cm, y la vereda de 20 metros.”*

Com veurem, aquestes amplades màximes són les que recull la Ley 3/1995, de Vías Pecuarias.

A més, hom estableix que la servitud forçosa de pas o d'abeurada per al bestiar s'ha de justificar per causa d'utilitat pública i que està subjecta a indemnització, d'acord amb els articles 555 i 556 del Codi Civil, i que l'amplada de la servitud no pot excedir els 10 metres.<sup>151</sup>

A més, l'article 553 estableix que:

*“Las riberas de los ríos, aun cuando sean de dominio privado, están sujetas en toda su extensión y sus márgenes, en una zona de tres metros, a la servidumbre de uso público en interés general de la navegación, la flotación, la pesca y el salvamento.”*<sup>152</sup>

i també que:

*“Los predios contiguos a las riberas de los ríos navegables o flotables están además sujetos a la servidumbre de camino de sirga para el servicio exclusivo de la navegación y la flotación fluvial.”*

i acaba dient que:

*“Si fuere necesario ocupar para ello terrenos de propiedad particular, procederá la correspondiente indemnización.”*

---

<sup>149</sup>Però recordem que les finques privades no comprenen els camins públics sinó que limiten amb aquests i, per tant, els propietaris d'aquestes no els poden tancar.

<sup>150</sup>Com hem vist en apartats precedents, i com explicarem més endavant, els camins ramaders no són servituds de pas ans veritables béns de domini públic.

<sup>151</sup>Aquí s'ha de referir, efectivament, a veritables servituds de pas, que no s'han de confondre amb els veritables camins ramaders, l'ús dels quals no dóna dret a indemnització.

<sup>152</sup>Vegeu l'apartat 6.1.4. sobre la Ley de Aguas.

### 6.1.2. La Llei 8/1987, de 15 d'abril, Municipal i de Règim Local de Catalunya

El caràcter de béns de domini públic dels camins públics és confirmat per la legislació local i, a casa nostra, per la Llei Municipal i de Règim Local de Catalunya i pel seu Reglament:

*“Són béns de domini públic els afectes a l'ús públic o als serveis públics dels ens locals i els que la llei declari amb aquest caràcter. Tenen també aquest caràcter els béns comunals“* (art. 185 de la Llei).

Ahora el Reglament especifica que

*“S'entén que són afectes a l'ús públic aquells béns destinats a ser utilitzats directament pels particulars, la conservació i la policia dels quals siguin competència de l'ens local, com ara els carrers, places, parcs, fonts, camins i obres públiques d'aprofitament general“* (art. 4).

Finalment, l'article 63 de la Llei diu que:

*“El municipi té competències pròpies en les matèries següents:*

*d) L'ordenació, la gestió i l'execució i la disciplina urbanístiques ... la pavimentació de vies públiques urbanes i la conservació de camins i vies rurals.”*

Per tant, els camins afectes a l'ús públic són bens de domini públic, la titularitat dels quals és municipal, mentre aquesta no sigui assumida per una altra administració superior<sup>153</sup>.

En el cas d'existir entitats municipals descentralitzades (les antigues entitats locals menors) aquestes poden assumir les competències municipals en matèria de camins rurals<sup>154</sup>:

*“És competència de l'entitat municipal descentralitzada: ...*

*a) La vigilància dels béns d'ús públic i dels comunals<sup>155</sup>.*

*b) La conservació i l'administració del seu patrimoni, inclòs el forestal, i la regulació de l'aprofitament dels seus béns comunals.*

*c) L'enllumenat públic i la neteja viària<sup>156</sup>.*

*d) L'execució d'obres i la prestació de serveis de competència municipal d'interès exclusiu de l'entitat, quan no són a càrrec del municipi respectiu o de la comarca.“* (art. 79-1).

Aquesta assignació de competències, en el cas de fer-se efectiva, tindria conseqüències rellevants en l'àmbit territorial del nostre estudi car la majoria d'entitats municipals descentralitzades de Catalunya són a les comarques de muntanya (TAULA 6.2. i MAPA 6.1.) (MATEU, SANCLIMENS 1990; TORT 1993). Aquest fet és doblement important atesa l'extensió de la xarxa de camins que aquestes poden gestionar.

---

<sup>153</sup>Per això la Llei 7/1993, de carreteres exclou del seu àmbit d'aplicació *“Les vies i accessos als nuclis de població que integren la xarxa viària municipal ...“*, *“Les pistes forestals i els camins rurals“*, i també *“Les noves vies que siguin executades pels ajuntaments d'acord amb el planejament vigent.”*

<sup>154</sup>Vegeu al respecte TORT (1993).

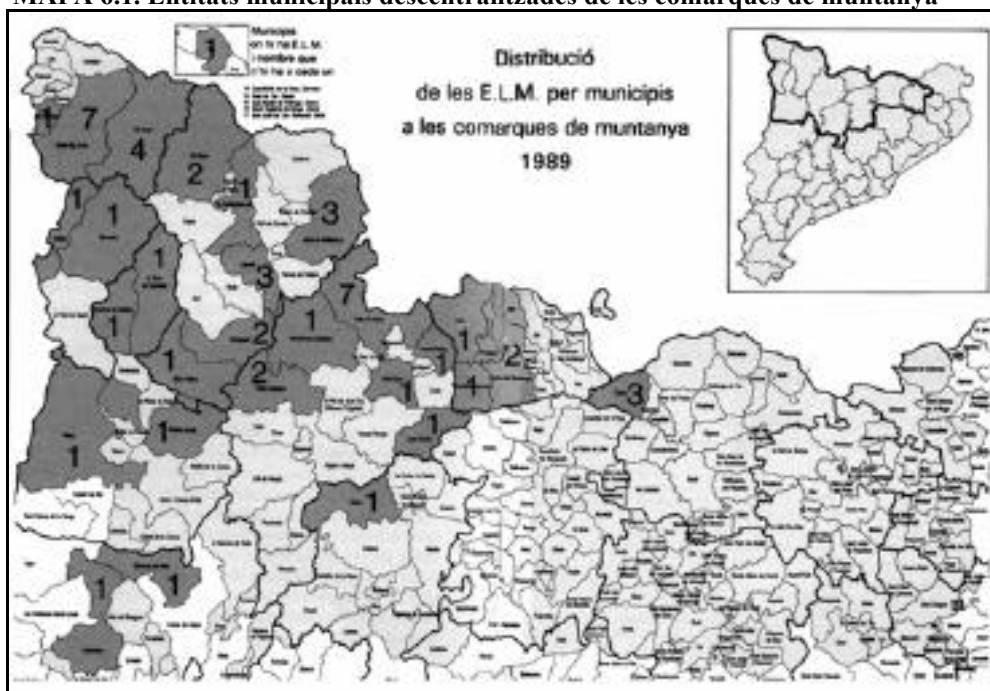
<sup>155</sup>Inclous els camins rurals. El Text refòs de les disposicions legals vigents en matèria de règim local precisa

que l'entitat municipal descentralitzada té al seu càrrec la policia de camins rurals (TORT 1993).

<sup>156</sup>Tant de carrers com de camins.

D'altra banda, l'article 206 de la Llei estableix que els ajuntaments han de portar un inventari actualitzat dels béns de domini públic. Alhora, el Reglament del patrimoni dels ens locals estableix que els vials no urbans s'han d'incloure a l'inventari. Tanmateix, són pocs els inventaris de camins públics realitzats per ajuntaments a Catalunya. A les comarques de muntanya sobresurt el cas d'Olot.<sup>157</sup> Més freqüent és ara que els consells comarcals impulsin la realització d'inventaris comarcals de camins: fins ara la Garrotxa (CAMPS et al 1994) i el Pallars Sobirà són les úniques comarques de muntanya que han elaborat el corresponent inventari. D'altra banda, el Parc natural de la Zona Volcànica de la Garrotxa ens va encarregar l'elaboració d'un inventari que abasta només l'espai protegit més exhaustiu que l'inventari comarcal.

MAPA 6.1. Entitats municipals descentralitzades de les comarques de muntanya



Font: MATEU, SANCLIMENS (1990)

Alhora, l'article 210 de la Llei diu:

*“Els ens locals tenen la facultat de promoure i d'executar l'atermenament entre els béns que els pertanyen i els dels particulars, si els límits són imprecisos o si hom hi aprecia indicis d'usurpació.”*

A l'últim, l'article 211 afegeix que:

*“Els ens locals tenen plena capacitat per a exercir tota mena d'accions i recursos en defensa de llurs drets i patrimoni ... Els ens locals poden recuperar ells mateixos, en qualsevol moment, la possessió de llurs béns de domini públic.”*

i encara més:

<sup>157</sup> Com vam poder comprovar en realitzar l'inventari de camins del Parc Natural de la Zona Volcànica de la Garrotxa.

"Els ens locals tenen l'obligació d'exercir les accions necessàries per a defensar els seus drets i béns."(art. 160-1)<sup>158</sup>.

I és que com afirma l'article 209 de la Llei:

*"La titularitat dels béns comporta l'obligació de conservar-los i millorar-los."*<sup>159</sup>

En definitiva, la Llei 8/1987, Municipal i de Règim Local de Catalunya, i el seu reglament, estableix la naturalesa jurídica i el règim general dels camins públics municipals en tant que béns de domini públic, n'assigna la gestió als ens locals, els quals tenen l'obligació de conservar-los i millorar-los, i estableix també diversos instruments per a la seva conservació i gestió.<sup>160</sup> A l'últim, cal subratllar que les disposicions que conté la Llei són d'aplicació a la totalitat del viari municipal amb independència de llurs característiques tècniques o morfològiques. Els camins tradicionals de titularitat pública gaudeixen, doncs, del mateix règim jurídic i de la mateixa protecció legal que una pista o camí asfaltat municipal per a automòbils.<sup>161</sup>

---

<sup>158</sup>El mateix article estableix que: "*Qualsevol veí que es trobi en ple ús dels seus drets civils i polítics pot requerir-ne l'exercici a l'ens interessat.*"

<sup>159</sup>Vegeu en aquest sentit una curiosa sentència del Tribunal Suprem que obliga un ajuntament a fer complir una sentència de demolició d'unes obres il·legals construïdes en un camí públic ordenada pel consistori anterior (de diferent color polític): STS de 13 de març de 1991 (Arz. 1997).

<sup>160</sup>A l'últim, l'article 217-2 de la llei diu que: "*Els particulars que per frau o negligència causin danys en el domini públic dels ens locals o hi facin actes d'ocupació seran sancionats amb multa, l'import de la qual es pot establir entre el valor i el doble del valor del perjudici causat o d'allò usurpat, sens perjudici d'ésser obligats a reparar els danys i els perjudicis i a restituir el que haguessin sostret.*"

<sup>161</sup>Vegeu la STS de 13.6.1981 (Arz. 2684): "*Que la jurisprudencia de nuestro más Alto Tribunal de Justicia ... reconocen la existencia de unos caminos rurales de carácter rudimentario que se ajustan a la configuración del terreno, originados por el tránsito espontáneo y reiterado de los vecinos para comunicar pequeños núcleos urbanos o simplemente sus zonas de cultivo y aprovechamiento dentro de un término municipal, que no pueden ser excluidos de la protección que les asegura ... la Ley de Régimen Local y el Reglamento de Bienes de las Entidades Locales, ...atendiendo su indiscutible condición de bienes de uso público municipal ...*" Ídem STS de 4.7.1989 (Arz. 5576).

**TAULA 6.2. Entitats municipals descentralitzades de les comarques de muntanya**

<b>Comarca</b>	<b>Municipi</b>	<b>E.m.d.</b>
A. Ribagorça	Barruera Vilaller	Durro i Sarais Senet
Alt Urgell	Josa i Tuixén Montferrer i Castellbò Valls d'Aguilar Valls de la Valira	Josa de Cadí Vila i Vall de Castellbò la Guàrdia d'Ares, Taús Arcavell i la Farga, Ars, Asnurri, Bescaran, Civís, Os de Civís, Sant Joan Fumat
Cerdanya	Bellver de Cerdanya Lles Montellà i Martinet	Pi, Riu Arànsér Villeg i Estana
P. Jussà	Pallars Jussà Sarrocà de Bellera la Torre de Cabdella Trepç	Sossís Manyanet Espui Vilamitjana
P. Sobirà	Alins Baix Pallars Llavorsí	Ainet de Besan, Araós, Areu Sellui Arestui, Baiasca, Montenartró
Solsonès	Odèn	Canalda
Val d'Aran	Es Bòrdes	Arró
	Naut Aran  Vielha e Mijaran	Arties e Garòs, Bagèrgue, Gessa, Tredòs Arròs e Vila, Aubèrt e Betlan, Betren, Casau, Escunhau e Casarilh, Gausac, Vilac

Font: TORT (1993).



### 6.1.3. La Ley 3/1995, de 23 de marzo, de vías pecuarias

A diferència de la resta dels camins, els camins ramaders sí que disposen d'una legislació pròpia i específica.<sup>162</sup> Aquest fet singular és conseqüència de la importància que la transhumància ha tingut a Espanya des de temps molt reculats. L'any 1995, la nova Ley 3/1995, de vías pecuarias, va substituir l'antiga Ley 22/1974, de 27 de junio, de vías pecuarias. Es tracta d'una llei bàsica de l'Estat, d'acord amb el que estableix l'article 149.1.23 de la Constitució espanyola:

*“El Estado tiene competencia exclusiva sobre las siguientes materias: 23º ... Legislación básica sobre montes, aprovechamientos forestales y vías pecuarias.”*<sup>163</sup>

La Llei estableix que són camins ramaders els camins públics - no pas les servituds de pas - destinats tradicionalment al desplaçament dels ramats:

*“Se entiende por vías pecuarias las rutas o itinerarios por donde discurre o ha venido discurrendo tradicionalmente el tránsito ganadero.”* (art. 1.2.). *“Las vías pecuarias son bienes de dominio público de las Comunidades Autónomas y, en consecuencia inalienables, imprescriptibles e inembargables.”* (art. 2).

En tant que béns de domini públic aquests gaudeixen de la mateixa protecció jurídica que la resta de vies públiques.

Però, ahora, la Llei assigna noves funcions als camins ramaders:

*“Asimismo, las vías pecuarias podrán ser destinadas a otros usos compatibles y complementarios en términos acordes con su naturaleza y sus fines, dando prioridad al tránsito ganadero y otros usos rurales, e inspirándose en el desarrollo sostenible y el respeto al medio ambiente, al paisaje y al patrimonio natural y cultural.”* (art. 1.3.).

L'article 3 de la Llei disposa que l'actuació de les Comunitats Autònomes sobre el domini públic de les vies pecuàries perseguirà les finalitats següents:

- a) Regular el uso de las vías pecuarias de acuerdo con la normativa básica estatal.*
- b) Ejercer las potestades administrativas en defensa de la integridad de las vías pecuarias.*
- c) Garantizar el uso público de las mismas tanto cuando sirvan para facilitar el tránsito ganadero como cuando se adscriban a otros usos compatibles o complementarios.*<sup>164</sup>
- d) Asegurar la adecuada conservación de las vías pecuarias, así como de otros elementos ambientales o culturalmente valiosos, directamente vinculados a ellas, mediante la adopción de las medidas de protección y restauración necesarias.”*

L'article 2.2. estableix que:

---

<sup>162</sup>Vegeu l'article de de la FUENTE 1995 “Régimen jurídico de los caminos. Especial mención a las Vías Pecuarias” (1995).

<sup>163</sup>L'Estatut de Catalunya atorga a la Generalitat competències exclusives en matèria de “Monts, aprofitaments i serveis forestals, vies pecuàries i pastures, espais naturals protegits i tractament especial de zones de muntanya...” sens perjudici del que disposa el número 23 de l'apartat 1 de l'article 149 de de la Constitució.

<sup>164</sup>L'article 16 estableix que són usos compatibles: “los usos tradicionales que, siendo de carácter agrícola y no teniendo la naturaleza jurídica de la ocupación, puedan ejercitarse en armonía con el tránsito ganadero.” i complementaris: “el paseo, la práctica del senderismo, la cabalgada y otras formas de desplazamiento deportivo sobre vehículos no motorizados siempre que respeten la prioridad del tránsito ganadero.”

*“Con el fin de cooperar con las Comunidades Autónomas en el aseguramiento de la integridad y adecuada conservación del dominio público de las vías pecuarias, el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación podrá instrumentar ayudas económicas y prestar asistencia técnica para la realización de cuantas acciones redunden en la consecución de dicha finalidad.”*

D'altra banda l'article 4 classifica els camins ramaders en tres categories<sup>165</sup>:

- “1. Las vías pecuarias se denominan con carácter general: cañadas, cordeles y veredas.  
a) Las cañadas son aquellas vías cuya anchura no exceda de los 75 metros.  
b) Son cordeles, cuando su anchura no sobrepase los 37,50 metros.  
c) Veredas son las vías que tienen una anchura no superior a los 20 metros.  
2. Dichas denominaciones son compatibles con otras de índole consuetudinaria, tales como azagadores, cabañeras, caminos ganaderos, carreradas, galianas, ramales, traviesas y otras que reciban en las demás lenguas españolas oficiales.  
3. Los abrevaderos, descansaderos, majadas y demás lugares asociados al tránsito ganadero tendrán la superficie que determine el acto administrativo de clasificación de vías pecuarias. Asimismo, la anchura de las coladas será determinada por dicho acto de clasificación.”*

L'article 5 de la llei estableix que correspon a les Comunitats Autònomes:

- “a) El derecho y el deber de investigar la situación de los terrenos que se presuman pertenecientes a las vías pecuarias.  
b) La clasificación.  
c) El deslinde.  
d) El amojonamiento.  
e) La desafectación.  
f) Cualesquiera otros actos relacionados con las mismas.”*

A l'últim, l'article 18 crea la *“Red Nacional de Vías Pecuarias, en la que se integran todas las cañadas y aquellas otras vías que garanticen la continuidad de las mismas, siempre que su itinerario discorra entre dos o más Comunidades Autónomas y también las vías pecuarias que sirvan de enlace para los desplazamientos ganaderos de carácter interfronterizo ... Podrán incorporarse a la Red Nacional, a petición de las Comunidades Autónomas otras vías pecuarias que, discurriendo por sus territorios respectivos, estén comunicadas con dicha red.”*

De bell antuvi cal dir que, malgrat distingir entre camins ramaders principals i “ramals”, a Catalunya no existeix una classificació popular equivalent a les *“cañadas, cordeles y veredas”* castellans, per bé que sí que existeixen camins ramaders amb amplades de fins a 60 metres comparables a les imponents *cañadas* mesetàries (MARTÍ 1916). La *“Red Nacional”* instituïda per la llei (GOMEZ 1993) té un precedent immediat en la *“Red General de vías pecuarias”* elaborada per l'ICONA, de la qual formen part 233 km de camins ramaders de la província de Girona (100 ha), 2.300 km de Barcelona (3.233 ha), 3.026 km de Lleida (12.000 ha), i 2.745 km de Tarragona (5.964 ha). A priori, els camins ramaders que podrien incorporar-se a la xarxa estatal foren el camí ramader de l'Empordà al Ripollès, el camí ramader del Lluçanès a la Cerdanya, la carrerada urgellenca amb el corresponent ramal pallarès, i, sobretot, les cabaneres ribagorçanes i els lligallos de les terres

---

<sup>165</sup> Aquesta classificació coincideix plenament amb la continguda a l'article 570 del Codi Civil, que afegeix que quan el camí ramader correspongui a una servitud forçosa de pas la seva amplada no podrà ultrapassar els 10 metres (a més de tenir el titular del predi sirvent dret a indemnització, d'acord amb el que disposen els articles 555 i 556 del Codi Civil).

de l'Ebre (que, efectivament, compleixen la condició de travessar dues comunitats autònomes).

A Catalunya els camins ramaders eren competència de la Subdirecció General de Boscos de la Direcció General del Medi Natural, del Departament d'Agricultura Ramaderia i Pesca, ara són competència del Departament de Medi Ambient.

#### **6.1.4. Ley 1/1970, de caza, Ley 29/1985, de aguas, Ley 22/1988, de costas, i Llei 7/1993, de carreteres**

Hi ha diverses lleis, que si bé no fan referència directa als camins, sí que regulen diverses formes de dret de pas, generalment en forma de servitud pública.

La Ley 1/1970, de caza, disposa que els caçadors poden entrar i caçar lliurement i arreu als terrenys que no estan sotmesos a règim especial<sup>166</sup> i que tenen, per tant, la consideració de terrenys d'aprofitament cinegètic comú (tit. II, art. 8). A la resta de terrenys no poden caçar o només poden fer-ho d'acord amb determinades reglamentacions. La caça és prohibida als terrenys tancats<sup>167</sup> no acollits a cap règim cinegètic especial. Ara bé, els terrenys tancats als quals hom pugui accedir per un accés practicable es consideraran terrenys oberts, llevat que el propietari manifesti per mitjà de rètols o senyals la prohibició d'entrar-hi. En definitiva, els caçadors poden exercir lliurement el dret de pas als terrenys als quals estan autoritzats a caçar, però alhora estan obligats a indemnitzar els perjudicis que poguessin causar.<sup>168</sup>

La Ley 29/1985, de aguas, exposa clarament que:

*“Todos pueden, sin necesidad de autorización administrativa y de conformidad con lo que dispongan las Leyes y Reglamentos, usar de las aguas superficiales, mientras discurren por sus cauces naturales, para beber, bañarse y otros usos domésticos, así como para abreviar el ganado.”* (art. 48).<sup>169</sup>

En el cas que la manca d'un camí públic dificultés o impossibilités l'accés a les aigües, l'article 46.2. de la Llei disposa que:

*“los organismos de cuenca pueden imponer las servidumbres... de paso cuando se trate de garantizar el acceso o facilitar el mismo a zonas de dominio público de los cauces, para usos determinados, incluyendo los deportivos y recreativos, y en general cuantas servidumbres estén previstas en el Código Civil.”*<sup>170</sup>

---

<sup>166</sup>Són terrenys sotmesos a règim especial els parcs nacionals, els refugis de caça, les reserves nacionals de caça, les zones seguretat, els acotats de caça, els tancats i els adscrits al règim de caça controlada (tit. II, art. 8.2.). Són zones de seguretat, entre d'altres, els camins públics, les vies pecuàries i les aigües públiques (tit. II, art. 13).

<sup>167</sup>S'entén que estan tancats quan es troben envoltats materialment per murs, tanques, tanques vives o qualsevol altre obra o dispositiu construït amb la finalitat d'impedir o prohibir l'accés de les persones o animals aliens o d'evitar-ne la sortida (tit. II, art. 19.1.)

<sup>168</sup>Tit. V, art. 33.5. *“Todo cazador está obligado a indemnizar los daños que causare con motivo del ejercicio de la caza, excepto cuando el hecho fuera debido únicamente a culpa o negligencia del perjudicado o a fuerza mayor. En la caza con armas, si no consta el autor del daño causado a las personas, responderán solidariamente todos los miembros de la partida de caza.”*

<sup>169</sup>En canvi, la navegació i la flotació (l'antic ofici dels raiers), així com l'establiment de barques de pas i d'embarcadors, requereixen una autorització administrativa prèvia (art. 49 de la Llei).

però, insistim, això es farà “*cuando de otro modo resultase imposible o particularmente difícil tal acceso* [a los márgenes de los cauces públicos]” (art. 47.1. del Reglament). A més, la imposició d'aquestes servituds pot comportar la necessitat d'indemnitzar els perjudicis causats a la propietat privada i aquests costos aniran a càrrec del beneficiari de la servitud (art. 47.2.). En canvi, l'article 6 de la Llei estableix una zona de servitud en una franja de 5 metres d'amplada a les ribes fluvials, que el Reglament de la Llei considera de pas lliure per al servei de vigilància de la llera, pesca fluvial i salvament (art. 7).<sup>171</sup>

Tot i no afectar les comarques de muntanya, esmentem que la Ley 22/1988, de costes, estableix una franja de servitud pública de pas de 6 m d'amplada (màxim de 20 m en indrets de trànsit difícil o perillós) contigua al domini públic marítim-terrestre (art. 27). A més, l'article 28 de la Llei estableix una servitud d'accés públic i gratuït al mar (a intervals de 500 metres per al trànsit rodat i de 200 metres per als vianants en zones urbanes o urbanitzables), mentre que en sòl rústic preveu la declaració d'utilitat pública a efectes d'expropiació per tal de garantir-ne el compliment.

A l'últim, la Llei 7/1993, de carreteres,<sup>172</sup> estableix una zona de domini públic, de 8 metres d'amplada en les autopistes i les vies preferents i de 3 metres en les carreteres convencionals (art. 24.1.). L'article 24.4. preveu que aquesta zona pugui ampliar-se a cada costat de la carretera “*per tal d'incloure una o dues vies de servei per a vianants, bicicletes, ciclomotors o maquinària agrícola.*” En canvi, la zona pròpiament de servitud de les carreteres, sengles franges amb una amplada de 25 m (autopistes i vies preferents) i 8 m (resta de carreteres), a continuació de la zona de domini públic, no està destinada a l'exercici de cap dret de pas.

### 6.1.5. Instruments legals per a la gestió

Subratllem, doncs, que les normes legals analitzades als apartats precedents, i d'altres,<sup>173</sup> posen a disposició d'administracions i titulars dels camins diferents instruments útils per gestionar els camins i l'accés al medi rural i natural. Aquests instruments poden tenir un caràcter facultatiu o obligatori. Entre els primers hi ha, bàsicament:

- Dret a tancar els camins privats (Codi Civil, Llei 7/1993 de carreteres)
- Capacitat per regular o limitar, àdhuc tancar, els camins públics (Llei 7/1993 de carreteres, Llei 8/1987 municipal i de règim local, Llei 9/1995 de regulació de l'accés motoritzat al medi natural, Decret 148/1992 pel qual es regulen les

---

<sup>170</sup>La nova llei ja no fa referència a la servitud de camí de sirga que regulava l'antiga Ley de Aguas i a la qual es refereix encara l'article 553 del Codi Civil.

<sup>171</sup> Resulta incoherent, al nostre entendre, que aquest dret no es faci extensible als altres usos esmentats en l'article 48 de la Llei (“beber, bañarse...”). L'article 553 del Codi Civil recollia també la navegació i la flotació, però la franja sotmesa a servitud només tenia una amplada de 3 metres i implicava l'obligació d'indemnitzar a la propietat particular.

<sup>172</sup>Igualment com la Ley 25/1988, de carreteras.

<sup>173</sup>Que analitzarem al capítol 8.

activitats fotogràfiques, científiques i esportives que poden afectar espècies de la fauna salvatge)

- Capacitat dels gestors d'espais naturals protegits a regular l'ús dels camins i l'accessibilitat al medi natural (Ley 3/1995 de vías pecuarias, Llei 9/1995 de regulació de l'accés motoritzat al medi natural)
- Capacitat del DARP per regular o limitar l'ús dels camins i determinades activitats esportives (Llei 9/1995 de regulació de l'accés motoritzat al medi natural, Decret 148/1992 pel qual es regulen les activitats fotogràfiques, científiques i esportives que poden afectar espècies de la fauna salvatge)

i entre els segons (obligatoris):

- Prohibició de circular camps a través (Llei 9/1995 de regulació de l'accés motoritzat al medi natural, normes del PEIN)
- Prohibició genèrica, amb excepcions, de circular amb mitjans motoritzats pels camins ramaders (Ley 3/1995 de vías pecuarias)
- Obligació genèrica, amb excepcions, de mantenir els camins ramaders oberts a l'ús comú general (Ley 3/1995 de vías pecuarias)
- Prohibició de circular els vehicles motoritzats per camins no pavimentats d'amplada inferior a 4 metres (Llei 9/1995 de regulació de l'accés motoritzat al medi natural)
- Prohibició de circular les motos per camins d'amplada inferior a 2 metres, amb independència del tipus de paviment (Decret 166/1998 de regulació de l'accés motoritzat al medi natural)
- Prohibició de circular els cotxes per camins d'amplada inferior a 3 metres, amb independència del tipus de paviment (Decret 166/1998 de regulació de l'accés motoritzat al medi natural)
- Obligació dels ajuntaments d'inventariar els camins de titularitat municipal (Reglament del patrimoni de les entitats locals)
- Obligació dels ajuntaments de defensar i mantenir els camins públics de titularitat municipal (Llei 8/1987 municipal i de règim local i Reglament del patrimoni de les entitats locals)
- Obligació dels consells comarcals d'inventariar els camins públics per a vehicles (Llei 9/1995 de regulació de l'accés motoritzat al medi natural)
- Obligació dels consells comarcals d'inventariar els camins ramaders (Llei 9/1995 de regulació de l'accés motoritzat al medi natural)
- Obligació de senyalitzar els vials sotmesos a prohibicions o limitacions (Llei 9/1995 de regulació de l'accés motoritzat al medi natural)
- Obligació de les Comunitats Autònomes d'investigar l'estat dels camins ramaders (Ley 3/1995 de vías pecuarias)
- Obligació, als espais d'interès natural, de sotmetre a avaluació prèvia d'impacte ambiental la construcció de camins de més de 5 metres d'amplada (normes del PEIN)
- Obligació, als espais d'interès natural, de sotmetre a avaluació prèvia d'impacte ambiental la construcció de camins quan el pendent transversal sobrepassi el 40% (normes del PEIN)

Comprovem així que el nostre marc legal ofereix a disposició dels gestors de la xarxa de camins un considerable nombre d'instruments, si bé també en aquest camp predomina la dispersió. Cal subratllar, pel que fa a les normes de compliment discrecional, que gairebé només els gestors d'espais naturals protegits han fet ús, en el marc d'una estratègia planificada d'ordenació d'usos, dels poders legals existents a la seva disposició. La regulació efectiva de l'ús dels camins per part de les administracions titulars (majoritàriament els ajuntaments) ha estat fins ara gairebé irrellevant (amb actuacions només de caràcter puntual), com ho demostra qualsevol visita de camp.

Quant a les obligacions legals, sovint no es compleixen ja sigui per falta de recursos humans i econòmics o per desinterès o negligència. Pel que fa específicament al compliment de la Llei 9/1995, de regulació de l'accés motoritzat al medi natural, de moment no s'han complert els terminis, que fixaven l'obligació de senyalitzar les prohibicions i limitacions a la circulació motoritzada en el termini de dos anys (agost de 1997). El reglament de la llei no es va aprovar fins a l'any 1998 i no fou fins a les acaballes de 1999 que el DARP va aprovar un model estandaritzat d'inventari. Només la comarca del Pallars Sobirà ha realitzat l'inventari preceptiu d'acord amb aquest model.

## 6.2. Naturalesa jurídica dels camins

### 6.2.1. Camins públics

Els camins públics són béns de domini públic<sup>174</sup>. Per tant són inalienables, inembargables, imprescriptibles<sup>175</sup>, exempts de registre<sup>176</sup> i no tributen<sup>177</sup>. Aquest règim és emparat directament per la Constitució espanyola.<sup>178</sup> D'altra banda, els camins públics no són servituds de pas, car el seu sòl és públic (CORRAL 1994, de la FUENTE 1995). En aquest sentit són equiparables a places, carrers i carreteres. Un camí públic té, doncs, una personalitat jurídica ben definida amb independència de llur titularitat (municipal o autonòmica), ús específic (veïnal, rural, etc.), antiguitat (medieval o modern), o característiques morfològiques (camí asfaltat, pista, camí de bast, corriol, etc.).<sup>179</sup>

---

<sup>174</sup> Art. 339 del Codi Civil: “*Son bienes de dominio público los destinados al uso público, como los caminos...*” Art. 344 del Codi Civil: “*Son bienes de uso público, en las provincias y los pueblos, los caminos provinciales y los vecinales, las plazas, calles, fuentes y aguas públicas, los paseos y las obras públicas de servicio general, costeados por los mismos pueblos o provincias.*” Art. 185 de la Llei municipal i de règim local: “*Són bens de domini públic els afectes a l'ús públic...*”

<sup>175</sup> Art. 192 de la Llei municipal i de règim local: “*Els béns de domini públic i els comunals, mentre conserven llur caràcter, són inalienables, inembargables i imprescriptibles.*”

<sup>176</sup> Art. 207 de la Llei municipal i de règim local: “*Són exempts d'inscripció els béns de domini públic d'ús general.*”

<sup>177</sup> Art. 216 de la Llei municipal i de règim local: “*Els béns comunals i els altres béns de domini públic no són subjectes a cap tribut.*”

<sup>178</sup> Art. 132.1. “*La ley regulará el régimen jurídico de los bienes de dominio público y de los comunales, inspirándose en los principios de inalienabilidad, imprescriptibilidad e inembargabilidad, así como su desafectación.*”

<sup>179</sup> Vegeu la STS de 13 de juny de 1981 (Arz. 2684): “*Que la jurisprudencia de nuestro más Alto Tribunal de Justicia ... reconocen la existencia de unos caminos rurales de carácter rudimentario que se*

La imprescriptibilitat dels camins públics els atorga una extraordinària persistència jurídica. Encara que el camí quedi en desús, s'embosqui, o es destrueixi físicament, ni que passin vint-i-cinc, trenta, o més anys, jurídicament segueix existint.

D'acord amb els articles 188 i 189 de la Llei municipal i de règim local un camí públic només pot deixar de ser-ho després de la incoació d'un expedient de desafectació, que el ple de l'ajuntament ha d'haver resolt favorablement per majoria absoluta, si el camí fa menys de vint-i-cinc anys, que ha deixat d'usar-se,<sup>180</sup> o bé per un acord del ple per majoria simple, si el camí fa més de vint-i-cinc anys que ha caigut en desús (TAULA 6.3.).<sup>181</sup> Val a dir que no tenim cap notícia de desafectació de camins públics en cap municipi de les comarques de muntanya.<sup>182</sup> La desafectació dels camins ramaders correspon a la Generalitat d'acord amb el procediment establert per la Ley 3/1995, de vías pecuarias.<sup>183</sup> A l'últim, els instruments de planejament, com ara els plans d'ordenació urbana, permeten tant afectar com desafectar camins en fer taula rasa amb la situació precedent un cop aprovats amb caràcter definitiu.

D'altra banda, les administracions poden afectar camins al domini públic mitjançant un acte administratiu (expropiació forçosa, cessió, compra, delimitació), a través del planejament i per usucapio<sup>184</sup> (TAULA 6.3.).

