

“Once a highway, always a highway”  
(Del refranyer anglès)

## 9. Regulació de l'accés al medi rural i natural: models internacionals

---

### 9.1. El cas de França

La regulació de la xarxa de camins i l'accessibilitat al medi rural i natural presenta a França moltes afinitats amb Espanya. Les similituds, d'ordre jurídic, legal i cultural, tenen una base històrica i semblen arrencar de la tradició llatina que comparteixen ambdós estats. Per exemple, a França, com a Espanya, hom distingeix entre camins públics, camins privats i servituds de pas, amb classificacions, normes d'ús i estatuts jurídics força semblants. Ultra aquestes coincidències, a Espanya es va adoptar ja fa anys el model francès de senders de gran recorregut, un àmbit en el qual França és un país capdavanter.

Els camins públics, tant veïnals com rurals, són d'ús comú general i, com a Espanya, no hi ha a França una tradició de restricció de la circulació de vehicles per aquest viari. No és fins el 1991 que una nova llei prohibia expressament la circulació motoritzada camps a través i posava a disposició dels municipis instruments legals per a la regulació de l'ús dels camins, que feien possible també limitar l'accés al medi natural. Aquest canvi reflectia alhora l'existència de problemàtiques similars a les que trobem a casa nostra i també un canvi de sensibilitat i una reacció social davant d'aquestes.

#### 9.1.1. Classificació i ús dels camins

Com a Espanya, la categorització de la xarxa viària francesa té un caràcter mixt, administratiu i funcional (TAULES 9.1. i 9.2.). El *Code de la voirie routière* (CVR) i el *Code rural* (CR) estableixen una classificació bàsica en funció de la titularitat: *autoroutes* i *routes nationales* (Estat); *routes départementales* (departaments); i *voies communales* (municipals); però també de la funcionalitat: *voies communales* (camins veïnals); *chemins ruraux* (camins rurals); *voies forestières* (pistes forestals); *chemins d'exploitation* i *chemins privés* (vies de servei i camins privats).

Una figura particular de camí integrada en el domini públic de l'Estat són els camins de sirga (*chemins de halage*)<sup>74</sup>. A França aquests camins són inalienables i imprescriptibles, de manteniment obligatori i oberts al trànsit de vianants (i habilitables per a ciclistes i cavallistes).

Les vies comunals s'assimilen a carreteres de titularitat municipal que, juntament amb les tres categories precedents, integren la xarxa de carreteres. Les vies comunals (Art. 141-1) són, de fet, l'equivalent dels nostres camins veïnals, estan destinades a l'ús comú general, i hom només preveu l'establiment de restriccions a la circulació, o llur

---

<sup>74</sup>Que el Codi Civil espanyol considera servituds de pas.

tancament, amb caràcter excepcional, per raons de seguretat pública. Aquests camins són inalienables i imprescriptibles i els municipis estan obligats a mantenir-los en bon estat.

El mateix CVR estableix una segona categoria de camins municipals, els camins rurals (161-1), que el *Code rural* (CR) desenvolupa plenament (Arts 161 a 163). Es tracta, novament, de camins de titularitat municipal. Tot i que la llei els defineix com a domini privat municipal, estan per definició destinats a l'ús comú general igual com les vies comunals. Això no obstant, tant el *Code des communes* (CC) com la nova *Loi relative à la circulation des véhicules terrestres dans les espaces naturels (loi n° 91-2 du 3 janvier 1991)* autoritza als alcaldes i als prefectes a regular-ne l'ús o a tancar-los per motius de protecció de la natura, d'interès turístic, també de seguretat, etc. Però, a diferència de les vies comunals, aquests camins no són inalienables ni imprescriptibles, i tampoc els municipis estan obligats a mantenir-los per a l'ús públic. L'alienabilitat i prescriptibilitat dels camins rurals és una conseqüència de l'*ordonnance du 7 Janvier 1959*, que va deixar aquests camins jurídicament desprotegits.

Hem de suposar, doncs, que els camins rurals no satisfan funcions veïnals importants, i així ens ho confirma el CR quan preveu la possible classificació dels *chemins d'exploitation* com a camins rurals (Art. 161-6) o quan preveu l'ús dels camins rurals com itineraris de senderisme (Art. 161-2). Els dubtes s'esvaeixen del tot amb les disposicions reglamentàries del CR: els anomenats *chemins ruraux* equivalen bàsicament als nostres camins rurals d'ús agrícola i ramader.

Els camins forestals (*voies forestières*) inclosos en monts públics (*forêts domaniales*) s'integren en el domini privat de l'Estat. Com els camins rurals, no són inalienables ni imprescriptibles, i tampoc l'administració forestal (*l'Office national des forêts*) està obligada a mantenir-los per a l'ús públic. Això no obstant, la ONF pot restringir-ne l'ús o obrir-los al públic si així ho estima convenient: "*Il appartient à cet établissement [l'ONF], dans le cadre des directives ministérielles et des aménagements de chacune des forêts de décider si ces voies privées sont, ou non, ouvertes à la circulation générale avec éventuellement des restrictions sur le type de véhicules autorisés à y circuler.*" Els *Code forestier* regula els camins forestals i prohibeix la circulació fora dels camins destinats la circulació del públic.

A més hi ha camins departamentals que els departaments adquireixen als particulars per garantir l'accés a determinats espais naturals. Aquests s'incorporen al domini privat dels departaments i no estan necessàriament oberts als públic.

Pel que fa a la xarxa privada de camins, tant el CVR (Arts. 162-2 i 162-4) com el CR (Art. 162-1) recullen una categoria específica de camins privats: els *chemins d'exploitation*, comparables (no pas idèntics) als nostres camins de servei. Aquests, d'acord amb el CR (Art. 162-1), serveixen a la comunicació i l'explotació de diverses propietats rurals (els titulars de les quals poden ser particulars o persones públiques). Alhora, poden tenir un ús públic (hom suposa una tolerància de pas), però llurs titulars no estan obligats a mantenir-los i els poden tancar en qualsevol moment sense haver de donar explicacions a ningú. Però, mentre a Espanya (d'acord amb la Ley 25/1988, de carreteras) un camí de servei és o bé un camí privat (de particulars) o un camí públic d'ús restringit, a França es contempla sempre com un camí privat, tant si és de particulars com de l'administració. En canvi, a França, la classificació d'un vial com a

camí de servei no pressuposa que aquest estigui tancat a la circulació. Per tant, no és l'ús restringit ans sobretot la titularitat privada (encara que aquesta correspongui a un ens públic), que permet determinar lliurement l'ús del camí, el que confereix el caràcter de camí de servei.

A l'últim, els camins dits privats (*chemin privé*) són camins que comuniquen i serveixen una sola propietat. Novament pot donar-se una tolerància de pas, però el propietari pot tancar-los al públic en qualsevol moment. Aquests els regula el *Code civil*.

**TAULA 9.1. Estatut jurídic, marc legal i ús de la xarxa de camins a França**

<b>Vies propietat de les administracions públiques</b>			
<b>Domini públic</b>		<b>Domini privat</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Són inalienables i imprescriptibles</li> <li>• El titular està obligat a mantenir-los</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• No són inalienables ni imprescriptibles</li> <li>• El titular no està obligat a mantenir-los</li> </ul>	
<b>Estatut jurídic</b>	<b>Marc legal</b>	<b>Estatut jurídic</b>	<b>Marc legal</b>
<p><b>Voies publiques</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>autoroutes</i> i <i>routes nationales</i> (domini públic de l'Estat)</li> <li>• <i>routes départementales</i> (domini públic dels departaments)</li> <li>• <i>voies communales</i> (domini públic dels municipis)</li> </ul> <p>(Afectes a la circulació pública per definició i natura)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Code de la voirie</i></li> <li>• <i>Code de la route</i></li> </ul>	<p><b>Chemins du domaine privé de l'Etat</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gaudeixen d'una afectació específica que no és l'ús públic ans principalment l'explotació forestal dels monts públics</li> </ul> <p>(Les pistes forestals poden obrir-se al públic amb l'autorització de l'ONF, que les gestiona en representació de l'Estat)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Code forestier</i></li> </ul>
<p><b>Chemins de halage</b> (camins de sirga)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Existeixen de dret sobre una de les ribes al llarg dels cursos d'aigua demaniales (són una dependència del domini públic fluvial de l'Estat)</li> </ul> <p>(Afectes, entre d'altres, a l'ús pels vianants. L'Estat i els municipis poden adequar-lo al pas de ciclistes o cavallistes)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Articles 15 i ss del <i>Code du domaine public fluvial</i></li> <li>• <i>Circulaire n° 80-28 du 22/02/1980.</i></li> </ul>	<p><b>Chemins ruraux</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Son part del domini privat dels municipis</li> </ul> <p>(Afectes a l'ús públic. Si ho deixen d'estar, prèvia consulta pública, el municipi pot vendre'ls, tret que una associació demani fer-se'n càrrec del manteniment. Si són inscrits al PDIPR, és obligatori trobar un camí substitutiu. L'alcalde pot limitar-hi la circulació de vehicles motoritzats)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Art. L. 161-1 a L. 161-13 del <i>Code rural</i></li> <li>• <i>Loi PDIPR du 22/07/1983</i></li> <li>• <i>Loi n° 91-2 du 3/01/1991 relative à la circulation des véhicules terrestres dans les espaces naturels</i></li> <li>• <i>Décret n° 92-258 du 20/03/1992</i></li> </ul>
<p><b>Chemins départementaux</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Són part del domini públic o privat en funció de l'existència o no de gestió</li> </ul> <p>(Estan afectes a l'ús públic, d'acord amb les disposicions que regulen els espais naturals sensibles. Oberts tret d'incompatibilitat amb la conservació del medi ambient)</p>			<ul style="list-style-type: none"> <li>• Art. L. 142-2 i ss. del <i>Code de l'urbanisme</i></li> </ul>

**TAULA 9.2. Estatut jurídic, marc legal i ús de la xarxa de camins a França (continuació)**

<b>Vies propietat de particulars</b>	
<b>Estatut jurídic</b>	<b>Marc legal</b>
<p><b>Chemins privés</b></p> <p><i>(Afectes a l'ús privat del propietari com qualsevol bé privat. Ningú no pot obligar el propietari a deixar passar per la propietat, tret que sigui objecte d'una servitud d'utilitat pública (veure a baix). Si no hi ha res que reveli la voluntat del propietari de tancar la finca existeix una tolerància de pas)</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Code Civil</li> <li>• Loi PDIPR du 22/07/1983</li> </ul>
<p><b>Chemins d'exploitation</b> (via de servei)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Serveixen a la comunicació i explotació de diversos predis rurals</li> <li>• No es poden suprimir sense l'acord de tots els propietaris</li> </ul> <p><i>(Hom suposa una tolerància de pas si no s'indica el contrari però hom pot tancar-los al públic)</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Art. L. 162-1 a L. 162-5 del Code rural</li> </ul>
<p>Aquests vials poden gravar-se amb servituds públiques, establertes per llei per raó d'utilitat pública. Els propietaris que no respecten les servituds que graven llurs finques poden ser sancionats. Aquests tenen dret a ser indemnitzats pels danys directes, materials i certs.</p>	
<p><b>Servitude de passage littoral</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Al llarg del domini públic marítim <i>(servitud de pas per a vianants)</i></li> <li>• Transversal a la costa</li> </ul> <p><i>(Servitud de pas per a vianants quan l'accés públic a la costa més proper es troba a més de 500 m)</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Art. L. 160-6 del Code de l'urbanisme</li> <li>• Art. L. 160-6-1 del Code de l'urbanisme</li> </ul>
<p><b>Servitude de marchepied</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dret de pas per la riba oposada al camí de sirga</li> </ul> <p><i>(No és per al comú dels vianants)</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Art. 15 i ss. del Code du domaine public fluvial</li> </ul>
<p><b>Servitude défense des forêts contre l'incendi</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• L'estableix l'Estat per assegurar la continuïtat de les vies de lluita contra el foc en els perímetres de protecció del bosc</li> </ul> <p><i>(Només tràfic qualificat. Ús públic excepcional)</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Art. L. 321-5-1 del Code forestier</li> <li>• Circulaire 1/08/1978 pistes défense des forêts contre l'incendie</li> </ul>

### 9.1.2. Problemàtica associada a l'accés indiscriminat al medi natural

A França, com a Espanya, i a diferència del món germànic, no existeix una tradició de regulació o restricció de l'ús del viari públic. Tant els camins veïnals (*voies communales*) com els camins rurals estan per definició oberts a la circulació de vehicles de motor (també de ciclistes, cavallistes i simples vianants). Fins i tot els camins privats poden presumir-se oberts al públic mentre no s'indiqui el contrari (mitjançant un senyal o tanca). A més, com veurem, hom presumeix la titularitat municipal de qualsevol camí afecte a l'ús públic. A França la circulació motoritzada en grup i organitzada no està subjecta a autorització ni tan sols a notificació a les autoritats municipals o departamentals. Per tant qualsevol intent de limitar l'ús dels camins pels vehicles pot trobar també una forta contestació social.