En qualsevol cas, partint del Codi Civil, la doctrina establerta per la jurisprudència espanyola presumeix la titularitat pública de tots els camins afectes a l'ús públic. La dificultat rau en definir el concepte d'ús públic, però podem comparar-lo amb l'ús que els veïns fan de carreteres, places i carrers. L'ús públic fóra l'ús del camí pel públic en general

---

*ajustan a la configuración del terreno, originados por el tránsito espontáneo y reiterado de los vecinos para comunicar pequeños núcleos urbanos o simplemente sus zonas de cultivo y aprovechamiento dentro de un término municipal, que no pueden ser excluidos de la protección que les asegura ... la Ley de Régimen Local y el Reglamento de Bienes de las Entidades Locales, ...atendiendo su indiscutible condición de bienes de uso público municipal ...* Ídem STS de 4 de juliol de 1989 (Arz. 5576).

<sup>180</sup>”Per a alterar expressament la qualificació jurídica dels béns dels ens locals s'ha d'incoar expedient en el qual se n'acrediti l'oportunitat i la legalitat ... La resolució dels expedients ... correspon al ple. Si l'acord comporta la desafectació dels béns de domini públic o comunals, cal el vot favorable de la majoria absoluta del nombre legal de membres de la corporació.”

<sup>181</sup>Alhora, “Es pot procedir a la desafectació ... si, durant el període de vint-i-cinc anys, no s'han utilitzat en el sentit de llur afectació pública ... En aquest cas, cal que així es constati per acord del ple adoptat per majoria simple, sense que s'hagi de tramitar l'expedient previ a què es refereix l'article 188.1.” (art. 189).

<sup>182</sup>En general els ajuntaments no tenen tampoc cap interès específic en desafectar els camins tradicionals en desús, l'existència dels quals, de vegades, fins i tot ignoren.

<sup>183</sup>L'article 10 de la Ley regula la desafectació dels camins ramaders: “podrán desafectar del dominio público los terrenos de vías pecuarias que no sean adecuados para el tránsito del ganado ni sean susceptibles de los usos compatibles y complementarios a que se refiere el Título II de esta Ley. Los terrenos ya desafectados o que en lo sucesivo se desafecten tienen la condición de bienes patrimoniales de las Comunidades Autónomas y en su destino prevalecerá el interés público o social.” Alhora, els articles 11, 12 i 13 de la Ley especifiquen els mecanismes existents per a la modificació del traçat dels camins ramaders “Por razones de interés público y, excepcionalmente y de forma motivada, por interés particular...”

<sup>184</sup>Quant a l'usucapio vegeu 6.2.2.

amb el convenciment que s'està exercint un dret col·lectiu de pas.<sup>185</sup> Per consegüent, la titularitat pública dels camins és una qüestió de fet, no de dret.<sup>186</sup>

Ni els ajuntaments ni cap altra administració tenen capacitat legal per establir quins camins són públics i quins no. En cas de litigi determinar la propietat efectiva (titularitat dominical) d'un camí és competència de la Jurisdicció Civil. Això no obstant, en base a l'article 211 de la Llei municipal i de règim local,<sup>187</sup> els camins que hom presumeix públics gaudeixen d'un règim jurídic privilegiat que autoritza a l'administració a recuperar-ne la possessió per ella mateixa, d'immediat, i sense necessitat de recórrer als tribunals (de la FUENTE 1995). En el cas dels camins la possessió administrativa equival a l'ús públic i la recuperació de la possessió a restablir-ne o garantir-ne l'ús públic. En cas de litigi amb un particular l'exercici d'aquesta prerrogativa no resol la qüestió de la propietat efectiva (titularitat dominical) del camí en qüestió, que com hem dit ha de resoldre la Jurisdicció Civil.

L'ús públic del camí des de temps immemorial (que poden testimoniar els veïns i altres fonts documentals), l'afectació a un servei públic, i la inclusió en un inventari, són admeses per la Jurisdicció Civil com a prova de titularitat pública.<sup>188</sup>

**TAULA 6.3. Afectació i desafectació de camins**

Categoria	Afectació o creació	Desafectació o extinció	
	procediment	procediment	
camí públic	aprovació definitiva de plans d'ordenació urbana i POS	camí en desús des de fa 25 anys o més	acord del ple de l'ajuntament adoptat per majoria simple (sense expedient previ)
	expropiació forçosa	camí en ús o en desús des de fa menys de 25 anys	incoació d'expedient i acord del ple de l'ajuntament adoptat per majoria absoluta
	cessió lliure o obligatòria		
	adquisició		
	usucapió per possessió pública, pacífica i ininterrompuda durant 30 anys		
camí ramader (públic)	aprovació de la delimitació per part de la Comunitat Autònoma	desafectació per part de la Comunitat Autònoma prèvia justificació	
via de servei (pública o privada)	acord de l'ajuntament o del titular (públic o privat)	acord de l'ajuntament o del titular (públic o privat), desafectació (camins públics), cessió, venda o expropiació (camins privats)	
servitud de	particular	mitjançant títol	mitjançant títol

<sup>185</sup>Vegeu La Llei (T. 1993-2) "lo relevante es que se utilice como vía de comunicación con el convencimiento de que se trata de un derecho inherente a la colectividad..." La Llei (T. 1993-2)

<sup>186</sup>Vegeu la sentència 5599\1989 "la determinación de si un lugar litigioso es vía de uso público o privado, es una cuestión de hecho..."

<sup>187</sup> Art. 211-1: "Els ens locals tenen plena capacitat per exercir tota mena d'accions i recursos en defensa de llurs drets i patrimoni." Art. 211-2: "Els ens locals poden recuperar ells mateixos, en qualsevol moment, la possessió de llurs béns de domini públic."

<sup>188</sup> Sentència 5599\1989 "esta Sala se ha pronunciado en el sentido de entender que la determinación de si un lugar litigioso es vía de uso público o privado, es una cuestión de hecho, determinable por el uso immemorial del mismo, por la afectación a un servicio público, o por su inclusión en un inventario"



pas i dret de pas_	particular	mitjançant usucapió_ per possessió pública en concepte de titular del dret de servitud, pacífica i ininterrompuda durant 30 anys	extinció per desús durant un període de 30 anys_
	pública	mitjançant llei	mitjançant llei

*L'administració autonòmica ha de demostrar que el camí ramader en qüestió ja no és apte per al trànsit del bestiar i que tampoc es susceptible dels usos compatibles i complementaris que determina la llei 3/1995 (passejada, pràctica del senderisme, la cavalcada i d'altres formes de desplaçament esportiu sobre vehicles no motoritzats).*

*Aquestes servituds de pas tenen caràcter privat i només s'estableixen entre particulars. L'establiment d'una servitud pública cal fer-la mitjançant llei i justificar-la per causa d'utilitat pública.*

*Només a Catalunya a causa del Dret Civil català.*

Cal subratllar, en canvi, que el Cadastre de rústica, tot i recollir un bon nombre de camins, no constitueix un inventari exhaustiu. A més, el seu objectiu no és determinar la titularitat pública dels camins que hi figuren. El cadastre pot demostrar l'existència d'un camí però no és prova de titularitat pública, com recullen diverses sentències judicials (malgrat pugui aportar dades que poden contribuir a determinar-ne la titularitat).<sup>189</sup>

Tampoc el fet que un camí d'ús públic no estigui inscrit al Registre de la Propietat ni aparegui descrit al títol de propietat de la finca particular en la qual s'inscriu es prova de no existència del camí en qüestió o comporta la titularitat privada d'aquest car "*la fe pública registral no empara la descripció de la realitat extraregstral de la finca inscrita.*" (MASSOT 1998).<sup>190</sup> Això no obstant, els títols de propietat permeten determinar la titularitat pública dels camins que fan de límit de finca.<sup>191</sup>

En general són camins públics aquells que comuniquen pobles, mercats, equipaments i serveis públics (com ara cementiris, esglésies, santuaris, molins, fonts públiques o estacions de ferrocarril), i els camins ramaders.<sup>192</sup> També són públics els camins que accedeixen a

<sup>189</sup> "y no bastará para colegir la naturaleza pública que... el Catastro, con reconocida importancia en lo topográfico, señale que un camino conduce desde una vía pública a una parcela privada, porque el dato que constat(a)... este Servicio es, meramente, de la existencia del camino, mas en modo alguno de su naturaleza." RJ 4574\1975.

<sup>190</sup> "Una vía municipal de uso público no necesita constar en el Registro de la Propiedad para ser eficaz, frente a todos, tal como se desprende de su naturaleza jurídico-pública (Extra comercio) consagrada en el art. 188 y concordantes LRL en armonía con lo dispuesto en el art. 5 RH" (Citat per MASSOT 1998, p. 96). Ídem "*la inscripción de (las fincas) que no mencione a la vía pecuaria que pase junto a ellas no implica la inexistencia de la misma*" STS de 10 de novembre de 1962. Ídem STS de 21 de març de 1979 (Aranzadi 1345).

<sup>191</sup> Si un camí fa de límit entre finques i no pertany a cap de les finques confrontades és públic.

<sup>192</sup> Segons el Costumari Català de la Mancomunitat són camins públics: "*Els camins rals, els veïnals, els que segueixen el jaç d'un riu o riera, o canal públic, i els que van a una església, cementiri o a una font públicá.*" Alhora puntualitza que "*El camí que segueix un riu, riera o canal públic ha de passar dintre dels quinze primers pams (2,910 metres) tocant al jaç o caire del canal, i és just de l'ample necessari perquè hi pugui passar una persona.*" Guillem DE BROCA (1918) afirma també: "*son públicas las (vías) que se dirigen a los poblados si fueron construídas y son reparadas con fondos del común.*" També la Ley de Caminos Vecinales de 1911 afirma: "*Són caminos de servicio público á los efectos de la ley: los que enlacen un pueblo con otro, con una estación de ferrocarril, con un puerto, cala ó embarcadero, con un mercado ó establecimiento de servicio ó utilidad pública ó con una carretera construída ó camino vecinal en buen estado de conservación por los cuales se pueda ir a cualquiera de esos puntos; los que enlacen dos de éstos; los que dentro de un Municipio enlacen la cabeza del mismo con los suburbios, en caso de que estén*

boscós i pasturers públics o comunals, i, també sovint (no sempre, ni necessàriament), aquells que serveixen a diverses cases o a diversos propietaris en terrenys forestals privats o terres de conreu.<sup>193</sup> També ho són els que partien finques sense pertànyer a cap de les finques confrontants.

Segons el costum català són públics també els camins que condueixen a indrets sagrats:

*“Darán la condición de camino público algunos actos, como el paso del Viático o entierro, lo que en catalán se llama convertirse en camí de sacraments; porque con servir para un servicio religioso toma el camino la condición de cosa fuera del comercio o pública que va anexa a las cosas religiosas. Con igual fundamento será camino público el que conduzca y termine en cementerio, iglesia, capilla u otro lugar sagrado”<sup>194</sup>. En algunas comarcas se nombra el camí de vius y de morts, que equivale al camino de sacramentos.” (PELLA 1901)<sup>195</sup>.*

Això no obstant, segons es desprèn del Costumari Català (1921) el camí de sacraments és en realitat una servitud de pas, atès que desapareix quan la casa on condueix és inhabitable i que aquest *“és públic per a tots aquells que tenen motiu per anar a la casa on mena, i per a ningú més.”*

## 6.2.2. Camins privats

El sòl dels camins privats és privat i llurs propietaris en poden fer pràcticament el que vulguin.<sup>196</sup> D'acord amb el Codi Civil els propietaris tenen dret a tancar llurs finques<sup>197</sup>, i això implica també que poden tancar els camins de la seva propietat i barrar el pas als vianants (però en cap cas tancar els camins públics que travessen llurs finques).

Un camí privat pot esdevenir públic si està sotmès a un ús públic, pacífic i ininterromput durant un període de 30 anys. Aquest procediment d'adquisició a través de l'ús, que contempla tant el Dret Civil català<sup>198</sup> com el Codi Civil espanyol,<sup>199</sup> i la Llei 8/1987,

---

*separados por parte no edificada en más de 2 kilómetros; ó los que así sean declarados por Real Orden, oído el Consejo de Obras públicas y el del Estado.”*

<sup>193</sup>En aquest sentit el Costumari Català diu: *“Quan un camí privat serveix alhora per a diverses terres i és tancat amb cadena, cada un d'aquells que hi pot passar té una clau per a obrir-la, i és costum entendre que hi pot passar ell i tot aquell que tingui motiu per passar-hi, però no altre, i cap d'ells no pot concedir pas a ningú en perjudici de tots.”*

<sup>194</sup>Fet confirmat per la jurisprudència espanyola. Vegeu, per exemple la STS de 7 de maig de 1987 (Arz. 5235): *“..., que al servir de acceso a un lugar como es el mencionado Santuario, tiene una finalidad pública indiscutible, que sirve de impronta a la propia naturaleza jurídica del camino de que se trata.”*

<sup>195</sup>També DE BROCA (1918) hi fa referència: *“El servicio religioso u otros actos pueden dar a un camino la condición de público, como ocurre con el llamado camí de sacraments.”*

<sup>196</sup>*“El suelo del Camino privado es ajeno y sobre él no cabe más que la servidumbre.”* CORRAL (1994)

<sup>197</sup>Art. 388 del Codi Civil: *“Todo propietario podrá cerrar o cercar sus heredades por medio de paredes, zanjas, setos vivos o muertos, o de cualquier otro modo, sin perjuicio de las servidumbres constituidas sobre las mismas.”*

<sup>198</sup>Art. 342 del Dret Civil català: *“La usucapió del domini i dels altres drets reals sobre coses immobles tindrà lloc per la possessió en concepte d'amo pel temps de trenta anys, sense necessitat de títol ni de bona fe.”*

<sup>199</sup>Art. 1959 del Codi Civil: *“Se prescriben también el dominio y demás derechos reales sobre los bienes inmuebles por su posesión no interrumpida durante treinta años, sin necesidad de título ni de buena fe...”*

municipal i de règim local<sup>200</sup>, s'anomena usucapió o prescripció adquisitiva.<sup>201</sup> Els seus orígens són molt antics i es remunten al dret romà i visigòtic.<sup>202</sup>

L'ús que hom fa d'un camí particular simplement per tolerància del propietari no el converteix en públic.<sup>203</sup> A més, el simple trànsit dels veïns no comporta usucapió.<sup>204</sup> Només pot usucapir el titular del dret, i en el cas dels camins públics aquest és l'administració, no els veïns. Per tal que un camí privat sigui usucapit i esdevingui públic han de concórrer necessàriament l'ús públic en el sentit exigít per la normativa civil<sup>205</sup> i la participació activa de l'administració en el procés, a través de l'exercici de llurs funcions de conservació i policia dels camins.<sup>206</sup> El camí usucapit - abans privat, ara públic- esdevé inalienable, inembargable i imprescriptible com qualsevol camí públic.

En general són privats els camins que menen exclusivament a l'interior de finques privades o a vivendes particulars. També les vies de desembosc obertes modernament en boscos de propietat privada i els camins de servei construïts per empreses privades per al seu ús particular (centrals hidroelèctriques, mines, pedreres, etc.).<sup>207</sup>

En qualsevol cas els vials privats, com demostren els diferents inventaris que hem realitzat, representen a les comarques del Pirineu un percentatge reduït de la xarxa de camins existent, que pot afirmar-se, sense cap mena de dubte, que és majoritàriament de titularitat pública.

---

<sup>200</sup> Art. 21 del Reglament del patrimoni dels béns locals: "S'entén produïda l'afectació de béns a un ús o servei públic o comunal quan l'ens local adquireix per usucapió, d'acord amb el Dret Civil català, el domini d'un bé que havia estat destinat a un ús o servi públic o comunal."

<sup>201</sup> O sigui "capturar" o adquirir per l'ús.

<sup>202</sup> El dret romà contemplava diverses formes d'usucapió subjectes a períodes de 2, 3, 10/20 i 30 anys, segons els casos. Segons J.M.Salrach-M.Aventin, *Conèixer la Història de Catalunya*, citat a Josep M. Mas i Solench (1989): "L'aprisió es basava en el dret visigòtic, segons el qual «qualsevol home que hagi trobat coses o terres pertanyents al rei i les hagi retingudes durant trenta anys, que des d'aleshores les posseeixi en pau i que passats aquests trenta anys ningú no les hi pugui reclamar»."

<sup>203</sup> Art. 1942 del Codi Civil: "No aprovechan para la posesión los actos de carácter posesorio, ejecutados en virtud de licencia o por mera tolerancia del dueño." (Art. 1941) "La posesión ha de ser en concepto de dueño, pública, pacífica y no interrumpida."

<sup>204</sup> "convé tenir present que el fet que els veïns d'un poble passin per una finca privada no crea una servitud pública de camí, si el camí no es públic, és a dir, si no ho és el seu sòl." (BORRELL 1923). "No es factible la creencia ni la posibilidad de que el paso por una finca desde tiempo inmemorial engendre la servidumbre pública (Camino público rural) de paso, ni legitime en consecuencia una intervención municipal. El Camino privado no es tal sino una servidumbre, su régimen es el del Cc. Una cosa es una servidumbre de paso y otra un Camino rural vecinal o estrictamente rural." (CORRALES 1994)

<sup>205</sup> Públic, pacífic i intinterromput durant un període de 30 anys.

<sup>206</sup> "requiere la conjunción de dos elementos: la utilización continuada y como pública por la colectividad de una determinada vía durante el periodo de tiempo fijado por la normativa civil para la prescripción adquisitiva... lo relevante es que se utilice como vía de comunicación con el convencimiento de que se trata de un derecho inherente a la colectividad, y que la administración intervenga de manera activa en el proceso de usucapión mediante el desempeño de las funciones municipales de conservación y policía de las vías públicas..." La Llei (T. 1993-2)

<sup>207</sup> Segons el Costumari Català són camins privats: "Els camins que serveixen per a l'ús particular i exclusiu d'una hisenda o de diverses hisendes, ... També són privats els que segueixen pas d'aigua que no sigui de riu o de riera o canal públic, els que segueixen un pas d'electricitat; les dreceres, encara que siguin de camí públic, i els corriols de travessa, encara que neixin i morin en camí públic ... Pels camins privats d'una hisenda no hi pot passar sinó aquell que la té, i aquells altres als quals en doni llibertat, o tingui facultat especial de passar-hi ... El propietari d'una terra, encara que la tingui arrendada hi pot passar sempre."

La causa n'és la pròpia necessitat dels veïns de disposar de camins públics per poder circular lliurement, l'elevat cost de manteniment dels camins, fet que n'ha afavorit històricament - i n'afavoreix encara - la cessió a l'Administració pública, i a les comarques de muntanya també el predomini del bosc públic.

### 6.2.3. Camins ramaders

Com afirma Guillem DE BROCA (1918):

*“Caminos públicos son en Cataluña los destinados al paso de ganados (carrerades, o camins ramaders) de una comarca o de un pueblo a otro, de gran anchura, y que si existen en los linderos de dos términos municipales, el suelo que ocupan pertenece longitudinalmente, por mitad a cada municipio.”*

Com hem vist, el caràcter demanial dels camins ramaders és confirmat per la Ley 3/1995, de vías pecuarias. En aquest sentit la Ley entoma els supòsits establerts per la legislació i jurisprudència anteriors:

*“(la) vía pecuaria no representa servidumbre de paso o carga sobre finca alguna sino que dicha vía es una faja de terreno de dominio nacional”* (STS de 10 de novembre de 1962).

Així, com diu ARROYO (1982):

*“una vía pecuaria no forma parte de finca alguna, sino que precisamente, al límite de ella es donde comenzará la propiedad privada.”*

Abeuradors, paradors i pletes pertanyen al camí ramader i són afectes també al domini públic.

En tant que béns de domini públic els camins ramaders gaudeixen de la mateixa protecció jurídica que la resta de vies públiques. Són inalienables, inembargables i imprescriptibles, i són exempts d'inscripció<sup>208</sup>:

*“la inscripción de (las fincas) que no mencione a la vía pecuaria que pase junto a ellas no implica la inexistencia de la misma”*.<sup>209</sup>

Això no obstant, una de les motivacions del Decreto de 23 de desembre de 1944 ja era *“evitar las tentaciones de terrenos de las Vías Pecuarias que se multiplican de forma alarmante”*.<sup>210</sup> En el mateix sentit s'expressava el projecte de nova Llei quan incloïa entre les finalitats d'aquesta: *“Determinar el dominio público de las vías pecuarias y asegurar su integridad y adecuada conservación, adoptando en su caso, las medidas de protección y restauración necesarias”* i *“Recuperar los terrenos de vías pecuarias intrusadas o usurpadas.”*<sup>211</sup>

---

<sup>208</sup> Això no obstant, la nova Llei crea la *“Red Nacional de Vías Pecuarias”* (art. 5.1.) que hauria d'esdevenir un catàleg dels camins ramaders que en formin part.

<sup>209</sup> STS de 10 de novembre de 1962. Idem STS de 21 de març de 1979 (Aranzadi 1345).

<sup>210</sup> SORRE (1913) explica que les usurpacions ja es donaven al segle XVIII.

<sup>211</sup> Aquests articles s'exclogueren del redactat final de la Llei.

Els camins ramaders no són vies municipals. La creació, ampliació i restabliment de les vies pecuàries, així com llur classificació, delimitació i afitament correspon actualment a l'administració autonòmica (art. 5). A Catalunya aquestes competències recauen en el Departament de Medi Ambient.

Pel que fa a la delimitació, aquesta permet a l'administració titular manifestar i assegurar la possessió del bé públic:

“El deslinde aprobado declara la posesión y la titularidad dominical a favor de la Comunidad Autónoma, dando lugar al amojonamiento y sin que las inscripciones del Registro de la Propiedad puedan prevalecer frente a la naturaleza demanial de los bienes deslindados.” (art. 8.3.)

La Llei estableix també que “*La creación, ampliación y restablecimiento de las vías pecuarias ... llevan aparejadas la declaración de utilidad pública a efectos expropiatorios de los bienes y derechos afectados.*” (art. 6). Els particulars afectats poden exercir les accions que considerin pertinents en defensa de llurs drets, però com afirma ARROYO (1982, p. 295):

“...en relación a estas actuaciones<sup>212</sup>, debe considerarse que quien no reclama a tiempo en estos actos administrativos carece, luego, de la debida fuerza jurídica, con lo que aún tiene virtualidad, a nuestro juicio, la Sentencia del Tribunal Supremo que en la parte que nos afecta, dispone: «... quien por no reclamar en tiempo y forma, haya consentido que un terreno sea clasificado como vía pecuaria, no puede luego impugnar el subsiguiente deslinde atacando la existencia y realidad de la vía pecuaria por él ya aceptada, pero sí le cabe hacerlo si embargo, en cuanto a los detalles del trazado, dirección, anchura y otros similares».”

#### 6.2.4. Servituds de pas

Sovint hom confon camins públics i servituds de pas. Una servitud de pas no és un camí, ans un dret de pas que grava una propietat privada (CORRAL 1994).<sup>213</sup> De manera que el sòl que grava la servitud no és públic, és privat. I els particulars han d'ésser indemnitzats pels perjudicis que pugui causar-los la servitud, si aquesta limita el dret de propietat. Hi ha dues classes de servituds: públiques i privades.

Les servituds de pas públiques són les que estableixen les lleis en benefici del comú dels ciutadans.<sup>214</sup> Al nostre país diverses lleis sectorials imposen servituds de pas públic: Llei

---

<sup>212</sup>En realitat es refereix als actes administratius establerts per l'antiga Ley 22/1974, de 27 de junio, de Vías Pecuarias, però l'afirmació conserva la seva vigència. En aquest sentit la nova Llei diu que: “*Las acciones civiles sobre derechos relativos a terrenos incluidos en el dominio público deslindado prescriben a los cinco años, computados a partir de la fecha de la aprobación del deslinde.*” (art. 8.6).

<sup>213</sup>Ja els romans gravaven finques privades amb servituds de pas. N'hi havia de tres classes: *iter* (a peu o cavall), *actus* (camí ramader) i *via* (per a caruatges).

<sup>214</sup>ARROYO (1982) ho explica així: “*Cuando tratamos de las servidumbres, éstas no cabe imponerlas caprichosamente, sino que como reiteradamente se ha expuesto, deben venir motivadas por una causa concreta que redunde en beneficio de la colectividad o sea necesaria su imposición para que pueda prestarse un servicio público. Si la servidumbre supone la restricción de parte del dominio que detentaba el particular, es patente que dicha servidumbre ha minorado ese derecho de propiedad, por lo que debe ser indemnizado; [aunque] si la restricción impuesta no merma el ejercicio de ese derecho, será cuando no procederá la indemnización, porque más que una servidumbre, lo que se habrá impuesto es una*

de carreteres, Ley 1/1970, de caza, Ley 29/1985, de aguas, Ley 22/1988, de costas. També és possible establir una servitud de pas pública mitjançant acord (títol) entre la propietat privada i l'administració pública, però aquestes són excepcionals. És important subratllar que no existeixen camins privats d'ús públic més enllà d'aquests supòsits.

Les servituds de pas privades només afecten les relacions entre particulars. Només pot fer ús de la servitud de pas el titular del dret, però no el públic en general. Aquestes es poden adquirir mitjançant títol o per usucapió (per exercici del dret durant trenta anys), d'acord amb el que estableix i regula la Llei 13/1990, de l'acció negatòria, les immissions, les servituds i les relacions de veïnatge<sup>215</sup>. A diferència dels veritables camins públics les servituds adquirides per usucapió s'extingeixen al cap de trenta anys de desús.<sup>216</sup>

### 6.3. L'ús públic dels camins

#### 6.3.1. Llibertat de circulació i drets fonamentals de la persona

L'article 19 de la Constitució recull el dret dels espanyols a circular pel territori de l'Estat,<sup>217</sup> que esdevé així un dret bàsic, que complementa el dret a gaudir d'un medi ambient adequat, que recull l'article 45.<sup>218</sup> Però com hem vist, el Codi Civil, i la mateixa Constitució, recullen el respecte a la propietat privada,<sup>219</sup> que inclou el dret a tancar finques i camins privats.<sup>220</sup> Per tant, les vies públiques (carreteres, carrers i camins públics) - que els particulars no poden tancar - esdevenen al nostre país la principal garantia que permet l'exercici d'aquests drets.

D'acord amb el Codi Civil i la Llei 8/1987, municipal i de règim local de Catalunya, els camins públics són béns de domini públic afectes a l'ús comú general.<sup>221</sup> És a dir, que els

---

*«limitación» administrativa y esto como generalidad, ya que existen excepciones... La Constitución Española ... señala en el artículo 33.3 que «nadie podrá ser privado de sus bienes y derechos sino por causa justificada de utilidad pública o interés social, mediante la correspondiente indemnización y de conformidad con lo dispuesto por las leyes». Es pues obligatorio indemnizar al propietario, cuando se lesiona su derecho de propiedad; esta indemnización se ajustará a la efectiva detracción producida, para lo cual se deben seguir las reglas establecidas para evaluar dichas restricciones, en cada servidumbre.» p.35.*

<sup>215</sup> Art. 11: "L'adquisició de les servituds per usucapió té lloc mitjançant la possessió, pública, pacífica i ininterrompuda, en concepte de titular del dret de servitud, per un període de trenta anys."

<sup>216</sup> Art. 13: "Les servituds s'extingeixen pel no-ús durant trenta anys."

<sup>217</sup> "Los españoles tienen derecho ... a circular por el territorio nacional."

<sup>218</sup> "Todos tienen el derecho a disfrutar de un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona, así como el deber de conservarlo."

<sup>219</sup> "Nadie podrá ser privado de sus bienes y derechos sino por causa justificada de utilidad pública o interés social, mediante la correspondiente indemnización y de conformidad con lo dispuesto por las leyes."

<sup>220</sup> Art. 388 del Codi Civil: "Todo propietario podrá cerrar o cercar sus heredades por medio de paredes, zanjas, setos vivos o muertos, o de cualquier otro modo, sin perjuicio de las servidumbres constituidas sobre las mismas."

<sup>221</sup> "L'ús comú general és el que pot exercir lliurement qualsevol ciutadà sense que es requereixi una qualificació específica, utilitzant el bé d'acord amb la seva naturalesa, els actes d'afectació i les disposicions generals i les normes de policia que reglamentin el seu ús." (art. 56.1. del Reglament del patrimoni dels ens locals).

camins públics existeixen en primera instància, perquè tothom<sup>222</sup> hi pugui transitar lliurement,<sup>223</sup> d'acord amb la seva naturalesa.<sup>224</sup> Encara que els camins públics pertanyin en general al municipi que travessen o on es troben, de sempre aquests són oberts a tothom, no només als veïns del municipi titular, com s'esdevé amb els carrers i altres vies públiques.<sup>225</sup> Quant als camins ramaders la Ley 3/1995, de vías pecuarias, especifica els usos compatibles i complementaris amb l'ús ramader tradicional bo i reforçant-ne l'ús públic.<sup>226</sup>

Els camins, en resultar imprescindibles per al desplaçament de persones i coses, han satisfet i satisfan necessitats socials i econòmiques de primer ordre. Per això, des de temps molt reculats, l'obstrucció dels camins públics o els delictes contra els vianants s'han considerat faltes molt greus.<sup>227</sup> No existeix, per tant, a casa nostra, una tradició de limitació de l'ús dels camins, mentre la jurisprudència documenta en canvi nombroses actuacions d'ajuntaments i tribunals per defensar la titularitat pública i l'ús públic dels camins municipals<sup>228</sup>.

### 6.3.2. Limitacions de l'ús

<sup>222</sup>Això és així ja des de l'Edat Mitjana: “*Los caminos, e las estradas per mar, e per terra son de la potestat, e per defensión dell deuen esser en pau, e en treva per tots dies, e per todas nits, així que tots homens, Cavallers, e Mercers, e Mercaders, e homens de peu anants, e vinents vajan, e vingan segurs, e quitis, ab todas lurs cosas, sens tota paor.*” Usatge. Camini, & stratae. Idem “*Los caminos públicos pertenecen a todos los omes comunamente en manera tal que también pueden usar dellos los que son de tierra extraña, como los que moran e biven en aquella do son.*” Així ho afirmen les “Partidas” del rei Alfons X el savi (citades per GARCIA 1979), redactades al segle XIII

<sup>223</sup>“*La destinació pròpia dels béns de domini públic és la seva utilització per a l'ús general o per a la prestació de serveis públics*” (art. 53.1. del Reglament del patrimoni dels ens locals)

<sup>224</sup>D'acord amb la naturalesa dels camins públics els camins veïnals servirien al trànsit de les persones, els camins rurals a les activitats agrícoles, els camins ramaders a les activitats pecuàries i les pistes forestals a l'explotació del bosc. En el mateix sentit, un sender és per al trànsit a peu, un camí de bast per al trànsit amb animal o a peu, un camí carreter per al trànsit amb carro i un camí modern per al trànsit amb vehicles automòbils. Això no vol dir que diversos usos compatibles no puguin tenir lloc sobre un mateix vial.

<sup>225</sup>Segons el Codi Civil espanyol els camins públics són béns de domini públic afectes a l'ús públic: “*Son bienes de dominio público los destinados al uso público, como los caminos, ...*” (art. 339), ídem (art. 344): “*Son bienes de uso público, en las provincias y los pueblos, los caminos provinciales y los vecinales, ...*” Com afirma també la Llei 8/1987, municipal i de règim local de Catalunya: “*S'entén que són afectes a l'ús públic aquells béns destinats a ésser directament utilitzats pels particulars*” (art. 185.2).

<sup>226</sup>“*Asimismo, las vías pecuarias podrán ser destinadas a otros usos compatibles y complementarios en términos acordes con su naturaleza y sus fines, dando prioridad al tránsito ganadero y otros usos rurales, e inspirándose en el desarrollo sostenible y el respeto al medio ambiente, al paisaje y al patrimonio natural y cultural.*” (art. 1.3.).

<sup>227</sup>Així s'expressa per exemple el Llibre Jutge visigòtic a l'Alta Edat Mitjana “*Ley XXIV.-De los que cierran el camino. Si algun omne cierra la carrera publica de seto ó de valladar, el que cebrantar el seto ó el valladar non sea tenuto de la emienda, y el que cercó la carrera, si siervo prendalo el juez, e fágalo aducir al seto, é fagal dar C azotes: é constréngalo que abra la carrera cuemo solia ser, maguera que tenga y mies. E si es omne poderoso el que lo faz peche XX sueldos; é los omnes de menor guisa que lo ficieren, peche cada uno X sueldos. E toda esta pena de vela haber el rey.*” A Catalunya, contenen que per la tercera carlinada el general Francesc Savalls en feu penjar mitja dotzena pel delicte d'haver restringit el pas de carruatges per un pont (recollit a *Lo campanar de Sau*, núm. 15, 29.6.1997.)

<sup>228</sup>Per exemple: STS de 4 de juny de 1979 (Arz. 2634), STS de 13 de juny de 1981 (Arz. 2684), STS de 7 de maig de 1987 (Arz. 5235), STS de 4 de juliol de 1989 (Arz. 5576), STS de 29 de setembre de 1989 (Arz. 6726), STS de 1 de desembre de 1989 (Arz. 8991), STS de 13 de març de 1991 (Arz. 1997).

Això no vol dir que hom no pugui regular o fins i tot restringir i tancar els vials. Com estableix la Llei 8/1987, municipal i de règim local, l'ús dels béns públics està subjecte a les normes de policia que reglamenten el seu ús, que han d'establir els mateixos municipis.<sup>229</sup> A més, ja hem vist que la Llei 7/1993, de carreteres, reconeix una categoria específica de camins, que anomena "camins de servei"<sup>230</sup>. Les vies de servei són camins de titularitat pública o privada, construïts com a elements auxiliars o complementaris de les activitats específiques de llurs titulars (un bon exemple d'aquesta categoria foren les pistes forestals). La particularitat de les vies de servei és que poden no ser d'ús comú general i romandre tancades a la circulació. Tots els camins privats tenen també la consideració legal de vies de servei.

Pel que fa als camins ramaders, amb caràcter general, d'acord amb la Ley de vías pecuarias, són tancats a la circulació motoritzada amb l'excepció dels vehicles i maquinària agrícoles que respectin la prioritat de pas del bestiar. La regulació de l'ús dels camins ramaders correspon a la Comunitat Autònoma.<sup>231</sup>

D'altra banda, a Catalunya, també la Llei 9/1995, de regulació de l'accés motoritzat al medi natural, preveu i regula la possibilitat de restringir o tancar camins a la circulació motoritzada. I també els plans especials o els plans rectors d'ús i gestió dels espais protegits permeten regular i restringir l'ús dels camins i l'accés al medi natural.<sup>232</sup> També la Disposición adicional tercera de la Ley 3/1995, de vías pecuarias, estableix un règim especial per als camins ramaders que travessen reserves naturals i parcs (espais de protecció especial segons la legislació catalana).<sup>233</sup> I encara la Llei 12/1985, d'espais naturals, estableix que a les Reserves Naturals Integrals "*L'accessibilitat hi és rigorosament controlada.*" (art. 24.2.)

Per tant, els titulars dels camins públics (municipis, Generalitat), i també els òrgans rectors dels espais naturals protegits poden regular, restringir o, fins i tot, impedir l'ús dels camins públics en el marc de llurs competències.

---

<sup>229</sup> Això no obstant, a l'hora d'establir limitacions o prohibicions, la nova Llei 9/1995, de regulació de l'accés motoritzat al medi natural, obliga els ajuntaments a consultar prèviament una comissió consultiva comarcal integrada per representants del Departament d'Agricultura, Ramaderia i Pesca, del consell comarcal, dels ajuntaments i dels propietaris afectats (per mitjà de les organitzacions professionals agràries o sectorials o del Centre de la Propietat Forestal).

<sup>230</sup> Vegeu l'apartat 5.3.5.

<sup>231</sup> "*Cuando algunos usos en terrenos de vías pecuarias puedan suponer incompatibilidad con la protección de ecosistemas sensibles, masas forestales con alto riesgo de incendio, especies protegidas y prácticas deportivas tradicionales, las Administraciones competentes podrán establecer determinadas restricciones temporales a los usos complementarios.*" (art. 17.3.).

<sup>232</sup> Vegeu el capítol 8.

<sup>233</sup> "*El uso que se dé a las vías pecuarias o a los tramos de las mismas que atraviesen el terreno ocupado por un Parque o una Reserva Natural estará determinado por el Plan de Ordenación de los Recursos Naturales y, además, en el caso de los Parques, por el Plan Rector de uso y gestión, aunque siempre se asegurará el mantenimiento de la integridad superficial de las vías, la idoneidad de los itinerarios, de los trazados, junto con la continuidad del tránsito ganadero y de los demás usos compatibles y complementarios de aquél.*"



### 6.3.3. Ús tradicional dels camins

Cal subratllar, tanmateix, que la tradició cultural catalana - també l'espanyola - és exactament l'oposada a restringir l'ús dels camins públics.<sup>234</sup> Tot i que aquest fet no tingui un reconeixement legal, els catalans tradicionalment hem fet un ús lliure dels camins, a peu o en vehicles automòbils, també del medi rural i forestal, àdhuc camps a través, per esbargir-nos, collir llenya, caçar bolets, cargols, etc., de manera que la titularitat pública o privada dels camins ha esdevingut fins i tot secundària. Només excepcionalment, amb motiu de conflictes, ha calgut acudir als tribunals. I, a més, pel que fa als camins públics, les restriccions que preveu la llei en general només es refereixen a la circulació motoritzada i no al trànsit de vianants a peu, a cavall, o en bicicleta. Aquest sol tenir llibertat absoluta (amb excepcions puntuals en reserves naturals integrals i parcs nacionals). Cal valorar adequadament i positiva les implicacions socials d'aquest fet (que ens apropa a la tradició germànica).<sup>235</sup> A Catalunya, en general, i a les comarques de muntanya, en particular, predomina la tolerància de pas, amb vehicle, per camins públics i privats i, a peu, camps a través sobre sòl públic i privat. No s'esdevé de la mateixa manera arreu de l'Estat<sup>236</sup> ni en altres països europeus.<sup>237</sup>

Més recentment també la Ley 3/1995, de vías pecuarias, no tan sols no restringeix ans incentiva l'ús públic i lliure dels camins ramaders, a peu, en bicicleta, o a cavall, condicionat exclusivament als interessos del trànsit ramader, que hi té preferència, i al respecte pel medi ambient.<sup>238</sup>

---

<sup>234</sup> Fins i tot la Llei 7/1993, de carreteres, en referir-se als camins de servei o d'accés, públics o privats, l'única categoria viària que la nostra legislació no considera d'ús comú general, ho fa per tal d'afavorir-ne l'ús públic.

<sup>235</sup> MALLARACH (1995), per exemple, compara els beneficis socials de la tolerància de pas predominant a Europa occidental amb les limitacions que imposa el model privatitzador de l'accés al medi natural propi dels Estats Units: *“Els règims senyorials i eclesiàstics van permetre a l'Europa occidental, durant més d'un mil·lenni, una gran quantitat d'usos públics no destructius, herència que s'ha traduït, en molts llocs, en un concepte relativament obert i laxe del que és la propietat privada del sòl. Per això un bon nombre d'usos recreatius lleugers, tals com l'excursionisme, la recol·lecció de llenya morta, bolets, plantes medicinals, etc. han estat tradicionalment permesos en extenses propietats privades, sobretot a les àrees menys poblades de muntanya. Sense parlar dels antics terrenys comunals parroquials o de la densa xarxa de camins veïnals, carrerades, etc. la qual, consuetudinàriament, ha estat oberta a tothom encara que no estigui registrada enlloc com a bé públic ... Als Estats Units, per contra, el concepte de propietat privada és molt distintiu, puix que té un caràcter exclusiu, fruit històric de l'acaparament dels terrenys dels indígenes per part de colonitzadors i exploradors àvids d'enriquir-se amb els recursos naturals que el país els oferia amb escreix. Per això, cap dels usos tradicionals que a l'Europa rural són de consuetud hi és admès. En termes generals, la propietat privada americana té, per tant, molts més drets que l'europea, entre els quals el d'impedir el pas al vianant (no trespassing). L'absència de paisatges humanitzats a l'estil dels europeus i la destrucció de la majoria de les cultures indígenes sedentàries explica també la manca de camins veïnals, vies pecuàries i similars, la qual cosa acaba per fer impracticable un ús difús del territori. Una de les conseqüències d'aquest fenomen és que les activitats recreatives s'han de concentrar a les propietats públiques i als equipaments particulars que s'han destinat a aquesta finalitat.”*

<sup>236</sup> Hi ha comunitats, com ara Balears o determinades comarques d'Andalusia o Castella, on el normal és tancar les finques, de manera que per circular només hi ha els camins estrictament públics.

<sup>237</sup> Vegeu els capítols 8 i 9

<sup>238</sup> Això s'explica precisament pels conflictes existents, sobretot en determinades comarques castellanès, causats per la tendència a tancar finques i a apropiar-se d'aquests camins.

Això no obstant, a Catalunya (i arreu d'Espanya, en general)<sup>239</sup> hi ha una preocupació creixent per l'impacte ambiental i social de l'accés indiscriminat al territori. La millora i l'extensió de la xarxa viària (carreteres i camins), la motorització generalitzada, l'augment del poder adquisitiu, la disponibilitat de temps lliure i l'interès pel medi ambient, són factors que han afavorit un fort augment de la pressió antròpica sobre el medi rural i natural als anys vuitanta i noranta. Els perjudicis que això suposa per a la propietat privada (boscós, conreus, bestiar, cases i instal·lacions), i pública (els mateixos camins), i al medi natural, estan generant un estat d'opinió favorable a una major restricció de l'ús dels camins.

Una mostra d'això és la pròpia aprovació el 1995 de la Llei 9/1995, de regulació de l'accés motoritzat al medi natural, i les polítiques d'accés restrictives que han començat a aplicar tots els espais de protecció especial de les comarques de muntanya i de la resta de Catalunya. De fet, aquests últims anys han estat moltes les pistes de titularitat pública o privada tancades a la circulació en zones de muntanya i arreu del país.

I si bé la sensibilitat és superior entre les administracions, també l'opinió pública es mostra cada cop més favorable a regular o restringir l'accés al medi natural, principalment pel que fa a la circulació motoritzada. En una enquesta promoguda pel RACC el 75% dels enquestats es mostrava d'acord amb prohibir l'accés de vehicles als espais forestals protegits.<sup>240</sup>

#### 6.3.4. Usurpació i destrucció de camins

L'altra cara de la moneda és l'erosió progressiva del dret legítim i fonamental a desplaçar-se pel territori (no necessàriament amb vehicle) degut a la confluència de diversos factors (FIGURA 6.1.).<sup>241</sup>

Si partim del fet que, en general, els municipis del país no han realitzat els inventaris municipals de camins que prescriu la llei (tampoc les Comunitats Autònomes pel que fa als camins ramaders);<sup>242</sup> que quan ho han fet sovint aquests són incomplets o es basen en criteris erronis;<sup>243</sup> que, com veurem, tampoc no existeixen altres documents, ni cadastrals, ni registrals, ni cartogràfics, que recullin la totalitat de la xarxa pública de camins i que tinguin valor jurídic *per se* a l'hora de certificar-ne la titularitat; que les persones del país que coneixen els camins i sí poden fer-ho són cada vegada més grans i

<sup>239</sup>En són una prova les normes reguladores de la circulació motoritzada aprovades per diverses comunitats autònomes. Vegeu l'apartat 2.2. de la introducció.

<sup>240</sup>"El RACC pide que el plan Prever alcance a los coches de 5 años" *La Vanguardia*, 15.7.99.

<sup>241</sup>Vegeu l'apartat 3.2.2 sobre els conflictes d'usos.

<sup>242</sup>El mateix pel que fa als Consells Comarcals.

<sup>243</sup>Cal esmentar aquí dues excepcions explicades reiteradament: l'inventari de camins del Parc Natural de la Zona Volcànica de la Garrotxa i l'inventari de camins del Pallars Sobirà.

menys nombroses; constatarem aleshores que els nostres camins públics corren perill i que el dret constitucional a circular pel territori podria estar minvant en la pràctica.



FIGURA 6.1.

Si bé no d'una forma oberta o explícita, ni tampoc desitjada, els ajuntaments<sup>244</sup> estan de fet renunciant a part del viari públic en benefici dels particulars, per diversos motius: sobretot falta de recursos econòmics o humans (per inventari o manteniment) però també desinterès o desídia, que afecta principalment a la xarxa de camins tradicionals. Aquest fet es deu en bona mesura al desconeixement per part dels ajuntaments de l'extensió i característiques de la xarxa de camins municipals, un fet causat principalment per la inexistència d'inventaris exhaustius. Aquest fet afavoreix alhora el tancament de camins públics per part de particulars, ja sien residents de tota la vida o forasters que més recentment han adquirit propietats rurals com a segona residència. La realitat és que avui dia davant d'un rètol de “prohibit el pas” o de “camí particular” per regla general no podem saber si el propietari exerceix el seu dret o si al contrari està menyscabant un dret col·lectiu. Sobre l'usurpació de camins a la Garrotxa escriu MALLARACH (1991):

*“Oblidats i menystinguts, els vells camins, que eren públics, es van privatitzant d'una manera lenta i discreta, però irreversible i implacable.”*

Ídem LÓPEZ-MONNÉ (1999):

*“El desús i el desinterès per aquests camins faciliten les apropiacions il·legals. Resulten habituals i lamentables els casos d'agricultors que llaurem trams d'antics camins rals en un intent il·legal*

<sup>244</sup>També la Generalitat pel que fa als camins ramaders.

*d'ocupar una franja de terreny que la llei considera inalienable, imprescriptible i inembargable. En el cas dels camins ramaders, on els límits són menys evidents, les usurpacions han estat encara majors.”*

Mentre al nostre estudi “*Camins, itineraris i ús del territori al Parc Natural del Montseny: Anàlisi de problemes, disfuncions i possibilitats*” (2000) afirmàvem:

*“[hi ha] un risc de privatització de la xarxa de camins públics, més encara davant la dinàmica actual de tancament de pistes, sovint a instància dels particulars. Per exemple, d'acord amb les dades proporcionades pels tècnics del Parc almenys tres camins del Montseny de titularitat indiscutiblement pública presenten en algun punt del recorregut rètols (il·legals) de camí particular: el camí ral de Riells a Gualba, el camí ral de Montseny a Collformic, i el camí de Montseny a Sant Marçal. Aquests i d'altres presenten cadenes que en el cas de pertànyer a particulars foren igualment il·legals.”*

Això no obstant, cal matisar el problema de la usurpació de camins. Al Pirineu els intents d'apropiació són encara fets aïllats.<sup>245</sup> L'explicació és la poca importància de l'agricultura i el mateix despoblament, però cal subratllar el risc potencial d'extensió del fenomen (FIGURA 6.2.).



**FIGURA 6.2.** L'antic camí de Cadaqués al Cap de Creus, delimitat per murets de pedra seca, segrestat a l'interior d'un jardí “particular”.

Tot el que hem dit perjudica molt especialment els camins històrics - camins de bast i senders majoritàriament - que no s'han adaptat a la circulació motoritzada, i que els municipis sovint simplement no contemplen. Arran del procés de despoblament del medi rural, i de la generalització de l'automòbil, molts camins antics han perdut llur funció original. Els camins rurals tradicionals han deixat de mantenir-se i molts són destruïts per l'erosió, l'ús inadequat (com ara la circulació de motos), o són engolits per la vegetació. La inexistència d'inventaris, l'emboscament i l'oblit comporten la destrucció efectiva, a voltes irreversible, de camins públics de tradició mil·lenària o immemorial (FIGURA 6.2.).

---

<sup>245</sup> Aquest fet l'hem pogut constatar plenament als inventaris del Parc Natural de la Zona Volcànica de la Garrotxa i del Pallars Sobirà.

**TAULA 6.4. Conseqüències de la privatització, destrucció o desaparició de camins de titularitat pública**

Pèrdua d'infraestructura pública
Pèrdua de sòl públic
Pèrdua de llibertat d'accés
Pèrdua de capacitat de gestió del territori
Pèrdua de patrimoni cultural
Pèrdua de paisatge

Les conseqüències potencials d'aquestes dinàmiques que amenacen la xarxa de camins de titularitat pública són múltiples. La privatització dels camins comporta, ho reiterem, la limitació del dret constitucional a circular lliurement pel territori i a gaudir de la natura. Representa a més una pèrdua de capacitat de gestió del territori per part de les institucions públiques. I encara, la desaparició de camins implica una pèrdua de patrimoni cultural, també de paisatge, i una pèrdua de sòl i infraestructura públics (TAULA 6.4.).



## **PART III**

# **DEFINICIÓ D'UN MODEL DE GESTIÓ DELS CAMINS EN ZONES DE MUNTANYA**

Actualment, uns 17.000 km<sup>2</sup> (el 54% de Catalunya) reuneixen alguna d'aquestes condicions (MAPA 7.1.).

Seguidament, Ganyet estableix i proposa una triple classificació funcional dels vials per tal d'analitzar les variables que hauran d'incidir en la seva regulació.

a) En funció de la IMD 30 (tràfic mitjà diari que és superat més de 30 dies l'any) proposa cinc intervals (TAULA 7.1.):

**TAULA 7.1. Classificació dels vials en funció de la IMD 30**

	<b>IMD 30</b>
Tràfic elevat	10.000 vehicles/dia
Tràfic fort	5.000 vehicles/dia
Tràfic mitjà	1.000 vehicles/dia
Tràfic feble	250 vehicles/dia
Tràfic ocasional	250 vehicles/dia

Font: Ganyet (1982) *Estudi de vialitat de muntanya*, DPTOP

b) En funció del servei classifica la xarxa viària en cinc categories:<sup>3</sup>

- Carreteres generals o comarcals
- Carreteres fins als pobles
- Camins forestals o silvo-pastorals
- Camins per aprofitaments extractius o energètics
- Carreteres turístiques

En realitat aquesta classificació coincideix plenament amb la classificació bàsica que hem establert en apartats anteriors (carreteres, camins veïnals, camins forestals i vies de servei), amb l'afegit dels vials turístics.

c) En funció del temps de funcionament Ganyet estableix també una diferenciació entre vials amb trànsit permanent i vials amb trànsit de temporada (tancats a l'hivern per causa de la climatologia).

### 7.2.2. Recomanacions tècniques

Després de l'apartat introductori, l'estudi desenvolupa un seguit de recomanacions tècniques en les quals s'exposen criteris i s'expliquen tècniques conduents a la minimització de l'impacte ambiental, posant l'èmfasi en l'impacte sobre el paisatge, la vegetació i el règim hidrològic dels terrenys afectats.

Les recomanacions s'apleguen en tres tipus d'actuacions: 1. les relatives a l'emplaçament del vial en el territori (localització); 2. les relatives a les modificacions de les formes naturals del terreny (adaptació al relleu); 3. les relatives al tractament de la vegetació.

---

<sup>3</sup>Sense distingir pròpiament entre el que són administrativament o legal carreteres i el que son camins.

Les recomanacions tècniques no inclouen, doncs, mesures específiques per analitzar, preveure, minimitzar o evitar els impactes sobre la fauna, per exemple mitjançant la creació de barreres o altres mesures de protecció, o l'establiment de passos que garanteixin la connectivitat (com ara túnels o ponts verds).<sup>4</sup>

### 7.2.3. Projecte de normativa

Com afirma l'autor la normativa “*va adreçada a establir els mecanismes de planejament i projecte que permetin, d'una banda, l'estudi i la racionalització de les intervencions, amb la previsió de mesures correctives en el seu cas, i, de l'altra, a reforçar uns mecanismes de control que permetin salvaguardar el patrimoni natural.*”

Ganyet proposa que la normativa desenvolupada s'integri amb caràcter obligatori en les figures de planejament existents (Plans Generals, Normes Subsidiàries i Plans Especials) i que les obres així enquadrades estiguin subjectes a l'obtenció d'una llicència urbanística. En canvi, segons l'autor, els camins forestals s'haurien de regir per les disposicions dels Projectes d'Ordenació o Plans Tècnics, tal com estableixen la *Ley de Montes* i la Llei 6/1988, forestal de Catalunya, si bé aquests podrien adoptar-la o aprofitar-la amb caràcter facultatiu.

Pel que fa a les característiques tècniques dels vials, Ganyet estableix quatre categories (TAULA 7.2.) . Prescindirem de la primera atès que es tracta fonamentalment de carreteres.

La categoria II correspon a **camins veïnals** (“*Vials secundaris de comunicació, preferentment per al trànsit fins als pobles habitats. Vies turístiques d'interès paisatgístic. Camins forestals principals. Generalment revestits en la capa de rodament.*”) Hom els assigna una intensitat mitjana diària superior a 250 vehicles/dia. L'amplada de la plataforma oscil·laria entre 6 i 8 metres, mentre que la calçada - revestida - n'hauria de tenir 5, i la cuneta 0,50. Els radis mínims foren de 25 m, i de 10 m a les corbes de 200°. El pendent màxim no hauria de superar el 10%.

**TAULA 7.2. Característiques tècniques proposades per Ramon Ganyet (1982)**

	II (camins veïnals)	III (camins rurals)	IV (camins de Servei)
calçada (m)	5	3	2,5
amplada plataforma mínima (m)	6	4	2,5
amplada plataforma màxima (m)	8	6	4
amplada cuneta (m)	0,50	0,50	-
radi (m)	25	20	-
radi en corbes de 200° (m)	10	7	-
pendents màxims (%)	10	15	20
revestiment	sí <sup>1</sup>	no <sup>2</sup>	no <sup>3</sup>

<sup>1</sup>Excepcionalment no.

<sup>2</sup>Excepcionalment sí.

<sup>3</sup>En tots els casos.

Font: Ganyet (1982) *Estudi de vialitat de muntanya*, DPTOP

<sup>4</sup>Vegeu el meu article “Conexión de biotopos en Alemania” (1994) sobre l'impacte de la circulació i l'extensió de la xarxa viària sobre la fauna i mesures correctores.



La categoria III correspon a **camins rurals/forestals** ("Vials d'aprofitament específic agrícola, ramader, forestal, extractiu o similar. Generalment d'una sola via de circulació amb eixamplaments per a l'encreuament dels vehicles. Opcionalment poden tancar-se al tràfic públic. Excepcionalment, revestits en la capa de rodament.") Hom els assigna una intensitat de trànsit feble. L'amplada de la plataforma oscil·laria entre 4 i 6 metres, mentre que la calçada n'hauria de tenir 3, i la cuneta 0,50. Els radis mínims foren de 20 m, i de 7 m en les corbes de 200°. Els camins d'aquesta categoria no haurien de superar un pendent màxim del 15%.

La categoria IV correspon a **camins de servei** ("Vials accessoris per a aprofitaments especials. Vials d'obra. Accessibles únicament amb vehicles especials. Mai revestits en la capa de rodament. Un exemple n'és els camins de desembosc i arrossegament.") Generalment foren tancats al públic. L'amplada de la plataforma oscil·laria entre 2,5 i 4 metres, mentre que la calçada n'hauria de tenir 2,5. Els camins d'aquesta categoria podrien assolir un pendent màxim del 20%.

A l'últim, el projecte de normativa inclou les condicions d'execució de les obres, les mesures de restauració del sòl, la inclusió de la normativa en el planejament, els requisits per a la sol·licitud de llicència, un model de fitxa tècnica i una proposta de règim sancionador.

### 7.3. Pla de Camins de les comarques del Pirineu i el Pre-Pirineu (1982)

Aquest Pla, elaborat amb motiu dels aiguats del 1982, estableix una primera categoria de camins de titularitat municipal o pertanyents a la Direcció General del Medi Natural que permetin l'encreuament de 2 vehicles (epígraf B). Cal suposar que aquests haurien de correspondre majoritàriament a camins veïnals. Les característiques tècniques proposades (TAULA 7.3.) són una amplada de 5,5/6 metres, pendent del 8% en terreny pla, del 10% en terreny accidentat i del 12% en terreny molt accidentat. El ferm pot ser d'asfalt o de terra. Hom proposa que s'asfaltin els camins que serveixen a una població d'entre 100 i 150 habitants, o aquells que tinguin un especial interès agrícola, forestal o turístic, o també quan ho aconselli el manteniment del vial.

D'altra banda, el Pla estableix una segona categoria de camins municipals o del Medi Natural d'un sol carril de circulació amb apartadors (epígraf C). Cal suposar que d'aquests haurien de correspondre majoritàriament a camins rurals/forestals. Les característiques tècniques proposades són una amplada de 3,5 metres. El ferm fóra de terra o d'asfalt, quan per raons d'estalvi així ho aconsellés el manteniment del vial.

**TAULA 7.3.. Característiques dels vials proposades pel Pla de Camins de les comarques del Pirineu i el Pre-pirineu**

	B <sup>1</sup> (camins veïnals)	C <sup>2-3</sup> (camins rurals/forestals)
calçada (m)	-	3,5
amplada plataforma mínima (m)	5,5	-
amplada plataforma màxima (m)	6	-
radi (m)	25-15	15
pendents màxims (%)	10-12	-
tipus de paviment	asfalt <sup>1</sup>	terra <sup>2</sup>

<sup>1</sup>Quan serveixen a poblacions de més de 100 habitants.

<sup>2</sup>Asfaltats quan concorren circumstàncies excepcionals.

## 7.4. Projecte de Pla Especial del Parc Natural del Cadí-Moixeró (1989)

L'any 1989 la direcció del Parc Natural del Cadí-Moixeró, juntament amb els serveis del DARP, van elaborar un projecte de Pla Especial, que encara no ha estat aprovat. Això no obstant, les directrius que conté el projecte són emprades per la direcció del parc per orientar la gestió de l'espai protegit. L'apartat 5.3.1. del projecte de Pla especial estableix el procediment a seguir per a l'obertura de nous vials.

Amb caràcter general, la construcció de vials està subjecte a la presentació d'un projecte d'obra, que justifiqui la necessitat i la finalitat del vial i n'especifiqui les característiques tècniques (pendent, amplada, talusos). Aquest projecte es pot presentar directament a l'administració del parc o als serveis competents del DARP.

En qualsevol cas els òrgans rectors del Parc natural han d'informar favorablement o desfavorable l'obra projectada i poden sol·licitar també la realització d'un estudi d'impacte ambiental. Això no obstant, correspon al DARP o al Departament de Medi Ambient (en el cas del Paratge natural d'interès nacional del Pedraforca), o a d'altres departaments competents (per exemple. Indústria i Energia en determinats casos), l'autorització definitiva dels treballs. Correspon als serveis tècnics del Parc natural de fer el seguiment de la construcció del vial en qüestió i dictaminar l'impacte ambiental real dels treballs realitzats.

D'altra banda, el capítol 5 del projecte de Pla Especial determina les característiques tècniques que hauran de satisfer els nous vials construïts al parc. El projecte de Pla especial proposa asfaltar tots els vials de la xarxa bàsica o primària que encara són de terra.<sup>5</sup> Aquesta proposta avui ja és una realitat. De fet, la normativa preveu que carreteres i camins comparteixin les mateixes característiques i només estableix una tipologia diferent en el cas dels camins de desembosc ("vies de saca") (TAULA 7.4.). Les característiques proposades són, com podem comprovar, molt restrictives i s'han demostrat inviables en la pràctica. Actualment la direcció del parc natural autoritza amples de calçada màxims de 4 m en el cas de camins (veïnals, rurals) i pistes, sense asfaltar, i de 2,5 m quan es tracta de ròssecs (de caràcter temporal) per a l'extracció de fusta. Pel que fa als vials asfaltats, com ara el camí de Gisclareny o la carretera de Gósol a Tuixén, els amples de calçada són superiors (4,5-5 m), amb cunetes de 0,5 m per banda.

**TAULA 7.4. Parc Natural del Cadí-Moixeró: característiques tècniques proposades**

	carreteres i camins veïnals	resta de camins	camins de desembosc
Tipus de ferm	asfalt	terra	terra
Ample de calçada	3,5 m	3,5 m	2,5 m
Ample de plataforma	4,5 m	4,5 m	-
Pendent	< 4%	< 4%	< 6%
Apartadors (5 m d'ample)	cada 500 m	cada 500 m	-

Font: [Projecte de] Pla Especial del Parc Natural del Cadí-Moixeró (1989)

<sup>5</sup>Aquesta categoria aplega els vials, tant carreteres com camins, amb una funció de comunicació veïnal (entre nuclis de població).

A l'últim, pel que fa a les pistes forestals, el projecte de Pla Especial no estableix densitats òptimes o recomanables. Hom estableix, simplement, amb caràcter general, la necessitat de minimitzar la xarxa.

Atesa la importància que la xarxa de camins i pistes aptes per a vehicles té a l'interior del Parc natural, la normativa que estableix el projecte de Pla especial es revela pobre i incompleta, més encara vista la complexa normativa de què disposa el Parc Natural de la Zona Volcànica de la Garrotxa.

Els principals dèficits són, d'una banda, una definició insuficient de les característiques tècniques dels vials. I, de l'altra, una categorització poc clara, principalment pel que fa als vials que integren la xarxa secundària, de naturalesa marcadament multifuncional. El mateix pot dir-se dels vials destinats a l'extracció de fusta (xarxa terciària), car el projecte de Pla especial no estableix una distinció clara entre pistes de caràcter permanent i ròssecs de caràcter temporal (que cal abandonar a la regeneració del bosc).

## **7.5. Plans Comarcals de Muntanya (1989)**

Els Plans comarcals de muntanya proposen diverses seccions-tipus d'acord amb la funcionalitat i la categoria dels camins (TAULA 7.5.). Els plans defineixen tres categories de camins:

- xarxa veïnal i rural principal (VR-Pn)
- xarxa veïnal i rural secundària revestida (VR-Sn)
- xarxa veïnal i rural secundària no revestida (VR-SnN)

Hom proposa per a cada una d'aquestes categories tres seccions tipus d'acord amb les característiques de l'entorn orogràfic:

- pla
- accidentat
- molt accidentat

D'això en resulten nou seccions-tipus amb característiques tècniques diferents (TAULA 7.5.). Les amplades considerades varien entre un mínim de 3 metres (amb apartadors) i un màxim de 4,5 metres per a la calçada i de 5,5 m per a la plataforma.

Els plans comarcals inclouen la variable de l'impacte ambiental a l'hora de proposar les actuacions i consideren sobredimensionades la majoria de seccions proposades pel PCP.<sup>6</sup>

---

<sup>6</sup>D'altra banda, PALAU (1983) considera suficient una amplada mínima de 2,70 metres per als accessos a poblacions de fins a 300 habitants (categoria que englobaria tots els camins de les comarques de muntanya). Es tracta potser d'una proposta excessivament restrictiva, que no té en compte la perillositat dels vials estrets en zones trencades de muntanya, ni el pas sovintejat de camions carregats amb fusta o d'autocars de turisme.

Els pendents màxims longitudinals proposats oscil·len entre el 8% i el 12% (hom en resta un 3% als revolts de 180°).

Els fermes proposats són d'aglomerat asfàltic (VR-P1, VR-P2, VR-P3; VR-S1, VR-S2), formigó (VR-S3) i macadam (VR-S1N, VR-S2N, VR-S3N).

**TAULA 7.5. Seccions-tipus definides pels plans comarcals de muntanya per als camins de la xarxa veïnal/rural**

	Principal	Sec. revestida	Secund. NO rev.
I Entorn orogràfic pla	VR-P1	VR-S1	VR-S1N
Tipus de paviment	asfalt	asfalt	macadam
Ample de calçada/plataforma.	4,5/5,5 m	4,0/4,5 m	5/5 m
Velocitat específica mínima	50 km/h	40 km/h	40 km/h
Radi mínim	75 m	35 m	35 m
Velocitat de recorregut considerada	70 km/h	60 km/h	55 km/h
Pendent màxim longitudinal	8 %	10 %	10 %
Cost per m.l. (pts de 1987)	4.941/6.358	4.063/5.143	2.150
II Entorn orogràfic accidentat	VR-P2	VR-S2	VR-S2N
Tipus de paviment	asfalt	asfalt	macadam
Ample de calçada/plataforma.	4,5/5,5 m	4,0/4,5 m	4,0/4,0 m
Radi mínim	25 m	20 m	20 m
Ídem en corbes de 180°	10 m	7 m	7 m
Velocitat de recorregut considerada	60 km/h	50 km/h	45 km/h
Pendent màxim longitudinal	8 %	10 %	10 %
Cost per m.l. (pts de 1987)	4.941/6.358	4.063/5.143	1.510
III Entorn orogràfic molt accidentat	VR-P3	VR-S3	VR-S3N
Tipus de paviment	asfalt	formigó	macadam
Ample de calçada/plataforma.	4,0/5,0 m	3/4,0 <sup>(1)</sup> m	3/3 <sup>(1)</sup> m
Radi mínim	25 m	20 m	20 m
Ídem en corbes de 180°	10 m	7 m	7 m
Velocitat de recorregut considerada	45 km/h	40 km/h	35 km/h
Pendent màxim longitudinal	10 %	12 %	12 %
Cost per m.l. (pts de 1987)	4.573/5.518	3.110	1.120

<sup>1</sup> Amb apartadors cada 200-300 m

Font: Plans comarcals (1989)

## 7.6. Departament d'Agricultura Ramaderia i Pesca

Ni la Ley de Montes amb el seu Reglament ni la Llei 6/1988, forestal de Catalunya, no especifiquen les característiques que han de tenir les pistes forestals.<sup>7</sup> Aquestes deixen la seva definició als Projectes d'Ordenació o als Plans Tècnics de Gestió i Millora Forestals<sup>8</sup>. Alhora la Llei 6/1988, forestal de Catalunya, estableix que el DARP ha d'autoritzar l'obertura de nous vials als terrenys forestals.

<sup>7</sup> I, a diferència de la legislació d'altres països (com ara Alemanya, Suïssa), tampoc no en regulen l'ús públic.

<sup>8</sup> "El desembosc i el transport de productes forestals s'han de fer mitjançant de les pistes i els camins existents o previstos en els Projectes d'Ordenació o en els Plans Tècnics aprovats. Si cal construir altres vies de desembosc, el titular és obligat a complir les condicions fixades per l'Administració forestal i a deixar els terrenys forestals en bones condicions." (art. 62 de la Llei 6/1988, de 30 de març, forestal de Catalunya).

Tot i no existir cap normativa que ho especifiqui, actualment, la Subdirecció General d'Obres i Infraestructures Rurals, encarregada de les actuacions de la Generalitat en camins rurals, considera amplades d'almenys 4 metres i de 4,5 metres com a màxim (sense allunyar-se gaire de les propostes dels estudis i plans adés esmentats). La construcció inclou cunetes, obra de fàbrica, ponts, passos d'aigua i accessos a les finques. Els vials solen pavimentar-se amb tot-u. Quan es tracta de camins d'accés a nuclis habitats (en realitat camins veïnals) hom decideix sovint d'asfaltar-los.

En canvi, la Direcció General del Medi Natural (també sense una reglamentació específica) considera per a les pistes forestals amplades mínimes inferiors, d'almenys 3 metres, però amb amplades màximes també de 4,5, i fins i tot de 5 metres (tanmateix també gairebé coincidents amb les amplades proposades pels autors esmentats).

La memòria del DARP del 1989 especifica les característiques tècniques de les pistes forestals (TAULA 7.7.): “*Les característiques geomètriques, els traçats, els radis, els pendents i les corbes s'han projectat d'acord amb la seva destinació prioritària. La xarxa primària permet la circulació dels grans vehicles per al transport de productes i per a l'extinció dels incendis. Els radis no són inferiors a 15 m, els pendents no sobrepassen el 10% i l'amplada no és inferior a 4 m. Es disposen també punts per a l'encreuament de vehicles.*” En una altra memòria (1986) es llegeix: “*Les pistes construïdes tenen, en general, 4 m d'amplada i estan construïdes amb terra compactada, a vegades amb una capa de macadam, i es col·loquen voreres i desguassos en els llocs necessaris.*” A la memòria del 1984 trobem algunes informacions addicionals: “*El DARP ha realitzat ... treballs de regulació del ferm de terra compactada, macadam o - amb rec asfàltic i eliminació de despreniments de terres; es netegen o es recomponen cunetes i es reparen els desperfectes a les obres de fàbrica. Dins d'aquest concepte, de vegades també es realitza alguna reforma del traçat, eixamplament de la calçada, millora dels pendents i ampliació dels radis de les corbes.*”

D'altra banda, el Centre de la Propietat Forestal<sup>9</sup> considera necessàries amplades d'entre 4 i 6 metres. Aquesta institució concep les pistes com a vials permanents que haurien d'incloure cunetes i desguassos. Proposa pendents d'un 8% o 9% en els trams de més de 100 metres, i de fins al 12% als trams de longitud inferior. I radis mínims de corba de 15/20 metres, de vegades inferiors per tal d'evitar desmunts excessius. Quant als fermes, en general, n'hi ha prou amb simples explanacions. Excepcionalment proposa l'aplicació de recobriments amb tot-u, o de formigó en trams molt drets. D'altra banda, els vials temporals o ròssecs, que han de construir els mateixos rematants, han de tenir una amplada màxima de 3 metres i s'han de deixar per a repoblació. En aquests vials el pendent pot ser superior al 15%.