Abans de l'aprovació de la nova llei que regula la circulació motoritzada pel medi natural els municipis difícilment podien regular o restringir l'ús dels camins rurals. A més, la circulació camps a través no estava prohibida amb caràcter general i corresponia al propietari dels terrenys d'espavilar-se en cas de conflicte (en realitat hom considerava les intrusions com un conflicte privat).

Això no obstant, el *Code forestier* (CF) ja prohibia i castigava la circulació camps a través per dins del bosc o pels camins forestals que l'*Office national des forêts* o els propietaris tancaven a la circulació (PARANT 1990). També la *loi montagne* (1985) facultava els alcaldes a regular l'ús dels camins municipals per diverses raons. Alhora, gràcies al *Code rural* (CR), als espais naturals protegits (en parcs nacionals, reserves naturals i *sites classés*, no pas als parcs naturals regionals) els òrgans rectors sempre han tingut la capacitat de regular o restringir l'accés al medi rural i natural per raons de preservació del medi natural. De fet, els darrers anys han sovintejat les actuacions d'ordenació de la circulació als accessos hiperfreqüentats d'indrets naturals emblemàtics, com per exemple a Gavarnie, Pont d'Espagne, etc., al Parc National des Pyrénées, consistents sovint en allunyar els aparcaments i promoure els itineraris de passeig i senderisme. Les restriccions a la circulació i el tancament de camins públics (i privats) no eren, doncs, un fet del tot desconegut a França.

La densificació de la xarxa de camins, juntament amb l'esclat de la societat del lleure i la popularització dels vehicles tot terreny (4x4) ha generat un conflicte entre els diferents usuaris del medi rural i natural i entre el lleure i la protecció del medi ambient. Ens trobem, doncs, davant d'una problemàtica de naturalesa social i ambiental (i econòmica) que ha obligat a regular l'accés motoritzat al medi natural.<sup>75</sup> PARANT (1990) explica el conflicte existent al darrera de la nova llei. El tràfic indiscriminat de vehicles motoritzats, de quatre o dues rodes, camps a través o per camins rurals, genera soroll, representa un perill per a excursionistes i senderistes, grups familiars, etc., incrementa el risc d'incendi, pertorba la fauna sensible, malmet la flora, les aigües, i el sòl. A més, els danys causats a la pròpia infraestructura viària comporta costos milionaris en concepte de manteniment de camins, que no paguen els beneficis materials derivats del turisme motoritzat. El Ministère de l'Environnement (1994) fa referència també als processos erosius, la contaminació atmosfèrica, la minva de la caça, les molèsties a la fauna domèstica (que redueixen la productivitat), i a la pèrdua d'afluència turística de

---

<sup>75</sup>També altres formes de freqüentació. Al Parc National des Pyrénées és prohibit de circular amb bicicleta tot terreny.

qualitat (que marxa a la recerca de nous indrets més naturals i tranquils). Entre els perjudicats o contraris a la invasió motoritzada s'esmenten ecologistes, excursionistes i senderistes, caçadors, pescadors, propietaris, agricultors i pastors. No és estrany, doncs, que diverses institucions, per exemple l'*Office national des forêts* i la *Fédération Française de la Randonnée Pédestre*, donessin suport a una llei que aturés el desgavell existent.<sup>76</sup>

Com escrivia PARANT (1990, p. 104): "*La présence des véhicules tout-terrain et tout dénivelé dans nos campagnes a toujours suscité de violentes passions. Entre défenseurs de la biche et du faon, du pique-nique dominical loin des vapeurs de carbure et adeptes week-endiers de l'ornière sus roues (2 ou 4), les relations conflictuelles n'ont cessé de s'envenimer jusqu'à parfois en venir aux mains; conflit fratricide entre 2 conceptions opposées, pour le moins, de l'activité touristique.*"

D'altra banda, els espais naturals protegits són objecte d'una problemàtica específica causada per la hiperfreqüentació dels espais més emblemàtics (ZYSBERG 1993, DE HARTINGH-BOCA 1993). Això ha conduït a una política de regulació de l'accés en espais naturals protegits cada cop més restrictiva.<sup>77</sup>

### **9.1.3. Loi relative à la circulation des véhicules terrestres dans les espaces naturels (loi n° 91-2 du 3 janvier 1991)**

Aquesta llei representa el primer pas en ferm fet a França per regular l'accés indiscriminat al medi natural i per abordar la problemàtica ambiental, social i econòmica que se'n deriva. Cal remarcar, tanmateix, que aquesta llei l'únic que prohibeix amb caràcter general és la circulació motoritzada camps a través. La resta de disposicions esdevenen instruments legals que les autoritats (sobretot municipals) poden utilitzar, si així ho consideren convenient. L'aplicació de la llei es desenvoluparà, doncs, en la mesura que calgui donar resposta a problemàtiques concretes i en la mesura que hi hagi voluntat política per fer-ho. En qualsevol cas, la nova llei impulsada pel ministeri de medi ambient estableix quatre principis que constitueixen un avanç important de caràcter qualitatiu en relació amb la situació preexistent:

- Prohibeix la circulació camps a través per tot tipus de terrenys
- Proporciona als alcaldes i als prefectes<sup>78</sup> poder per regular l'ús dels camins
- Autoritza als agents de l'autoritat i als agents d'altres organismes de l'Administració a denunciar les infraccions

<sup>76</sup>La FFRP obre la *Charte Officielle du Balisage* amb la següent afirmació: "*Pour des raisons de sécurité et de protection de l'environnement, il n'est pas souhaitable que les sentiers soient utilisés par des véhicules à moteurs pour lesquels ils ne sont ni adaptés, ni destinés.*" (FFRP, 1995). En un altre document (VIAUX, 1991) la Federació encoratja les federacions regionals a treure profit de la llei de 1991 per protegir els senders abalisats "*envahis par les motos et les 4x4*".

<sup>77</sup>Per exemple, a Catalunya Nord, el Consell general del Pirineus Orientals ha prohibit a l'estiu l'accés amb vehicles particulars al llac de la Bullosa, el qual patia nivells de freqüentació de fins a 3.000 vehicles diaris. Ara hi han instal·lat un servei de transport públic i hom manté en servei els remuntadors mecànics de les estacions d'esquí adjacents. A més s'ha establert una xarxa de senders abalisats i un refugi. A l'últim l'ONF hi ha destinat una brigada equestre de vigilància (Pyrenées Magazine, núm. 71, setembre-octubre 2000).

<sup>78</sup>Els prefectes són els delegats del govern central als departaments.

- Restringeix la pràctica d'esports motoritzats a les vies públiques i terrenys destinats específicament a aquestes activitats

Els principis que estableix la Llei són summament bàsics i sobretot posen en evidència el vuit legal existent a França abans de l'aprovació de la Llei. Que hom no pugui circular camps a través, que els ajuntaments puguin regular l'ús dels camins municipals, que els agents de l'autoritat puguin perseguir les infraccions i que la circulació amb finalitats lúdiques hagin de transcórrer per la xarxa oberta al públic o per indrets especialment endegats, semblen principis elementals que hauria de recollir la legislació de qualsevol país europeu. Això no obstant, la Llei recull altres disposicions d'interès:

- Obliga a incloure a les cartes dels Parcs naturals regionals un article que reglamenti la circulació motoritzada pels camins
- Prohibeix amb caràcter general la circulació de motos de neu amb finalitats lúdiques<sup>79</sup>
- Possibilita l'elaboració de plans departamentals d'itineraris d'excursionisme motoritzat
- Reglamenta la publicitat de vehicles tot terreny
- Faculta a les associacions de protecció de la natura a presentar-se com a part civil en els processos judicials per infracció

Altres aspectes complementaris que cal destacar són els següents: Els alcaldes només poden restringir o prohibir la circulació motoritzada per causa justificada, per exemple quan aquesta comprometí "la tranquil·litat pública, la protecció de les espècies animals o vegetals, la protecció dels espais naturals, dels paisatges o espais, o llur aprofitament estètic, ecològic, agrícola, forestal o turístic." (Art. 6). A més, el dret francès no admet un tancament general i absolut del conjunt de la xarxa de camins rurals (Ministère de l'Environnement, 1994). Les restriccions s'han d'abordar cas per cas. Però l'alcalde pot actuar no només sobre la xarxa municipal ans també sobre els camins privats que tenen un ús públic.

Un element destacable de la Llei és, doncs, el protagonisme atorgat als alcaldes. Aquests esdevenen els principals responsables i impulsors de la regulació de la xarxa de camins: "*Le législateur a reconnu le rôle primordial des maires, qui par leur connaissance du terrain, sont les mieux à même de concilier sur un même territoire protection des milieux naturels, qualité de vie des habitants et développement économique de la commune. C'est dans cet esprit qu'il leur est demandé de se préoccuper de la pratique des loisirs et sports motorisés et notamment de leur encadrement.*" (Ministère de l'Environnement, 1994). Per al ministeri de medi ambient, en primer lloc l'alcalde ha de fer complir la Llei, però ha de jugar també un paper essencial d'àrbitre: "*Le maire a également pour rôle d'arbitrer les conflits éventuels qui opposent entre eux des habitants aux intérêts divergents, ou des usagers de la nature qui ont une opinion différent sur l'utilisation des chemins.*" (idem, 1994).

Per tal de satisfer aquesta funció l'alcalde disposa de quatre instruments bàsics:

---

<sup>79</sup>No poden circular ni camps a través ni per camins nevats. Llur ús lúdic o esportiu queda limitat a terrenys especialment preparats.



1. Prohibir per causa justificada.
2. Autoritzar la instal·lació d'un terreny endegat
3. Informar favorablement o desfavorable l'organització de competicions esportives (llur autorització correspon al prefecte)
4. I participar en l'elaboració d'un pla departamental d'itineraris d'excursionisme motoritzat.

Això no obstant, quan es tracta de diversos municipis o davant la inacció dels alcaldes, també els prefectes tenen poder per aplicar la Llei. D'altra banda, correspon als departaments la creació i el manteniment amb recursos propis d'itineraris específics per a l'excursionisme motoritzat en el marc d'un pla departamental.

A l'últim, pel que fa a les excepcions, les restriccions o prohibicions no afecten al tràfic qualificat (serveis públics, propietaris, professionals, recerca, explotació i gestió) de tota mena de vehicles (també de motos de neu).

#### 9.1.4. Camins i *Code rural*

Si el *Code de la voirie* defineix i regula les vies comunals (camins veïnals), que assimila a veritables carreteres municipals, correspon al *Code rural* (CR) definir la naturalesa administrativa i jurídica i regular els camins rurals (*chemins ruraux*) i les vies de servei (*chemins d'exploitation*).

El capítol I del CR s'ocupa dels camins rurals, que defineix com a camins municipals afectes a l'ús públic (Art. 161-1). La diferència entre aquests i les *voies communales* és que les segones s'integren en el domini públic i els primers són béns privats dels municipis, per bé que d'ús públic.

El camí rural adquireix la naturalesa demanial a través de l'ús públic. L'ús públic es pot inferir de la finalitat del camí, juntament amb l'existència d'una circulació general i contínua, o dels actes reiterats de gestió (*de surveillance et de voirie*) per part de l'autoritat municipal. En particular, la destinació es pot desprendre de la inscripció del camí al corresponent Pla departamental d'itineraris (Art. 161-2). Alhora, hom presumeix la titularitat municipal de qualsevol camí afecte a l'ús públic, mentre no es demostrï el contrari (Art. 161-3). Això no obstant, com veurem més endavant, per tal d'incloure un camí privat al Pla departamental d'itineraris cal l'autorització del propietari del camí.

Ja hem vist que aquest viari no és actualment ni inalienable ni imprescriptible (TAULA 9.1.). Quan un camí rural deixa d'estar afecte a l'ús públic, prèvia consulta pública, l'ajuntament pot vendre'l, llevat que la seva gestió sigui assumida per un col·lectiu d'interessats constituïts en associació (*association syndicale*). En aquest cas el camí segueix obert al públic, llevat que ajuntament i associació decideixin el contrari. D'altra banda, com veurem més endavant, si el camí forma part d'un itinerari senderista inscrit al corresponent Pla departamental, l'ajuntament està obligat a trobar un recorregut substitutiu.

Pel que fa als aspectes de policia, el reglament del CR (Art. R 161-10) només preveu que l'alcalde restringeixi l'ús dels camins al tràfic de vehicles incompatibles amb llurs

característiques morfològiques (principalment la resistència i l'ample de la calçada). Però, com hem pogut veure, la *Loi relative à la circulation des véhicules terrestres dans les espaces naturels* facultava alcaldes i prefectes a restringir l'ús d'aquest viari per causa justificada (seguretat, conservació del medi ambient, turisme, etc.). El reglament del CR determina també, amb caràcter general, les característiques tècniques que ha de tenir el camí. Hom preveu un ample màxim de plataforma de 7 m i un ample de calçada de 4 m.

El capítol II del CR s'ocupa dels camins de servei (*chemins et sentiers d'exploitation*). Aquests es consideren camins privats que “serveixen exclusivament a la comunicació entre diversos predis o a llur explotació” (Art. 162-1). En absència de títol, llur propietat correspon presumiblement a les propietats veïnes, que en poden fer ús. Els propietaris poden ser tant particulars com persones públiques (municipis, *Office national des forêts*, etc.).