**TAULA 7.7. Característiques dels camins construïts pel DARP**

	Camins en general (generalment rurals o pistes forestals)				Vials temporals	
	amplada mínima/màxim a	radi	pendent màxim	tipus de paviment	radi	pendent màxim
<b>DARP</b>	> 4 m	15 m	10%	terra o	-	-

<sup>9</sup>Comunicació personal del seu director, Ricard Estrada.

				macadam <sup>1</sup>		
<b>Subdirecció General d'Obres i Infraestructures Rurals</b>	4-4,5 m	-	-	“	-	-
<b>Direcció General del Medi Natural</b>	3-5 m	-	-	“	-	-
<b>Centre de la Propietat Forestal</b>	4-6 m	15-20 m	8-12%	“	3 m	> 15%

<sup>1</sup>Excepcionalment asfalt (camins veïnals).  
pròpia.

Font: Elaboració pròpia.

En qualsevol cas, el decret 166/1988, que reglamenta la Llei 9/1995, de regulació de l'accés motoritzat al medi natural, estableix (art. 12.3.) que “*La construcció de camins i pistes forestals a les forests de propietat pública<sup>10</sup> haurà de ser projectada i dirigida per tècnics forestals competents. L'elaboració del projecte de traçat és preceptiva, llevat que es tracti d'actuacions de millora i conservació. En tot cas, aquest ha d'observar els requisits establerts per la normativa del Pla d'espais d'interès natural, en cas que afecti algun espai inclòs i en matèria de seguretat contra els incendis forestals, assegurar la integració de la via al seu entorn i el compliment de les mesures correctores establertes.*”

### 7.7. Pla de camins rurals del Ripollès (1994)

El Ripollès impulsa un programa d'arranjament de camins rurals destinat sobretot a millorar els accessos als punts d'hàbitat dispers de la comarca (CONSELL COMARCAL DEL RIPOLLÈS, 1995).<sup>11</sup> El pla estableix per als vials les següents característiques tècniques: amplada mínima de plataforma 3,5/4,0 m; amplada de la calçada 3,0 m; paviment de formigó de 18 cm de gruix (1/2 cm de marge); superfície de rodadura ratllada o raspada; pendent lateral del 1/2% en el sentit de la pendent transversal; cunetes (sense pavimentar) separades 25 cm del paviment (quan les característiques de l'entorn obliguin a desguassar cap a la part interior del camí); passos d'aigua als canvis de pendent i a intervals mínims de 100 m.

### 7.8. Pla rector d'ús i gestió del Parc Nacional d'Aigüestortes i Estany de Sant Maurici (1993)

Pel que fa a les obres viàries, amb caràcter general, el PRUG del parc nacional recull íntegrament el contingut de l'article 6 de la Llei 12/1985, d'espais naturals:<sup>12</sup> “*Les obres d'infraestructura públiques o privades han de limitar els efectes sobre la integritat de la natura, minimitzar l'impacte ecològic i paisatgístic i, quan s'escaigui, prendre mesures per a la restauració o el condicionament de les àrees alterades.*” (Art. 75).

<sup>10</sup>El subratllat és meu. Significa això, tal vegada, que aquestes prescripcions elementals no són d'aplicació a les forests privades?

<sup>11</sup>Vegeu els detalls a l'apartat 5.5.1. del nostre estudi *La xarxa de camins a les comarques de muntanya* (1995).

<sup>12</sup>Vegeu l'apartat 7.1.

També amb caràcter general, l'article 77 afirma que "*En tot l'àmbit del Pla rector, exceptuant l'àrea d'ús especial, no es podrà consolidar cap nou traçat de camins, itineraris o senders que no sigui mitjançant la compactació del terreny natural.*"

D'altra banda, l'article 22 del PRUG especifica els continguts dels projectes tècnics d'infraestructura, inclosa la viària. La documentació mínima d'aquests projectes ha d'incloure:

- a) Memòria. Amb la descripció i justificació de la solució adoptada en relació amb el lloc, i l'adequació al disseny unitari de tot el Parc nacional.
- b) Plànols. Tots els que calen per a la definició del projecte a escala adequada. Les plantes, alçats i seccions es presentaran en relació amb l'entorn de l'obra a fi de poder constatar la idoneïtat de la solució adoptada.
- c) Avaluació dels efectes ecològics i paisatgístics previsibles com a resultat de l'execució del projecte, amb aportació de perspectives, muntatges fotogràfics, etc.
- d) Estudi de restauració i condicionament. Quan l'obra impliqui moviments de terra, es constatarà el seu valor, les mesures que s'adoptaran i es presentarà plànol del condicionament final de l'obra a l'escala mínima d'1:200.
- e) S'especificaran, entre d'altres, les condicions dels materials i d'execució.
- f) Pressupost. Continirà les partides necessàries per dur a terme el conjunt de les obres projectades i, si s'escau, les necessàries per als treballs de restauració i condicionament de les àrees afectades.

D'altra banda, atès, que tot el territori del parc nacional i de la zona perifèrica s'inclou al Pla d'Espais d'Interès Natural, també hi són aplicables les normes del PEIN.<sup>13</sup>

## **7.9. Pla Especial del Parc Natural de la Zona Volcànica de la Garrotxa**

El Parc Natural de la Zona Volcànica de la Garrotxa és l'únic territori a Catalunya que disposa d'una normativa exhaustiva, i de compliment obligat, que regula les obres viàries. El parc natural protegeix un espai rural humanitzat amb característiques semblants a les de moltes altres àrees rurals catalanes i, en aquest sentit, la normativa del parc constitueix un precedent que el govern de Catalunya hauria de tenir en compte quan, per fi, decideixi regular les obres viàries al medi rural amb caràcter general. De fet, a la Garrotxa regeix excepcionalment allò que hauria de ser norma arreu del país. Per això mateix, aquest cas mereix aquí una atenció especial.

### **7.9.1. Regulació de les obres viàries**

La regulació de les obres viàries es basa tant en la zonificació del parc natural com en la categorització del viari establerta pel Pla Especial.

---

<sup>13</sup>Vegeu els apartats 2.3. i 7.1.

Amb caràcter general, l'article 32 del Pla Especial estableix, d'acord amb la Llei 12/1985 d'espais naturals, que les obres d'infraestructura, públiques o privades, *“han de limitar en la mesura que sigui possible els efectes sobre la integritat de la natura, minimitzar l'impacte paisatgístic i prendre, quan escaigui, mesures per a la restauració o el condicionament de les àrees alterades.”* En base a això l'article 32.2. especifica els continguts generals dels projectes tècnics:

- a) Descripció ambiental i paisatgística de les àrees afectades (topografia, geologia, vegetació, imatge visual, etc.), amb la documentació gràfica necessària per al desenvolupament i justificació dels aspectes que fan referència als paràgrafs següents.
- b) Avaluació dels efectes ecològics i paisatgístics previsibles com a resultat de l'execució del projecte.
- c) Justificació de l'elecció d'aquella opció que comporta l'impacte visual i ecològic més baix, d'entre les distintes alternatives viables constatades en el projecte.
- d) Adopció de les mesures adequades per minimitzar l'impacte paisatgístic i restaurar o condicionar les àrees alterades, sempre que com a conseqüència de les obres es trenqui l'harmonia del paisatge, se'n desfigurin les perspectives, puguin originar-se processos erosius o s'afectin masses forestals. Previsió de les partides pressupostàries necessàries.

I també que: *“Els criteris definits als punts anteriors s'han d'incorporar a les bases i clàusules de contractació de les administracions públiques catalanes, les quals hauran de preveure períodes de garantia especials quan resultin necessaris tractaments de revegetació, així com penalitzacions i l'obligació de restaurar els espais afectats en el cas que, per una execució poc acurada, es produeixin efectes negatius addicionals.”* (Art. 32.2.)

L'article 75, referit ja específicament a les obres viàries, estableix que l'obertura, l'eixamplament o la modificació del traçat dels vials s'haurà de regir també per les disposicions contingudes a l'article 32 del Pla Especial, que acabem de transcriure. A més, l'article 77 estableix un seguit de requisits comuns que amb caràcter general han de satisfer les obres viàries, com ara que *“Tots els nous vials, la modificació dels perfils longitudinals i transversals i qualsevol altra obra que afecti algun tipus de carretera o pista transitable per a vehicles motoritzats, necessitaran l'obtenció prèvia de les autoritzacions administratives legalment establertes [...] En qualsevol cas caldrà la presentació del projecte tècnic corresponent.”* A més, *“Prèviament a l'adopció de la resolució administrativa que s'escaigui, serà preceptiva la formulació de l'informe de la Junta de Protecció de la zona volcànica [...] En cap cas podran iniciar-se les obres [...] sense l'informe previ de la Junta de Protecció.”*

A més hom preveu l'aplicació de les normes del PEIN a efectes d'avaluació de l'impacte ambiental: *“s'aplicarà el procediment d'avaluació d'impacte ambiental als projectes de camins i carreteres de més de 5 m d'amplada i, en tot cas, sempre que el terreny sobrepassi el 40% de pendent transversal, amb l'exclusió dels camins de desembosc de caràcter temporal quan l'autorització per a la seva obertura comporti garanties per a la restauració de les àrees afectades una vegada hagi finalitzat la seva utilització.”*



### **a) Regulació de les obres viàries en funció de la zonificació del parc**

El Pla Especial del Parc Natural de la Zona Volcànica de la Garrotxa fa esment de dues categories de zones a l'hora de regular les obres viàries a l'interior de l'espai protegit. Es tracta de la zona de protecció de vessants (zona 4) i dels espais inclosos al Catàleg d'espais naturals d'interès preferent (zona 6), entre els quals es troben també les reserves naturals del parc.

La zona de protecció de vessants *“Comprèn terrenys muntanyosos sotmesos a problemes, actuals o potencials, d'inestabilitat geodinàmica en raó a les seves condicions naturals o a la intervenció humana, amb la finalitat de protegir aquests espais dels perills de degradació dels sòls, esllavissades, moviments de masses, etc.”* (Art. 64.1.).

Pel que fa a aquesta zona, el mateix article estableix que *“En el traçat i emplaçament de nous vials i d'altres infraestructures s'evitarà sempre que sigui possible afectar aquestes àrees. En cas contrari únicament s'autoritzarà l'execució del projecte corresponent quan, a més d'adequar-se al que estableixen l'article 32 i concordants, garanteixi l'escassa entitat dels efectes negatius originats, a través de l'avaluació del seu impacte ambiental.”* En el mateix sentit s'expressa l'article 76.2.: *“En aquelles àrees sotmeses a problemes d'inestabilitat geodinàmica [...] l'obertura de nous vials, així com la modificació dels traçats i seccions existents es limitaran a aquells casos estrictament necessaris [...] Els projectes tècnics hauran de justificar exhaustivament la previsió de les obres de fàbrica i d'altres actuacions que resultin suficients per garantir l'estabilitat dels talussos originats.”*

Als espais integrats al Catàleg (espais naturals d'interès preferent), l'article 70 estableix amb caràcter general que *“No s'admetran actuacions que n'alterin la morfologia i, en concret: Moviments de terres, excepte quan resultin necessaris per al recondicionament d'àrees degradades o per a la restitució de biòtops...”*, i, pel que fa a l'obertura i l'eixamplament de vials per a vehicles: *“Únicament podrà autoritzar-se treballs de consolidació i manteniment. Quan es tracti d'espais catalogats que no tinguin la consideració de reserva natural es podran realitzar també eixamplaments i rectificacions puntuals del traçat, sempre que resultin compatibles amb els objectius concrets de protecció determinats en el catàleg.”*

### **b) Regulació de les obres viàries en funció de la categoria dels vials**

Pel que fa a les obres de construcció o millora de carreteres (vials de categoria A) a l'interior de l'espai protegit, l'article 79 del Pla Especial estableix que amb caràcter general són aplicables les disposicions recollides a l'article 77, i que *“En qualsevol cas, els projectes corresponents hauran de contenir les previsions tècniques i econòmiques necessàries per tal de garantir el recondicionament adequat de les àrees adjacents i, en general, la minimització dels efectes negatius ocasionats. A tal efecte, serà necessari que el projecte contingui un estudi d'avaluació de l'impacte ambiental...”* (Art. 79.3.).

Pel que fa als vials de categoria B (camins veïnals, camins rurals, pistes forestals i vies de servei), qualsevol projecte d'obra nova o de modificació de traçat s'haurà d'acompanyar d'una memòria *“amb la finalitat i classificació de l'obra, la descripció ambiental i paisatgística de l'àrea afectada, els criteris de projecte especificant pendents, radis de curvatura, amplades i naturalesa dels terrenys. Caldrà justificar especialment que la solució adoptada és, entre les diverses alternatives constatades en el projecte, aquella que comporta l'impacte visual i ecològic més baix. Així, es farà constar la precisió de les mesures necessàries per a la restauració o condicionament de les àrees alterades. Quan les obres prevegin la pavimentació, caldrà justificar l'adequació del paviment a l'ambient natural que l'envolta.”*

A més, el projecte d'obra ha d'incloure un estudi de restauració i condicionament comprenent, d'una banda, un inventari de les àrees alterades per la construcció del vial, i, de l'altra, les mesures de restauració i condicionament dels terrenys afectats: restauració morfològica, restauració edàfica, restauració vegetal, neteja i desbrossament dels materials abandonats.

D'altra banda, l'article 81 especifica les característiques tècniques que han de tenir els vials. A l'últim, l'article 82 del Pla Especial descriu les condicions d'execució.

Pel que fa als vials de categoria C (vies temporals), l'article 83 estableix que llurs promotors estan obligats a restaurar els terrenys afectats, retornant-los al seu estat primitiu, un cop finalitzada l'activitat (generalment d'extracció de fusta del bosc).

A l'últim, la construcció de camins de desembosc la regulen les normes i disposicions, de caràcter general o específic, que acabem de descriure. L'autorització dels aprofitaments forestals està condicionada a l'informe preceptiu que ha d'emetre la Junta de Protecció del parc natural. D'altra banda l'article 95.3. del Pla Especial estableix que *“Els sistemes de desembosc utilitzats seran aquells que produeixin la mínima erosió. La Junta de Protecció fomentarà el desembosc amb animals o amb altres mètodes que garanteixin la protecció dels sòls.”*

### **7.9.2. Característiques dels vials**

El Pla Especial del Parc Natural de la Zona Volcànica de la Garrotxa (TAULA 7.8.) estableix amplades de plataforma màximes d'entre 3 i 6 metres en funció dels vials: categoria B-1 (camins veïnals) 6 m; categoria B-2 (camins rurals/forestals) 5 m; i categoria B-3 (vies de servei) 3 m; i, pel que fa a la calçada, d'entre 5,5 m (B-1) i 4 m (B-2). Això no obstant, tant en camins veïnals com en camins rurals/forestals, hom pot optar també per un ample màxim de plataforma de 3,5 m, si es construeixen apartadors cada 300 m com a màxim. Les amplades poden ser més grans als revolts de 180°.

El Pla estableix també radis mínims, de 20 m, en camins veïnals (B-1), de 15 m, en camins rurals/forestals (B-2), i inferiors, quan es tracti de vies de servei (B-3). Aquests es podran reduir fins a 7 m als revolts de 180°.

Alhora, hom estableix pendents longitudinals màxims del 8% per als camins veïnals (B-1) i del 12% per als camins rurals/forestals (B-2) i vies de servei (B-3). En trams de longitud inferior a 250 m els pendents màxims poden augmentar fins al 12% i el 15%, respectivament. Amb caràcter excepcional s'admetran pendents de fins al 20% (previ informe favorable de la Junta de Protecció). D'altra banda, als revolts de 180° caldrà reduir el pendent d'un 3%.

**TAULA 7.8. Característiques tècniques dels camins d'acord amb el Pla Especial de la zona volcànica de la Garrotxa (1994)**

	Camins veïnals (B-1)	Camins rurals/forestals (B-2)	Vies de servei (B-3)
<b>Ample de plataforma</b>	6 m	5 m	3 m
<b>Ample de calçada</b>	5,5 m	4 m	-
<b>Ample de calçada alternatiu</b>	3,5 m (amb apartadors cada 300 m)	3,5 m (amb apartadors cada 300 m)	-
<b>Radi mínim</b>	20 m	15 m	< 15 m
<b>Pendent màxim</b>	8%	12%	12%
<b>Pendent màxim en trams &lt; 250 m</b>	12% 20% (excepcionalment)	15% 20% (excepcionalment)	-

Font: Pla Especial de la zona volcànica de la Garrotxa (1994)

Un altre aspecte que regula el Pla Especial és la densitat de pistes forestals admesa. Això és especialment interessant perquè tant la legislació forestal espanyola com la catalana no hi fan cap referència. Amb caràcter general, el Pla Especial estableix una densitat màxima de pistes de 40 m/ha, que caldrà limitar a 20 m/ha a les àrees que el parc considera com d'atenció especial a la vegetació (categories II, IVb, IVc i Ve). En l'àrea que correspon a la categoria I no es permet l'obertura de nous camins. Cal tenir en compte que autors com BOLÓS (1988) o MALLARACH (1990) denunciïn densitats als boscos catalans d'entre 100 i 250 m/ha. Aquests mateixos autors proposen també densitats d'entre 20 i 40 m/ha.<sup>14</sup>

Pel que fa als vials temporals per a l'extracció de fusta hom no n'especifica les característiques tècniques i estableix directament l'obligatorietat de retornar els terrenys a llur estat original.

A l'últim, el Pla Especial regula altres aspectes, com ara l'alçada dels talusos (que no pot superar els 3 m en relació amb la rasant), la construcció de drenatges i murs, i diverses mesures amb l'objectiu de minimitzar l'impacte ambiental (prohibició d'abocar incontroladament els materials de desmunt, revegetació de l'entorn del camí, entre d'altres).

<sup>14</sup> En canvi, Héctor Pipió (MATEU 1983, p. 228), un enginyer forestal adscrit avui al DARP, elevava les densitats desitjades fins a 60m/ha.

“Qui no porta bon camí que no esperi bona fi”  
(Del refranyer popular)

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

### **8.1. Legislació aplicable**

A Catalunya les primeres normes reguladores dels camins són fruit de la legislació ambiental. Així, la Llei 12/1985, d'espais naturals, i les normes del Pla d'Espais d'Interès Natural introduïen un règim bàsic de protecció en aquests espais, que per primera vegada al nostre país incloïa la prohibició de circular camps a través amb vehicles motoritzats. Molt més ambiciosa ha estat, però la Llei 9/1995, de regulació de l'accés motoritzat al medi natural, que constitueix un element central d'aquesta recerca. Amb caràcter general, la legislació aplicable a Catalunya pretén regular tres supòsits principals. El primer correspon a un fenomen paradoxal que és la circulació camps a través, és a dir fora del viari; i el segon és pròpiament la circulació pel viari de caràcter rural o forestal. El tercer són les activitats en grup i les competicions motoritzades.

#### **8.1.1. Referències dins la legislació sectorial**

Pel que fa a l'accessibilitat al medi natural, l'article 18-3 de la Llei 12/1985, d'espais naturals, prohibeix la circulació camps a través als espais incorporats al PEIN (encara que només ho siguin de forma provisional) i als espais de protecció especial en general:<sup>15</sup>

*"No es permet que circulin, fora de les carreteres i les pistes que són destinades a aquest fi, mitjans motoritzats si no disposen d'un permís especial lliurat per l'Ajuntament corresponent, d'acord amb els criteris que s'estableixen per reglament. Tampoc no és permès de fer-ho quan es tracta d'espais naturals sotmesos a algunes de les modalitats de protecció especial que estableix el capítol IV sense autorització del seu òrgan gestor. Aquesta disposició no afecta les activitats agropecuàries, silvícoles o similars."*

Aquest article prohibia, així, fonamentalment, el motorisme de muntanya, si més no als espais del PEIN, tant camps a través com als camins que integren el viari tradicional (aquests no són ni pistes ni carreteres). Això té una gran rellevància a les comarques de muntanya on els espais del PEIN representen més del 34%<sup>16</sup> del territori i on la xarxa de camins tradicionals és alhora molt vasta.

D'altra banda, l'establiment de reserves naturals integrals comporta el control rigorós de l'accessibilitat:

*"Les reserves naturals integrals poden tenir per finalitats: a) Preservar de qualsevol intervenció humana els sistemes naturals i llur evolució. Només hi són permeses les activitats d'investigació científica i de divulgació de llurs valors. L'accessibilitat hi és rigorosament controlada." (art. 24-2.a).*

<sup>15</sup>Són espais de protecció especial els parcs nacionals, els paratges naturals d'interès nacional, les reserves naturals i els parcs naturals (art. 21 de la Llei 12/1985, d'espais naturals).

<sup>16</sup>A la Vall d'Aran, el Pallars Sobirà i l'Alta Ribagorça gairebé el 50% de la superfície comarcal.

Aquesta és l'única categoria d'espai de protecció especial on hom condiciona a priori l'accessibilitat del territori.<sup>17</sup>

A més, d'acord amb l'article 37:

*“té la consideració d'infracció administrativa l'acció o l'omissió que, vulnerant aquesta llei i afectant espais naturals protegits, consisteix en el que segueix:*

*a) L'increment de l'erosió i la pèrdua de la qualitat dels sòls...*

*c) La producció de sorolls innecessaris que poden pertorbar el comportament normal de la fauna...”*

i, específicament:

*“f) La circulació amb mitjans motoritzats fora de carreteres i pistes i sense permís lliurat per l'Ajuntament.”*

D'altra banda, les normes del PEIN tornen a incidir sobre la circulació motoritzada al medi natural:

*“No es permesa la circulació de vehicles motoritzats camps a través ni fora de carreteres o camins habilitats per al pas d'automòbils. Aquesta disposició no afecta les activitats agropecuàries, silvícoles i similars, ni les de prevenció i extinció d'incendis realitzades per les agrupacions de defensa forestal i altres organismes amb anàlogues finalitats, ni la circulació de vehicles quan sigui estrictament necessari per al desenvolupament a l'interior dels espais del Pla d'altres activitats degudament legalitzades. D'acord amb el que disposa la legislació vigent, els circuits de les modalitats motociclistes i automobilístiques indicades no poden transcórrer pels espais inclosos en el Pla.” (Art. 14).*

En definitiva, bàsicament, tant la Llei 12/1985, d'espais naturals, com les normes del PEIN prohibeixen la circulació motoritzada camps a través i fora dels camins per a vehicles automòbils als espais del PEIN. Això hauria d'afectar fonamentalment al motorisme de muntanya o el trial, i en menor grau al trànsit amb vehicles 4x4.

### **8.1.2. El Decret 59/1989, pel qual es regula la circulació motoritzada per a la protecció del medi natural**

Aquest Decret deroga l'Ordre del DARP, de 9 de juliol de 1987, de regulació de la pràctica de proves i competicions esportives al medi rural. L'aspecte més destacat del nou Decret és la regulació de la circulació motoritzada lliure al medi natural. El Decret es refereix a la circulació motoritzada als terrenys forestals<sup>18</sup>, als espais naturals de protecció especial, als espais inclosos al PEIN i a les reserves nacionals de caça. Remarquem, doncs, que la major part del territori de les comarques de muntanya forma part d'alguna d'aquestes categories.

---

<sup>17</sup>No hi ha encara cap reserva natural integral emplaçada a les comarques de muntanya, malgrat d'haver-se'n previst una a la Vall d'Aran a la ribera d'Aiguamòg, a la zona de protecció exterior del Parc Nacional d'Aiguestortes i Estany de Sant Maurici. Això no obstant, el Bony del Graller i els estanys de Trescuró integren l'àrea de protecció integral del Parc Nacional i equivalen de fet a reserves naturals integrals.

<sup>18</sup>D'acord amb la Llei 6/1988, de 30 de març, forestal de Catalunya tenen la consideració de terrenys forestals: *“Els sòls rústics poblats d'espècies arbòries o arbustives, de matolls i d'herbes... Els erms situats en els límits dels boscos que siguin necessaris per a la protecció d'aquests... Els erms que, per llurs característiques, siguin adequats per a l'aforestació o la reforestació... Es consideren també com a terrenys forestals els prats de regeneració natural, els aiguamolls, els rasos poblats anteriorment i transformats sense l'autorització corresponent i les pistes i camins forestals... Es consideren com a terrenys forestals temporals, amb una durada mínima del torn de l'espècie, els terrenys agrícoles que circumstancialment són objecte d'explotació forestal amb espècies de creixement ràpid.” (Art. 2).*

D'una banda, el Decret regula les competicions motociclistes (motocross, enduro i trial). Aquest estableix que les proves de motocross (competicions de velocitat) s'hauran de celebrar en circuits expressament concebuts situats en les zones de serveis que preveuen els plans urbanístics municipals per a les instal·lacions esportives. Els circuits han d'estar tancats i es prohibeix la circulació pels camins i les pistes rurals que no formin part d'un circuit (art. 2).

Les proves d'enduro (competicions de regularitat) que han de passar con a mínim en el 75% del seu recorregut per “*camins i senderes rurals*” no poden transcórrer camps a través. En les competicions és obligatori l'ús del pneumàtic anomenat ecològic i s'han de complir les ordenances de tràfic pel que fa a les emissions de sorolls (art. 3).

Les competicions de trial, que consisteixen en un recorregut per “*camins veïnals*” (sic)<sup>19</sup> a baixa velocitat (mitjana no superior a 20 km/hora), amb alguns trams camps a través de longitud no superior als 12 o 15 metres, només es podran celebrar en indrets determinats expressament per la Federació Catalana de Motociclisme d'acord amb els ajuntaments. Tot el recorregut i l'emplaçament de les «zones no stop» (camps a través) han de ser aprovats prèviament per la Direcció General del Medi Natural (art. 4).

De l'altra, el Decret regula les competicions automobilístiques (rallies i 4x4). Els rallies no poden transcórrer camps a través o fora de camins per a vehicles automòbils (art. 6). Les competicions de vehicles 4x4 s'hauran de celebrar en indrets expressament determinats per la Federació Catalana d'Automobilisme d'acord amb els ajuntaments. El recorregut ha de ser aprovat en la seva totalitat per la Direcció General del Medi Natural (art. 7).

En definitiva (TAULA 8.1.), es prohibeix que les competicions motociclistes transcorrin camps a través (sí bé poden fer-ho pel viari tradicional), llevat dels trams «no stop» de les proves de trial, mentre que les competicions automobilístiques no poden sortir dels camins per a vehicles automòbils. A més el recorregut de les competicions de trial i de vehicles 4x4 ha de ser aprovat en la seva totalitat per la Direcció General del Medi Natural. A l'últim, l'article 10 prohibeix la celebració de competicions motociclistes o automobilístiques als espais naturals de protecció especial o als espais del PEIN.

Pel que fa a la circulació motoritzada lliure el Decret prohibeix la circulació camps a través o fora de camins per a vehicles automòbils als espais de protecció especial i als espais inclosos al PEIN (fet que implica la prohibició definitiva de la pràctica del trial i del motorisme de muntanya en aquests espais). A la resta de terrenys forestals queda prohibida la circulació camps a través, però no pel viari tradicional. D'altra banda el DARP pot prohibir, temporalment, el pas de vehicles motoritzats per camins quan afectin la tranquil·litat pública, la protecció d'indrets amb valor estètic, ecològic, forestal o turístic, o per raons de prevenció d'incendis forestals (art. 11). En queda exclosa la circulació de vehicles per a la realització de serveis públics o relacionats amb les activitats agropecuàries i forestals (art 12).

---

<sup>19</sup>El Decret diu camins veïnals, però cal interpretar que a velocitats tan baixes es refereix en realitat al viari tradicional no apte per a la circulació amb vehicles automòbils. És un exemple més de confusionisme terminològic i de desconeixement manifest de la realitat dels camins.

**TAULA 8.1. Limitacions introduïdes pel Decret 59/1989 (derogat)**

	<b>camps a través</b>	<b>camins</b>	<b>vian tradicional</b>	<b>espais protecció especial</b>	<b>PEIN</b>
<b>motocross</b>	no	no	no	no	no
<b>enduro i trial</b>	no	sí	sí	no	no
<b>trams «no stop»</b>	sí	sí	sí	no	no
<b>competicions automobilístiques</b>	no	sí	no	no	no
<b>circulació motoritzada lliure</b>	no	sí	sí	sí	sí
<b>tràfic qualificat</b>	sí	sí	sí	sí	sí

### 8.1.3. El Decret 148/1992, pel qual es regulen les activitats fotogràfiques, científiques i esportives que poden afectar les espècies de la fauna salvatge

Aquest Decret només fa referència a la regulació de la circulació de forma marginal. El més destacable és que per primera vegada hom regula l'ús de la bicicleta tot terreny al medi natural (fet que posa de manifest la popularitat adquirida molt recentment per aquest esport):

*"Amb excepció de les àrees i períodes que es determinin amb posterioritat, en els espais inclosos al pla d'espais d'interès natural, reserves naturals de fauna salvatge, reserves nacionals de caça i zones de caça controlada caldrà autorització prèvia per a la realització de les activitats esportives que s'esmenten... b) Bicicleta tot terreny<sup>20</sup> i qualsevol prova o activitat esportiva terrestre que necessiti del concurs d'algun artefacte. ... En tots aquests espais, l'òrgan que designi l'administració gestora de l'espai determinarà les àrees i els períodes en què les activitats esmentades es podran dur a terme sense autorització."* (art. 6).

A més,

*"Les infraccions al que disposa l'article 6 seran considerades com a faltes greus, tret de les relatives a la realització de proves esportives, que seran considerades com a molt greus."* (art. 8.2.).

En resum, aquest Decret faculta els responsables o administradors dels espais protegits i dels espais inclosos al PEIN a regular la pràctica de la bicicleta tot terreny i d'altres esports d'aventura (escalada, espeleologia, ala de pendent, etc.).

### 8.1.4. La Llei 9/1995, de regulació de l'accés motoritzat al medi natural

Aquesta llei deroga i substitueix el Decret 59/1989, que hem descrit en l'apartat 2.1.2. La llei va ser promoguda pel DARP, però el 1999 les competències en matèria d'accés al medi natural foren transferides al Departament de Medi Ambient.

La nova llei regula la circulació motoritzada en base fonamentalment a la categoria urbanística del territori en el qual es troben els vials, principalment: espais de protecció especial, resta d'espais del PEIN i terrenys forestals. Altres categories considerades són:

<sup>20</sup>S'ha de sobreentendre que el Decret es refereix a la circulació amb bicicleta camps a través o pel viari tradicional, car la circulació per camins aptes per a la circulació motoritzada és en principi d'ús comú general.

reserves nacionals de caça, reserves naturals i refugis de fauna salvatge, tallafocs, vies d'extracció de fusta, camins ramaders, lleres fluvials i tota mena de corrents d'aigua.

La segona variable que intervé en la llei són les característiques morfològiques dels vials. En aquest sentit hom distingeix entre camins pavimentats i no pavimentats, i entre camins d'amplada igual o superior a 4 metres i camins d'amplada inferior.

### Prohibició de la circulació camps a través

En l'article 7 de la llei hom prohibeix novament la circulació camps a través, en establir que:

*“Els vehicles motoritzats únicament poden circular per camins o pistes aptes per a la circulació... En conseqüència, es prohibeix la circulació de vehicles motoritzats camps a través o fora de les pistes o dels camins delimitats a aquest efecte i pels tallafocs, les vies forestals d'extracció de fusta i els camins ramaders, i pel llit sec i per la làmina d'aigua dels rius, els torrents i tota mena de corrents d'aigua.”*



**FIGURA 8.1.** Malgrat que l'article 27 de la llei considera una infracció molt greu “Fer anuncis publicitaris en qualsevol mitjà de difusió que incitin a no respectar la legislació vigent en matèria de circulació motoritzada en el medi natural o contraris als principis que la inspiren” (que castiga amb multes de 500.001 a 5.000.000 de ptes) aquesta mena d'anuncis són constants.

Per tant, amb caràcter general es prohibeix la pràctica del motorisme de muntanya, tant als espais naturals de protecció especial, com a la resta d'espais del PEIN i als terrenys forestals.

D'acord amb el redactat reiteratiu i confús que la caracteritza,<sup>21</sup> la llei no prohibeix clarament ni especifica la circulació pel camins que integren el viari tradicional. Això no obstant, hem de suposar que aquests - no són “aptos per a la circulació [motoritzada]”. La nostra suposició és reforçada per la prohibició específica de circular pels camins ramaders.<sup>22</sup>

Destaquem alhora que l'esmentat article prohibeix circular per les “vies forestals d'extracció de fusta”. Aquí toquem una vegada més amb la indefinició que caracteritza la nostra legislació pel que fa als camins. Què són “vies forestals d'extracció de fusta”? La mateixa Llei 6/1988, forestal de Catalunya, només parla de “pistes i camins forestals” i, en un sentit ampli, totes

<sup>21</sup> Hom podria suposar, per exemple, que són excloses de la prohibició les aigües encalmades, atès que estanys, aiguamolls o mulleres no són corrents d'aigua.

<sup>22</sup> Que remet al que disposa la Ley 3/1995, de vies pecuàries.



les pistes forestals constitueixen “vies forestals d'extracció de fusta.” Haurem de suposar que es refereix als “camins de desembosc de caràcter temporal” que esmenta l'apartat II-9 de l'Annex 2 de les normes del PEIN.

D'altra banda, l'article 9 aclareix que les prohibicions contingudes als articles 6, 7 i 8 no afecten l'accés dels propietaris a llurs finques ni el normal desenvolupament de les activitats agropecuàries i els serveis de naturalesa pública.<sup>23</sup>

### Espais de protecció especial

Pel que fa als espais de protecció especial, l'article 6.1. estableix que “*únicament s'autoritza la circulació de vehicles motoritzats per les pistes forestals i els camins rurals delimitats a aquest efecte en els plans o en els programes de gestió corresponents.*” Per tant, correspon als gestors de dits espais decidir per quins camins - aptes per a la circulació motoritzada - hom pot circular amb independència de les seves característiques tècniques.

Però, alhora, el Departament de Medi Ambient (abans DARP) pot establir-hi tota mena de limitacions específiques després d'haver consultat els òrgans gestors dels espais (art. 8a) i prohibir la circulació motoritzada per camins rurals i pistes forestals, després d'haver consultat els ajuntaments afectats (art. 8b). Aquestes limitacions i prohibicions són extensibles a les reserves nacionals de caça, les reserves naturals de fauna salvatge i els refugis de fauna salvatge.