El CR estableix també l'obligació de tots els propietaris a contribuir solidàriament al seu manteniment. Això no obstant, un propietari pot lliurar-se de contribuir si renuncia als drets d'ús i propietat. D'altra banda, els propietaris poden acordar sense més el tancament del camí al públic. Els camins de servei tampoc no es poden suprimir sense el consentiment de tots els propietaris que tenen dret al seu ús.

El CR preveu diversos procediments per tal que els camins de servei (com ara els camins fruitos de plans d'ordenació parcel·lària) s'incorporin a la xarxa de camins rurals, de manera que quedin afectes a l'ús públic i que el manteniment i la policia siguin assumits pel municipi.

Però, què distingeix un camí rural municipal d'un camí de servei municipal? Sembla que la diferència rau en el fet que el camí rural esdevé municipal perquè està afecte a l'ús públic. De manera que esdevé un domini públic que travessa terrenys de titularitat privada. En canvi, la via de servei pertany al propietari o propietaris del terreny per on transcorre. Però si el terreny pertany al municipi (o a una altra entitat pública) el camí esdevé un camí de servei privat d'una persona pública. Ja hem dit al principi que a França els camins de servei no ho són en funció de l'ús restringit (com a Espanya), ans de la titularitat privada (que alhora permet de restringir-ne l'ús). Si el camí serveix una única propietat es considera un camí privat sense més (TAULA 9.2.).

A l'últim, com hem vist, el CR facultava els òrgans rectors de parcs nacionals i reserves naturals a regular i restringir si cal qualsevol forma de freqüentació: “[le parc peut] soumettre à un régime particulier et, les cas échéant, interdire à l'intérieur du parc, (... notamment) la circulation du public quelque soit le moyen emprunté” (Art. 241-3).

#### **9.1.5. Plans départementales des itinéraires de promenade et randonnée (PDIPR)**

França ha estat un país capdavanter en la pràctica del senderisme i la creació de xarxes d'itineraris senyalitzats. Fa més de mig segle sorgí en aquell país el concepte de *Grande Randonnée* (o senderisme de travessa). És a dir un itinerari concebut per recórrer llargues distàncies a peu, en el decurs d'una o varies jornades, abalisat amb dues franges, blanca i vermella: els populars GR, que hem adoptat també a casa nostra amb el nom de senders de gran recorregut (FIGURA 9.1).

A França existeixen uns 140.000 km de senders senyalitzats<sup>80</sup> (LÓPEZ-MONNÉ 1996), sobre una xarxa de camins que hom estima en uns 800.000 km (FFRP, 1995) (MAPA 9.1.). Uns 6.000 voluntaris tenen cura del manteniment d'aquesta respectable xarxa, mentre que la *Fédération Française de la Randonnée Pedestre* (FFRP), l'entitat generalment responsable de llur concepció, gestió i defensa, aplega uns 250.000 socis federats repartits entre uns 1.600 clubs de senderisme (LÓPEZ-MONNÉ 1996). L'any 1992, la FFRP va recollir més d'un milió i mig de signatures en defensa dels senders. A més dels GRs, existeixen a França itineraris eqüestres (que gestiona *l'Association Nationale de Tourisme Equestre*) i per a bicicleta tot terreny.

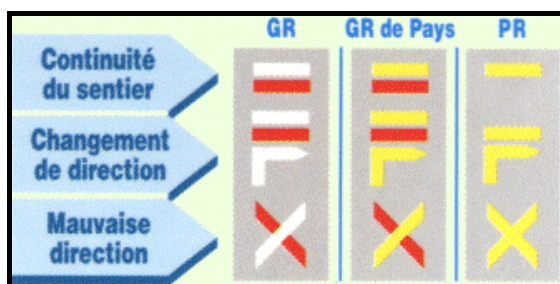


FIGURA 9.1. Senyalització bàsica dels senders francesos.

Des del 1989 el ministeri francès del medi ambient col·labora amb la FFRP en l'àmbit dels Plans departamentals d'itineraris. El 1993, en el marc del desenvolupament de la *Loi paysage (Loi n° 93-24 du 8 janvier 1993 sur la protection et la mise en valeur des paysages)*, el mateix ministeri i la FFRP signaren un conveni que facilitava la protecció de camins i senders en tant que elements estructuradors del paisatge.

Però el principal instrument legal al servei dels senders són *els Plans départementaux des itinéraires de promenade et randonnée* (PDIPR) que institueix la Llei de regionalització francesa (*Loi n° 83-663 du 22 juillet 1983 relative à la répartition des compétences entre les communes, les départements, les régions et l'Etat*), i que desenvolupa la *Circulaire du 30 août 1988*. L'esmentada llei transferia als departaments les competències en matèria d'itineraris i establí la realització de plans específics a escala departamental.

Els actuals PDIPR sorgeixen arran del nyap instituït per la *ordonnance* de 1959 que convertia els camins rurals francesos en alienables i prescriptibles. Per tal de potenciar-ne l'ús i la utilitat, i garantir-ne així la supervivència, el 1974 una circular creava els *Plans départementaux de tourisme equestre et pedestre*, precedent immediat dels PDIPR. El funcionament i resultats d'aquests primers plans no foren prou satisfactoris i tot el procés desembocà en la llei del 1983.

<sup>80</sup>La qual cosa suposa una densitat de 0,25 km/km<sup>2</sup> i situa a França en tercer lloc, darrera Suïssa i Alemanya.

**MAPA 9.1. El GR10 francès, l'alta ruta pirinenca (HRP) i altres senders al voltant del massís del Canigó, recolzats en una densa xarxa de refugis.**

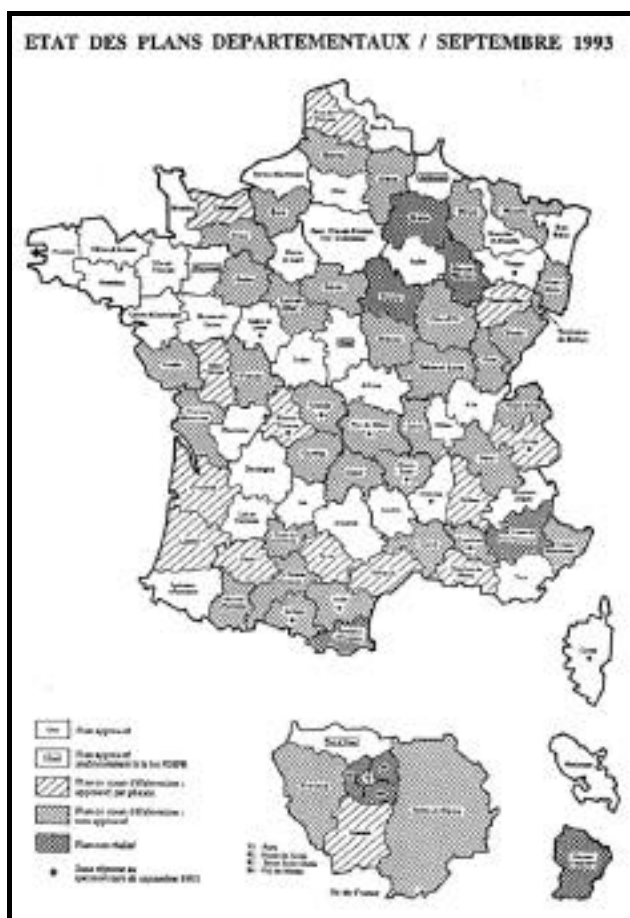


Font: Randonnées Pyrénéennes, Carte 10, Canigou., 1:50.000.

Com hem vist, el *Code Rural* equipara en certa mesura els senders inscrits als Plans amb camins rurals. Això no obstant, els itineraris poden servir-se de tota la gamma de camins i servituds de pas descrits als apartats precedents (TAULES 9.1. i 9.2.). Ara bé, no és possible incloure un camí privat al PDIPR sense haver signat prèviament un conveni (un acord tàcit és insuficient) entre el propietari i el president del Consell General del departament. Cal subratllar que la signatura del conveni en cap cas no engendra una servitud pública de pas.

Els PDIPR els han d'elaborar els departaments a instàncies del Consell General. Dins la fase consultiva, un cop elaborat el Pla, el president del Consell General l'ha de trametre al prefecte, als ajuntaments, i a tota institució amb competències de policia (reguladores) en l'àmbit dels camins (com ara els directors dels parcs nacionals). Dins la mateixa fase cal preparar els convenis necessaris a establir entre el departament i els

propietaris dels camins particulars incorporats de comú acord al PDIPR. Un cop aprovat el Pla pel Consell General del Departament, aquest autoritza al president a establir convenis amb associacions encarregades de gestionar o mantenir la xarxa de senders.



MAPA 9.2. Estat dels PDIPR (1993)

Cal dir que l'elaboració dels PDIPR pot esdevenir una empresa lenta i feixuga. En primer lloc, la llei no fixa terminis per a llur elaboració; en segon lloc, si bé correspon al Consell general del Departament impulsar el pla, correspon als ajuntaments autoritzar la inscripció dels camins rurals del seu terme, de manera que aquests poden bloquejar el procés, que esdevé sensible als conflictes i suspicàcies entre nivells de l'Administració. Per tot plegat el PDIPR han tingut una sort desigual. Com afirma GREVECHE (1994): *“La pratique montre que nous sommes loin de l'approbation d'un plan par département.”* Això no obstant, sense comptar els departaments parisencs, el 1993 trenta-sis departaments (39,5%) ja tenien el corresponent pla aprovat, i només 5 (entre els quals la Catalunya Nord) no tenien res encara. La resta, 50 departaments (54,9%), tenien avançades diverses fases del procés (MAPA 9.2.).

### El principi de substitució

A diferència dels camins descrits als apartats anteriors, els itineraris de senderisme no tenen personalitat jurídica pròpia ans la dels mateixos camins dels quals se serveixen. A Espanya passa exactament el mateix. I hem vist, a més, com a França els camins rurals poden desafectar-se mitjançant un procediment relativament senzill. Però la inscripció al corresponent PDIPR atorga als senders i altres itineraris una interessant protecció

legal, que no altera tanmateix l'estatut jurídic dels camins rurals establert per la *ordonnance* del 1959. Aquesta protecció s'assoleix especialment a través de l'establiment d'un principi de substitució que preveu la Llei de regionalització. D'altra banda, la circular recorda que el fet que un camí públic no figuri al PDIPR (les xarxes de senderisme òbviament representen només una fracció del viari públic) no pot socavar el dret a usar-lo per a la pràctica lliure de la passejada i el senderisme.

D'acord amb el principi de substitució, en el cas que el camí rural que suporta un itinerari sigui alienat o suprimit, la llei obliga a mantenir o restablir la continuïtat de l'itinerari afectat. Per exemple, en el cas de venda d'un camí rural, el municipi està obligat a imposar una servitud pública de pas sobre el camí alienat que el nou propietari particular haurà de respectar. Si no és possible mantenir la continuïtat, caldrà aleshores establir un itinerari de substitució. La Llei precisa que l'itinerari alternatiu ha d'ésser adequat per a la pràctica del senderisme i que no hauria d'allargar-ne massa el recorregut ni disminuir-ne sensiblement la qualitat paisatgística. Correspon al municipi proposar l'itinerari de substitució, però aquest només es podrà aprovar mitjançant acord entre el departament (que ha d'haver estat informat de bell antuvi) i el municipi, i només després d'aquest acord el municipi podrà procedir a l'alienació o supressió del camí rural en qüestió. A l'últim, l'exposició pública que requereix qualsevol proposta d'alienació d'un camí públic ha d'informar de manera explícita i precisa sobre el mecanisme de substitució (dret o servitud de pas, itinerari alternatiu). D'altra banda, la circular recorda als prefectes que també els serveis de l'Estat, en el decurs dels treballs que realitzen o controlen, estan obligats a respectar i fer respectar la continuïtat dels itineraris inscrits als PDIPR.

A l'últim, amb l'objectiu d'evitar conflictes d'usos, la circular atorga als prefectes la capacitat per regular la circulació, alhora que els encomana el seguiment de l'aplicació de la llei i el desenvolupament dels PDIPR, inclòs el control de l'actuació dels mateixos municipis: *“Dans l'exercice du contrôle de la légalité, vous veillerez notamment à ne pas laisser prendre par les collectivités locales de décisions pouvant nuire à la pratique de la promenade et de la randonnée sur les itinéraires figurant au plan départemental.”*

#### 9.1.6. El nou model

El nou model francès de gestió de l'accessibilitat es basa fonamentalment en dos instruments complementaris: la *Loi relative à la circulation des véhicules terrestres dans les espaces naturels* i els *Plans départementales des itinéraires de promenade et randonnée* (PDIPR). Si el primer s'adreça sobretot a la circulació motoritzada, el segon privilegia els vianants i altres usuaris no motoritzats.