D'altra banda, l'article 16 prohibeix la circulació motoritzada en grup<sup>24</sup> als espais naturals de protecció especial “*si són més de set vehicles, en el cas de motocicletes o ciclomotors, o de més de quatre vehicles, si es tracta d'altres automòbils.*” En canvi, la circulació motoritzada organitzada se sotmet a l'aprovació de l'òrgan gestor de l'espai en qüestió (art. 17.2.). En qualsevol cas, l'article 20.1. prohibeix de fer competicions esportives “*a l'interior d'espais naturals de protecció especial, a les reserves de caça i a les reserves naturals de fauna salvatge.*”<sup>25</sup> Això no obstant, s'admet que els trams d'enllaç no cronometrats puguin passar per vies no asfaltades,<sup>26</sup> “*sempre que es tracti de vials aptes per a la circulació motoritzada i es compleixin les condicions que estableix aquesta llei.*” (art. 20.3.).

---

<sup>23</sup>En coincidència novament amb el que estableix la Ley 3/1995, de vías pecuarias.

<sup>24</sup>La llei distingeix entre «circulació motoritzada en grup»: “*la circulació de diversos vehicles motoritzats que, de mutu acord i sense finalitat competitiva, segueixen el mateix itinerari.*” (art. 15.1.); i «circulació motoritzada organitzada»: “*la que és promoguda sense finalitat competitiva per una entitat o un particular que en són els responsables.*” (art. 15.2.).

<sup>25</sup>Aquí tenim un nou exemple del confusionisme terminològic que sovinteja en aquesta llei. A l'article 8.1. hom parla de reserves nacionals de caça, reserves naturals [de fauna salvatge] i refugis de fauna salvatge. Són permeses les competicions esportives a l'interior dels refugis de fauna salvatge (atès que no s'esmenten en aquest article)?

<sup>26</sup>El text de la llei diu, erròniament, “vies asfaltades”.

### Espais del PEIN i terrenys forestals

Pel que fa a la resta d'espais del PEIN i als terrenys forestals en general, l'article 6.2. estableix que “*s'autoritza la circulació per les pistes i els camins forestals pavimentats o d'amplada igual o superior a quatre metres.*” D'acord amb les dades de què disposem<sup>27</sup>, l'aplicació estricta d'aquest article suposaria el tancament del 80% dels camins rurals/forestals de les comarques de muntanya.<sup>28</sup> Aquesta disposició elimina virtualment la capacitat dels municipis per regular l'ús de la xarxa de camins de titularitat municipal.

A més, pel que fa a la circulació motoritzada en grup, l'article 16.3. prohibeix les concentracions de més de 15 vehicles als espais del PEIN que no són de protecció especial i als terrenys forestals en general. Això no obstant, el Departament de Medi Ambient (a DARP) es reserva la potestat de reduir aquest nombre màxim o de prohibir la circulació en grup, si així ho aconsella la preservació dels valors naturals.

A l'últim, als espais del PEIN “*les competicions esportives només es poden fer en carreteres i pistes asfaltades*” (art. 20.2.), però, com als espais naturals de protecció especial, els trams d'enllaç no cronometrats poden passar per vies no asfaltades aptes per a la circulació motoritzada (art. 20.3.).

### Limitacions en camins municipals

Les limitacions que afectin camins de titularitat municipal que no es trobin en espais naturals de protecció especial, reserves nacionals de caça, reserves naturals de fauna salvatge i refugis de fauna salvatge “*han d'ésser establertes per les entitats locals, directament o a requeriment del Departament d'Agricultura, Ramaderia i Pesca [ara Departament de Medi Ambient] o del Departament de Governació, després d'haver consultat la comissió comarcal corresponent.*” (art. 8.2.). A més “*els acords dels ens locals... han d'ésser notificats al Departament d'Agricultura, Ramaderia i Pesca perquè en faci la senyalització i la publicitat corresponents.*” (art. 8.3.).

Aquest article introdueix una tutela de l'Administració de la Generalitat sobre la competència municipal de gestió dels camins municipals, que estableix el Codi Civil<sup>29</sup> i regulen la Llei 8/1987, municipal i de règim Local de Catalunya i el seu Reglament<sup>30</sup>. Si fins ara per tal de regular o limitar l'ús d'un camí n'hi hauria hagut prou amb les normes de policia que adoptés el municipi titular del camí (fet d'altra banda excepcional fins ara al nostre país), amb la nova llei caldrà que els ens locals consultin prèviament la comissió consultiva comarcal i que notifiquin al Departament de Medi Ambient (abans DARP) els acords adoptats.

---

<sup>27</sup>Vegeu l'apartat 5.4.3.

<sup>28</sup>Vegeu l'apartat 5.4

<sup>29</sup>Vegeu l'apartat 6.1.1.

<sup>30</sup>Vegeu l'apartat 6.1.2.

La comissió comarcal adés esmentada es creada per la disposició addicional tercera de la llei: “*Es crea en cada comarca una comissió consultiva formada pels representants del Departament d'Agricultura, Ramaderia i Pesca [ara Departament de Medi Ambient], del consell comarcal, dels ajuntaments i dels propietaris afectats, per mitjà de les organitzacions professionals agràries o sectorials o del Centre de la Propietat Forestal, amb la finalitat d'informar de les limitacions i les prohibicions a què es refereix l'article 8.2.*”

D'altra banda, el Departament de Medi Ambient (abans DARP), el Departament de Governació i els ajuntaments “*poden prohibir [s'entén que amb caràcter excepcional] la circulació en el medi natural en cas de risc elevat d'incendi forestal o per tasques d'extinció.*” (art. 8.4.).<sup>31</sup>

### Circuits per al lleure motoritzat

També, pel que fa als municipis, l'article 12 faculta els ajuntaments a establir d'ofici o a petició dels propietaris de terrenys del terme municipal, “*circuits específics adequats a les característiques de determinats tipus de vehicles motoritzats.*” En el marc fortament restrictiu que introdueix la llei, l'establiment de circuits específics per a la circulació motoritzada de lleure hauria d'esdevenir un element central del model. En aquest sentit sobta el tractament marginal i la poca operativitat que la llei els atorga.

Els circuits no poden afectar terrenys inclosos al PEIN i han de ser sotmesos a la consideració del Departament de Medi Ambient (abans DARP) “*sens perjudici de l'autorització que correspon al Departament de Governació, segons la Llei 10/1990, de 15 de juny, sobre policia de l'espectacle, les activitats recreatives i els establiments públics.*” L'establiment d'aquests circuits s'ha de sotmetre a avaluació d'impacte ambiental.<sup>32</sup>

Aquestes disposicions introdueixen una forta contradicció en el model d'accés al medi natural que pretén establir la llei. D'una banda, aquesta atorga als òrgans gestors d'espais de protecció especial la potestat de regular l'accés al medi natural i aquests ho faran mitjançant l'establiment de circuits turístics. De l'altra, la mateixa llei prohibeix específicament l'existència de circuits als espais del PEIN. Però alhora la llei sí que admet la circulació motoritzada en grup i en grup i organitzada pels espais del PEIN. Per on hauran de circular aquests vehicles?

A l'últim, sotmetre fora dels espais del PEIN l'establiment dels circuits (en realitat simples itineraris turístics) a avaluació d'impacte ambiental és una exageració.

---

<sup>31</sup>Aquesta fet ja s'ha esdevingut l'estiu del 2000 a la serra de les Gavarres i als Parcs naturals de Montserrat i Cap de Creus.

<sup>32</sup>Aquest article també pot induir a confusió. Es tracta d'un circuit o d'un itinerari? Si es tracta d'un circuit, perquè no es regula en el capítol III de la llei, dedicat a les competicions esportives? Si es tracta d'un itinerari, sembla que n'hi hauria d'haver prou amb el compliment de la normativa que estableix la llei, sense haver de recórrer a l'avaluació d'impacte ambiental, més encara quan els circuits no poden afectar espais del PEIN. Vegeu l'apartat 8.1.5.

## Camins privats

Pel que fa als vials privats - “camins o pistes forestals que passen íntegrament per terrenys de propietat privada”<sup>33</sup> - l'article 10.1. estableix<sup>34</sup> que correspon als propietaris o titulars dels drets limitar-ne o prohibir-ne la circulació motoritzada.<sup>35</sup> La novetat aquí, en relació amb l'estat de coses anterior, és que ara les limitacions establertes pels particulars s'hauran de notificar al Departament de Medi Ambient (abans DARP), i que aquest “pot imposar, a proposta dels òrgans de gestió dels espais naturals de protecció especial, si aquests en resulten afectats, condicionants específics per tal de salvaguardar-ne els valors naturals o per tal de garantir la prestació de serveis de naturalesa pública. En tots els casos s'ha de garantir l'audiència als propietaris o als titulars dels terrenys en qüestió.” (art. 10.2.). O sigui que el Departament de Medi Ambient (abans DARP) tutela la regulació dels camins privats i els pot imposar determinades servituds o limitacions administratives.<sup>36</sup>

## Senyalització i inventari de camins

Un altre aspecte important de la llei és el que fa referència a la senyalització i l'inventari dels camins. Segons l'article 11.1. “l'administració que hagi establert les [corresponents] limitacions o prohibicions ha d'adoptar les mesures que calguin per a la senyalització adequada dels vials que tenen limitacions específiques i dels vials en què es prohibeix la circulació i ha d'assegurar-ne la publicitat.” i afegeix: “Els camins i les pistes objectes de limitacions o de prohibicions de pas han d'estar convenientment senyalitzats al començament, a l'acabament i, si escau, als accessos intermedis.” (art. 11.2.). Per tant, correspondrà principalment al Departament de Medi Ambient (abans DARP),<sup>37</sup> als titulars d'espais de protecció especial o als municipis la senyalització del viari sotmès a limitacions o prohibicions (FIGURA 8. 2.).

Sorprèn aleshores que l'article 8.3. estableixi que les limitacions acordades pels ens locals<sup>38</sup> s'hagin de notificar al Departament de Medi Ambient (abans DARP) “perquè en faci la senyalització i la publicitat corresponents.” A qui, doncs, correspon la senyalització i la publicitat en camins de titularitat municipal, als municipis o al Departament de Medi Ambient?

---

<sup>33</sup> Aquesta definició indueix a confusió car hom pot deduir-ne que només els camins que travessen finques públiques són públics. Vegeu l'apartat 6.2.

<sup>34</sup> En realitat confirma car, com hem vist en l'apartat 6.2.2., els camins privats són vies de servei on, d'acord amb el Codi Civil, el propietari pot fer i desfer a voluntat i pels quals pot impedir-ne el pas sempre que vulgui.

<sup>35</sup> És un dret reconegut al mateix Codi Civil confirmat reiteradament per innumbrables sentències judicials.

<sup>36</sup> Però recordem que les servituds s'han de justificar necessàriament per causa d'utilitat pública i que aquestes poden estar subjectes a indemnització si la limitació imposada minva el dret de propietat. Vegeu els apartats 6.2.2. i 6.2.4.

<sup>37</sup> O al Departament de Governació en els supòsits establerts en l'article 8.4. de la llei.

<sup>38</sup> En camins situats fora d'espais naturals de protecció especial, reserves nacionals de caça, reserves naturals i refugis de fauna salvatge (art. 8.1.), és a dir aquells la gestió dels quals correspondria directament i quasi exclusivament als municipis.



**FIGURA 8.2. Senyal instal·lada en un camí rural d'accés limitat. Parc Natural de la Zona Volcànica de la Garrotxa.**

L'article 11.3. de la llei estableix que *“els consells comarcals, d'acord amb els municipis afectats, han d'elaborar un inventari dels camins i de les pistes que hi ha en els termes municipals de llurs comarques, en el qual ha de constar la titularitat, pública o privada, les servituds que tenen i la possibilitat d'utilització de cadascun d'ells.”*

Recordem aquí que ja la Llei 8/1987, municipal i de règim Local de Catalunya, obliga els ajuntaments a incloure els camins públics en l'inventari de béns municipals<sup>39</sup>, manament que ha estat incomplert per la majoria de municipis del país.

La Llei 9/1995, de regulació de l'accés motoritzat al medi natural, estableix, doncs, l'obligatorietat d'inventariar els camins, tant els públics com els privats, a escala comarcal. L'inventari ha de recollir també les servituds que graven els camins.

A l'últim, *“la senyalització dels camins i els mapes comarcals de camins i pistes que resultin dels inventaris corresponents s'han d'homologar segons uns criteris de denominació, representació i simbologia comuns, d'acord amb el que s'estableixi per reglament.”* (art. 11.5.).

### Manteniment

Un altre aspecte interessant de la llei és l'obligació de mantenir en condicions els camins no asfaltats que romanen oberts al trànsit: *“És condició indispensable per a incloure un camí no asfaltat en la xarxa de vies obertes al trànsit el compromís formal de l'administració competent sobre el manteniment del camí.”* El compliment - bé que difícil - d'aquest article serviria per imprimir un major realisme i sentit de la responsabilitat a les administracions titulars o encarregades de la gestió de la xarxa de camins.<sup>40</sup>

<sup>39</sup>Vegeu l'apartat 6.1.2.

<sup>40</sup>Ara bé, “l'administració competent” és la titular del camí - els municipis o el Departament de Medi Ambient (abans DARP) (vegeu 5.3.) - o són els ens que en cada cas determinen el lliure trànsit del vial (per exemple els òrgans gestors d'espais de protecció especial)? A més, com s'ha de materialitzar l'esmentat “compromís formal.”

### Velocitat de circulació

Pel que fa a condicions generals de circulació, hom estableix una velocitat màxima de circulació per camins de terra de trenta quilòmetres per hora (art. 13) i es prohibeix la circulació motoritzada organitzada en grup en horari nocturn, excepte pels camins veïnals<sup>41</sup> (“d’unió entre localitats rurals o de comunicació amb cases o nuclis de població situats en zones rurals”) (art. 18).<sup>42</sup>

### Competicions esportives

Per acabar, el capítol III de la llei regula les competicions esportives. Abans ja hem fet referència a la seva regulació en espais naturals de protecció especial, a la resta d'espais del PEIN i en terrenys forestals. Aquestes proves esportives només es podran fer en circuits catalogats, aprovats pel Departament de Medi Ambient (abans DARP), amb l'audiència prèvia de les entitats locals, de les comissions comarcals i dels titulars de les carreters o camins implicats (art. 23). Els circuits tancats permanents s'han de situar en terrenys destinats per la normativa urbanística a instal·lacions i equipaments esportius (art. 21).

---

En resum (TAULA 8.2.), hom prohibeix la circulació motoritzada camps a través, per camins no aptes per a la circulació motoritzada, i pels camins ramaders. A la resta d'espais del PEIN i als terrenys forestals la circulació és lliure pels camins asfaltats o amb una amplada igual o superior a quatre metres i prohibida pels camins no asfaltats o amb una amplada inferior a 4 metres.<sup>43</sup> Als terrenys forestals (no als espais del PEIN) els ajuntaments poden establir circuits específics per a la circulació motoritzada, prèvia consideració del Departament de Medi Ambient (abans DARP), que cal sotmetre a avaluació d'impacte ambiental.

Als espais naturals de protecció especial hom pot circular pels camins delimitats pels plans o programes de gestió. A més, el Departament de Medi Ambient (abans DARP) pot limitar o prohibir la circulació pels camins situats en reserves nacionals de caça, reserves naturals de fauna salvatge i refugis de fauna salvatge. El Departament de Medi Ambient (abans DARP), el Departament de Governació i els Ajuntaments poden també prohibir la circulació en el medi natural en cas de risc elevat d'incendi forestal o per tasques d'extinció.

---

<sup>41</sup>La llei aquí diu “pistes”, hem de suposar que es refereix a camins de terra. És autoritzada la circulació motoritzada organitzada en horari nocturn per camins asfaltats?

<sup>42</sup>Quina diferència hi ha entre localitats rurals i nuclis de població en zones rurals?

<sup>43</sup>Entenem que sens perjudici que ajuntaments i particulars vulguin restringir addicionalment l'ús dels camins de la seva titularitat.

Els municipis poden regular la circulació pel viari de la seva titularitat,<sup>44</sup> després d'haver consultat la comissió comarcal. El tràfic agropecuari, forestal, de serveis públics i dels propietaris a llurs finques es lliure, sempre que la normativa pròpia de l'espai no indiqui el contrari. Els particulars han de comunicar al Departament de Medi Ambient (abans DARP) les limitacions que hagin establert en vials de la seva propietat.

Hom regula també la circulació motoritzada en grup i estableix que la circulació motoritzada organitzada i les competicions només es poden realitzar d'acord amb les limitacions que disposa la llei i comptant amb els corresponents permisos.

A l'últim, la llei determina la creació a cada comarca d'una comissió comarcal de caràcter consultiu, alhora que obliga els Consells a realitzar un inventari dels camins i pistes existents a cada comarca.

---

<sup>44</sup>Entenem que sens perjudici de les competències de què gaudeixen el Departament de Medi Ambient (abans DARP) i els òrgans gestors d'espais de protecció especial.

**TAULA 8.2. Limitacions a la circulació motoritzada derivades de la Llei 9/1995, de regulació de l'accés motoritzat al medi natural\***

		tràfic qualificat <sup>1</sup>	individual	en grup	en grup i organitzat	circuit específic	competició esportiva
espais de protecció especial		lliure <sup>2</sup>	només pels vials delimitats a aquest efecte als plans o programes de gestió	ídem + màxim 7 motos o 4 automòbils	aprovació prèvia de l'òrgan gestor	prohibit	només trams d'enllaç no cronometrats
PEIN		lliure	[només per camins pavimentats d'amplada =/+ 4m]	Ídem + màxim 15 vehicles	aprovació prèvia de l'ajuntament o del consell comarcal <sup>3</sup>		prohibit
terrenys forestals						autoritzat prèvia AIA	només competicions previstes al catàleg
de nit	camins veïnals				autoritzada		
	resta				prohibida		
tallafocs, camins de desembosc, camins ramaders, lleres i corrents d'aigua		lliure				prohibida	

<sup>1</sup> Agropecuari, forestal, serveis públics i propietaris

<sup>2</sup> Si la normativa pròpia no ho prohibeix expressament

<sup>3</sup> Si l'itinerari afecta més d'un municipi o comarca

\*Les disposicions derogades *de facto* pel Decret 166/1998 apareixen entre [...]



### 8.1.5. El Decret 166/1998, de regulació de l'accés motoritzat al medi natural

Com la Llei 9/1995 també el Decret 166/1998 fou elaborat pel DARP. Ara cal substituir de nou les referències al DARP pel Departament de Medi Ambient de la Generalitat de Catalunya, que el 1999 va assumir les competències en matèria de regulació de l'accés al medi natural.

Aquest decret reglamenta la Llei 9/1995, de regulació de l'accés motoritzat al medi natural, i la modifica substancialment. De primer, cal dir que el decret clarifica alguns punts de la llei que induïen a confusió. Així, el decret estableix una classificació i defineix cadascuna de les categories que integren la xarxa de camins. També especifica la prohibició de circular camps a través per terrenys agrícoles i per tota mena de lleres fluvials i lacustres. Quant als camins ramaders puntualitza que és prohibit de circular-hi, excepte quan coincideixen amb vials de lliure circulació. I també especifica que la senyalització de les limitacions o prohibicions és competència del Departament de Medi Ambient (abans DARP), no dels titulars dels vials. Però alhora, com veurem, el Decret contradiu obertament la llei en aspectes clau com ara les característiques morfològiques (amplades i paviment) que condicionen l'ús comú general o restringit dels vials.

#### Categorització del viari

Cal destacar la categorització del viari que estableix el decret. Així, l'article 2 distingeix entre "camins rurals, camins i pistes forestals, camins de bast i ramaders, senders i corriols", que com podem veure aplega d'acord amb un ordre jeràrquic.

L'apartat 2 del mateix article descriu cadascuna de les categories com segueix:

- a) **Camins forestals**, les vies de terra o pavimentades de circulació permanent que serveixen per a la gestió, la vigilància i la defensa de les forests, amb una amplada mitjana de plataforma de 4 metres, que formen la xarxa forestal bàsica.
- b) **Pistes forestals**, les vies de terra o pavimentades connectades amb les anteriors i de característiques similars, construïdes primordialment per al transport dels aprofitaments forestals, amb una amplada mitjana de plataforma de 3 metres, que formen la xarxa forestal secundària.
- c) **Pistes de desembosc**, les vies de terra i de circulació temporal exclusivament construïdes per al transport d'aprofitaments forestals, amb una amplada mitjana de plataforma de 2,5 metres.
- d) **Camins rurals**, les vies pavimentades o de terra de circulació permanent construïdes per a la millora de les infraestructures agrícoles, ramaderes i forestals, d'unió entre infraestructures agrícoles, ramaderes i forestals, d'unió entre localitats o d'accés a cases o nuclis de població situats en zones rurals.

- e) **Camins ramaders**, els camins seguits tradicionalment pel bestiar transhumant en els seus desplaçaments periòdics per a l'aprofitament de les pastures naturals.
- f) **Camins de bast**, els antics camins aptes per al pas d'animals de càrrega i no aptes actualment per a la circulació de vehicles de quatre rodes.
- g) **Corriols i senders**, vials únicament aptes per al pas de vianants.

Es tracta d'una classificació funcional força completa i coherent de la xarxa de camins. Això no obstant, el biaix forestal del DARP el porta a tractar de manera preeminent la xarxa forestal i a no distingir adequadament entre camins veïnals i camins rurals. Com ja hem explicat reiteradament es tracta de vials amb funcions del tot diferents i tipologia morfològica sovint també diferent (generalment asfaltats els primers, de terra els segons) que de cap manera poden tenir un mateix tractament. D'altra banda, l'assignació d'amplades-tipus a les diferents categories de camins forestals és una ficció que com hem vist no es correspon amb la realitat.<sup>45</sup>

També sobta el fet que camins de bast, corriols i senders, no siguin esmentats en cap altre punt del decret, ni tant sols per especificar la prohibició de circular-hi amb vehicles de motor. Per tant el decret classifica categories de camins l'ús dels quals - sorprenentment - no regula després en cap sentit.

#### Circulació de motocicletes i automòbils

És a l'article 5, que estableix les normes generals de circulació motoritzada, on trobem les diferències més significatives respecte de la Llei 9/1995. Ara, d'acord amb els apartats 5.1. b) i c) “*La circulació de motocicletes i vehicles assimilats és prohibida amb caràcter general per les pistes i els camins d'amplada inferior a 2 m.*”, mentre que “*La circulació d'automòbils i vehicles assimilats és prohibida amb caràcter general pels vials d'amplada inferior a 3 metres, excepte en les pistes de desembosc, en les quals és autoritzada per a la realització de treballs forestals.*” Ara, i cal subratllar-ho, a diferència del que establia la Llei 9/1995, hom no distingeix entre vials asfaltats i vials de terra.

#### Circulació en espais naturals protegits

D'altra banda, l'article 5.2. estableix que “*En els espais inclosos al Pla d'espais d'interès natural, sens perjudici de les normes establertes a l'apartat anterior, regeixen les normes establertes en els respectius plans o programes de gestió.*” i l'article 5.3. que “*En els espais declarats de protecció especial la circulació de vehicles motoritzats únicament s'autoritza pels vials delimitats i senyalitzats a aquest efecte en els plans o en els programes de gestió corresponents...*”

---

<sup>45</sup>Vegeu 5.4.

A més, l'article 6.3. estableix que el Departament de Medi Ambient (abans DARP), “*prèvia consulta als òrgans gestors i després d’haver consultat els ajuntaments respectius, pot prohibir la circulació motoritzada en camins rurals i camins i pistes forestals dels espais naturals declarats de protecció especial.*” i que “*A la resta d’espais naturals protegits i amb el mateix procediment [el Departament de Medi Ambient] pot prohibir la circulació motoritzada en determinats sectors quan sigui imprescindible per a la preservació dels valors naturals dels espais afectats.*” L'article 6.5. faculta encara al Departament de Medi Ambient (abans DARP) “*prèvia audiència dels esmentats interessats [els titulars dels vials]” a “imposar condicionants específics [sobre els vials] per tal de salvaguardar els valors naturals o per tal de garantir la prestació de serveis de naturalesa pública*”.<sup>46</sup> A l'últim, l'article 7.1. diu que el Departament de Medi Ambient (abans DARP) “*pel que fa als espais naturals de protecció especial, les reserves nacionals de caça, les reserves naturals i els refugis de fauna salvatge, prèvia consulta als òrgans gestors o responsables dels espais, i després d’haver consultat els ajuntaments respectius, pot establir limitacions específiques a la circulació motoritzada referides a:*

- a) *L'època de l'any en què s'admet la circulació.*
- b) *La velocitat màxima.*
- c) *Les característiques dels vehicles.*
- d) *Qualsevol aspecte que es consideri necessari per preservar els espais o els valors naturals protegits.*”

Fora dels espais adés esmentats (espais naturals de protecció especial, les reserves nacionals de caça, reserves naturals, i refugis de fauna salvatge) els ens locals, directament o a instàncies del Departament de Governació o del Departament de Medi Ambient (abans DARP), i prèvia consulta a la comissió consultiva comarcal,<sup>47</sup> poden establir limitacions sobre els camins de llur titularitat.<sup>48</sup>

### Prohibicions de caràcter general

L'article 6 manté les prohibicions de caràcter general que contemplava l'article 7 de la Llei 9/1995, però especifica que la circulació camps a través és prohibida per terrenys forestals però també agrícoles. També és prohibida als espais naturals protegits i pels llits de corrents naturals d'aigua continuus o discontinus, i estanys, llacunes i embassaments superficials en lleres públiques.

La innovació més significativa d'aquest article és, però, la prohibició de la circulació motoritzada pel paisatge nevat fora d'àrees senyalitzades: (art. 6.2.) “*La circulació amb caràcter esportiu o d'esbarjo de vehicles de motor adaptats per transitar per la neu resta prohibida fora de les àrees de les estacions d'esquí senyalitzades a l'efecte i fora dels vials aptes per a la circulació motoritzada.*”

---

<sup>46</sup> El redactat d'aquest article és bastant confús i no queda gaire clar a quina mena de vials fa referència, tot i que sembla adreçar-se principalment a camins privats: “Els titulars de vials que, d'acord amb la legislació general aplicable, hagin establert o estableixin prohibicions o limitacions a la circulació motoritzada per aquells vials, ho notificaran a l'ajuntament que correspongui i al Departament d'Agricultura Ramaderia i Pesca.”

<sup>47</sup> Vegeu 8.1.4.

<sup>48</sup> Un dret que, com hem vist reiteradament, ja els atorgava la Llei municipal i de règim local.

Aquí hi trobem a faltar molt especialment la prohibició expressa de circular amb tota mena de vehicles motoritzats pel camins rurals tradicionals (de bast, senders i corriols) per tal de no deixar cap escaleta legal a la circulació motoritzada per aquest fràgil patrimoni històric.<sup>49</sup>

### Establiment d'àrees i circuits per a la circulació turística i esportiva

El decret desenvolupa abastament l'article 12 de la Llei 9/1995 sobre l'establiment de circuits específics per a la circulació motoritzada, però introdueix nous elements de confusió. Ara hom estableix quatre modalitats d'àrees o circuits:

1. Àrees de circulació per al lleure i l'esport
2. Itineraris per a la pràctica del motociclisme de muntanya
3. Circuits permanents no tancats
4. Circuits permanents tancats.

Les àrees de circulació per al lleure i l'esport (art. 15) són terrenys en els quals un ajuntament, directament, o a petició d'un particular o entitat, i previ informe del Departament de Medi Ambient (abans oficina comarcal del DARP),<sup>50</sup> no són d'aplicació les prohibicions i limitacions que amb caràcter general (art. 6) o específic (art.7), tampoc el límit de velocitat màxima, que fixa l'article 10 del Decret. L'article 15.1. apunta que aquestes àrees s'estableixen amb caràcter temporal sense més especificacions (dies, setmanes, mesos?). Tampoc no s'especifica la prohibició de situar-los en espais del PEIN, d'acord amb el que estableix l'article 12 de la Llei 9/1995.

Els itineraris per a la pràctica del motociclisme de muntanya (art. 16) són camins<sup>51</sup> que un ajuntament, directament, o a petició d'un club esportiu federat, han delimitat, previ informe del Departament de Medi Ambient (abans oficina comarcal del DARP), per a la pràctica d'aquest esport. Això pot comportar novament l'exempció de les prohibicions i limitacions de caràcter general i específic que estableix el mateix decret (arts. 6, 7 i 10).

En aquest àmbit el Decret introdueix nous elements d'inseguretat. D'una banda l'article 16.1. afirma que aquests itineraris cal delimitar-los en el marc d'un pla municipal de camins aptes per a la circulació i la pràctica del motociclisme de muntanya, sense especificar res més sobre els objectius i les característiques de l'esmentat pla. Alhora el pla ha d'indicar els enllaços existents amb les àrees de circulació per al lleure i l'esport. A l'últim, l'autorització dels itineraris es regeix pel mateix procediment aplicat a les àrees de circulació per al lleure i l'esport. Tampoc no s'especifica la prohibició de situar-los en espais del PEIN, d'acord amb el que estableix l'article 12 de la Llei 9/1995.

---

<sup>49</sup>Cal especificar, doncs, que els camins de bast no són aptes per a la circulació de vehicles de quatre rodes (com reconeix l'article 2.2. f), però tampoc de vehicles motoritzats de dues rodes. Cal tenir en compte, a més, que tot i que l'article 5.1. b) prohibeix la circulació de motocicletes per camins de menys de 2 metres d'ample, excepcionalment, hi ha camins de bast que assoleixen aquesta amplada.

<sup>50</sup>El Departament de Medi Ambient no té oficines comarcals.

<sup>51</sup>L'article 16.1. parla d'un "pla" de camins aptes per a la circulació i la pràctica del motociclisme de muntanya.

Arribats a aquest punt la confusió és absoluta. Aquests itineraris tenen un caràcter temporal o permanent? Si tenen un caràcter permanent perquè no es regulen a través de l'article 17 del Decret (circuitos permanents no tancats)? Si tenen un caràcter temporal, com podria deduir-se de les referències introduïdes a l'article 16, per què condicionar-los a un pla municipal de camins?

Els circuitos permanents no tancats (art. 17) són recorreguts permanents destinats a la pràctica d'esports de motor o adequats a les característiques de determinats vehicles motoritzats. L'ur desenvolupament no precisa infraestructura d'obra civil. Aquests pot establir-los l'ajuntament, directament, o a petició dels propietaris de terrenys del terme municipal. L'ur establiment ha d'ésser aprovat pel Departament de Medi Ambient (abans DARP) previ informe favorable del Departament de Governació i de la Secretaria General de l'Esport i procediment d'avaluació de l'impacte ambiental. Aquests circuits no es poden establir en espais del PEIN.

L'establiment de circuitos permanents tancats (art. 18) sí que precisa d'infraestructura d'obra civil i cal emplaçar-los necessàriament en terrenys destinats a instal·lacions i equipaments esportius d'acord amb la normativa urbanística. Aquests circuits no es poden instal·lar en espais del PEIN.

#### Circulació motoritzada en grup i organitzada

En aquest àmbit el Decret manté les disposicions que ja contenia la llei. L'única novetat és que el Decret exceptua les activitats de caràcter popular organitzades pels ajuntaments de la prohibició general que afecta les concentracions de més de 15 vehicles als espais del PEIN i terrenys forestals. Això no obstant, aquestes activitats s'havien de comunicar prèviament a l'oficina comarcal del DARP.

#### Inventari

A l'últim, el Decret especifica unívocament que correspon al Departament de Medi Ambient (abans DARP) la senyalització dels camins sotmesos a limitacions. *“El Departament d'Agricultura, Ramaderia i Pesca ha d'adoptar les mesures que calguin per a la senyalització adequada dels vials que tenen limitacions específiques i dels vials en què es prohibeix la circulació i assegurar-ne la publicitat.”* (art. 11.5).

Això no obstant, la novetat més significativa és l'obligació d'incloure els camins ramaders en l'inventari comarcal: *“també es grafiaran sobre els plànols els camins ramaders i s'inclouran a la memòria les dades i la informació de què es disposi sobre aquests.”* (art. 11.4).

Ara fora dels espais del PEIN i espais de protecció especial, on regeixen les normes establertes pels corresponents plans o programes de gestió, la circulació d'automòbils és lliure per la xarxa forestal bàsica (camins forestals de més de 4 metres) i per la xarxa forestal secundària (pistes forestals de 3 a 4 metres). Pel que fa a les motos, aquestes poden circular lliurement gairebé per tota mena de camins car no hi ha pistes d'amplada inferior a 2 metres. Tot això contradiu obertament les disposicions contingudes a la Llei 9/1995, de regulació de l'accés motoritzat al medi natural (TAULA 8.3.).

D'altra banda, en l'apartat anterior destacàvem la importància que els circuits (o itineraris turístics per a vehicles automòbils) haurien de tenir al si del nou model d'accés al medi natural i criticàvem el fet que la llei prohibís l'establiment de circuits en espais del PEIN quan aquests són una constant als espais de protecció especial. Ara les rebaixes introduïdes pel Decret fan gairebé innecessari l'establiment de circuits o itineraris especials per a la circulació motoritzada.

**TAULA 8.3. Limitacions a la circulació motoritzada derivades del Decret 166/1998, de regulació de l'accés motoritzat al medi natural**

		tràfic qualificat <sup>1</sup>	individual	en grup	en grup i organitzat	àrees de circulació per al lleure i l'esport	itineraris de motociclisme de muntanya	circuits permanents no tancats	competició esportiva
espais de protecció especial		lliure <sup>2</sup>	només pels vials delimitats a aquest efecte en els plans o programes de gestió	ídem + màxim 7 motos o 4 automòbils	aprovació prèvia de l'òrgan gestor	sense especificar [prohibits segons la Llei 9/1995]	prohibit	només trams d'enllaç no cronometrats	
PEIN			segons les normes establertes als respectius plans o programes de gestió <sup>3</sup>	ídem + màxim 15 vehicles <sup>4</sup>	aprovació prèvia dels òrgans rectors, de l'ajuntament o del consell comarcal <sup>5</sup>			només per carreteres i camins asfaltats o de terra en trams d'enllaç no cronometrats	
terrenys forestals i agrícoles			només per camins d'amplada =/+ 2 m (motos); =/+ 3 m (cotxes)		aprovació prèvia de l'ajuntament o del consell comarcal <sup>5</sup>	autoritzat previ informe favorable del DMA	autoritzat prèvia AIA	només competicions previstes al catàleg	
de nit	camins veïnals				autoritzada				
	resta				prohibida <sup>6</sup>				
tallafocs, camins de desembosc, camins ramaders, lleres i corrents d'aigua		lliure				prohibida			

<sup>1</sup>Agropecuari, forestal, gestió d'àrees de caça, serveis públics i propietaris; <sup>2</sup>si la normativa pròpia no ho prohibeix expressament; <sup>3</sup>per defecten s'apliquen les normes generals (lliure pels camins de > 2 m d'ample, les motos, o de > 3 m d'ample, els cotxes); <sup>4</sup>en queden excloses les activitats de caràcter popular organitzades o autoritzades pels ajuntaments; <sup>5</sup>si l'itinerari afecta més d'un municipi o comarca; <sup>6</sup>llevat de causa major.

## 8.2. Els parcs de muntanya de Catalunya

Cal de bell antuvi aclarir alguns conceptes bàsics pel que fa a les diverses categories d'espais naturals de protecció especial. Segons la Llei 12/1985, d'espais naturals (Art. 25) “*Són parcs naturals els espais naturals que presenten valor natural qualificats, la protecció dels quals es fa amb l'objectiu d'aconseguir-ne la conservació d'una manera compatible amb l'aprofitament ordenat de llurs recursos i l'activitat de llurs habitants.*”<sup>52</sup> En canvi, (Art. 22) “*Són parcs nacionals els espais naturals d'extensió relativament gran, no modificats essencialment per l'acció humana, que tenen interès científic, paisatgístic i educatiu. La finalitat de la declaració és de preservar-los de totes les intervencions que poden alterar-ne la fisonomia, la integritat i l'evolució dels sistemes naturals.*” i “*No es permet, a l'interior dels parcs nacionals, cap activitat d'explotació dels recursos naturals i cap altra susceptible d'alterar-ne el paisatge, llevat de les activitats que són compatibles amb els objectius concrets de protecció...*”<sup>53</sup>

Per tant, les principals diferències entre els parcs naturals i els parcs nacionals fan referència al grau d'explotació i transformació dels recursos naturals (superior en els primers) i al nivell de protecció (més elevat en els segons). Si als parcs naturals les activitats productives tradicionals (agricultura, ramaderia, explotació forestal, caça, pesca, recol·lecció, etc.) hi són generalment permeses, també la residència (aquests poden incloure àdhuc nuclis de població importants)<sup>54</sup>, als parcs nacionals aquestes estan fortament restringides (l'activitat ramadera tradicional hi és generalment admesa), quan no prohibides del tot (agricultura, explotació forestal, caça, pesca, recol·lecció, etc.). Alhora, els parcs nacionals solen correspondre a espais deshabitats.

De tot això, lògicament, i pel que fa a la viabilitat, se'n desprèn també que, d'acord amb les activitats generals de caràcter socio-econòmic que habitualment tenen lloc a l'interior dels parcs naturals, en aquests la densitat i la complexitat de la xarxa viària, així com el grau d'ús de la mateixa, seran força importants, també les necessitats de millora i manteniment. En canvi, als parcs nacionals la infraestructura viària pot ser gairebé inexistent i el control de l'accessibilitat molt estricte (àdhuc amb àrees d'accés prohibit al públic en general).

En aquest apartat fem una anàlisi dels models de regulació de l'accés al medi natural desenvolupats pels parcs que tenim a les comarques de muntanya de Catalunya: 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).

### 8.2.1. Normativa del Parc Nacional d'Aigüestortes i Estany de Sant Maurici

Aigüestortes és l'únic Parc nacional que existeix a Catalunya. Situat a cavall de les comarques de la Val d'Aran, l'Alta Ribagorça, el Pallars Sobirà i el Pallars Jussà, el nucli

<sup>52</sup> Cal assimilar els paratges naturals d'interès nacional a parcs naturals d'extensió reduïda.

<sup>53</sup> També les reserves naturals, atesa la seva concepció i el nivell de protecció de què gaudeixen, podrien assimilar-se teòricament a parcs nacionals d'extensió reduïda.

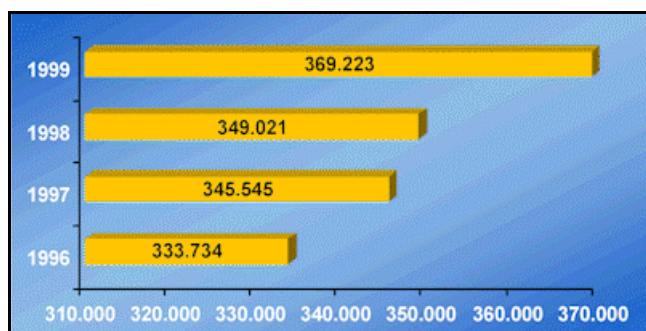
<sup>54</sup> Com ara el Parc Natural de la Zona Volcànica de la Garrotxa al bell mig del qual es troba la ciutat d'Olot.



originari del parc, establert l'any 1955, fou completat l'any 1988 mitjançant la creació d'una àrea perifèrica de protecció, i ampliat posteriorment. La seva superfície abasta ara 40.762 ha. L'espai protegit correspon a un territori d'alta muntanya, poc humanitzat, amb cims que superen els 3.000 metres d'alçada. La seva gestió corresponia al Departament d'Agricultura, Ramaderia i Pesca de la Generalitat de Catalunya, actualment al Departament de Medi Ambient.

El Parc Nacional d'Aigüestortes i estany de Sant Maurici (MAPA 8.1.) ha estat el primer espai natural de protecció especial de les comarques de muntanya que ha establert una clara zonificació d'usos i que ha regulat explícitament a través de diverses normes legals l'accessibilitat i la freqüentació a l'espai protegit.

Dels tres parcs estudiats el Parc Nacional d'Aigüestortes i Estany de Sant Maurici és l'únic que disposa de xifres fiables del nombre de visitants. Aquest fet és afavorit pel fet que l'espai protegit disposa d'aparcaments i punts d'informació situats en cadascuna de les dues entrades principals i de l'existència d'un servei de taxis. El 1999, seguint la tendència ascendent, dels darrers 10 anys, el parc rebia la xifra rècord de 369.223 visitants (MARTÍNEZ, RIERA 2000, GRÀFIC 8.1.).



**GRÀFIC 8.1.** Parc Nacional d'Aigüestortes i Estany de Sant Maurici: Evolució del nombre de visitants (1996-1999)

Font: Ministerio de Medio Ambiente

Ja el 1992 un acord del Patronat<sup>55</sup> regulava l'accés rodat al Parc nacional. Així, l'accés amb vehicles particulars per les tradicionals entrades de la Vall de Boí i d'Espot quedava permès només fins a les 10 hores i amb un màxim de 175 vehicles. A partir de les 10 hores només era permès l'accés a peu o amb transport públic. La sortida dels vehicles del Parc nacional romanien lliures en tot moment i a qualsevol hora. Aquest acord fou ratificat més endavant per una resolució de la Direcció General del Medi Natural, que establia que entre les 10 i les 18 hores només es podia accedir al parc “amb vehicles de servei públic, a peu o en bicicleta.” (Art. 2).<sup>56</sup>

Actualment, no és permès d'accedir amb vehicles particulars a l'interior del Parc nacional. Els cotxes s'han de deixar a l'aparcament de la Palanca de la Molina, a la vall de Sant Nicolau, o a l'aparcament dels Prats de Pierró, a la vall d'Espot (FIGURA 8.3.). En canvi, els vehicles de servei públic, els “taxis”, ofereixen ara un servei continu i funcionen com una línia regular de transport públic. Els antics aparcaments de l'estany de Sant Maurici i de la Font de la mà del bisbe (Aigüestortes) els han suprimit i n'han restaurat els terrenys.

<sup>55</sup>Parc Nacional d'Aigüestortes i Estany de Sant Maurici. Acord del patronat de 21 de maig de 1992.

<sup>56</sup>Generalitat de Catalunya, Departament d'Agricultura, Ramaderia i Pesca. Resolució de 30 de juliol de 1992, per la qual es regula l'accés del trànsit rodat al Parc Nacional d'Aigües Tortes i Estany de Sant Maurici.

És al Pla rector d'ús i gestió, aprovat pel Decret 82/1993, de 9 de febrer (DOGC 1727), on s'estableix una regulació precisa de l'accessibilitat al Parc nacional, fins ara la més precisa i exhaustiva d'un espai natural de protecció especial a casa nostra.



**FIGURA 8.3.** Actualment és obligatori deixar els vehicles particulars als aparcaments situats als accessos al parc.

### Zonificació i regulació de l'accessibilitat general

Al capítol 2 del PRUG s'estableix una zonificació d'usos i activitats per a tot el territori del Parc nacional, que es classifica en quatre tipus d'àrees segons el nivell de protecció: àrees de protecció integral (Art. 11); àrees de reserva qualificada (Art. 12); àrees de reserva (Art. 13); àrees d'ús especial (Art. 14). Alhora, a cada categoria li correspon un nivell d'ús (TAULA 8.4., MAPA 8.1.).

**TAULA 8.4. Zonificació i ús del territori del Parc Nacional d'Aigüestortes i Estany de St. Maurici**

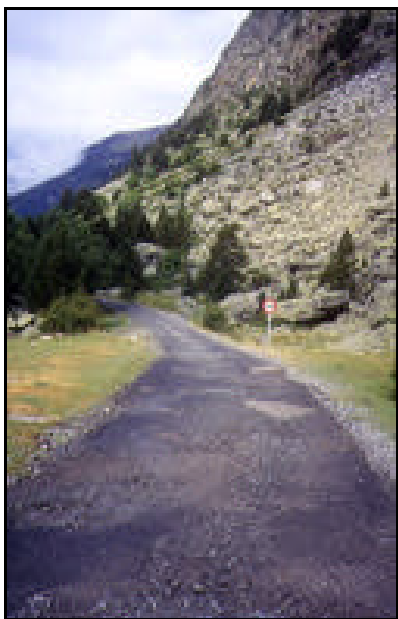
Zones	Ús
<b>Territori del Parc nacional</b>	
àrees de protecció integral	ús molt limitat
àrees de reserva qualificada	ús públic limitat
àrees de reserva	ús públic moderat
àrees d'ús especial	ús públic intens
<b>Territori de la zona perifèrica de protecció</b>	
zona de reserva integral	per determinar
zones d'ús especial interès ecològic i paisatgístic	per determinar
zona de protecció exterior	usos i aprofitaments tradicionals

Pel que fa a les àrees de protecció integral el PRUG afirma: “*són aquells espais del Parc Nacional de característiques excepcionals que engloben ecosistemes de rellevants valors ecològics, científics i/o paisatgístics, en els quals la seva singularitat i/o fragilitat comporta, per a la seva conservació un ús molt limitat*” i “*aquests espais queden sotmesos a un règim total de protecció i només admetran, sota autorització expressa del Patronat del Parc nacional, accions d'investigació i conservació de la natura amb finalitat exclusivament científica i de control del medi. L'accés serà exclusivament a peu i prohibit al públic en*

general.<sup>57</sup> *Amb l'autorització prèvia del director-conservador, i sota control de guies especialitzats, s'admetran visites de caire excepcional.*” D'aquesta manera, les àrees de protecció integral s'assimilen a reserves naturals integrals.

Pel que fa a les àrees de reserva qualificada: “*són aquelles àrees del Parc nacional on conflueixen diversos valors d'interès ecològic, científic i paisatgístic, per la seva representativitat, diversitat i/o vulnerabilitat del conjunt o d'algun dels seus elements. La seva preservació és compatible amb un ús públic limitat.*” i “*aquestes àrees queden sotmeses a un règim total de protecció i només hi seran permeses, degudament controlades, activitats amb finalitat educativa, científica, alpinística i de control del medi.*”

Pel que fa a les àrees de reserva: “*és el territori del Parc nacional que per la seva extensió configura unitats naturals o paisatgístiques clares on la vegetació, la flora i la fauna poden desenvolupar-se de manera natural. La seva conservació és compatible amb un ús públic moderat.*” i “*per preservar aquestes unitats naturals es permetran les activitats alpinístiques, recreatives, educatives, d'interpretació de la natura i de control del medi, totes elles degudament controlades.*”



**FIGURA 8. . El camí asfaltat d'Aigüestortes dins l'àrea d'ús especial del parc Nacional.**

Pel que fa a les àrees d'ús especial (FIGURA 8.4.): “*són les àrees de reduïda extensió del Parc nacional i de la zona perifèrica de protecció preparades per suportar un ús públic intens.*” on s'admeten “*activitats de caràcter recreatiu, educatiu i de servei per al control i el manteniment del medi. L'accés públic serà lliure, a peu o amb transport públic, a través de l'àrea senyalitzada.*”<sup>58</sup>

D'altra banda, a la zona perifèrica de protecció (secció 3 del cap. 2) s'admeten els usos i aprofitaments tradicionals compatibles amb les finalitats de protecció i conservació. Això no obstant, el PRUG preveu una eliminació total d'usos a la zona de reserva integral de les mulleres i torberes d'Aiguamòg a la Vall d'Aran, on hom preveu la declaració d'una reserva

<sup>57</sup>Els subratllats són meus.

<sup>58</sup>També s'admet de circular-hi en bicicleta.

natural integral, i una regulació d'usos - per especificar - a les anomenades “zones d'especial interès ecològic i paisatgístic”.

El capítol 5 del PRUG regula específicament l'accés al Parc nacional, completant així les disposicions precedents. L'article 32 estableix que “A l'àrea de protecció integral definida a l'article 11 ... només hi és permès el trànsit a peu de les persones que disposin d'una autorització expressa per accedir-hi, essent-hi vedada l'entrada per al públic en general” i que “A la resta del Parc nacional, només es permet transitar a peu per la xarxa de camins, senders i corriols existents.” Aquest règim també és d'aplicació “A les àrees de la zona perifèrica de protecció qualificades ... com a zona de reserva integral i zones d'especial interès ecològic i paisatgístic”. En canvi “A la resta de la zona perifèrica de protecció, el trànsit de persones a peu és lliure, si bé es recomana utilitzar preferentment la xarxa de camins, corriols i senders.”

**TAULA 8.5. Parc Nacional d'Aigüestortes i Estany de Sant Maurici: regulació de l'accés**

Zones	Accés
<b>Territori del Parc nacional</b>	
àrees de protecció integral	a peu exclusivament i amb una autorització expressa
àrees de reserva qualificada	a peu exclusivament per la xarxa de camins, senders i corriols existents  (ús públic limitat i controlat amb finalitat educativa, científica, alpinística i de control del medi)
àrees de reserva	a peu exclusivament per la xarxa de camins, senders i corriols existents  (ús públic moderat i controlat amb finalitat recreativa, educativa, científica, alpinística i de control del medi)
àrees d'ús especial	accés lliure, a peu, bicicleta, o amb transport públic <sup>1</sup>
<b>Territori de la zona perifèrica de protecció</b>	
zona de reserva integral	a peu exclusivament per la xarxa de camins, senders i corriols existents
zones d'especial interès ecològic i paisatgístic	a peu exclusivament per la xarxa de camins, senders i corriols existents
zona de protecció exterior	accés lliure a peu (hom recomana l'ús de la xarxa de camins, senders i corriols existents), bicicleta, i en vehicle per pistes de més de 3 m d'ample

<sup>1</sup> Els propietaris i els veïns d'Espot i Barruera poden circular-hi lliurement amb vehicle

Pel que fa a la circulació motoritzada, a l'interior del Parc nacional aquesta és genèricament prohibida.<sup>59</sup> Així, aquesta només és permesa als vehicles del transport públic autoritzats i

<sup>59</sup> Com estableix l'article 33 del PRUG, el patronat, a proposta de l'òrgan gestor del parc, dictarà unes normes genèriques que regularan l'accés rodat. A més tindran regulació específica: Els vehicles de servei del Parc nacional; els vehicles de servei del transport públic; els vehicles de servei necessaris per al control de les

dins l'anomenada àrea d'ús especial exclusivament (Art. 33.5). Només en casos excepcionals i degudament justificats, el director conservador pot atorgar permisos especials per a la circulació de vehicles a l'interior del Parc nacional (Art. 33.6). A la zona perifèrica de protecció “la circulació de tota mena de vehicles es restringeix a les pistes de 3 m d'amplada mínima.” (Art. 33.7).

---

activitats autoritzades i el manteniment de les instal·lacions existents a l'interior del Parc nacional (pastures, refugis d'excursionistes, infraestructures hidroelèctriques, ...); els vehicles de propietaris de terrenys situats a l'interior del Parc nacional, únicament per a l'accés a les seves finques; els vehicles dels veïns domiciliats als municipis d'Espot i Barruera. A l'últim “L'òrgan gestor del Parc nacional facilitarà als vehicles de transport públic i als privats autoritzats un distintiu ...”



**FIGURA 8.5.** A l'interior del Parc Nacional la circulació motoritzada és prohibida amb caràcter general.

L'ordre de 17 de desembre de 1993 (DOCG 1845) regula l'accés dels vehicles de servei públic de transport discrecional de viatgers fins a 9 places, dels propietaris de terrenys i dels veïns domiciliats als municipis d'Espot i de Barruera. L'ordre fixa en 95 el nombre màxim de vehicles de transport públic (els popularment anomenat “taxis”) (FIGURA 8.6.). Els propietaris de terrenys situats a l'interior del parc poden accedir-hi lliurement amb els seus vehicles particulars si l'accés es troba a l'interior de l'àrea d'ús especial. En cas contrari hauran de sol·licitar un permís especial a l'òrgan gestor del parc. Els veïns dels municipis d'Espot i Barruera podran accedir amb els seus vehicles particulars a l'àrea d'ús especial. En definitiva, veïns i propietaris del parc gaudeixen d'amplis privilegis en poder transitar lliurement amb els seus vehicles particulars per les pistes que configuren les àrees d'ús especial. És a dir la pista de la ribera de Sant Nicolau fins al Pla d'Aigüestortes i la pista de l'Estany de Sant Maurici fins al refugi d'Amitges, i la pista del Bosc de Riufred també per la banda d'Espot. També els disminuïts poden excepcionalment accedir al Parc nacional amb llurs propis vehicles.

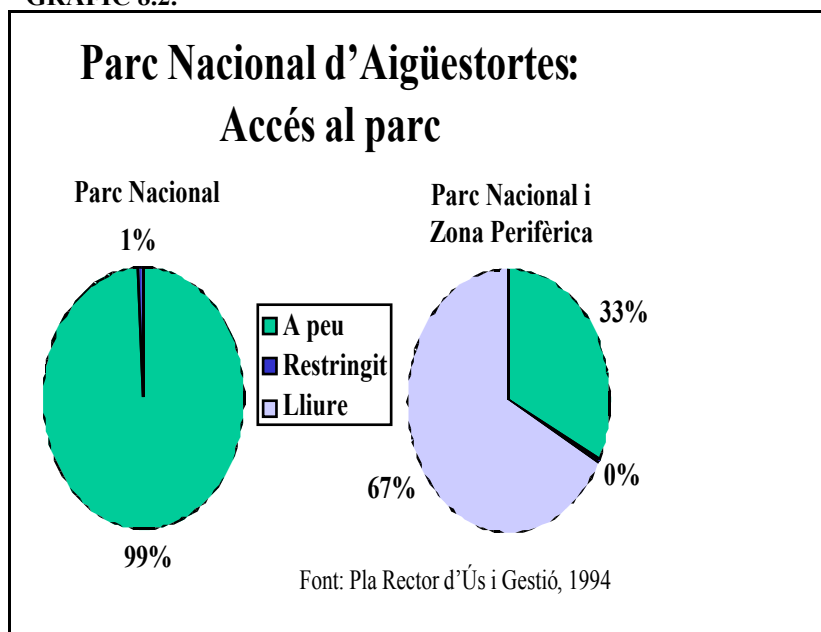


**FIGURA 8.6.** Els coneguts taxis esperant a l'aparcament del Pla d'Aigüestortes.

Podem sintetitzar el que hem recollit fins ara com segueix (TAULA 8.5., GRÀFIC 8.2. MAPA 8.1.): Al Parc nacional, en funció de la intensitat d'ús i de la llibertat d'accés, apareixen quatre tipus d'àrees. Un primera zona tancada a l'accés lliure del públic; una segona zona d'ús difús i accés lliure a peu per la xarxa de camins existent; una tercera zona de caràcter lineal i ús intensiu per part de persones i vehicles de transport públic; una quarta zona d'accés totalment lliure a peu i lliure també amb vehicle per la xarxa de camins de més de 3 metres d'amplada.

Val a dir que la zona tancada al públic constitueix una àrea realment minsa del parc. 78,5 ha que representen tan sols el 0,8% de la superfície de l'àrea de parc i el 0,2% del conjunt del Parc nacional (parc + zona perifèrica de protecció). En canvi 13.239,5 ha, el 32,5% del conjunt del Parc nacional, són d'accés lliure a peu per la xarxa de camins existents. Mentre que el 67,3% (27.432,8 ha) del conjunt del Parc nacional té un accés completament lliure a peu, si bé els vehicles només hi poden circular pels camins de més de 3 metres d'amplada. Per tant la circulació motoritzada és prohibida en 13.318 ha, un 32,7% del Parc nacional, i restringida parcialment al 67,3% restant. Això no obstant, veïns i propietaris tenen una àmplia llibertat de moviments a l'interior del parc.

GRÀFIC 8.2.



A l'últim, els dies de màxima afluència de públic, i només amb caràcter excepcional, el director-conservador del parc “podrà limitar l'accés de visitants mentre no es realitzi un estudi pertinent sobre la capacitat màxima de visitants admissible.” (Art. 31).

#### El Pla de Tancament de Pistes Forestals

Amb l'objectiu d'assolir un equilibri entre “l'interès turístic i la preservació del medi”, la direcció del Parc nacional ha estat impulsant des de l'any 1995 un pla de tancament de

pistes forestals consensuat amb els municipis. El pla abasta el conjunt de l'espai protegit (Parc nacional + zona perifèrica de protecció).

Els municipis implicats són els 10 que participen del Parc nacional: Vielha e Mijaran, Naut Aran (Val d'Aran); Vall de Boí, Vilaller (Alta Ribagorça); Alt Àneu, Estèrri d'Àneu, la Guingueta d'Àneu, Espot, Sort (Pallars Sobirà); i la Torre de Cabdella (Pallars Jussà).

És interessant destacar els motius que justifiquen la proposta, d'acord amb la memòria del Pla:

- Hi ha persones que fan mal ús d'aquestes pistes: activitats competitives no autoritzades, circulació fora pista, etc. En els darrers dos anys el Parc nacional ha hagut de tancar l'accés al coll de Fogueruix (refugi del Pla de la Font) i a les torberes d'Aiguamòg (deixant oberta però la pista del circuit).
- Apareix una massificació de vehicles i persones que és perjudicial en certes zones ecològicament fràgils: s'ha hagut de regular l'accés a l'estany de Sant Maurici i al planell d'Aigüestortes. En d'altres zones, com ara la Ribera d'Aiguamòg, també hi ha problemes.
- Pertorbació de la fauna. Les pistes no van ésser concebudes per a la utilització turística i moltes d'elles creuen llocs on habiten animals especialment sensibles a l'activitat humana, alguns d'ells amb greus problemes de supervivència a la zona, com el gall fer, el mussol pirinenc, i el picot negre, entre d'altres. El trànsit de vehicles i persones en èpoques d'aparellament i nidificació, principalment, crea greus problemes a la supervivència d'aquestes espècies.
- Llocs amb poc atractiu turístic. Moltes pistes duen a llocs gens interessants turísticament, i la senyalització gairebé nul·la dels innombrables ramals porta en molts casos a la confusió.
- Increment del risc d'incendis forestals. L'accés incontrolat de vehicles i persones als boscos augmenta enormement la probabilitat d'inici de focs i l'acumulació de deixalles.

Com veurem més endavant, aquestes motivacions són molt semblants a les del Parc Natural del Cadí-Moixeró a l'hora de tancar pistes.

Mitjançant exposició pública del Pla de tancament de pistes, el Parc nacional va iniciar els tràmits per tancar 97,2 km dels 163,1 km que integren la xarxa de pistes del conjunt del Parc nacional. Aprovat el Pla el 1997, es restringeix la circulació de vehicles al 60% dels vials del parc. Ara bé, a la zona perifèrica de protecció, d'acord amb la Llei 9/1995, de regulació de l'accés motoritzat al medi natural, les limitacions no afecten la circulació motoritzada relacionada amb el desenvolupament de les activitats i els usos agrícoles, ramaders o forestals. El Pla només va rebre dues al·legacions de l'ajuntament de la Torre de

Cabdella i de l'entitat municipal descentralitzada d'Espui (la Torre de Cabdella), que foren admeses per la direcció del Parc nacional.

El criteri general seguit pel Parc Nacional d'Aigüestortes i estany de Sant Maurici ha estat el de deixar obertes a la circulació de vehicles els camins que actualment ja tenen un interès turístic i tancar tots els vials mancats d'interès. Així, la majoria de camins oberts configuren circuits turístics: Arties-Valarties-còth de Pruedo-Aiguamòg-Banhs de Tredòs-Tredòs; Son-Jou; Espot-Super Espot-Llessui; etc. (TAULA 8.6.) Per tant, el criteri bàsic adoptat per a la regulació del viari ha estat eminentment funcional, si bé que cap pista oberta a la circulació fa menys de 3 metres d'amplada, tal com estableix l'article 33.7. del PRUG (TAULA 8.7.). Però la majoria de pistes obertes tenen una amplada inferior a 4 metres contradient el criteri fixat per la Llei 9/1995, de regulació de l'accés motoritzat al medi natural.

A l'últim, cal fer esment de la pista del Portarró d'Espot, entre el Planell d'Aigüestortes i el refugi de l'Estany Llong. Aquesta l'han convertida en via de servei sense pràcticament manteniment, practicable únicament per vehicles tot terreny autoritzats. El conjunt de la pista, que comunica Aigüestortes amb l'Estany de Sant Maurici, amb bonics trams empedrats, i ben integrada en el paisatge, ha esdevingut volgudament sender per a vianants, d'ús exclusiu a peu, al servei del senderisme més assequible i multitudinari del Parc nacional (famílies, canalla, gent gran...). Cal subratllar que durant anys els ajuntaments de Barruera i Espot maldaren perquè aquesta pista fos eixamplada i asfaltada amb l'objectiu de desenvolupar el turisme i "promoure" el Parc nacional.

**TAULA 8.6. Pistes d'accés lliure al Parc Nacional d'Aigüestortes i Estany de Sant Maurici**

nom	codi	amplada (m)	tipus de ferm
Pont de Losseron-àrea d'acampada	2.1.	3,0	terra
Pont de Losseron -Pruedo	2.2.	3,5	terra
Aiguamòg-Pruedo	2.4.	3,5	terra
Val de Ruda-Pont de lo Campo	2.5.	3,0	terra
Cap del Port-refugi de la Pleta del Duc	3.0.	3,5	terra
Son-cruïlla del bosc d'Esterri	3.4.	4,0	terra
Cruïlla del bosc d'Esterri-refugi dels Coms de Jou	5.1.	4,0	terra
Super-Espot-Creu de l'Eixol	6.9.	4,0	terra
Creu de l'Eixol-coll de Triador	7.1.	3,5	terra
Espui-coll de Triador	8.1.	3,5	terra
Coll de Triador-Pleta	8.2.	3,0	terra
Pont de Toirigo-aparcament de Comalesbienes	9.9.	3,5	asfalt
Carretera-bosc d'Erill	9.7.	3,0	terra

Font: Parc Nacional d'Aigüestortes i estany de Sant Maurici (1997)



**TAULA 8.7. Pistes d'accés limitat al Parc Nacional d'Aigüestortes i Estany de Sant Maurici**

nom	codi	amplada (m)	tipus de ferm
Espitau de Vielha-Conangles	1.1	3,0	terra
Zona d'acampada de Valarties-Rius	2.1.	3,0	terra
Montcasau	2.3.	3,0	terra
Canal de Colomers per Pruedo	2.6.-2.7.	2,5	terra
Pont de lo Campo-Saboredo	2.5.	2,5	terra
Cap del Port de la Bonaigua-Pic Peülla	3.1.	2,5	terra
Carretera del Port-Gerdar	3.2.	2,5	terra
Carretera de Son-Mata de València	3.3.	3,0	terra
Planes de Son-Riu Tinter	3.5.	2,5	terra
Planes de Son-Solana	3.6.	3,0	terra
Bosc de Son-Cabana de Cabanieres	3.7.	2,5	terra
Bosc de Son-Castell Rinau	3.8.	3,0	terra
Bosc de Son-Obaga del Bosc	3.9.	3,0	terra
Jou-Bosc de Jou	5.3.	3,0	terra
Pista del Bosc d'Estèrri-Dipòsits de Jou	5.4.	2,5	terra
Pista del Bosc d'Estèrri-Prats	5.2.	2,5	terra
Pla de la Font-Vellendo	3.11	3,0	terra
Solana-Bosc d'Estèrri	4.1.	3,0	terra
Aparcament del Prat de Piarró-estany de Sant Maurici	6.0.	3,5	asfalt
Prat de Piarró-estany Negre	6.1.	2,5	terra
Envaiasse-Boteró (canal)	6.2.	2,5	terra
Pont de Pallers-Plaça dels Arbres	6.3.	3,0	terra
Pont de Pallers-Antic abocador del Prat del Peirot	6.4.	3,0	terra
Capella de Sant Maurici-Sant Maurici	6.5.	3,0	terra
Sant Maurici-Amitges	6.6.	2,5	terra
Refugi Ernest Mallafré-Bosc Samoiné (canal)	6.7.	3,0	terra
Carretera de Super Esport-barranc de Peguera	6.8.	2,5	terra
Campo-Campet	6.10.	3,0	terra
Berradé-Finestrelles	6.11.	3,0	terra
Estanyets-Pala de l'Eixe	6.15.	2,5	terra
Pont de la Molina-Aigüestortes	9.1.	3,0	terra
Aigüestortes-Llong	9.1.	2,5	terra
Sant Esperit-Barranc de Serrader	9.2.	3,0	terra
Sant Esperit-Palancó de Llacs	9.3.	2,5	terra
Pista d'accés al Parc-Palanca de Pei	9.6.	3,0	terra
Toirigo-Canal dels Freixos	9.4.	2,5	terra
Residència de Cavallers-Comalesbienes	9.5.	2,5	terra
Toirigo-Cavallers	9.9.	3,0	asfalt
Currua dels Canals-Basses de Puigali	9.10.	1,5	terra

Font: Parc Nacional d'Aigüestortes i estany de Sant Maurici (1997)

### Regulació dels esports de muntanya

La secció 7 del PRUG regula la pràctica de l'excursionisme, l'alpinisme i d'altres esports de muntanya. En tot l'àmbit del Pla rector (Parc nacional i Zona perifèrica de protecció) l'excursionisme i l'alpinisme són genèricament admesos, però “*només és permès circular pels camins, senders i corriols existents*”. Això no obstant el caràcter mateix de l'alpinisme implica accedir a indrets certament mancats de veritables camins, fet que admet la mateixa normativa del parc: “*s'entén per alpinisme la realització d'ascensions a pics elevats o difícilment accessibles i les travesses d'alta muntanya per crestes o rutes sense camins marcats*.” (Art. 57.1).

Però d'acord amb la normativa general i la zonificació d'usos descrites en l'apartat anterior no és permès d'accedir a les àrees de protecció integral (Art. 56.2), mentre que a les àrees de reserva qualificada la pràctica de l'alpinisme requereix una autorització expressa de l'òrgan gestor del parc (Art. 57.3), que “*En els casos o en els dies en els quals s'estimi que una excessiva freqüentació pot significar un risc per a la preservació dels sistemes naturals, l'òrgan gestor del Parc podrà limitar el nombre de permisos que es concedeixen.*” A la resta del Parc nacional i a la zona perifèrica de protecció, la pràctica de l'alpinisme és lliure, tot i que “*Si s'observa que en algun indret del Parc nacional, l'excessiva freqüentació representa un risc per a la conservació dels sistemes naturals, l'òrgan gestor del Parc nacional podrà limitar-ne la pràctica i establir el mateix règim de regulació definit en l'apartat anterior.*”

De la mateixa manera que l'alpinisme, la pràctica de l'esquí de muntanya és prohibida a les àrees de protecció integral (Art. 58.1), mentre que a les àrees de reserva qualificada està condicionada a l'atorgament d'un permís específic (Art. 58.2). Però alhora no és permès l'esquí camp a través per les zones boscadades del Parc nacional. Tampoc per les zones d'especial interès ecològic i paisatgístic i la zona de reserva integral de la zona perifèrica de protecció del Parc nacional (a la resta de la ZPE la pràctica de l'esquí de muntanya és lliure). En tot aquest territori l'esquí de muntanya només podrà practicar-se per la xarxa de camins i senders existents (Art. 58.3).<sup>60</sup>

En resum, cap activitat esportiva no és permesa a les àrees de protecció integral del Parc nacional. Fora d'aquestes àrees, la pràctica de l'excursionisme és lliure, sempre per la xarxa de camins i senders existents (a la zona perifèrica de protecció de fet també camps a través). La pràctica de l'alpinisme i de l'esquí de muntanya a l'interior de les àrees de reserva qualificada està condicionada a l'atorgament d'un permís específic concedit per l'òrgan gestor del parc. A la resta del Parc nacional i de la zona perifèrica de protecció la pràctica tant de l'alpinisme com de l'esquí de muntanya són lliures, per bé que a l'interior del bosc al Parc nacional i a les zones de reserva integral i d'especial interès ecològic i paisatgístic de la zona perifèrica l'esquí de muntanya només és permès per la xarxa de camins i senders existent.

D'altra banda, les marxes a cavall i la circulació de trineus són prohibides a l'interior del Parc nacional i a les zones de reserva integral i d'especial interès ecològic i paisatgístic de la zona perifèrica de protecció. A la resta de la zona perifèrica la pràctica d'aquestes activitats és lliure, però sempre “*per la xarxa de pistes, camins i senders existents.*” (Art. 59).