Destaquem a continuació els principals elements que caracteritzen el nou model:

- Presa de decisions a nivell local (municipal + control departamental)
- Rebuig a les prohibicions absolutes (cal restringir la circulació de vehicles per la xarxa rural amb coneixement de causa i cas per cas)
- No hi ha camins tancats a la circulació motoritzada per definició.
- Harmonització d'interessos i usos
- Afavorir la segregació territorial de vehicles i vianants
- Prohibició de circular camps a través

- Protecció legal dels itineraris de senderisme
- Creació d'espais/itineraris específics per a determinades pràctiques motoritzades
- Capacitat per perseguir i castigar les infraccions

La nova legislació francesa, que necessàriament hem de qualificar de tímida, permet fer moltes coses, però només si hi ha voluntat política. El model final d'accés depèn fonamentalment de l'alcalde, que té amplis poders.<sup>81</sup> Aquest és el taló d'Aquil·les del nou model francès de regulació de l'accés al territori. En efecte, a diferència d'altres països europeus, no hi ha cap categoria viària tancada a la circulació motoritzada per definició. I la regulació dels vials es basa exclusivament en decisions particularitzades que han d'adoptar llurs titulars, en general per pròpia iniciativa. De fet, el tràfic motoritzat té encara una amplíssima llibertat de circulació. És més, la circulació motoritzada en grup i organitzada no està sotmesa a autorització ni tan sols a notificació a les autoritats municipals o departamentals, i l'establiment d'itineraris específics inscrits en un Pla departamental és purament facultatiu. Fet i remenat, la diferència més destacable respecte del model anterior és sols la prohibició general de circular camps a través amb vehicles motoritzats.

Recapitem: No hi ha camins tancats a la circulació motoritzada per definició. Hi ha una xarxa pública de carreteres i camins veïnals pavimentats oberta per definició a la circulació motoritzada (800.000 km). Hi ha una xarxa municipal de camins rurals generalment oberta a la circulació motoritzada, però l'ús de la qual pot restringir-se o tancar-se per causa justificada (1.400.000 km). Hi ha una xarxa de pistes forestals que l'*Office national des forêts* pot regular a voluntat. Hi ha una xarxa de vies de servei i camins privats que els propietaris poden tancar a voluntat, però que sovint romanen oberts al trànsit (de persones i vehicles). Hi ha una extensa xarxa de senders pedestres abalisats sovint envaïts per la circulació motoritzada (140.000 km). És prohibida la circulació motoritzada camps a través.

El més significatiu del nou model és, remarquem-ho, la prohibició de circular camps a través, la possibilitat de restringir l'ús dels camins rurals i privats, la protecció legal de què gaudeixen ara els senders pedestres a través de llur inscripció als *Plans départementales des itinéraires de promenade et randonnée* i també un canvi d'actitud social favorable a una major regulació i restricció de la circulació motoritzada pel medi rural i natural, en benefici d'altres formes de freqüentació com el senderisme, el cicloturisme i el turisme eqüestre.

---

<sup>81</sup>I cal remarcar aquí que el sistema electoral francès possibilita que municipis rurals i de muntanya tinguin alcaldes absentistes, elegits amb els vots dels estiuejants. Aquest fet pot distorsionar sobre manera l'equilibri d'interessos en joc sobre el territori.

## 9.2. El cas d'Alemanya

### 9.2.1. El dret de pas i l'accés al medi natural, drets fonamentals

L'article 2 de la Constitució (*Grundgesetz*) de la República Federal d'Alemanya estableix el dret de tothom a esplaïar la pròpia personalitat, sempre i quan no perjudiqui els drets d'altri, i no contradigui l'ordre constitucional ni els bons costums. Els juristes alemanys interpreten que el manteniment de la salut física i mental de la persona és part d'aquest dret fonamental. I interpreten també que la salut física i mental no es pot garantir sense la llibertat de fruit de la natura. I hom no podria gaudir de la natura si no hi pogués accedir.

Aquest raonament jurídic formalment enrevessat empara en realitat un antic i arrelat dret consuetudinari i una sòlida tradició cultural i atorga al dret de pas (*Betretungsrecht*) el caràcter de dret fonamental. I així ho recullen la Llei Federal de Protecció de la Natura (*Bundesnaturschutzgesetz*) i la Llei Federal Forestal (*Bundeswaldgesetz*). A Alemanya, la legislació ambiental i forestal ha de vetllar, doncs, en primera instància, per la protecció del medi ambient i del bosc, però també ha de garantir i regular el dret de pas, per tal que tots els ciutadans puguin esplaïar-se lliurement a la natura.<sup>82</sup>

#### Les dues tradicions alemanyes

Però alhora, la República Federal d'Alemanya és un estat molt descentralitzat i cada *Land* té llibertat per regular – ja sia per garantir-lo o per limitar-lo - el dret de pas i d'accés a la natura. Existeixen en aquest sentit dues tradicions ben diferenciades (AMMER, PRÖBSTL 1991). Als *Länder* més septentrionals el dret de pas es limita bàsicament a la circulació lliure per camins i carreteres (tal com passa als països de tradició romana, com el nostre). En canvi, als *Länder* centrals i meridionals el dret de pas es basa en el costum, hereu de l'antiga tradició germànica – el *Allemansret* “el dret de tothom” que regeix a Escandinàvia (COLBY 1988, HAMMIT et al. 1992, OLOFSSON 1996, NORDISK MINISTERRÅD 1997, MAUNU 1997, SCOTT 1998) - que garanteix de principi un accés general al medi natural. Així ho recullen les constitucions i diverses lleis sectorials de Baden-Württemberg i de Baviera.

#### Condicionants genèrics del dret de pas

Però, el reconeixement d'aquests drets fonamentals no exclou que, tant a nivell federal com a nivell dels *Länder*, diverses normes legals regulin llur exercici per tal que no entrin en conflicte amb els legítims interessos de la conservació de la natura i de l'activitat agrícola i forestal.

---

<sup>82</sup>Tot i que aquest capítol es basa en la lectura de les fonts legals originals en alemany, trobareu un resum en anglès dels principals apartats d'interès de la legislació alemanya a l'estudi: Peter Scott Planing Services 1998. “Access to the countryside in selected European countries: a review of access rights, legislation and associated arrangements in Denmark, Germany, Norway and Sweden.” *Scottish Natural Heritage Review* N° 110.



Així, l'article 27 (2) de la Llei Federal de Protecció de la Natura (*Bundesnaturschutzgesetz*) estableix que “*Els Länder n’han de regular els detalls [del dret de pas]. Aquests poden limitar el dret de pas per raons de força major, com ara la protecció de la natura i la gestió del medi natural, la protecció dels camps i les activitats agrícoles, en benefici del lleure o per evitar perjudicis importants, o per salvaguardar els interessos legítims dels propietaris del sòl*”. De manera semblant s’expressa l’article 14 (2) de la Llei Federal Forestal. També la Constitució bavaresa estableix amb caràcter general que “*el dret a gaudir de les belleses naturals ... no pot limitar l’exercici dels drets d’altri ni influir-los més enllà del que les circumstàncies fan inevitable*”.

Més específicament, la Llei de Protecció de la Natura de Baden-Württemberg estableix que “*les lleis en general, l’interès públic i els drets de tercers poden limitar el dret al lleure [al medi natural],” i, per consegüent, l’exercici del dret de pas. Són d’interès públic “la protecció de la natura i la gestió del medi, la protecció dels conreus, la protecció d’aliments i recursos naturals, la protecció de les aigües i l’abastament públic d’aigües, la protecció de la salut i de les necessitats de lleure de la població.*” Quan als drets de tercers, hom contempla específicament l’activitat agrària i la forestal.

### 9.2.2. Els casos de Baden-Württemberg i Baviera

A diferència de la Constitució alemanya, que ho fa indirectament, la Constitució de Baviera reconeix directament el dret fonamental a gaudir de les belleses naturals i a esplaïar-se al medi natural: “*Totohom està autoritzat a gaudir de les belleses naturals, a esplaïar-se en el medi natural, i específicament a accedir a boscos i pasturers de muntanya, a circular per les aigües i a recollir fruits silvestres al bosc d’acord amb el costum local.*” (Art. 141 (3)). Com veurem més endavant, el mateix article reconeix a continuació el caràcter fonamental del dret de pas. Ambdós drets són recollits i desenvolupats en les lleis de protecció de la natura (*Naturschutzgesetz*) i en les lleis forestals (*Waldgesetz*), tant de Baviera com de Baden-Württemberg.

A Baden-Württemberg la legislació del *Land* recull també explícitament el dret al lleure a la natura, fins al punt que la mateixa Llei de Protecció de la Natura (1991) constitueix també el marc legal encarregat de salvaguardar i regular aquest dret.<sup>83</sup> L’article 1 descriu els objectius fonamentals de la Llei: “*mitjançant la protecció de la natura i la gestió del territori, cal protegir, cuidar, gestionar i desenvolupar el medi natural en tant que fonament vital i espai de lleure<sup>84</sup>, a fi efecte de garantir a llarg termini:*

- *La capacitat de càrrega del medi natural*
- *L’exploració sostenible dels recursos naturals (sòl, aigua, aire, clima, fauna i flora)*
- *La diversitat, especificitat i bellesa de la natura i el paisatge.”*

---

<sup>83</sup>El títol sencer de la llei és: Llei per a la protecció de la natura, la gestió del paisatge i l’ordenació del lleure al medi natural.

<sup>84</sup>El subratllat és meu

Aquesta llei estableix, doncs, un vincle inequívoc entre conservació i gaudi de la natura, que subratlla novament en establir que el planejament territorial ha de garantir el dret al lleure en el medi natural (art. 1(5)). Però, com podem veure, també subordina aquest dret genèric a les necessitats de conservació.

#### Dret de pas genèric

A Baden-Württemberg, el títol VI de la Llei de Protecció de la Natura regula específicament el lleure al medi natural i el dret de pas. Tothom té dret al lleure en el medi natural, sens perjudici de les limitacions que estableix la pròpia llei o d'altres que puguin existir. De la mateixa manera, tothom pot accedir lliurement al medi natural per esplaïar-se. Tothom té dret a caminar per camins (també vies de servei), per corriols públics o privats, i camps a través (també pels terrenys agrícoles). També l'esquí, la circulació amb trineu (sense motor) i jugar al medi natural gaudeixen d'aquest dret de pas genèric. A més tothom té dret a collir plantes silvestres, baies, fruita o bolets (d'acord amb el costum local), així com a endur-se rams de flors, fulles o branques (quan no superin el que pot agafar una mà).

#### *Protecció recent dels biòtops més fràgils*

En canvi, el dret a “*circular lliurement pel medi natural en tots els seus àmbits, i específicament per boscos, pastures de muntanya, espadats, guarets, erms, boscos de ribera, riberes fluvials, aiguamolls i superfícies d'ús agrícola*”, que reconeixia la llei de 1975, ha desaparegut amb la reforma de 1991, que introdueix garanties per a la conservació dels biòtops més fràgils i valuosos. L'article 24 de la nova llei prohibeix expressament les destruccions o alteracions importants o permanents que puguin afectar una trentena i escaig de biòtops. Això no obstant, les institucions públiques han de facilitar l'accés públic als terrenys que administren o posseeixen, que ateses llurs característiques naturals i funcions siguin adequats per a la pràctica del lleure “[*especialment*] *riberes fluvials, aigües, boscos, landes de bruc i prats*”. Les landes de bruc i els prats no tenen la consideració de biòtops protegits, tampoc els boscos amb caràcter general.

#### *Obligació de mantenir un accés lliure al medi natural*

L'article 2 de la Llei de Protecció de la Natura de Baden-Württemberg estableix que: “*Cal garantir l'accés al medi natural i caldrà crear-lo quan aquest no existeixi*”. En el mateix sentit s'expressa la constitució bavaresa (Art. 141 (3)), quan obliga el govern del Land i els municipis a mantenir l'accés lliure a “*muntanyes, estanys, rius i altres belleses paisatgístiques*”, i a crear aquest accés quan no existeixi: “*L'Estat i els municipis tenen el dret i la obligació de mantenir lliure l'accés a muntanyes, estanys, rius i altres belleses naturals, o a crear-lo, si s'escau en detriment del dret de propietat.*” Ens trobem, per tant, davant d'un dret fonamental que els poders públics estan obligats a defensar activament.

Però, novament, el dret de pas està subordinat a d'altres consideracions de caire conservacionista, social o econòmic. Per exemple, amb caràcter general, el mateix article 141 (3) estableix específicament que tothom ha de fer un ús adequat i respectuós de la natura i del paisatge, mentre que l'article 37 (4) de la Llei de Protecció de la Natura de Baden-Württemberg obliga a no abandonar objectes i a endur-se les deixalles.

### Limitacions del dret de pas

#### *Limitacions específiques a la circulació de vehicles i cavallistes*

Però no tot el trànsit gaudeix d'aquest dret de pas de caràcter genèric. A més, el dret de pas genèric i camps a través no és tampoc aplicable a la circulació de vehicles motoritzats. La Llei Forestal restringeix encara més la circulació de vehicles pels terrenys forestals.

Les bicicletes (sense motor) i cadires de rodes (amb motor també) només poden circular per "camins adients". Les bicicletes només poden circular pel bosc per camins d'amplada superior a 2 metres o d'altres rutes establertes a propòsit, però aquesta norma rarament és observada pels ciclistes. Tampoc poden circular per recorreguts gimnàstic o itineraris de natura (SCOTT 1998).

La cavalcada i la circulació de carruatges és permesa només per camins, landes de bruc, erms i per altres superfícies que s'hi puguin destinar especialment. Els cavalls poden també circular al pas per senders senyalitzats d'amplada superior a 3 metres (SCOTT 1998). Aquesta mena de tràfic no pot usar camins pedestres senyalitzats ni corriols, itineraris esportius o didàctics o instal·lacions similars, ni tampoc envair camps de joc o àrees de repòs. A més, ajuntaments i propietaris de terrenys poden establir limitacions a la circulació eqüestre, especialment en camins i superfícies que la població usa per esbargir-se, o quan hom preveu danys importants o perjudicis a d'altres usuaris. Això no obstant, com veurem més endavant, la Llei Forestal obliga també a establir itineraris suficients per a la pràctica de l'equitació. De fet, els amants de l'equitació han criticat sovint el tracte, al seu parer, discriminatori amb què els tracta la llei i des dels anys setanta han lluitat pel reconeixement dels seus interessos, assolint progressivament una consideració legal més favorable (VFD 1998).

Les caminades organitzades i marxes populars que puguin afectar la vida silvestre, l'activitat forestal o el lleure d'altri, necessiten el permís de l'administració forestal o el consentiment del propietari (SCOTT 1998).

A l'últim, cal destacar que (a diferència d'Escandinàvia) l'acampada no s'inclou dins el dret de pas. Aquesta només és permesa en indrets especials o amb el permís del propietari dels terrenys. L'acampada és prohibida també dins el domini públic hidràulic (rius importants, canals, estanys) (SCOTT 1998).

### *Limitacions en terrenys agrícoles i espais naturals protegits*

A les superfícies agrícoles, durant l'època productiva, hom pot circular només pels camins existents. Aquesta abasta des de la sembra o llaurada fins a la collita, i als prats comprèn el període vegetatiu i de pastura del bestiar. Horts, fruiterars i vinyes són accessibles tot l'any només pels camins existents. En el mateix sentit s'expressa la legislació bavaresa.

Les lleis de protecció del medi ambient de Baden-Württemberg i de Baviera permeten restringir el dret de pas en la mesura que calgui a les reserves naturals (*Naturschutzgebiete*), possibilitat que la llei federal fa extensiva als parcs nacionals.<sup>85</sup> Això implica la possibilitat de restringir tota mena de trànsit, també el de vianants, en el temps (prohibició temporal) o en l'espai (ús exclusiu dels camins assenyalats a tal fi), inclosa la prohibició total d'accedir a l'espai protegit o a parts d'aquest. A més, amb caràcter general, a les reserves naturals, cavallistes i carruatges només poden circular pels camins i superfícies que s'indiquin. Però, generalment, les prohibicions només conviden a no abandonar els camins existents, senyalitzats o arranats (principalment en zones humides i espais culminals, marcadament fràgils).<sup>86</sup>

En canvi, la mateixa llei exclou expressament la possibilitat de restringir el dret de pas en zones de protecció del paisatge (*Landschaftsschutzgebiete*) i parcs naturals (que poden, això sí, incloure reserves naturals). Això no obstant, l'autoritat competent pot, mitjançant l'aprovació de decrets o d'altres disposicions legals, prohibir o limitar l'accés a parts del medi natural quan la conservació de la natura, la gestió ambiental, l'ordenació del lleure o d'altres raons de força major així ho aconsellin, i aquest dret no estigui ja prohibit o limitat per altres manaments legals.

### *Altres limitacions*

D'altra banda, el dret de pas no es pot exercir quan, d'acord amb les circumstàncies que contemplen les lleis, el propietari dels terrenys o qualsevol persona o institució autoritzada ho prohibeix mitjançant signes clarament visibles, com ara tanques o rètols. Per exemple, la llei permet tancar els conreus intensius i els terrenys immediats que envolten vivendes,<sup>87</sup> o limitar el dret de pas quan així ho requereixen l'activitat agrària, l'explotació del bosc, la protecció del medi ambient o la caça. L'establiment de restriccions està subjecte en la majoria de casos a un permís administratiu, però en d'altres és lliure. També la Llei Forestal de Baden-Württemberg regula alguns d'aquests supòsits de caràcter excepcional.

A l'últim, l'autoritat competent pot eliminar una prohibició o obstacle si no és conforme a la llei i vulnera l'exercici del dret de pas. I pot àdhuc establir un pas públic a través de

---

<sup>85</sup>La legislació de Baden-Württemberg no contempla aquesta figura de protecció.

<sup>86</sup>Vegeu-ne els detalls als nostres estudis *El conflicte entre lleure i protecció de la natura en espais naturals protegits a Baden-Württemberg (Alemanya): Protecció versus promoció* (1992) i "El modelo de Parque Natural en Alemania. La comercialización de una idea" (1994)

<sup>87</sup>La llei permet tancar un espai igual a 10 vegades la superfície construïda dins la propietat.

terrenys tancats d'acord amb la legalitat, si això esdevé necessari per poder accedir a d'altres terrenys lliures, d'interès per al lleure, i el propietari no sofreix perjudicis de consideració.

### Manteniment

Atès que el dret de pas és universal, la distinció fonamental i característica en altres països entre camins o terrenys públics i privats és poc rellevant al sud d'Alemanya a efectes de gestió (SCOTT 1998). Ara bé, si tothom pot caminar o pedalar lliurement per terrenys o camins privats, sembla lògic també que el manteniment d'aquestes infraestructures vagi a càrrec de l'hisenda pública.

Baden-Württemberg té una extensa xarxa de pistes i camins forestals d'uns 200.000 km de longitud (SCOTT 1998) (MAPA 9.3.). Aproximadament 130.000 km corresponen a senders<sup>88</sup> i 44.000 a pistes recobertes amb una capa de macadam o, rarament, d'asfalt. Segons SCOTT (1998) els camins forestals són mantinguts pel *Land*. Alhora, els camins que serveixen explotacions agràries i petits boscos privats, així com les vies de servei locals,<sup>89</sup> els mantenen els municipis i figuren al registre de la propietat. Aquests camins han de romandre oberts i per poder-los tancar durant espais de temps superiors a dos mesos cal l'autorització expressa del Ministeri de Medi Ambient del *Land*.

**MAPA 9.3. La reserva natural del Feldberg (Selva Negra) i la densa xarxa de senders i pistes forestals que l'envolta.**



Font: Wanderkarte 1:30.000. Feldberg-Schluchsee. ATLASCO.

<sup>88</sup>Scott fa servir la paraula “paths”, però no els defineix clarament.

<sup>89</sup>“local service routes” a l’original. Es tracta de camins veïnals?

### 9.2.3. La Llei Forestal de Baden-Württemberg

Des de l'any 1973, la Llei Federal Forestal regula l'accés al bosc amb caràcter general a tot Alemanya. Aquesta regulació ha estat alhora adoptada per les lleis forestals de cada *Land*. Les lleis forestals constitueixen juntament amb les lleis de conservació de la natura el marc legal essencial que a Alemanya regula l'accés al medi natural i l'ús dels camins (TAULA 9.3.).

A Baden-Württemberg la Llei Forestal (*Landeswaldgesetz*) del 1985 (reformada el 1989), confirma i complementa les disposicions de la Llei de Protecció de la Natura del mateix *Land*. L'accés al bosc és regulat específicament al títol IV de la llei. (En canvi, la Llei Forestal de Baviera remet directament a allò que estableix la Llei de Protecció de la Natura).

El primer article de la Llei Forestal reconeix les múltiples funcions d'ordre ecològic, econòmic i social que satisfan els boscos, entre les quals el lleure. A més, la llei pretén contribuir a harmonitzar els interessos generals i els dels propietaris forestals.

Segons la Llei, tenen la consideració de "bosc" (terrenys forestals), tots els terrenys poblats per arbres i arbusts, així com erms, camins forestals, franges de seguretat, clarianes, prats forestals, entre d'altres, i, en determinats casos, basses, recs, aiguamolls, brugueres... associats a boscos.

#### Dret genèric d'accés al bosc

Amb caràcter general, tothom té dret a accedir al bosc per esplaïar-se, però els visitants estan obligat a captenir-se de manera que no pertorbin l'ecosistema forestal ni l'explotació del bosc, i no amenacin, deteriorin o embrutin el bosc, ni perjudiquin el lleure d'altri.



**FIGURA 9.2.** Tothom té el dret a accedir al bosc per esplaïar-se. Parc Natural de Schönbuch (Baden-Württemberg).

D'altra banda, els propietaris forestals han de consentir la senyalització dels camins forestals per a l'exercici del dret de pas (però la senyalització de nous camins forestals requereix l'autorització de l'administració forestal).

A més, tothom pot collir fruits silvestres, palla i llenya, d'acord amb el costum local, i collir plantes, principalment flors i herbes (sense superar, però, el que pot agafar una mà). La recollida organitzada requereix un permís de l'autoritat forestal. La confecció de rams amb branques d'arbres o arbusts tampoc no és punible mentre aquests no superin el que pot agafar una mà (FIGURA 9.2.). En canvi no és permès agafar branques de plantacions o brots culminals (les capcines), ni desarrelar arbres o arbusts.

### Limitacions del dret de pas

#### *Limitacions a la circulació de vehicles i cavallistes*

D'acord amb l'article 4, els camins forestals són necessàriament vies de servei tancades al tràfic comú general: “[Són] *camins forestals: els camins situats en boscos de l'Estat, de les col·lectivitats o privats, no destinats al trànsit públic*” (Art. 4.3.). L'article 37 (5) especifica la prohibició de circular amb vehicles motoritzats i acampar al bosc (FIGURA 9.3.). Aquesta prohibició no afecta el tràfic agropecuari, forestal o de protecció civil. De manera que, amb caràcter general, i coincidint amb el que estableix la Llei de Protecció de la Natura, la circulació motoritzada és prohibida als terrenys forestals, camps a través i també pels camins forestals, siguin públics o privats, aptes o no aptes per a la circulació amb vehicles automòbils.



**FIGURA 9.3.** Només els vehicles de servei poden circular per les pistes forestals. Parc Natural de l'Alt Danubi (Baden-Württemberg).

En canvi, hi és permesa la circulació de bicicletes, cadires de rodes i cavalls, però només per carreteres i camins (FIGURA 9.4.).

Pel que fa a la pràctica de l'equitació, els cavalls no poden circular per senders senyalitzats ni corriols per a vianants, tampoc per itineraris esportius o didàctics. Mentre que en àrees periurbanes, reserves naturals i parcs forestals<sup>90</sup> els cavalls només poden circular pels camins indicats expressament. Però, alhora, l'administració forestal té l'obligació d'establir suficients itineraris eqüestres, de comú acord amb els propietaris

<sup>90</sup>*Erholungswald*, literalment boscos destinats al lleure.

forestals i els interessats. Correspon al *Land* reparar els danys menors que el pas dels cavalls pugui ocasionar als camins.



**FIGURA 9.4.** Només vianants i ciclistes poden circular lliurement per les pistes forestals. Parc Natural de Schönbuch (Baden-Württemberg).

### Limitacions legals del dret de pas

La Llei contempla diversos supòsits que permeten tancar el bosc i restringir el dret de pas. Entre les causes que poden motivar la instal·lació de tanques hi ha: la protecció del bosc, la gestió del bosc o de la caça, la seguretat dels visitants, evitar danys importants o la salvaguarda d'altres interessos legítims dels propietaris forestals. Les tanques instal·lades amb caràcter temporal per un període inferior als dos mesos no requereixen cap autorització, però cal comunicar la seva instal·lació a l'autoritat forestal de manera immediata. Les tanques s'han de limitar a l'estrictament necessari per a l'activitat forestal i, d'entrada, no han d'impedir o obstaculitzar més enllà del necessari l'accés al bosc. Les tanques que no estan destinades a la conservació o l'explotació del bosc s'han de retirar.

**TAULA 9.3.** Regulació de l'accés al medi natural al sud d'Alemanya

	Tràfic qualificat	Vehicles motoritzats	Bicicletes/ cadires de rodes	Cavalls i carros	Vianants a peu
Camins aptes per a vehicles automòbils	lliure	prohibit	lliure		
Senders per a vianants	lliure	prohibit			lliure
Camps a través	lliure	prohibit		lliure per landes de brucs i erms	lliure
Terrenys forestals tancats d'acord amb la Llei	lliure	prohibit			
Època productiva de conreus i prats	lliure	prohibit	només pels camins existents		
Conreus intensius	lliure	prohibit	només pels camins existents		
Zones de Protecció del Paisatge (LSG)	Com a la resta de terrenys forestals i agrícoles				
Parcs naturals	Com a la resta de terrenys forestals i agrícoles				
Reserves Naturals (NSG)	D'acord amb llur reglamentació específica (generalment en bicicleta o a peu i només pels camins existents)				
Parcs Nacionals	D'acord amb llur reglamentació específica (generalment a peu i només pels camins existents o senyalitzats)				

Font: Naturschutzgesetz für Baden-Württemberg 1991; Waldgesetz für Baden-Württemberg 1989.