A l'últim l'article 60 prohibeix l'acampada a l'interior del Parc nacional i a la zona de reserva integral i zones d'especial interès ecològic i paisatgístic de la zona perifèrica de protecció, mentre que a la resta de la zona perifèrica de protecció aquesta es regula per la normativa específica de l'acampada.<sup>61</sup>

<sup>60</sup>No cal dir la dificultat que comporta el compliment d'aquesta norma, atès que a l'hivern sota una gruixuda capa de neu resulta pràcticament impossible esbrinar el recorregut dels camins i senders existents.

<sup>61</sup>Decret 55/1982

### Control de la freqüentació i conducció dels visitants

L'article 70 del PRUG estableix que “*Els guies del Parc nacional s'encarregaran de rebre els visitants, acompanyar-los sobre el terreny i fer les explicacions dels itineraris amb l'objectiu de facilitar la comprensió de la zona visitada, des del punt de vista dels seus valors científics i pedagògics.*” Això no obstant, l'accés al Parc nacional és lliure, no necessàriament guiat, sempre i quan es respectin les normatives descrites als apartats anteriors.

La secció 1 del capítol 8 del PRUG classifica els camins i senders del Parc nacional en cinc categories: trams d'accés rodat del transport públic; itineraris pedagògics autoguiats; itineraris pedagògics guiats; senders; i camins d'aprofitaments i usos tradicionals.

D'acord amb l'article 78, la finalitat dels trams d'accés rodat del transport públic “*és canalitzar el flux principal de visitants*”, els trams coincideixen amb l'àrea d'ús especial. Alhora hom preveu l'existència d'unes “*Bosses d'aturada del transport públic*” (Art. 79), que: “*Són les àrees del tram d'accés rodat del transport públic que admeten l'estacionament momentani i discrecional dels vehicles, per a parades curtes o per a la recollida de visitants.*”<sup>62</sup>

Els itineraris pedagògics autoguiats “*Són els camins d'accés que canalitzen el flux principal de visitants i que, mitjançant senyalització pedagògica, permeten que aquests puguin entendre per si mateixos l'estructura global del Parc nacional.*” (Art. 80).

Els itineraris pedagògics guiats “*Són aquells traçats que canalitzen les visites de caire educativo-recreatiu efectuades amb servei de guia. El traçat d'aquests itineraris es podrà revisar per reduir l'eventual impacte que puguin produir en el seu entorn immediat, variant-ne periòdicament el traçat a fi d'evitar la seva consolidació.*” (Art. 81).

Els senders integren la “*Xarxa que té com a finalitat establir itineraris de travessa a peu per conèixer l'àmbit del Pla rector i fixar la trama de relació entre els diferents equipaments. Inclou el sender de Gran recorregut GR-11.*” (Art. 82).

A l'últim, la finalitat dels camins d'aprofitaments i usos tradicionals “*és permetre l'accés per desenvolupar aquests usos a la zona perifèrica de protecció, i per al control i manteniment de les construccions de suport.*” (Art. 83).

D'altra banda, els articles 80.2., 81.2. i 82.2. fixen respectivament amplades màximes de 1,4 m per als itineraris pedagògics autoguiats (excepte quan el traçat coincideix amb l'àrea d'ús especial), 0,9 m per als itineraris guiats, i 1,2 m per als senders. Això fa del PRUG del Parc Nacional d'Aigüestortes i Estany de Sant Maurici el primer text legal que regula a Catalunya amplades de senders per a vianants en el medi natural.

---

<sup>62</sup>I hom afegeix “*El projecte tècnic formarà part del de la via, ja que s'entenen com un eixamplament d'aquesta*”, i “*El tractament paisatgístic de les bosses d'aturada serà homogeni amb el de la via en què s'integren.*”

### Una oferta en tres nivells

El Parc nacional segueix una política de conducció i concentració dels visitants al llarg de diverses rutes de passejada i senderisme. Les diferents rutes configuren una xarxa de senders estructurada en tres nivells que permet gaudir i descobrir els principals valors naturals i paisatgístics del parc. El primer nivell correspon a itineraris pedagògics autoguiats. El tercer nivell requereix tenir coneixements de muntanyisme.

#### a) Primer nivell

Aquest nivell l'integren 3 itineraris relativament curts, i senyalitzats, adreçats al gran públic. Són les rutes anomenades de l'Isard, de la Llúdriga (FIGURA 8.7.) i de la Marmota, situades a les tres entrades principals del parc accessibles en vehicle. Els tres itineraris corresponen clarament a una política de concentració del sector més nombrós de visitants a l'entrada del parc i a prop de les anomenades àrees d'ús especial (MAPA 8.1.). Amb aquests itineraris els visitants poden accedir fins als indrets més emblemàtics i amb major atractiu turístic del parc: l'Estany Llebreta al sector ribagorçà i l'Estany de Sant Maurici i els Encantats al sector pallarès. La ruta de la Marmota pretén ordenar la freqüentació des de la nova entrada al Parc nacional ampliat, el pantà de Cavallers, conduint els visitants fins al refugi Ventosa i Calvell sobre l'Estany Negre. Aquestes rutes s'adrecen als grups familiars, gent gran i turistes ocasionals poc habituats a caminar per la muntanya, que representen el gruix més important de visitants.



FIGURA 8.7.

#### b) Segon nivell

Per a un públic més selectiu el parc proposava inicialment 3 itineraris a peu, també senyalitzats, d'una durada d'entre 3 i 5 hores, que per camins permeten d'accedir a diversos indrets del parc d'interès naturalístic i paisatgístic. Es tracta dels recorreguts Sant Maurici-Ratera-Amitges; Sant Maurici-Vall de Monestero; i Estany Llong-Estany Redó (MAPA 8.1.). En aquest cas, els itineraris ja s'endinsen en l'àrea de reserva i àdhuc en l'àrea de reserva qualificada, però mantenint els visitants sempre lluny de les àrees de protecció integral (FIGURA 8.8.). D'altra banda, l'itinerari d'Aigüestortes s'està habilitant per als disminuïts amb l'ajut de la Fundació ONCE. A més, per tal d'evitar el trepig de les

mulleres, existeixen passeres aixecades al planell d'Aigüestortes, al planell d'Aiguadassí, a la vall de Monestero i al sector del Portarró. A més, a l'Estany Llong hi ha una àrea de descans de caràcter itinerant, que periòdicament canvia de lloc per tal d'evitar un impacte ambiental continuat en un mateix punt.

Als 3 recorreguts originals s'han sumat el 1999 nous itineraris senyalitzats addicionals. El Parc nacional compta ara amb 4 entrades (Cavallers, Aigüestortes, Sant Maurici i vall de Peguera). Alhora 16 senders de segon nivell permeten accedir als punts de major interès naturalístic i paisatgístic situats a la zona perifèrica de protecció. D'aquesta manera el parc gestiona i regula la totalitat d'accessos al parc des de l'Alta Ribagorça, la Vall d'Aran, el Pallars Sobirà i el Pallars Jussà. Aquests recorreguts posen el parc a l'abast d'un grup d'usuaris relativament nombrós, disposats a caminar malgrat no siguin excursionistes consumats.



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

### c) Tercer nivell

A l'últim, el territori del parc és recorregut per 2 senders de llarg recorregut, el sender transpirinenc o GR-11, amb una petita variant, el GR-11-18, i el GR-11-20, que en travessa únicament la zona perifèrica de protecció (MAPA 8.1.). Aquests senders són seguits pel grup d'usuaris més minoritari i experimentat.

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



Però darrerament s'ha popularitzat el recorregut anomenat "Carros de foc", impulsat des de la xarxa de refugis del Parc nacional, sens dubte la millor de Catalunya, que consisteix en un

recorregut circular a través del parc passant per tots els refugis, sense senyalització específica (FIGURA 8.9.). El circuit ha tingut un important ressò mediàtic en la premsa especialitzada. L'èxit, més enllà de la seva espectacularitat i bellesa, s'explica sobretot pel nivell de serveis de la ruta, que inclou refugis confortables on dormir, menjar i dutxar-se, amb possibilitat de reservar places per telèfon i fer el pagament amb targeta de crèdit. Com sol passar amb aquesta mena de productes els usuaris són majoritàriament persones de mitjana edat (35-55 anys), habituades a caminar, amb un nivells de renda i formació elevats, que exigeixen un cert confort. Un percentatge considerable correspon a estrangers.

**TAULA 8.8. Tipologia de senders del Parc Nacional d'Aigüestortes i Estany de Sant Maurici**

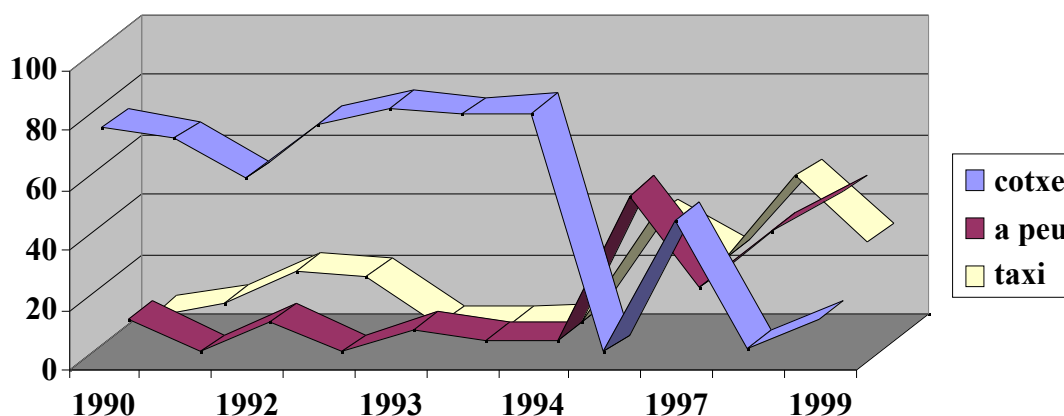
<b>Primer nivell</b> (itineraris pedagògics autoguiats)	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ruta de la Llúdriga</li> <li>• Ruta de l'Isard</li> <li>• Ruta de la Marmota</li> </ul>	
<b>Segon nivell</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Camí de l'Estany Llong i el Portarró d'Espot</li> <li>• La vall de Dellui</li> <li>• Els estanys de Gèmena</li> <li>• Cap els estanys del Pessó</li> <li>• La vall de Besiberri</li> <li>• Els "lacs" aranesos</li> <li>• El gran circ de Colomers</li> <li>• El mirador de l'Estany de Sant Maurici</li> <li>• Cap a les Agulles d'Amitges</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Camí de Sant Maurici al Portarró d'Espot</li> <li>• Vall de Peguera-Estany Negre</li> <li>• Ruta dels Avets: la Mata i el Gerdar</li> <li>• La vall de Gerber</li> <li>• Els estanys de la Mainera</li> <li>• Pels estanys de la vall Fosca</li> <li>• El pas de l'Ós</li> </ul>
<b>Tercer nivell</b> (senderisme de travessa)	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• GR-11</li> <li>• GR-11-18</li> <li>• GR 11-20</li> <li>• Ruta del Carros de Foc</li> </ul>	

En resum, la xarxa de rutes i senders del Parc nacional ofereix tres tipus de productes adreçats a tres tipus d'usuaris també ben diferenciats (TAULA 8.8., MAPA 8.1.). Rutes curtes per al gran públic, rutes de mig dia o un dia per a l'excursionista mitjà i senders de gran recorregut per als senderistes de travessa. D'aquesta manera, la direcció del parc fa possible la coneixença dels valors més representatius, tant naturalístics com paisatgístics del parc; satisfà les expectatives, diferents, d'usuaris amb necessitats i possibilitats també diferents; i ordena els fluxos de freqüentació, evitant impactes ambientals i garantint la necessària tranquil·litat als indrets més sensibles de l'espai protegit. Per tant, en cap cas no pot dir-se que el Parc nacional sigui un espai tancat al públic.

Hem vist, doncs, com des del 1992 el Parc Nacional d'Aigüestortes i Estany de Sant Maurici inicia un procés d'ordenació i regulació de l'accés al parc. La mesura més espectacular ha estat, sens dubte, la prohibició d'entrar a l'interior del Parc Nacional amb vehicles particulars. Aquesta mesura es va implantar l'any 1995 i va tenir un impacte espectacular i immediat sobre el model d'accés al Parc Nacional, tal com es desprèn de la recerca realitzada per MARTÍNEZ i RIERA (2000) "Anàlisi econòmica i social d'una dècada d'activitat recreativa del Parc Nacional d'Aigüestortes i Estany de Sant Maurici".

Abans de la prohibició més del 80% dels visitants accedia al parc amb vehicle particular, menys del 10% a peu i menys del 5% en taxi. Del 1995 ençà el percentatge de visitants amb vehicle baixa a un 17% o menys (6% el 1995!), mentre que el nombre de visitants a peu supera el 50% i els que usen els taxis se situen al voltant del 30% (GRÀFIC 8.3.). Podem concloure afirmant que les noves mesures afavoreixen el medi ambient, l'economia local (els taxis), i beneficien el conjunt dels visitants, en millorar la qualitat ambiental i paisatgística del Parc Nacional.

**GRÀFIC 8.3. Parc Nacional d'Aigüestortes i Estany de Sant Maurici: Mitjans de transport (1990-1999)**



### 8.2.2. Normativa del Parc Natural de la Zona Volcànica de la Garrotxa

La zona volcànica de la Garrotxa correspon a un territori de muntanya mitjana molt humanitzat, situat íntegrament a la baixa Garrotxa entre els nuclis d'Olot, Castellfollit de la Roca i Santa Pau. El Parc natural hi fou establert l'any 1982 i té una superfície de 11.300 ha. La seva gestió corresponia originalment al Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya. Aquesta correspon actualment al Departament de Medi Ambient.

Si el Pla Rector d'Ús i Gestió del Parc Nacional d'Aigüestortes i Estany de Sant Maurici posa l'èmfasi sobretot en la regulació de l'accessibilitat i la freqüentació de l'espai protegit, el Pla especial del Parc Natural de la Zona Volcànica de la Garrotxa ho fa, en canvi, en la regulació de les obres viàries (un aspecte al qual hem dedicat l'apartat 1.9.). Això no significa, però, que la gestió de l'accessibilitat i el control de la freqüentació sigui un tema menor al parc dels volcans, com podrem comprovar seguidament.

#### Usos compatibles i zonificació

L'article 19 del Pla especial estableix els usos admesos a l'interior del Parc natural:

- a) En general, usos i aprofitaments agrícoles, forestals i cinegètics, així com els usos ramaders extensius que no necessitin instal·lacions d'estabulació permanent.
- b) Usos ramaders intensius, en règim d'estabulació permanent, quan tinguin caràcter d'explotació familiar agrària, tenint en compte la dimensió i la capacitat productiva de la finca.
- c) Habitatge familiar, quan estigui directament vinculat a l'explotació agrària. Amb caràcter restringit podran autoritzar-se altres modalitats d'habitatge en els casos que preveu l'article 21.<sup>63</sup>
- d) Usos industrials estrictament vinculats a la primera transformació de les produccions agràries de la zona volcànica, quan la naturalesa de l'activitat n'exigeixi l'emplaçament en medi rural.
- e) Usos turístics, culturals i recreatius, quan siguin congruents amb la naturalesa rural i el caràcter protegit de l'espai natural.
- f) Activitats d'utilitat pública o d'interès social necessàries per al desenvolupament dels usos anteriors o que hagin d'afectar indefectiblement l'àmbit del parc.
- g) Usos extractius, excepte aquells no admesos per l'article 3.4. de la Llei 2/1982, als quals fa referència el paràgraf c) de l'article 20.<sup>64</sup>

Entre els usos incompatibles destaquen els “Usos esportius susceptibles d'originar nivells sonors alts, erosió del sòl o d'altres alteracions significatives.” (art. 20 e). A més, l'article 47 especifica que “El desenvolupament dels usos turístic-recreatius a l'interior de la zona volcànica no podrà incidir negativament sobre els seus sistemes naturals i el seu paisatge ni pertorbar les activitats productives.”

En definitiva s'admeten usos agropecuaris i forestals, residencials i turístics, d'utilitat pública i interès social, i industrials, fet que implica forçosament l'existència i l'ús d'una xarxa de carreteres i camins de caràcter rural, forestal i veïnal, també de vies de servei. A diferència del cas del Parc Nacional d'Aigüestortes i Estany de Sant Maurici ens trobem, doncs, amb un espai fortament humanitzat on l'ús del viari va molt més enllà de les necessitats recreatives o de gestió del medi natural.

D'altra banda l'article 60 divideix el Parc natural en sis zones:

- Zona 1: agropecuària.
- Zona 2: agrícola d'interès paisatgístic especial.
- Zona 3: forestal.
- Zona 4: protecció de vessants.
- Zona 5: protecció de marges fluvials.
- Zona 6: espais naturals d'interès preferent.

Pel que fa a la zona 6 (espais naturals d'interès preferent), L'article 68 del Pla especial llista els espais inclosos al corresponent Catàleg, entre els quals es troben també les reserves naturals creades per la Llei 2/1982. L'article 70 estableix les disposicions que regeixen en aquesta zona, com ara que: “No s'admetran actuacions que n'alterin la morfologia i, en concret, moviments de terres...”, alhora que en les àrees de reserva natural l'article 71 estableix que: “En els sistemes de desembosc s'empraran tècniques que evitin la destrucció del sòl forestal i dels plançons. No es permetrà l'arrossegament d'arbres sencers ni el de feixos de troncs amb torn. Es donarà preferència a la utilització del transport amb bestiar i

<sup>63</sup> Aquestes inclouen l'ús turístic i residencial associat a la rehabilitació d'edificacions tradicionals (Art. 21.2. c).

<sup>64</sup> “Usos extractius de gredes i de granulats lleugers de qualsevol mena, llevat de l'extracció de sorra i còdols dels llits dels cursos d'aigua, sens perjudici del que disposa l'article 98.2.”. L'article 98 regula les activitats extractives en l'àmbit del parc.



*de cables aeris. En cas de necessitat d'ús de maquinària mòbil, aquesta haurà de ser el més lleugera possible.*"<sup>65</sup>

### Categorització del viari

L'article 78 del Pla especial divideix els vials del Parc natural en tres categories principals:

**Categoria A:** *Els vials d'interès general previstos al Pla sectorial de Carreteres de la Generalitat o al Pla de carreteres de l'Estat i, en general, els que integren la xarxa bàsica de Catalunya i la xarxa comarcal d'acord amb la Llei 16/1985, d'11 de juliol, d'ordenació de les carreteres de Catalunya.*

**Categoria B:** *Tots els vials d'ús permanent no inclosos en la categoria A. Al seu torn es divideix en tres tipus:*

*B-1 Vials de la xarxa local que tenen com a funció primordial la comunicació entre assentaments rurals o entre aquests i els vials de la categoria A.*

*B-2 Vials de la xarxa veïnal i rural, de caràcter secundari, sotmesos a usos múltiples (agraris, turístics, etc.)*

*B-3 Vials no accessibles al públic, d'ús ininterromput o intermitent vinculat exclusivament a aprofitaments agrícoles, ramaders, forestals, miners o similars.*

**Categoria C:** *Vials provisionals (d'obra, d'accés a explotacions no permanents, etc.) que han de deixar de prestar servei en cessar l'activitat temporal per a la qual van ser construïts.*

D'acord amb la categorització que hem establert en l'apartat B 2.3., només els vials de les categories B i C són pròpiament camins, ja que els vials de la categoria A són carreteres. La categoria B-1 ha de correspondre a camins veïnals de titularitat municipal. Dintre de la categoria B-2 s'inclouen tant camins veïnals, com sobretot camins rurals. Els vials de la categoria B-3 són vies de servei (principalment pistes forestals) de titularitat pública o privada. Finalment, la categoria C correspon a vies de servei de caràcter temporal (p.e. vies temporals per extraure fusta), també de titularitat pública o privada (MAPA 8.2.).

Val a dir, però, que la categorització que estableix el Pla especial no té en compte la titularitat dels vials. Això és especialment important en aquest cas, car, a diferència del Parc Natural del Cadí-Moixeró o del Parc Nacional d'Aigüestortes i Estany de Sant Maurici, on el viari es majoritàriament públic, al Parc Natural de la Zona Volcànica de la Garrotxa, d'acord amb l'inventari de camins realitzat (CAMPILLO 1998), els camins de titularitat privada o desconeguda hi representen el % de la xarxa.

### Regulació de la circulació i conducció dels visitants

#### *Regulació de la circulació*

La regulació de la circulació al Parc Natural de la Zona Volcànica de la Garrotxa es basa sobretot en la zonificació del parc. L'article 45 del Pla especial estableix determinades limitacions a la circulació rodada amb caràcter general i específic:

---

<sup>65</sup>A més, amb caràcter general, arreu del parc: "Els sistemes de desembosc utilitzats seran aquells que produeixin la mínima erosió. La Junta de Protecció fomentará el desembosc amb animals o amb altres mètodes que garanteixin la protecció dels sòls." (art. 95.3.).

*“Es prohibeix expressament la circulació rodada fora de les carreteres i pistes destinades a aquest fi, excepte quan es tracti de la realització d'activitats agràries. En conseqüència, queda prohibida la pràctica del trial i d'altres modalitats esportives sobre vehicles que es desenvolupin fora de la xarxa viària pública.<sup>66</sup> El trànsit rodat a través dels espais inclosos en el Catàleg complementari d'aquest Pla es limitarà a aquells casos vinculats a la realització d'activitats agràries o a la gestió del Parc natural, llevat d'aquelles excepcions expressament previstes en el mateix Catàleg.”*

Aquesta normativa de caràcter general no fa, doncs, sinó prohibir la circulació camps a través i també pel viari tradicional, en concordança amb les normes legals que hem analitzat en l'apartat 1.2. L'aspecte més significatiu és sens dubte la prohibició general del tràfic rodat als espais inclosos al Catàleg.



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

D'altra banda, la categorització dels vials (A, B i C) també determina una regulació de l'ús. Així, els vials de categoria A (carreteres), B-1 (camins veïnals) i B-2 (camins rurals) són d'ús comú general, és a dir que tothom pot circular-hi, però els vials de categoria B-3 i C són d'ús restringit. En realitat, ambdues categories són vies de servei,<sup>67</sup> però només la categoria B-3 té caràcter de vial permanent. Ara bé, fins a l'aprovació de la Llei 9/1995, de regulació de l'accés motoritzat al medi natural, existia un solapament absolut entre els vials de categoria B-3 i els espais del Catàleg (MAPA 8.2.), atès que la direcció del parc no havia considerat necessari restringir l'ús dels viari fora dels espais d'interès preferent. Per tant, la zonificació del parc pesava més que la categorització dels vials a l'hora de regular la circulació per la xarxa de camins. Però aquest fet ha començat a canviar amb l'adopció per part del parc d'una política de tancament de pistes més restrictiva a l'empara del nou marc legal introduït per la nova llei (FIGURA 8.10).

Podem, doncs, resumir la normativa del Parc Natural de la Zona Volcànica de la Garrotxa pel que fa a la regulació de la circulació motoritzada com segueix: És prohibida la circulació camps a través i pel viari tradicional.<sup>68</sup> El trànsit a través dels espais inclosos al Catàleg

<sup>66</sup> Aquest extrem deu afectar es deu referir així també a la circulació camps a través o pel viari tradicional de bicicletes tot terreny.

<sup>67</sup> Vegeu 5.3.5.

<sup>68</sup> En principi també de bicicletes tot terreny, segons sembla desprendre's de l'article 45.2.

(entre els quals les reserves naturals) és prohibit al públic en general (els vials inclosos en aquests espais han de tenir, doncs, la consideració de vies de servei i incloure's en la categoria B-3 de la classificació del parc). En definitiva, hom estableix una distinció essencial entre els espais inclosos al Catàleg i la resta d'espais del Parc natural, en els quals és d'aplicació amb caràcter substitutori la Llei 9/1995, de regulació de l'accés motoritzat al medi natural.

### Conducció dels visitants

Als espais naturals protegits, la conducció dels visitants és un element fonamental de qualsevol estratègia integral de gestió dels camins i de l'accessibilitat al territori. Com el Parc Nacional d'Aigüestortes i Estany de Sant Maurici,<sup>69</sup> o el Parc Natural del Cadí-Moixeró,<sup>70</sup> també el Parc Natural de la Zona Volcànica de la Garrotxa ha creat una xarxa de senders, que alhora que permet la descoberta del Parc natural mitjançant l'oferiment d'un servei públic als visitants, també serveix per controlar la freqüentació de l'espai natural i concentrar la pressió humana als indrets menys fràgils. Val la pena destacar, de bell antuvi, que d'acord amb les dades de freqüentació elaborades pels centres d'informació del parc (1996), el senderisme i la passejada és l'activitat principal del 45,3% dels visitants dels centres d'informació, a molta distància d'altres interessos (bicicleta, 4,8%).



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

Així, el Plànol-guia del parc i els fulletons dels diversos itineraris de senderisme, juntament amb la senyalització sobre el terreny i l'emplaçament dels centres d'informació de l'espai protegit, constitueixen instruments de control de la freqüentació. El Plànol-guia destaca els itineraris que la direcció del parc vol que els visitants utilitzin de preferència i subrepresenta volgutament els camins que condueixen a indrets de l'espai protegit en els quals hom vol limitar la freqüentació (MAPA 8.2.).

<sup>69</sup>Vegeu 8.2.1.

<sup>70</sup>Vegeu 8.2.3.

Existeix, doncs, una xarxa d'itineraris senyalitzats que serveix per regular la pressió dels visitants, però també per evitar conflictes. Aquests conflictes es donen a tres nivells: visitants/població local; visitants/territori; visitants/visitants; per aquest ordre d'importància. La senyalització facilita, doncs, que l'ús públic de l'espai no perjudiqui els interessos particulars i ara, al cap dels anys, aquest fet ha estat ja assumit pels habitants de l'espai protegit, que participen també de la presa de decisions en aquest àmbit. Pel que fa al conflicte visitants/territori aquest s'aborda, com acabem de veure, a través de les regulacions que emanen de la zonificació del parc i, com veurem seguidament, mitjançant la pròpia xarxa de senders pedestres i d'altres estratègies. El conflicte visitants/visitants (p.e. ciclistes versus senderistes) és, de moment, poc rellevant.



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

No tots els itineraris disposen de fulletó, ans només aquells que interessa privilegiar (FIGURA 8. ). En aquest sentit existeix una categorització implícita a tres nivells: itineraris senyalitzats i promocionats (ús intens); itineraris senyalitzats no promocionats (ús moderat); itineraris no senyalitzats ni promocionats (ús baix). Hi ha 19 itineraris equipats o previstos (a més del GR-2, que travessa el parc des de Pocafarina fins a Santa Pau i segueix cap a Besalú). Deu itineraris tenen el corresponent fulletó. D'aquests, tres itineraris són lliures (a peu, bicicleta o cavall): Olot-Fageda d'en Jordà-Can Xel; Santa Pau-Volcà Santa Margarida-Santa Pau; Volcà de Montsacopa (parcialment); i Valls de Sant Iscle i del Vallac: volcans i castells (FIGURA 8.12). La circulació de bicicletes i cavalls no és permesa en cinc itineraris, aquells que tenen un ús intensiu a peu (o caràcter urbà): Fageda d'en Jordà-Volcà de Santa Margarida-Volcà del Crosat (FIGURA 8.11.); Sender Joan Maragall (Fageda d'en Jordà); Cingleres de Castellfollit de la Roca; Grederes del volcà Crosat; itinerari urbà de Sant Feliu de Pallerols. És tracta en aquests itineraris d'evitar conflictes entre vianants i ciclistes o cavallistes.

D'altra banda, el parc vol combatre la tendència actual a començar la visita de la zona volcànica des del Pla de Sacot, situat estratègicament entre la Fageda d'en Jordà, el volcà Crosca i el volcà Santa Margarida. Amb aquesta fi s'estan promocionant diverses entrades al parc de caràcter alternatiu: Olot (Visita al volcà Montsacopa i al Casal dels Volcans); Cingleres volcàniques de Sant Joan les Fonts i Castellfollit de la Roca; i Santa Pau; que s'afegeixen als punts d'informació més populars de la Fageda i del Crosca.

### Gestió de la xarxa de camins

L'apartat b) de l'article 34 del Pla especial estableix que:

*“El Departament de Medi Ambient elaborarà el Pla de conservació i millora de la vialitat rural de la zona volcànica de la Garrotxa, el qual contindrà les determinacions següents:  
Inventari dels dèficits de la viabilitat d'accés als assentaments residencials situats a l'interior de la zona volcànica.  
Definició, avaluació i programació de l'execució de les actuacions de millora a realitzar en aquests vials.  
Mesures per a la protecció i, si s'escau, la recuperació de la xarxa tradicional de camins i senders.  
La Junta de Protecció efectuarà les actuacions oportunes per assegurar la conservació, la protecció i, si s'escau la recuperació de la xarxa rural tradicional. Així mateix, procedirà a la senyalització dels itineraris de més interès paisatgístic, d'acord amb els criteris a què fa esment l'article 43...”<sup>71</sup>*

El Pla pròpiament dit no existeix, si bé el parc va satisfent els objectius marcats pel Pla especial a través de les actuacions que cada any promou l'Àrea de Millora Rural del Parc natural.

Pel que fa a la millora de la xarxa de camins per a la circulació motoritzada el parc promou la pavimentació d'aquells camins que ho requereixen atès l'ús social que tenen. La pavimentació dels camins l'executa el parc directament o mitjançant la concessió de subvencions als ajuntaments implicats. En d'altres casos, quan els costos de manteniment dels camins així ho aconsellen, aquests poden pavimentar-se amb ciment portland tenyit d'un color vermellós que s'integra amb les característiques del terreny volcànic. De fet, el parc ha fet molts experiments a la recerca de materials de pavimentació que tant pel color com per la textura minimitzin l'impacte visual de les infraestructures viàries.

Antigament, el manteniment dels camins no pavimentats es feia amb gredes volcàniques que recollien els interessats (veïns o ajuntaments). Ara, per tal d'evitar l'extracció de gredes, el parc posa a disposició d'ajuntaments, propietaris, agrupacions de defensa forestal i associacions de veïns, material de subbase (rebuig de pedrera barrejat amb sorres negres de la fundició d'Olot) perquè els interessats arrangin els camins lliurement d'acord amb llur criteri i prioritats.

Pel que fa a la xarxa rural tradicional, les actuacions es concentren als itineraris senyalitzats abans descrits. La senyalització sol executar-la el parc directament, però en alguns casos pot anar a càrrec d'entitats col·laboradores. D'altra banda, el parc té oberta una línia de subvencions per al manteniment de la xarxa rural tradicional. Les actuacions solen consistir

---

<sup>71</sup>“Els distints tipus de senyalització de camins, itineraris, serveis públics, indrets d'interès, instruccions per als visitants, etc. respondran respectivament a models unitaris d'acord amb les normatives vigents i, si s'escau, amb el que disposa aquest Pla especial o el que estableixi la Junta de Protecció” (art. 43).

en neteges de vegetació, reconstrucció de murs de pedra seca i d'empedrats. Els receptors de les subvencions solen ser societats de caçadors, associacions de veïns, entitats culturals i esportives i agrupacions de defensa forestal (ADF). Darrerament, cal remarcar la restauració del pont medieval d'Instints a Santa Pau.

### L'inventari de camins del Parc Natural de la Zona Volcànica de la Garrotxa

El Parc Natural de la Zona Volcànica de la Garrotxa ens va encomanar el 1998 la realització d'un inventari de camins, que complís tres requisits: exhaustivitat, conformitat amb el marc jurídic i legal vigent i utilitat per a la gestió del parc. Aquest fou concebut de bon començament amb l'objectiu d'integrar-lo al sistema d'informació geogràfica del Parc natural. L'inventari va recollir i codificar 360 camins, doblant aproximadament la xarxa prèviament inventariada pels municipis del parc. L'interès del Parc Natural de la Zona Volcànica de la Garrotxa pels camins no era nou, puix el 1991 ARANDA et al ja havien realitzat un interessant inventari - si bé no exhaustiu - de camins rurals de l'altiplà de Batet. El nou inventari responia també a una demanda social expressada reiteradament per ajuntaments i col·lectius socials interessats.

#### *Metodologia*

La metodologia d'inventari es va basar fonamentalment en tècniques d'anàlisi i interpretació territorial. Partint de diverses fonts (cartografia, inventaris, guies, toponímia, informació oral) s'obté un mapa de treball. Paral·lelament cal interpretar l'estructura i el funcionament territorial de la xarxa (en base al relleu, al sistema de poblament i d'explotació econòmica del territori) i molt especialment el solapament existent entre la xarxa rural tradicional i la moderna xarxa de carreteres i camins per a vehicles motoritzats. L'anàlisi de l'evolució històrica de la xarxa i de les funcions socials i econòmiques originals o actuals dels vials és l'eina decisiva que permet esbrinar els atributs essencials dels camins (singularitat, funcionalitat, titularitat).

Els camins així identificats es van codificar. El sistema de codificació dels vials és un codi alfanumèric que inclou informació sobre la titularitat, la gestió, la funcionalitat i l'ús de cada camí. Amb aquesta finalitat el codi aplega quatre variables que permeten identificar i caracteritzar cadascun dels camins i trams inventariats i codificats: número d'ordre, titularitat o ús, municipi, categoria funcional.

#### *Resultats*

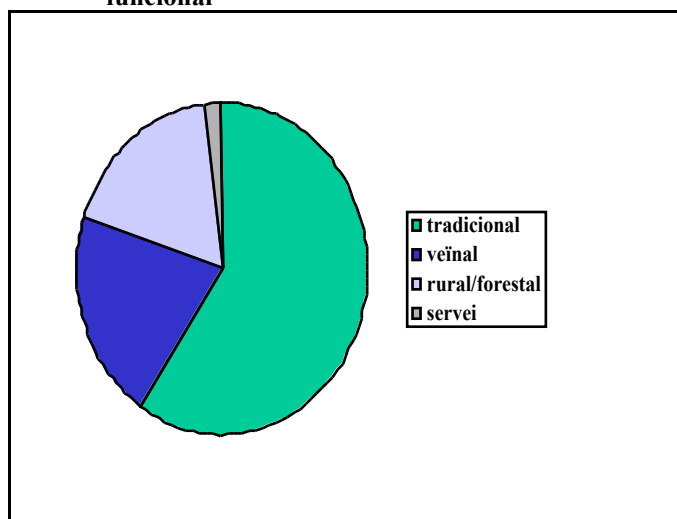
L'inventari revela que el Parc Natural de la Zona Volcànica de la Garrotxa posseeix una densa xarxa de pistes veïnals i rurals i camins rurals tradicionals. L'existència de planes fèrtils que afavoreixen l'activitat agrícola i el poblament expliquen l'elevada densitat de la xarxa en comparació amb d'altres comarques de muntanya (TAULA 8.9.).