Alhora, els vianants han de respectar el tancament (d'acord amb la llei) de superfícies i camins forestals, i no és permès d'accedir al bosc mentre duren els treballs d'explotació forestal, ni trepitjar plançons, plantacions o jardins.

#### 9.2.4. Conflictes al voltant del dret de pas

Al sud d'Alemanya el senderisme (*Wandern*, literalment “caminar”) és una activitat molt popular i els clubs excursionistes tenen una llarga tradició. El *Schwarzwaldverein* de la Selva Negra fou fundat el 1864 i té 93.000 socis (HAUBRICH et al. 1991), mentre l'*Albverein*, fundat el 1888, en té 116.000 (BAUER et al. 1988). Dos-cents trenta mil dels 600.000 socis que té la Federació Alemanya de Clubs de Muntanya i Excursionistes (*Verband Deutscher Gebirgs- und Wandervereine*) pertanyen a clubs de Baden-Württemberg, així com 120.000 dels 500.000 socis del Club Alpí Alemany (*Deutscher Alpenverein*). En aquests podem sumar-hi els 100.000 membres de clubs eqüestres i els 10.000 ciclistes associats (SCOTT 1998).



FIGURA 9.5. Senyalització de senders a la Selva Negra.

A títol indicatiu, Alemanya té una xarxa de senders senyalitzats de 210.000 km (PLIEGO, citat a LÓPEZ-MONNÉ 1996, p. 192).<sup>91</sup> A Baden-Württemberg ja el 1900 l'*Albverein* va establir un sistema unificat de senyalització de senders (BAUER et al. 1988). Segons SCOTT (1998) el tres clubs principals de Baden-Württemberg (*Schwarzwaldverein*, *Albverein* i *Odenwaldverein*) mantenen una xarxa de senders senyalitzats amb una extensió de 45.000 km, 4.900 dels quals són senders de llarg recorregut. El *Schwarzwaldverein* manté 23.000 km de senders (FIGURA 9.5.) (HAUBRICH et al. 1991) mentre l'*Albverein* en manté 14.500 km (SCOTT 1998). Els senders senyalitzats estan protegits (SCOTT 1998). Cal remarcar, doncs, la força d'aquest moviment associatiu defensor del dret de pas consuetudinari i de la legalitat vigent.

La inclinació que tenen els alemanys pel lleure a la natura, unida a l'aprofitament intensiu del territori (forestal, agrícola, industrial i residencial), i a l'elevada densitat de població (Baden-Württemberg, 269 hab./km<sup>2</sup>; Catalunya 190 hab./km<sup>2</sup>), genera una enorme pressió sobre els espais naturals de Baden-Württemberg. Això no obstant, hom avalua entre el 10% i el 15% del territori els espais d'especial significació i fragilitat ecològica.<sup>92</sup>

<sup>91</sup> Amb 0,58 km/km<sup>2</sup> és la segona més densa d'Europa després de Suïssa.

<sup>92</sup> Vegeu al respecte el nostre estudi *Connexió de biòtops a Alemanya: Una nova estratègia territorial de conservació de la natura* (1995)

És en aquests espais on la tradició d'accés lliure a la natura genera problemes, de vegades greus. Aquests conflictes poden desembocar en impactes ambientals, també en conflictes entre usuaris i propietaris o entre usuaris. Aquests fets han estat àmpliament documentats a Alemanya<sup>93</sup> i els vam recollir i analitzar en diferents treballs,<sup>94</sup> fent especial esment al cas del Parc natural de l'Alt Danubi, a Baden-Württemberg.<sup>95</sup> En aquest parc natural, el 1992, el 27% del pressupost es destinava exclusivament a recollir deixalles.<sup>96</sup> Però, de fet, en la major part del medi rural i natural no es pot parlar de conflictes ambientals o socials generalitzats d'especial rellevància. Cal subratllar que el fet que l'accés amb vehicles motoritzats estigui prohibit contribueix decisivament a reduir el nombre potencial de conflictes i la seva intensitat.



**FIGURA 9.6. Pedres col·locades per impedir que els automòbils envaeixin els prats. Reserva Natural del Feldberg (Selva Negra)**

Aquesta apreciació és confirmada per SCOTT (1998), que fa esment de l'existència de conflictes diversos, però sempre amb caràcter puntual, entre d'altres:

- erosió causada per ciclistes “fora pista”, enfrontaments entre ciclistes i senderistes
- erosió i conflictes entre cavallistes i altres usuaris, principalment als voltants de Stuttgart
- acumulació de deixalles
- conflictes entre senderistes i caçadors

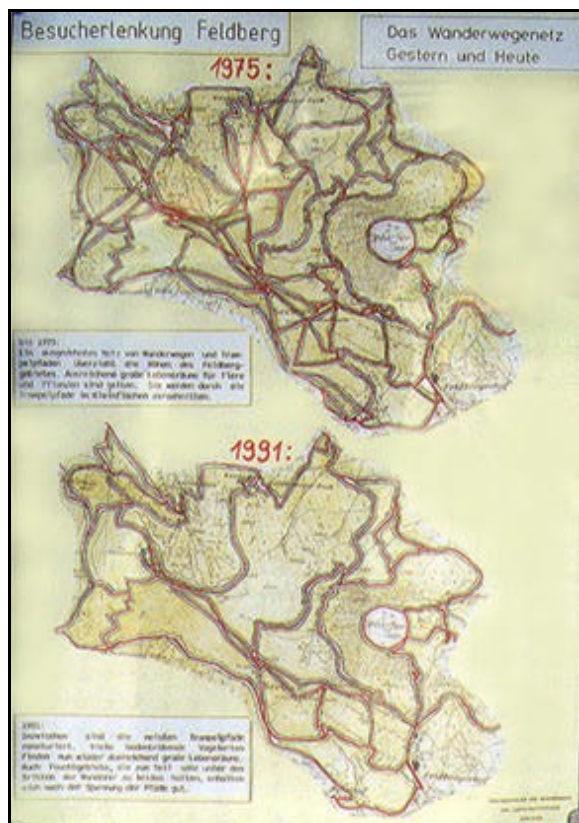
<sup>93</sup>Trobareu una extensa bibliografia al nostre estudi *El conflicte entre lleure i protecció de la natura en espais naturals protegits a Baden-Württemberg (Alemanya): Protecció versus promoció* (1992).

<sup>94</sup>*El conflicte entre lleure i protecció de la natura en espais naturals protegits a Baden-Württemberg (Alemanya): Protecció versus promoció* (1992); “Conservación, ocio y desarrollo en los parques naturales: tres modelos europeos (Alemania, Francia España)” (1994); “Conservació, lleure i desenvolupament als parcs naturals: tres models europeus (Alemanya, França, Espanya)” (1995).

<sup>95</sup>“El modelo de Parque Natural en Alemania. La comercialización de una idea” (1994).

<sup>96</sup>Pel que fa al conflicte entre lleure i medi ambient a Baden-Württemberg remeto als meus treballs anteriors: Campillo, X. (1992) *El conflicte entre lleure i protecció de la natura en espais naturals protegits a Baden-Württemberg (Alemanya): protecció versus promoció*; Campillo, X. (1994a) “El concepto de parque natural en Baden-Württemberg (Alemania): El caso del Parque Natural del Alto Danubio”, *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, 24; Campillo, X. (1994b) “Conservación, ocio y desarrollo en los parques naturales: tres modelos europeos (Alemania, Francia, España)”, *Revista de Estudios Europeos*, 6; Campillo, X. (1995a) “Conservació, lleure i desenvolupament als parcs naturals: tres models europeus (Alemanya, França, Espanya)”, *Curs d'Estius d'Estudis Pirinencs*; Campillo, X. (1995b) *Connexió de biòtops a Alemanya: una nova estratègia territorial de conservació de la natura*, Departament de Medi Ambient

El mateix autor afirma que “*Despite the aforementioned issues, many of those interviewed indicated that the problems relating to access legislation and countryside recreation were relatively minor - especially given the population pressures on the countryside of Baden-Württemberg. This was reinforced by general support for the current access legislation by all interest groups. Education and promotion of awareness of access rights and responsibilities were emphasized by many interviewees as a means of overcoming current problems.*”<sup>97</sup>



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

D'altra banda, l'administració, si bé lentament, ha començat a adreçar els conflictes més importants o urgents. Un cas molt il·lustratiu és el del Feldberg, el punt culminant de la Selva Negra i la reserva natural més antiga d'Alemanya.<sup>98</sup> El Feldberg fou objecte d'un pla de rehabilitació integral, que va incloure la supressió de nombroses dreceres i la

<sup>97</sup>En aquest sentit resulten especialment interessants les declaracions de les associacions d'agricultors i propietaris de Baden-Württemberg: “*Members [of the Farmer's Association] were initially antagonistic to the access legislation, but now tend to recognise that - while there had concerns about litter, irresponsible riding, visitors picking flowers or damaging crops, access has not resulted in significant new costs, any problems are generally small in scale and importance and there are few cases of damage to crops - access can bring opportunities to supplement farm incomes, through farm tourism and riding holidays, stabling horses and selling farm produce.*” i segueix “*While initially objecting to the legislation, landowners found it difficult to argue that it would provide more access than the traditional Betretungsrecht. Owners are reported to be coming to 'live with' the legislation more readily now, but the representatives expressed concerns over levels of countryside visits, riders around Stuttgart not staying on designated routes, the disruption of shooting - especially at weekends, wildlife disturbance and rubbish dumping.*”

<sup>98</sup>Vegeu-ne els detalls al meu estudi *El conflicte entre lleure i protecció de la natura en espais naturals protegits a Baden-Württemberg (Alemanya): Protecció versus promoció* (1992).

restauració dels prats afectats per l'erosió causada per la hiperfreqüentació (FIGURA 9.7.). El Ministeri de Medi Ambient ha imposat també restriccions temporals per accedir a les mulleres i estanys de la Selva Negra i permanents al Parc natural de Schönbuch per protegir el cérvol (SCOTT 1998).

Això no obstant, sembla existir una certa preocupació davant del fet que les generacions més joves d'extracció urbana puguin ser menys respectuoses amb el medi natural i la propietat rural: *“Respect for the environment, which is common amongst older sections of the population, has shown a marked decline amongst younger generations from the larger cities and foreign workers and there are often problems of noise and litter in picnic areas and parking places, wick are easily reached by vehicles.”* (SCOTT 1998, p. 51)

A l'últim, l'Agenda 21 regional de Baviera (BSLU, p. 327) esmenta específicament *“la circulació per pistes forestals i camins no asfaltats, així com l'estacionament de vehicles a la natura, i el fort increment de les activitats esportives i el lleure a la natura”* com una font important de pertorbacions per als ecosistemes causada pel turisme.

### 9.3. El cas de Suïssa

Com al sud d'Alemanya i Escandinàvia, a Suïssa regeix la tradició germànica del dret de pas. Això no obstant, a Suïssa el principal instrument que possibilita l'ús social i lúdic del medi rural i natural són les xarxes de senders per a la pràctica del senderisme. Aquesta activitat té alhora el màxim reconeixement legal, atès que la protecció dels senders és una manament constitucional directe.

#### 9.3.1. El marc legal general

Són quatre les normes legals bàsiques que regulen l'accessibilitat al medi natural i l'ús dels camins d'aquest país alpí: el Codi Civil suís, la Llei federal forestal (*Loi Fédérale sur les forêts*), la Constitució federal de la Confederació, i la Llei federal de camins per a vianants i senders (*Loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre*). La simplicitat i l'efectivitat del marc legal són una característica del model suís.

#### El Codi Civil suís

L'article 699 del Codi Civil suís (*Schweizerisches Zivilgesetzbuch*) de 1907 estableix amb caràcter general un dret de pas universal (*Recht auf Zutritt*) per boscos i pastures, públics o privats, que inclou el dret a collir una certa quantitat de fruits silvestres, bolets, etc. d'acord amb el costum local. Això no obstant, l'autoritat competent pot establir limitacions específiques a aquests drets si així ho requereix la protecció dels conreus.



**FIGURA 9.8.** La llei forestal suïssa prohibeix amb caràcter general la circulació de vehicles motoritzats per les pistes forestals. A la imatge un ciclista circulant pel camí del Septimer Pass (Graubünden), senyalitzat com a sender per a vianants i ciclistes.

Fotografia: Rafael López-Monné.

#### Llei Federal Forestal (Loi Fédérale sur les forêts)

Aquesta llei del 1991 regula l'accessibilitat general al medi natural (terrenys forestals) sobre dos principis bàsics. D'una banda, i d'acord amb el dret de pas que garanteix el Codi Civil, encomana als cantons que vetllin perquè els boscos del país, públics o privats, siguin

accessibles al públic (art. 14.1.). I, de l'altra, prohibeix amb caràcter general la circulació de vehicles motoritzats als terrenys forestals, inclosos els camins forestals, públics o privats (art. 15). Això, naturalment, exclou també la circulació motoritzada camps a través. Per tant, hom reconeix la funció lúdico-social dels boscos amb la mateixa contundència amb que hi prohibeix la circulació motoritzada (FIGURA 9. 8.).

Les excepcions fan referència a una regulació més estricta de l'accés al bosc per raons de conservació de les masses forestals o de protecció de la flora o la fauna, o per d'altres raons d'interès públic, (Art. 14.2.), i autoritza amb caràcter general la circulació motoritzada en el normal compliment de les activitats forestals, militars o d'altres d'interès públic (Art. 15.1.).

Ara bé, els cantons poden autoritzar altres usos dels camins forestals sempre i quan aquests no malmetin el bosc ni siguin contraris a l'interès públic.

Els cantons són també responsables de la senyalització i el control dels camins. I, quan s'escau, poden instal·lar-hi barreres.

### Constitució Federal de la Confederació

L'article 37.4. de la Constitució suïssa (incorporat el 1979) estableix que correspon a la Confederació la regulació bàsica de les xarxes de senders. Aquest manament ha estat desenvolupat a través de la Llei Federal de Camins per a Vianants i Senders, com veurem seguidament.

D'altra banda, la Constitució estableix que la gestió i el manteniment de les xarxes de senders és una competència cantonal. Això no obstant, en el compliment de llurs funcions, la Confederació ha de respectar els camins per a vianants i els ha de substituir quan cal suprimir-los. Així, el 1998 entrava en vigor un decret que especificava aquesta obligació pel que fa a la projecció, construcció o millora d'infraestructures i instal·lacions federals, carreteres nacionals, ferrocarrils, instal·lacions de correus, etc. Aquest manament només és aplicable, però, als camins integrats en els plans de senders que aproven els cantons. A l'últim, la Constitució contempla la participació de les entitats privades en aquest àmbit.

Segons KROMER et al (1992), la destrucció progressiva de la xarxa de camins tradicionals, a causa de la construcció de noves infraestructures de comunicació per a la circulació motoritzada o de la millora (pavimentació) dels mateixos vials, va generar una important preocupació social a Suïssa, atès que l'evolució del viari estava reduint les possibilitats d'ús de la xarxa de camins per a la passejada i l'excursionisme. A l'últim, aquesta preocupació desembocà en la reforma constitucional i el redactat de l'article 37.4. i en la Llei de camins i senders de 1987:

*“Des del segle passat, hom treballa a Suïssa en la millora de la xarxa de comunicacions. Molts camins foren d'aquesta manera alterats o caigueren si més no en l'oblit. La Llei federal de camins per a vianants i senders aconsella els cantons a incorporar els camins històrics a la xarxa de senders, car llur naturalesa és ideal per als desplaçaments sense mitjans de transport. A més, la conservació i senyalització dels camins tradicionals es una forma de protegir un valuós paisatge cultural.*

*La modificació d'antics camins, a través de l'actual xarxa de comunicacions orientada a la circulació de vehicles, determina que constantment nous camins de caràcter natural i integrats en atractives rutes de senderisme s'acabin pavimentant. Els camins afectats esdevenen aleshores monòtons i poc atractius per als vianants i estressants per a l'aparell locomotriu.*

*Però fou sobretot la profunda preocupació del poble suís. davant la pèrdua permanent d'oportunitats adequades per poder caminar per camins naturals, que motivà la incorporació de l'article 37.4. a la Constitució.” (KROMER et al. 1992).<sup>99</sup>*

### **9.3.2. Llei federal de camins per a vianants i senders (Loi Fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre)**

Con és prou sabut, Suïssa té una llarga i sòlida tradició excursionista i alpinística. L'alta ruta del Jura (*Jurahöhenweg*), un sender senyalitzat, existeix des de fa ja més de vuitanta anys. La Llei federal de camins per a vianants i senders (en vigor des del 1987) forneix el marc legal bàsic per a l'establiment, la gestió i l'ús públic dels senders arreu de la Confederació. De fet, s'ocupa tant dels camins urbans per a vianants (*chemins pour piétons* o *Fußwege*) com dels veritables camins rurals per a la pràctica del senderisme (*chemins de randonnée pédestre* o *Wanderwege*), però nosaltres només farem referència als segons.

#### *Funcions i característiques*

La Llei estableix clarament el caràcter i la finalitat dels senders suïssos: Es tracta de camins per al trànsit exclusiu de vianants, d'ús públic comú general, situats fora d'àrees urbanes, i destinats principalment al lleure. Hom estableix, doncs, que els senders comuniquin especialment indrets adients per descansar i paratges atractius (miradors, riberes, etc.), monuments, parades de transport públic i instal·lacions turístiques.

Alhora, hom estableix altres característiques bàsiques. Els senders han de ser aptes per caminar a peu còmodament i amb seguretat (sovint contemplen ponts, baranes o d'altres elements de protecció). No es poden pavimentar amb asfalt, quitrà ni ciment. La circulació de vehicles hi és prohibida i només els camins (per a vehicles) o carreteres poc transitats poden servir de trams d'enllaç.

D'altra banda, en la mesura del possible, cal que les xarxes de senders contemplin la incorporació del viari històric (viari tradicional anterior a la motorització del trànsit). A l'últim, els cantons han d'assegurar jurídicament l'ús públic dels camins que integren les xarxes de senders.

Els senders s'han d'integrar en xarxes cantonals connectades que configuren una xarxa d'abast nacional. De fet, és la xarxa - i no el sender - la unitat bàsica de gestió d'aquesta infraestructura viària de caràcter lúdic.

---

<sup>99</sup>En termes semblants s'expressa la Federation Suisse de Tourisme Pedestre: “L'objectif poursuivi par cette organisation [la FSTP] consistait à établir une séparation entre le trafic piéton et la circulation routière.” Explicació inclosa als mapes de la *Carte nationale de la Suisse avec itinéraires pédestres* a escala 1:50.000.

### Gestió de les xarxes de senders

La Llei caracteritza la gestió dels senders en base a quatre àmbits d'actuació: Planejament; coordinació; regulació i conservació; i substitució. Els cantons són l'administració responsable en primera instància del disseny, la regulació i el manteniment de les xarxes de senders.



**MAPA 9.4. Fragment del mapa oficial de la Federació Suïssa de Senderisme en el qual s'aprecia l'extraordinària densitat de la xarxa de senders.**

Font: *Landeskarte der Schweiz, 1:50.000, Safiental (257 T)*

El paper dels cantons comença amb el disseny de les xarxes de senders a través de l'elaboració dels plans. Això no obstant, els ajuntaments poden recórrer les decisions adoptades pels cantons. A més, ciutadans, organitzacions i serveis federals interessats han de participar en l'elaboració dels plans. Els cantons estan obligats alhora a contemplar els interessos de l'agricultura, l'economia forestal, la protecció de la natura i el paisatge i la defensa nacional. De fet, les xarxes de senders eviten sistemàticament de recórrer els indrets naturals o els biòtops més fràgils (zones humides, àrees de cria, etc.). D'altra banda, abans de l'aprovació definitiva dels plans (o de modificar-los substancialment), els cantons han de tenir el vist i plau del ministeri de medi ambient (*Office fédéral des forêts et de la protection du paysage* o *Bundesamt für Umwelt und Landschaft*). Els plans de senders són, doncs, un veritable instrument urbanístic i d'ordenació del territori. De fet, ja la Llei federal d'ordenació del territori (*Bundesgesetz über die Raumplanung*), del 1979, contemplava entre els objectius del planejament



territorial l'establiment i la conservació de camins per a ciclistes i vianants. Els plans de senders són alhora un inventari cantonal de camins i es revisen cada 10 anys (aproximadament). La informació sobre les xarxes de senders existents s'incorpora als mapes topogràfics (*Routenkarte*), a escala 1:25.000, que són a disposició del públic. El mapa de Suïssa a escala 1:50.000 (*Landeskarte der Schweiz*) és alhora el mapa oficial de la Federació Suïssa de Senderisme (MAPA 9.4.).

Els cantons estan obligats també a coordinar les respectives xarxes de senderisme amb les dels cantons veïns i han de presentar al ministeri de medi ambient un informe específic sobre aquest aspecte. El ministeri assumeix i facilita la coordinació entre els cantons i amb els serveis implicats de l'administració federal.

Pel que fa a la regulació i a la conservació dels senders els cantons han de garantir l'ús públic (també jurídicament) i exempt de perills (en la mesura del possible) dels camins, i són responsables de llur senyalització i manteniment. Això no obstant, el disseny d'una senyalització unitària a nivell nacional és responsabilitat del ministeri de medi ambient (que edita un manual amb les directrius per a la senyalització dels senders). Com veurem més endavant les entitats privades tenen un protagonisme destacat en la senyalització i el manteniment de les xarxes de senders.

A l'últim, quan resulta necessari suprimir parcialment o total un sender cal avaluar la necessitat de substituir-lo per un de nou. En cas afirmatiu, correspon al cantó regular-ne el procediment i decidir a qui pertoca la substitució del camí suprimit (ja hem vist que la legislació suïssa obliga a determinats serveis públics a respectar els camins o quan s'escau a reconstruir-los). Els senders cal substituir-los quan ja no són accessibles al públic, quan queden tallats (per esllavissades, descalçaments, etc.), quan trams importants suporten un trànsit intens o s'obren a la circulació de vehicles, quan trams importants estan revestits amb materials inadequats per caminar (asfalt, quitrà, ciment).

#### Paper de les entitats privades

Hem vist com la mateixa Constitució estableix que la Confederació i els cantons han de col·laborar amb les organitzacions privades.

**TAULA 9.4. Organitzacions especialitzades capacitades per recórrer davant l'administració**

Association droits du piéton (ADP)
Fédération suisse de tourisme pédestre (FSTP)
Fédération suisse des amis de la nature (FSAN)
Club alpin suisse (CAS)
Ligue suisse du patrimoine national (LSP)
Association Suisse des Transports (AST)

*Font: Ordonnance du DFI du 8 août 1988*

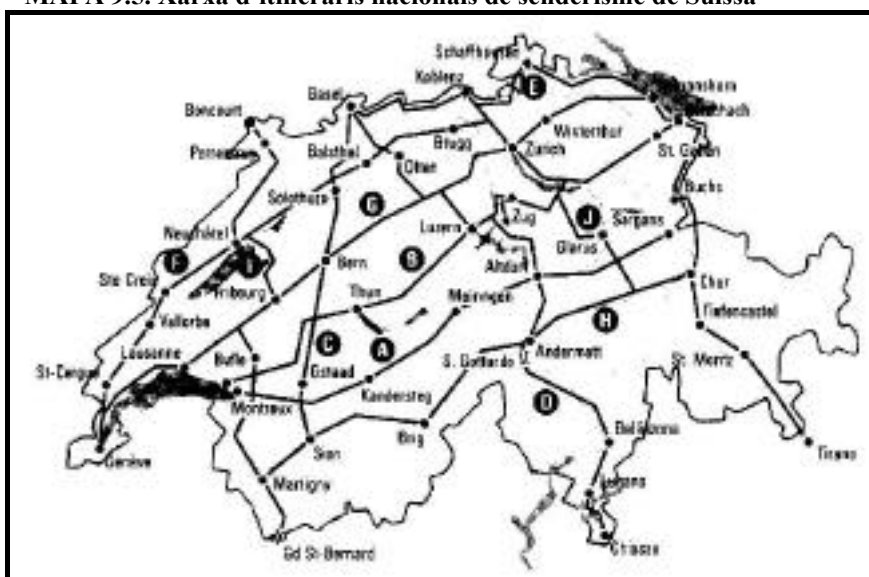
L'article 8 de la Llei federal de camins per a vianants i senders especifica que la Confederació i els cantons reclamaran la participació de les entitats privades especialitzades en la realització dels plans de senders, la gestió i el manteniment de les xarxes de senders. L'article 12 disposa que la Confederació pot subvencionar les organitzacions privades especialitzades d'abast nacional que participen en les activitats que

esmenta l'article 8. La més important d'aquestes organitzacions, que té cura de la senyalització dels senders, és la *Fédération suisse de tourisme pédestre* (*Schweizer Wanderwege*).

Un decret complementari de la Llei estableix també que el ministeri de medi ambient reclamarà el concurs de les entitats privades especialitzades quan es tracti de: a) Examinar els impactes rellevants que els projectes federals puguin tenir sobre els senders; b) determinar les mesures compensatòries que requereixin una anàlisi aprofundida; c) elaborar directrius per a la senyalització dels senders.

A l'últim, un decret del 1993 autoritza, a més, a un seguit d'entitats a recórrer les actuacions cantonals o federals en l'àmbit de l'aplicació de la Llei de camins i senders (TAULA 9.4.).