La xarxa actual de camins és el resultat del solapament sobre el territori de dos models de transport perfectament diferenciats: el model industrial per a vehicles motoritzats i el model preindustrial concebut per al trànsit a peu, amb animal de bast o carro. El model industrial ha generat la moderna xarxa de carreteres, camins asfaltats i pistes que s'ha sobreposat sobre una xarxa de camins rurals tradicionals esdevinguda residual i marginal (MAPA 8.2.).

La moderna xarxa de camins asfaltats i pistes satisfà les funcions més bàsiques (productives, socials, etc.) de la població resident. La tendència és a eixamplar i asfaltar els camins amb una funció veïnal destacada, per tal de comunicar la població amb la xarxa de carreteres. Altres camins per a vehicles amb funcions agropecuàries o forestals es deixen de terra.

A diferència de la xarxa de camins tradicionals, la moderna xarxa de camins persegueix la connexió més curta en temps amb les vies de comunicació més ràpides (les carreteres). Això explica l'aparició d'estructures de camins en forma d'espina de peix al voltant de les carreteres principals i la importància destacada dels corredors fluvials en detriment dels passos de muntanya.

**GRÀFIC 8.4. Inventari de camins del Parc Natural de la Zona Volcànica de la Garrotxa: categoria funcional**



L'inventari (GRÀFIC 8.4.) recull 117 km de camins veïnals (categoria B-1 del parc); 104 km de camins rurals/forestals (categoria B-2 del parc); i 11,7 km de camins de servei (categoria B-3 del parc). Les tres categories representen respectivament el 50,2%, 44,6% i 5,0% de la xarxa de camins per a vehicles i el 20,3%, 18,0% i 2,0% de la xarxa total de camins.

La xarxa de camins rurals tradicionals la integren ara tots aquells vials que no han estat convertit en carreteres, camins asfaltats i pistes. Es tracta en general d'antics camins de carro a les planes i de camins de bast i corriols a la muntanya. La bondat del relleu i la importància històrica de l'agricultura al Pla d'Olot, Santa Pau, etc. explica l'existència d'un bon nombre de camins carreters tradicionals. Aquest fet és bastant excepcional tenint en compte que a la resta de comarques de muntanya el viari tradicional correspon generalment a camins de bast. L'amplada de molts camins carreters els fa aptes per a la

circulació de vehicles (tractors, vehicles tot terreny), de manera que de vegades es fa difícil distingir entre camins de carro tradicionals i camins rurals moderns (pistes). La xarxa de camins rurals tradicionals té una extensió de 343,3 km i representa el 59,4% de la xarxa de camins.

La xarxa rural tradicional satisfà encara diverses funcions. A les planes fèrtils els camins de carro tenen encara un ús agrícola. Però la xarxa rural tradicional té sobretot un ús lúdic creixent, a través del turisme verd (senderisme, bicicleta, equitació, educació ambiental), la recol·lecció i la caça. La xarxa de senders senyalitzats (cada vegada més extensa) aprofita sovint els camins tradicionals. Els senders poden satisfer funcions també en l'àmbit de la protecció civil i la lluita contra els incendis.

**TAULA 8.9. Regulació de la vialitat al Parc Natural de la Zona Volcànica de la Garrotxa**

Espai o vial		Construcció de vials	Millora dels existents	Circulació motoritzada	A peu	En bicicleta i a cavall
Zona de protecció de vessants		A evitar sempre que sigui possible				
		Sotmesa a AIA				
Catàleg d'espais naturals d'interès preferent	Reserves naturals	No autoritzada	Només consolidació i manteniment	Només trànsit autoritzat		
	Resta		També eixamplaments i rectificacions puntuals			
Categoria A (carreteres)		Sotmesa a garanties de recondicionament i a AIA		Lliure		
		Cal optar per l'impacte visual i ecològic més baix				
Categoria B (camins)	> 5 m d'amplada	Sotmesa a AIA				
	> 40% pendent transversal	Sotmesa a AIA				
	Tots	Cal optar per l'impacte visual i ecològic més baix		Lliure o restringida d'acord amb la Llei de Regulació de l'accés motoritzat al medi natural		
Categoria C (vials temporals)		Obligació de retornar els terrenys a l'estat original	No autoritzada	Només trànsit autoritzat		
Xarxa rural tradicional				Prohibida	lliure	lliure
Camps a través				Prohibida	lliure	lliure
Itineraris pedestres senyalitzats				Varia en funció del tipus de vial	lliure	lliure amb excepcions



L'inventari de camins del Parc Natural de la Zona Volcànica de la Garrotxa és un primer pas cap al reconeixement i la protecció integral de la xarxa de camins. La seva digitalització permet gestionar-los informàticament mitjançant el SIG del parc. S'han creat, a més, diverses colles de voluntaris que han de completar amb treball sobre el terreny l'inventari realitzat. Aquesta tasca beneficiarà especialment la xarxa rural de camins tradicionals. A l'últim el parc estudia la fórmula adient per dotar l'inventari de força jurídica, per exemple a través del planejament urbanístic municipal, o per mitjà de la revisió del Pla especial del Parc, la qual cosa obriria noves vies a la participació d'ajuntaments i veïns.

### **8.2.3. La pràctica de la gestió dels camins al Parc Natural del Cadí-Moixeró**

Les serres pre-pirinenques que integren el Parc Natural del Cadí-Moixeró configuren un espai d'alta muntanya, amb alçades que superen els 2.000 metres. Aquest parc, el més extens de Catalunya (41.342 ha), s'estén a cavall de les valls del Segre i del Llobregat i abasta part de les comarques de l'Alt Urgell, la Cerdanya i el Berguedà. Es tracta d'un territori amb sectors poc humanitzats i amb d'altres sotmesos fins fa poc a una intensa activitat silvo-pastoral. L'explotació forestal hi té encara molta importància. El Parc natural fou establert l'any 1983. La seva gestió corresponia al Departament d'Agricultura, Ramaderia i Pesca de la Generalitat de Catalunya, actualment correspon al Departament de Medi Ambient. En canvi, la titularitat del Paratge natural d'interès nacional del Pedraforca, integrat a dintre del parc, ja corresponia al Departament de Medi Ambient.

A diferència del Parc Nacional d'Aigüestortes i del Parc Natural de la Zona Volcànica de la Garrotxa, el Parc Natural del Cadí-Moixeró no té aprovat encara el corresponent Pla especial i no disposa de cap norma específica que reguli el viari del parc. Això no obstant, el Parc Natural del Cadí-Moixeró sí que duu a terme una gestió efectiva del viari i, sobretot, de l'ús d'aquest. Aquesta gestió sobre el terreny es basa en dues estratègies principals; d'una banda, la conducció dels visitants mitjançant l'establiment d'itineraris, de l'altra, la declaració de vies de servei. A més, el parc destina recursos econòmics a la conservació i millora de diversos vials i regula també l'obertura de pistes a través dels plans d'ordenació forestal.

#### Disposicions relatives als camins contingudes al projecte de Pla especial

El projecte de Pla especial del Parc Natural del Cadí-Moixeró aborda la gestió dels camins des de dos àmbits: categorització i obres viàries. En canvi, gairebé no fa referència a la regulació de l'accés al territori. Quant al viari tradicional, només conté algunes disposicions referents a senyalització.

Pel que fa a la categorització, l'apartat 3.3.3. del projecte de Pla especial estableix tres categories de vials, en base a criteris de funcionalitat: xarxa bàsica o primària; xarxa secundària; i xarxa terciària.

Xarxa bàsica o primària. Aquesta categoria aplega els vials, tant carreteres com camins, amb una funció de comunicació veïnal (entre nuclis de població). El projecte de Pla especial proposa asfaltar tots els vials que encara són de terra. Aquesta proposta avui ja és una realitat.

Xarxa secundària. Aquesta categoria aplega vials amb funcions mixtes, veïnals (d'unió entre masos o veïnats dispersos), agropecuàries i turístiques. Són camins en tots els casos, excepte la carretera de Bagà a Coll de Pal, la titularitat de la qual correspon a la Diputació de Barcelona. Es tracta de vials generalment de terra i el projecte de Pla especial no en recomana l'asfaltat (tampoc la continuïtat de les vies ja asfaltades).

Xarxa terciària. Aquesta categoria aplega els camins d'utilitat exclusivament forestal i agropecuària. Aquests vials serveixen per a actuacions puntuals, acotades en el temps, després de les quals resten sense cap utilitat específica. Amb caràcter general, hom proposa restringir l'ús d'aquests camins per a la circulació de vehicles. A més, les pistes de desembosc de nova construcció s'hauran de tancar a la circulació un cop realitzats els aprofitaments per al quals s'hagin construït.

A l'últim, pel que fa a la xarxa de camins tradicionals, el projecte de Pla especial només fa referència a llur senyalització. Així, la senyalització d'itineraris requereix l'autorització prèvia dels òrgans rectors del Parc natural. A més, aquests ha de seguir un model homogeni arreu del Parc natural, i hom prohibeix específicament l'ús de pintura. Aquesta prohibició no afecta els senders de gran recorregut (GR) que travessen el parc.

### Zonificació del parc

Un mapa de "Valoració de l'ecosistema" a escala 1:50.000, elaborat originalment pel Departament de Política Territorial i Obres Públiques i pel Departament d'Agricultura Ramaderia i Pesca de la Generalitat de Catalunya, divideix el territori del Parc Natural del Cadí-Moixeró en tres zones: zones de protecció especial; zones d'alt interès, zones d'interès mig. Aproximadament, un 20% del territori del Parc natural correspon a zones de protecció especial, un 40% a zones d'alt interès i un 40% a zones d'interès mig.

El projecte de Pla especial no conté cap regulació específica pel que fa a obres viàries o accessibilitat del territori en base a aquesta zonificació, però com s'aprecia al mapa (MAPA 8.3.) aquesta sí que s'ha tingut en compte per al tancament de pistes i, especialment, a l'hora de establir la xarxa d'itineraris i senders senyalitzats que descrivim al següent apartat.

### Itineraris turístics i conducció de visitants

El Parc Natural del Cadí-Moixeró té una cinquantena de punts d'accés amb vehicle i un únic centre de recepció situat a Bagà, a la comarca del Berguedà. Des del Parc s'intenta afavorir determinats itineraris, per tal de concentrar i poder controlar els fluxos de

visitants. Aquests itineraris s'adrecen a tres grups d'usuaris: motoritzats, ciclistes i senderistes (FIGURA 8.13.).

a) Itineraris per a vehicles motoritzats

El Parc Natural del Cadí-Moixeró posa a disposició dels visitants un fulletó que promou diversos itineraris amb vehicle motoritzat. Es tracta en alguns casos de recorreguts a l'abast de qualsevol turisme familiar i en d'altres realitzables només amb vehicles tot terreny. Els itineraris són els següents (TAULA 8.10. i MAPA 8.3.):

- |   |   |
|---|---|
| 1 Montellà-Prat d'Aguiló                      | 5 Bagà-Guardiola-Saldes-Gósol-Josa de Cadí-Tuixén |
| 2 El Querforadat                              | 6 Bagà-Mirador del Gresolet-Gisclareny-Bagà       |
| 3 Riu-Coll del Pendís-Vall de l'Inglà-Bellver |   |
| 4 Bagà-Coll de Pal-Masella                    |   |

Dels sis itineraris n'hi ha un – El Querforadat – que de fet no arriba a entrar al parc. El recorregut Bagà-Tuixén té també un caràcter marcadament perifèric. Aquest mateix itinerari i el de Bagà a la Masella segueixen pistes o carreteres que tendeixen naturalment a concentrar el tràfic de vehicles en l'àmbit del parc. En realitat, el Parc només estableix tres itineraris que, amb caràcter excepcional, permeten endinsar-se en àrees d'alta muntanya més vulnerables per pistes forestals. Es tracta del recorregut de Montellà a Prat d'Aguiló, del de Riu a Bellver, i del de Bagà a Gisclareny i Gresolet. D'altra banda, dos dels itineraris – Riu-Bellver de Cerdanya, i Bagà-Gresolet – funcionen com a circuits (virolles tancades), mentre que la resta són travesses o segments de circuits molt més llargs (per exemple Bagà-Tuixén-la Seu d'Urgell-Andorra-Túnel del Cadí-Bagà).



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

En definitiva, el Parc pretén concentrar la circulació en vials que ja tenen un ús marcadament veïnal (Bagà-Tuixén; El Querforadat) i en vials pavimentats (Bagà-Coll de Pal, el Quer-foradat), o que ho seran dintre de poc (Bagà-Tuixén.), mentre que la circulació per pistes es limita a tres itineraris bàsics (Montellà-Prat d'Aguiló; Riu-Bellver; Bagà-Gresolet). A més, es tracta en tots els casos d'itineraris turístics tradicionals ja coneguts pels visitants fins i tot d'abans de l'establiment del parc. La promoció d'aquests itineraris serveix també per mantenir els vehicles allunyats dels sectors més vulnerables del parc. Cal subratllar aquí que ni l'amplada ni el tipus de

paviment s'han pres en consideració a l'hora d'establir els itineraris (TAULA 8.10), en contradicció, doncs, amb els supòsits establerts per la Llei 9/1995, de regulació de l'accés motoritzat al medi natural.

A l'últim, el fulletó informatiu recorda que al Parc natural “no és permesa la circulació de vehicles motoritzats camps a través ni fora de carreteres i pistes obertes al pas d'automòbils”.

**TAULA 8.10. Rutes turístiques per a vehicles establertes al Parc Natural del Cadí-Moixeró**

nom	categoria	ample (m)	tipus de ferm
Camí del Quer-foradat	camí veïnal	4,5/3,5	asfalt
Camí de Prat d'Aguiló	pista forestal	4,0	terra
Camí de Bellver al Coll del Pendís	pista forestal	3,0/3,5	terra
Camí de Riu al Coll del Pendís	pista forestal	4,0	terra
Camí de Bagà al Coll del Pal	pista forestal	-	asfalt
Camí de la Molina al Coll del Pal	pista forestal	4,0	terra
Camí de Gósol a Josa	camí veïnal	-	asfalt/terra
Camí de Bagà a Gisclareny	camí veïnal	-	asfalt
Camí del Gresolet	pista forestal/camí veïnal	3,5/4	terra

Font: Parc Natural del Cadí-Moixeró; Pla de camins del Pirineu i el Pre-pirineu (1982)

#### b) Itineraris per a BTT

El Parc promou igualment cinc itineraris per fer amb bicicleta tot terreny (BTT) o de muntanya. Aquests itineraris adapten la senyalització desenvolupada al si del programa “Rutes del Berguedà”, però no en formen part. El disseny, la senyalització i el manteniment dels itineraris és, doncs, responsabilitat del Parc.

L'orografia particular del Parc natural afavoreix la pràctica del ciclisme de muntanya al vessant meridional del parc. Efectivament, els serrats i valls disposats de ponent a llevant al sector meridional del parc permeten l'establiment de recorreguts llargs i relativament planers. En canvi el vessant nord del parc es caracteritza per l'existència de valls orientades de nord a sud, més curtes i amb forts desnivells. Per aquesta raó, només un dels cinc itineraris proposats transcorre pel vessant septentrional del parc. Els itineraris de BTT són els següents:

- 1 Bagà-St. Joan de l'Avellanet-Font de la Vinya Vella-Parc de la Vila
- 2 Bagà-Murcarols-Coll de la Bena-Gisclareny-Coll de Turbians-Bagà
- 3 Riu de Pendís-Ref. Serrat de les Esposes-Ref. dels Cortals-Bor-Riu de Pendís
- 4 Tuixén-Planells de Sastró-Coll de Mola-Gósol-Coll de Josa-Josa de Cadí-Tuixén
- 5 Tuixén-Josa de Cadí-Coll de Jovell-Cornellana-Molí de Fòrnols-Tuixén

Es tracta en tots els casos de recorreguts per muntanya mitjana per mitjà de pistes per a vehicles (camins veïnals o forestals). Els dos itineraris que passen per Josa seran

parcialment asfaltats en un futur proper, fet que podria obligar a modificar-ne el recorregut. D'altra banda, el fulletó amb les ressenyes dels itineraris subratlla que “només es pot circular per camins senyalitzats i pistes forestals. No és permès el camp a través”.

Dels cinc itineraris, quatre són “durs” i només un és “fàcil”. Es tracta doncs d'itineraris pensats per a un ciclisme no massificat, per sectors del parc poc vulnerables i sempre per pistes.

### c) Itineraris de senderisme

Les facilitats per endinsar-se a peu pel parc són més grans. Les propostes en aquest sentit s'adrecen, però, a públics diferenciats.

De primer existeixen dos itineraris molt senzills pensats per a un públic familiar o poc habituat a caminar i fins i tot massiu. Es tracta de la “Ruta del pela-roques” i de la “Ruta del trencapinyes”, ambdues finançades per la Fundació Ford, com d'altres itineraris similars establerts al Parc Nacional d'Aigüestortes i Estany de Sant Maurici. Es tracta de passejades senzilles i molt accessibles, senyalitzades, que comencen en indrets amb un considerable trànsit turístic, la carretera de Coll de Pal i el camí de Gósol a Josa. Es tracta d'itineraris concebuts per tal que una previsiblement important afluença de públic tingui en canvi un baix impacte ambiental. Aquestes rutes se situen en indrets del parc poc vulnerables a la freqüentació.



**FIGURA 8.14.** Escolars llegint els senyals d'orientació.

En canvi, per a un públic més avesat a caminar el Parc proposa sis itineraris bàsics de dificultat diversa.

- 1 Gréixer-Refugi de Sant Jordi-Penyas Altes del Moixeró
- 2 Coll de Pal-Puigllançada
- 3 Estana-Prat de Cadí-Canal del Cristall
- 4 Refugi de Rebost-Coma Floriu-Tosa d'Alp
- 5 Bagà-Font de l'Adou o del Bastareny
- 6 Pedraforca per la Canal del Verdet



**FIGURA 8.15.** Alpinistes pujant per la Canal de l'Ordiguier.

Dels sis itineraris un és “molt fàcil”, dos són “fàcils” i dos “difícils”. Es tracta en general de recorreguts accessibles, populars o coneguts, que visitants i excursionistes freqüentaven ja abans de la creació del parc. Per tant, retrobem el desig de concentrar els visitants en determinats – pocs - itineraris per tal d’evitar impactes ambientals i també accidents.

A l’últim, el parc disposa d’una considerable xarxa de senders senyalitzats adreçada a excursionistes més experimentats, que inclou senders de gran (GR) i petit recorregut (PR). Cal destacar aquí la renúncia del parc a crear un concepte propi de xarxa de senders en benefici del model homologat de la Federació d’Entitats Excursionistes de Catalunya. Les tasques de manteniment es duen a terme mitjançant el concurs de voluntaris o a través de contractes puntuals (com ara treballs de neteja de la vegetació). El parc ha col·laborat amb diverses entitats en el manteniment de la xarxa de senders (UEC, Senders de Catalunya, Centre d’Ordenació d’Activitats de Muntanya de Gósol).

### Tancament de pistes

La política de tancament de pistes té una considerable importància al Parc Natural del Cadí-Moixeró. Actualment una vintena de pistes del parc romanen tancades a l’ús públic (aproximadament un 40%) (TAULA 8.11.) El tancament pot ser per a tot l’any o només per a una determinada època.

**TAULA 8.11.** Pistes tancades al Parc Natural del Cadí-Moixeró

nom	codi PCPP	categoria	ample (m)	ferm
Camí de l'Obaga del Cadí	13-n-31	pista forestal	3,5	terra
Camí del Catarro	13-n-32	pista forestal	3,5	terra
Camí de Coll Fiter	13-n-33	pista forestal	3,5	terra
Pista de Quer-foradat	13-n-92	pista forestal	3,5	terra
Camí del Coll de Cloterons	22-n-01	pista forestal	3,5	terra
Camí d'Erols	22-n-07	pista forestal	4,0	terra
Camí d'Esaus a Erols	22-n-10	pista forestal	3,5	terra
Camí de Puig Castellar	22-n-11	pista forestal	3,5	terra
Camí de Gavarrós	22-n-17	pista forestal	4,0	terra
Camí de Monnell	22-n-21	pista forestal	4,0	terra
Camí del Collet Roig	23-n-01	pista forestal	3,5	terra
Pista de Pi	23-n-07	pista forestal	3,5	terra

Camí al Coll del Pendís	23-n-12	pista forestal	5,0	terra
Camí del Mont de Riu	23-n-13	pista forestal	3,5	terra
Camí del refugi d'Ordiasos i Font Llebrera	23-n-45	pista forestal	4,0	terra
Camí del refugi d'Ordiasos i Pleta d'en Vidal	23-n-46	pista forestal	4,0	terra
Camí del Coll de Sant Grau al Coll de Jovell	23-n-48	pista forestal	4,0	terra
Camí del Coll de Jovell a Coma Oriola	23-n-49	pista forestal	4,0	terra
De Cal Tinent a Grèixer	2282	pista forestal	3,0	terra

Font: Parc Natural del Cadí-Moixeró (1998); Pla de camins del Pirineu i el Pre-pirineu (1982)

És clar que els conflictes d'usos derivats de la freqüentació turística del viari i el recent debat sobre la problemàtica de l'accés al medi natural han facilitat l'adopció d'aquesta mesura, atès que tant ajuntaments com propietaris privats hi tenen una actitud cada cop més favorable. En realitat, la iniciativa de restringir l'ús dels vials pot venir tant del parc, dels municipis, com dels particulars. En qualsevol cas, el parc sempre consulta als ajuntaments abans de restringir l'ús d'un vial. L'expedient de tancament el signen el director del parc, el tècnic de zona, l'enginyer de comarca (del DARP) i l'alcalde del municipi en qüestió (FIGURA 8.16.). Les pistes es tanquen amb cadenes o barreres, però és habitual que alguns usuaris facin malbé aquests obstacles.

Les raons per tancar pistes són diverses:

*Economia* Mantenir les pistes és molt costós i la circulació deteriora el seu estat. A més, els costos no són els mateixos en funció de si la pista en qüestió roman oberta al públic en general (més car) o si se'n fa un ús restringit (més barat), per a l'explotació forestal o a la lluita antiincendis. Per raons d'economia es tanquen els itineraris paral·lels i els vials inútils (que no van enlloc).

*Seguretat* Determinades pistes són perilloses per als usuaris (risc d'esllavissades o esbalçaments, fang o glaç a l'hivern, isolament).

*Impacte ambiental* L'ús de determinades pistes perjudica la fauna o la flora, genera deixalles o incrementa el risc d'incendis.

*Conflictes d'usos* La freqüentació turística d'algunes pistes pot pertorbar les activitats pecuàries tradicionals (molèsties al bestiar, danys en instal·lacions pecuàries).

En data d'avui i com a conseqüència dels acords preses en el seu dia entre les parts sota-signants i dins el marc establert per la Llei 9/1995 de 27 de juliol de regulació de l'accés motoritzat al medi natural, en el seu Article 8, i a proposta dels tècnics i Direcció d'aquest parc natural, s'acorda procedir al tancament de les barreres situades en els punts que a continuació es detallen, situats tot ells en la xarxa de camins de muntanya del municipi de \_\_\_\_\_ i inclosos dins del Parc Natural del Cadí-Moixeró.

Aquests tancaments van acompanyats de la senyalització adequada que adverteix de les limitacions sobre el trànsit motoritzat. D'altra banda s'acorda igualment repartir claus dels esmentats tancaments a totes aquelles persones que, pel fet de desenvolupar alguna activitat relacionada amb els usos ramaders, agrícoles o forestals, i a criteri d'aquest Ajuntament, així ho necessiten.

Punts on s'acorda procedir al tancament per a la regulació de la circulació motoritzada en el terme municipal de \_\_\_\_\_:

Forest	Carretera a pista	als	Indret
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

I per a que així consti signem la present a \_\_\_\_\_ el \_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 199\_\_.

Juanjo Ferris i Rafel  
Enginyer tècnic forestal  
Parc Natural Cadí-Moixeró

Jordi Garcia i Petit  
Director  
Parc Natural Cadí-Moixeró

Josip Anton Jimenez  
Enginyer tècnic forestal  
Oficina Central del DARP  
Alt Urgell

Il·lm Sr  
Alcalde-President de l'Ajuntament de \_\_\_\_\_

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

Remarquem aquí com el pla de tancament no es basa en criteris morfològics ans funcionals i de fragilitat del medi natural, contradient novament els supòsits introduïts per la Llei 9/1995, de regulació de l'accés motoritzat al medi natural. El 42% de les pistes tancades tenen una amplada superior a 4 metres.

## Recapitulació

### Legislació aplicable

En el decurs dels anys 90 el nostre país s'ha dotat d'un marc legal regulador de l'accés al medi natural. Als anys setanta hom comença a denunciar a Catalunya els impactes ambientals derivats d'un accés motoritzat al medi natural de caràcter indiscriminat. I des dels anys vuitanta s'alcen veus demanant la regulació de la circulació motoritzada al medi natural. Però és l'agudització recent dels conflictes ambientals i socials, deguda a una pressió creixent sobre el territori, causada per un fort creixement de la freqüentació (en extensió i en intensitat) i per l'aparició de noves formes de freqüentació del medi natural més agressives (vehicles 4x4, quads...), el que força l'Administració catalana a desenvolupar una legislació específica.<sup>72</sup>

<sup>72</sup>Vegeu el capítol 3 sobre el canvi de model de freqüentació del medi natural esdevingut a l'inici dels anys noranta.



A Catalunya el legislador ha volgut fer front sobretot als problemes ambientals generats per un accés motoritzat de caràcter indiscriminat al medi natural. En primera instància, la nova legislació identifica i s'adreça a quatre situacions o àmbits:

1. Circulació camps a través
2. Espais naturals protegits
3. Activitats organitzades i competicions esportives
4. Ús indiscriminat del viari

Ara al nostre país els vehicles motoritzats tenen prohibit de circular camps a través. Alhora la circulació de vehicles motoritzats per la xarxa de camins està sotmesa a limitacions fonamentades en les característiques morfològiques dels vials: l'amplada i el tipus de ferm. Això no obstant les restriccions no afecten al tràfic qualificat (agropecuari, forestal, serveis, propietaris, etc.), de manera que les restriccions afecten gairebé exclusivament al tràfic turístic o de lleure. Quant a les competicions esportives i al lleure motoritzat en grup aquestes activitats són admeses però estan sotmeses a regulacions estrictes. A l'últim, els òrgans gestors o administracions responsables d'espais naturals protegits tenen plena llibertat per regular-hi o restringir-hi la circulació motoritzada.

Aparentment la Llei 9/1995, de regulació de l'accés motoritzat al medi natural, culmina un procés iniciat amb l'Ordre del DARP, de 9 de juliol de 1987, de regulació de la pràctica de proves i competicions esportives al medi rural. Però si aquí dubtem sobre l'efectivitat del procés és per dues raons: 1. perquè les deficiències conceptuals de la llei, reiteradament explicades en el decurs d'aquesta recerca, fan la seva aplicació molt difícil (i en realitat no desitjable); 2. perquè el Decret 166/1998, que la reglamenta, desfà el camí recorregut per la Llei 9/1995, de regulació de l'accés motoritzat al medi natural.

En efecte, hem de subratllar aquí el fet paradoxal que un decret contradigui manifestament la llei marc de la qual depèn, no per reforçar-ne els objectius i l'efectivitat ans per anul·lar-los. D'acord amb la Llei 9/1995, de regulació de l'accés motoritzat al medi natural, i les dades proporcionades pels plans comarcals de muntanya el 80% de la xarxa forestal hauria de romandre tancada per a motos i vehicles de quatre rodes, mentre que segons el Decret que "desenvolupa" la Llei només el 30% de la xarxa romandria tancada per a vehicles de quatre rodes mentre que les motos podrien circular virtualment per tot arreu!

A banda de les reserves que mantenim sobre la idoneïtat de la Llei 9/1995, de regulació de l'accés motoritzat al medi natural, pensem que el Decret 166/1998, de regulació de l'accés motoritzat al medi natural, és una grollera maniobra de l'administració catalana per tal de neutralitzar la llei original i acontentar així els lobbies del sector del motor que s'hi oposaren. La Lliga per a la Defensa del Patrimoni Natural (DEPANA) va interposar un recurs contra el Decret 166/1998, el qual consideren il·legal. Els tribunals encara no s'hi han pronunciat.

Per tots aquests motius nosaltres hem basat aquesta recerca en els supòsits establerts per la Llei 9/1995 sense prendre en consideració les rebaixes introduïdes pel Decret 166/1998. Resulta lamentable que finalment el nostre país hagi de disposar de dues normes legals reguladores de l'ús dels camins considerablement complexes, i complicades, en definitiva perquè canviïn ben poques coses.

Això no obstant, cal reconèixer els mèrits del nou marc legal: prohibició de la circulació motoritzada camps a través; regulació de les proves esportives i la circulació en grup; plenes competències per a la gestió en espais naturals protegits; obligació d'inventariar els camins; tutela de l'administració; i denunciar-ne les mancances: importants problemàtiques com ara la usurpació de camins o la defensa, valorització i gestió de camins tradicionals i senders, entre d'altres, simplement no es contemplen.

### El Parc Nacional d'Aigüestortes i Estany de Sant Maurici

El Parc Nacional d'Aigüestortes i Estany de Sant Maurici ha creat un veritable model integral de regulació i control de la freqüentació del medi natural, que es basa en l'assignació d'intensitats d'ús (nivells o tipus de freqüentació) a un territori zonificat en funció de la seva fragilitat ecològica. El model permet un ampli ventall d'activitats a l'interior del parc per a gaudi dels seus visitants.

A més, la creació de productes diferenciats adaptats a les possibilitats i necessitats reals dels visitants permet satisfer plenament llurs expectatives bo i contribuint a la protecció dels valors del Parc nacional. Per tant, es demostra que una bona regulació de l'accessibilitat beneficia a l'ensens usuaris i medi ambient.

Aquest fet es corroborat alhora pel Pla de tancament de pistes, elaborat per mitjà del consens, en benefici dels interessos d'ajuntaments, propietaris, Parc nacional i, en realitat, dels mateixos usuaris.

El més rellevant del model és sens dubte la demostració que l'ús controlat del medi natural és compatible amb la seva preservació i que no cal tancar d'una manera estricta o arbitrària el territori per preservar els seus valor naturals. En aquest sentit, hem de subratllar molt especialment el fet que el model adoptat pel Parc nacional, es basa en una assignació de funcions fonamentada en les necessitats d'ús i en la fragilitat dels ecosistemes que contradiu obertament els supòsits establerts per la Llei 9/1995, de regulació de l'accés motoritzat al medi natural, en desvincular totalment acceptació o prohibició de la circulació motoritzada i característiques morfològiques dels vials. Paradoxalment, l'aplicació estricta de la Llei resultaria en un model d'accés molt més restrictiu que l'establert per la direcció del parc.

### Parc Natural de la Zona Volcànica de la Garrotxa

En primer terme el Parc Natural de la Zona Volcànica de la Garrotxa sobresurt pel fet de ser l'únic territori a Catalunya que excepcionalment compta amb una completa

reglamentació de les obres viàries, com hem vist una mancança que pateix la resta del país.<sup>73</sup> I, a més, ha estat també el primer territori del país que s'ha dotat d'un inventari exhaustiu de camins de caràcter digital.

D'altra banda, tant la regulació de les obres viàries com la regulació de l'accessibilitat al territori es basen en una zonificació del territori del Parc natural d'acord amb la fragilitat de la seva gea, fauna i flora. Existeix també una categorització dels vials amb una assignació de funcions (veïnal, rural, forestal) i d'usos (accés lliure o restringit), però, en realitat, l'única categoria de vials permanents d'ús restringit ho és també bàsicament en funció de la zonificació adés esmentada (els camins de servei coincideixen amb les pistes existents a l'interior dels espais del Catàleg), si bé recentment el parc ha començat a aplicar una política més restrictiva fonamentada en l'aplicació de la Llei 9/1995, de regulació de l'accés motoritzat al medi natural.

Per tant, a partir d'una zonificació bàsica del territori hom regula els usos de la xarxa de camins. Pel que fa als vials aptes per a la circulació motoritzada hom estableix una distinció fonamental entre els espais naturals d'interès preferent del Catàleg (accés restringit) i la resta d'espais (d'accés lliure o restringit en funció dels supòsits que estableix la Llei 9/1995, de regulació de l'accés motoritzat al medi natural).

D'altra banda, existeix una preocupació creixent davant del tancament de pistes per part de particulars (locals o estiuejants), un fet que - juntament amb el desig d'abordar una gestió integrada del viari - ha motivat l'elaboració de l'inventari de camins del parc.

Pel que fa a la xarxa rural tradicional, aquesta és tancada a la circulació motoritzada (tampoc no és permesa la circulació camps a través), i se'n promou l'ús a peu i el manteniment a través de l'establiment d'itineraris senyalitzats. La xarxa d'itineraris serveix alhora per ordenar la freqüentació a l'interior de l'espai protegit i minimitzar els impactes ambientals.

---

<sup>73</sup>Vegeu l'apartat 7.9.

### Parc Natural del Cadí-Moixeró

Val la pena destacar les similituds existents entre el model de gestió de l'accessibilitat del Parc Natural del Cadí-Moixeró i el model del Parc Nacional d'Aigüestortes i Estany de Sant Maurici.

El Parc Natural del Cadí-Moixeró, com Aigüestortes, mostra una estratègia de control de l'accessibilitat basada en l'elaboració de productes específics adreçats als diferents tipus de freqüentació (cotxe, bicicleta, a peu) o d'usuaris (grups familiars, excursionistes experimentats...)

Tot i la tendència evident a restringir l'accés motoritzat i a afavorir l'ús a peu, la política de tancament de pistes (també mitjançant un procediment consensuat) posa novament de manifest, la possibilitat d'admetre un ús motoritzat de caràcter moderat. En qualsevol cas val la pena destacar que les motivacions per tancar pistes són àmpliament coincidents en ambdós casos (conflictes d'usos, impacte ambiental, costos econòmics, accidents).

També en el cas del Parc Natural del Cadí-Moixeró es demostra, doncs, la possibilitat d'harmonitzar preservació del patrimoni natural i accés públic controlat en benefici mutu. I com a Aigüestortes trobem que l'aplicació de la Llei 9/1995, de regulació de l'accés motoritzat al medi natural, resultaria en un model d'accés al medi natural paradoxalment més restrictiu que l'adoptat per la direcció de l'espai natural.