MAPA 9.5. Xarxa d'itineraris nacionals de senderisme de Suïssa



Font: Schweizer Wanderwege

### 9.3.3. La xarxa de senders suïssa

Existeixen a Suïssa tres categories de senders: senders (*Randonnée/Wandern*), senders de muntanya (*Randonnée en montagne/Bergwandern*), i rutes alpines (*Randonnée alpine/Alpinwandern*). Una quarta categoria de caràcter complementari són els camins culturals (*Randonnée et culture/Kulturwandern*). La primera i la segona categories sumen 50.000 km de senders convenientment senyalitzats, que els voluntaris de la Federació suïssa de turisme pedestre, i d'altres entitats, conserven des de fa diverses dècades.<sup>100</sup> Tots els camins integrats en xarxes de senderisme se sotmeten anualment a un *control de ruta* per verificar llur estat. La xarxa de senders s'articula al voltant d'uns eixos principals - deu senders - que configuren una xarxa d'itineraris nacionals (*“Nationale Wanderrouen/Itinéraires nationaux”*, MAPA 9.5.). A Catalunya, amb la mateixa extensió que Suïssa, l'any 1990 la xarxa de senders de gran recorregut (GR) sumava 3.500 km (LÓPEZ-MONNÉ 1996).

<sup>100</sup> Amb 1,21 km/km<sup>2</sup> la xarxa de senderisme suïssa és la més densa d'Europa, possiblement del món.



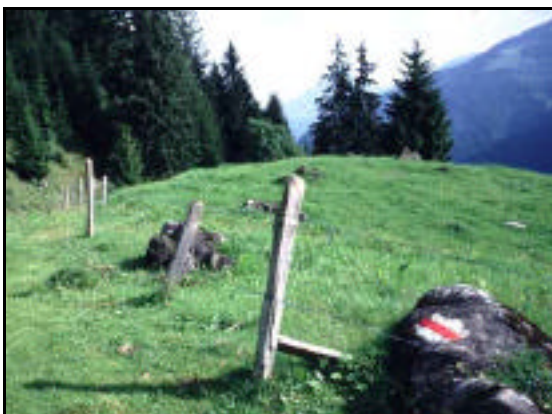
**FIGURA 9.9.** Suport amb senyals direccionals del tipus “sender”.

### Senders (*Randonnée/Wandern*)

Els senders són la categoria bàsica de la xarxa suïssa de senders. Es tracta de camins amples i fàcils, aptes per a tota mena d'usuaris (famílies, gent gran). Els indrets difícils presenten ajudes, com ara graons i baranes. La senyalització (amb diverses classes d'indicadors i pintura) és de color groc (TAULA 9.5.) (FIGURA 9.9.). De vegades, els senders són especialment amples i planers (*Spazierweg* “camí de passeig”) i permeten la marxa de dues o tres persones de costat. Aquests tenen un caràcter urbà o periurbà i poden estar o no integrats en la xarxa cantonal de senders (TAULA 9.5.).

### Senders de muntanya (*Randonnée en montagne/Bergwandern*)

Els senders de muntanya són aptes només per a excursionistes habituats i convenientment equipats. Això no obstant, disposen també d'infraestructures, com ara ponts o baranes, i poden ser aptes per al turisme familiar. La senyalització (amb indicadors i pintura) consisteix en una franja vermella entre dues franges blanques (TAULA 9.5.) (FIGURA 9.10.).



**FIGURA 9.10.** Sender de muntanya abalisat.

### Rutes alpines (*Randonnée alpine/Alpinwandern*)

Les rutes alpines són itineraris d'alta muntanya, sovint camps a través, per tarteres, congestes, glaceres, etc. Tot i que de vegades disposen d'ajudes, com ara cadenes, aquests itineraris són aptes només per als practicants de l'alpinisme. La senyalització

(amb indicadors i pintura) consisteix en una franja blava entre dues franges blanques (TAULA 9.5.).



FIGURA 9.11. Senyal de camí cultural.

### Camins culturals (*Randonnée et culture/Kulturwandern*)

Aquesta categoria correspon a camins o segments de camins històrics, o amb significació cultural, com ara vies romanes, camins medievals empedrats, rutes de pelegrinatge, camins de traginers o camins de contraban. Els camins culturals s'integren dintre la xarxa general de senders i senders de muntanya, però disposen d'una senyalització addicional de color marró (FIGURA 9.11.). La integració del viari tradicional i històric dins la xarxa de senders és un manament de la Llei federal de camins per a vianants i senders (TAULA 9.5.). La consideració dels camins tradicionals com a patrimoni nacional és un dels trets distintius del model suís de senderisme.<sup>101</sup>

TAULA 9.5. Característiques dels senders de Suïssa

	<b>passeig</b>	<b>sender</b>	<b>sender de muntanya</b>	<b>ruta alpina</b>
<b>pendent</b>	10% - màxim 15% Excepcionalment amb graons o trams més pendents	sense graons màxim 20% - amb graons màxim 100%	trams drets, sovint graons	itinerari alpí equipat puntualment amb agafadors (cadenes, cordes fixes, etc.)
<b>amplada</b>	0,8 - 2 metres	poca; mínim 30 cm	poca	-
<b>paviment</b>	natural (terra, pedruscall, grava, sorra)	natural, eventualment grava	irregular, sense tractar	-
<b>desguassos</b>	pendent d'un o dos vessants	estrencades i col·lectors	només excepcionalment	-
<b>senyalització</b>	variable	groc	blanc/vermell/blanc	blanc/blau/blanc

Font: BUWAL, 1992

### 9.3.4. L'Inventari de vies de comunicació històriques de Suïssa

“Els camins històrics, un element paisatgístic d'origen antròpic dels més significatius, són avui dia un patrimoni cultural altament amenaçat.” Davant d'aquesta amenaça i en aplicació de diversos manaments legals - la Llei de protecció de la natura i el patrimoni (*Natur- und Heimatschutzgesetz*) i la Llei de camins per a vianants i senders -, el Ministeri de medi ambient suís té al seu càrrec la realització i la gestió d'un inventari de

<sup>101</sup>Vegeu al respecte la proposta d'excursions per camins històrics de Suïssa de l'Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS), *Wanderungen auf historischen Wegen* (1990), o el llibre de Schweizerische Verkehrszentrale *Saumpfade* (Sentiers muletiers) (1994).

camins tradicionals d'abast nacional. És l'anomenat IVS, o *Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz* (o també *Inventaire des voies de communication historiques de la Suisse*) (AERNI, SCHNEIDER 1993).

Establert l'any 1984 pel Ministeri de medi ambient en col·laboració amb l'Institut de Geografia de la Universitat de Berna, l'IVS el formen un equip pluridisciplinar integrat per mig centenar d'especialistes, dirigit pel doctor Klaus Aerni. Les tasques i objectius de l'IVS són els següents:

- **Inventari.** Elaborar un inventari documentat dels camins històrics mereixedors de protecció com a eina per a l'ordenació del territori.
- **Aplicació.** Elaborar propostes per a la integració dels elements inventariats en l'ordenació del territori (incorporació de camins antics a xarxes de senders, protecció urbanística, etc.), el turisme (senders històrico-culturals, etc.), l'agricultura i l'explotació forestal (promoure fonts d'ingressos alternatives a través de la realització de tasques de manteniment), i en la construcció de vies de comunicació (integració/rehabilitació dels elements històrics).
- **Divulgació.** Informar l'opinió pública per mitjà d'una presència regular als mitjans de comunicació i a través de publicacions.
- **Recerca.** Promoure la recerca especialitzada en col·laboració amb la universitat.
- **Projecció internacional.** Assessorar i col·laborar en projectes internacionals.

El 1998, l'IVS ja havia enllestit els inventaris dels primers cinc cantons (Aargau, Berna, Ginebra, Obwalden i Nidwalden) i treballava en els de vuit nou cantons (Friburg, Zug, Lucerna, Uri, Schwyz, Graubünden, Thurgau i Ticino). Entre les actuacions destacades de l'IVS hi ha la col·laboració en la creació de l'ecomuseu del port del Simplon (AERNI 1993, ANDEREGG 1998, 1999) i la coordinació del projecte "Els camins de Sant Jaume suïssos" orientat a la celebració de l'any xacobeu 1999. L'IVS promou, a més, la integració dels camins històrics en les xarxes cantonals de senders, d'acord amb el que estableix la Llei de camins per a vianants i senders. A l'últim, l'IVS col·labora en l'edició de publicacions en l'àmbit dels camins històrics i, des del 1988, edita una revista pròpia amb periodicitat semestral. El 2002 l'IVS espera haver acabat l'inventari i poder procedir a la seva digitalització i gestió mitjançant un sistema d'informació geogràfica.

## 9.4. El cas d'Anglaterra i Gal·les

El model de regulació de l'accessibilitat al medi natural a Anglaterra i Gal·les és molt singular. D'entrada no hi té cap pes la tradició germànica, al revés del que hom podria esperar d'un país d'arrels germàniques com Anglaterra, on el dret consuetudinari (*common law*) té una extraordinària importància. Paradoxalment, el model anglo-gal·lès és més semblant al model llatí car prohibeix estrictament el trànsit de tota mena camps a través i per propietats privades i el circumscriu a la xarxa pública. Com al popular conte d'Oscar Wilde,<sup>102</sup> “*Trespassers will be prosecuted*”.<sup>103</sup> A Anglaterra i Gal·les la llibertat pública de circulació s'exerceix mitjançant camins públics i servituds públiques de pas. Però el més destacat d'aquest model és l'existència d'un sistema de categorització del viari que determina directament les modalitats d'utilització permeses. És a dir que a cada categoria li correspon un determinat tipus d'ús que regula la llei. En altres paraules: l'ús és una funció directa de la classificació del viari. Pel que fa a Escòcia i Irlanda, aquestes nacions tenen un model específic i diferenciat que no descriurem en aquesta recerca.<sup>104</sup>

### 9.4.1. Classificació i ús dels camins

Atès que a Anglaterra i Gal·les l'ús és una funció directa de la categoria dels vials caldrà abordar ambdós aspectes al mateix temps. La legislació anglesa determina l'existència de quatre categories de camins públics o *Public Rights of Way* (TAULA 9.6.):

1. *Public Footpaths*
2. *Public Bridleways*
3. *Public Byways Open to All Traffic* (BOAT)
4. *Roads Used as Public Paths* (RUPPs)

La legislació bàsica de camins comprèn la *National Parks and Access to the Countryside Act* (1949), la *Highways Act* (1980) i la *Rights of Way Act* (1990) (BROMLEY 1990, LURMD 1998, RAMBLERS 2000).

**TAULA 9.6. Categorització i ús dels camins a Anglaterra i Gal·les**

Categoria	Ús	Amplada mínima/màxima
<i>Public Footpaths</i>	A peu	1-1,8 m
<i>Public Bridleways</i>	A peu, cavall, bicicleta	2-3 m
<i>Public Byways Open to All Traffic</i>	A peu, cavall, carro, bicicleta, moto, automòbil	3-5 m
<i>Roads Used as Public Paths</i>	Costum local	Per determinar

Font: University of Plymouth 1998

<sup>102</sup>*The Selfish Giant*

<sup>103</sup>Un dret reconegut als propietaris per la *law of trespass* (MICHEL 1999).

<sup>104</sup>El cas escocès és analitzat per Peter Scott (1994).

### Public Footpaths

Com el seu nom indica (camins de peu) es tracta de camins per on només s'autoritza el trànsit a peu. Pels senders o *footpaths* no poden circular ni bicicletes ni cavalls (però ocasionalment els pagesos sí que hi poden circular amb altres mitjans de locomoció, com ara tractors). La *Road Traffic Act* (1988) anglesa castiga l'ús de vehicles motoritzats pels *footpaths*. Llevat que el Mapa Definitiu indiqui el contrari, l'amplada mínima i màxima del *footpath* és respectivament de 1 i 1,8 metres quan transcorre pel mig d'un camp, i de 1,5 i 1,8 metres quan segueix la vora d'un camp. A Anglaterra existeixen aproximadament 176.000 km de camins per fer a peu exclusivament (WOODS 1995).

### Public Bridleways

Es tracta de camins per on hom pot circular a peu, cavall o altre animal de bast, i bicicleta (els pagesos també poden circular-hi amb altres mitjans de locomoció, com ara tractors). Els ciclistes han de cedir el pas a la resta d'usuaris. Llevat que el Mapa Definitiu indiqui el contrari, l'amplada mínima i màxima del *bridleway* és respectivament de 2 i 3 metres quan transcorre pel mig d'un camp i de 3 metres quan segueix la vora d'un camp. Hi ha aproximadament 40.000 km de *Public Bridleways* (WOODS 1995).

### Public Byways Open to All Traffic (BOAT)

Se'ls coneix també simplement com *byways*. Com indica el seu nom complet (camins públics oberts a tot tipus de trànsit) es tracta de camins per on hom pot circular a peu, cavall, bicicleta o altres vehicles de rodes, inclosos vehicles de tota mena amb tracció animal o automòbils. Aquests són els camins emprats pels amants dels esports motoritzats. Tots els vehicles que circulen per aquests camins han de pagar un impost de circulació, tenir una assegurança, i satisfer els requeriments que la llei exigeix per poder circular per la via pública. Els camins de rodes (*carriageways*), llevat que el Mapa Definitiu indiqui el contrari, han de tenir una amplada mínima de 3 i màxima de 5 metres. Hi ha aproximadament 3.800 km de BOATs (WOODS 1995).

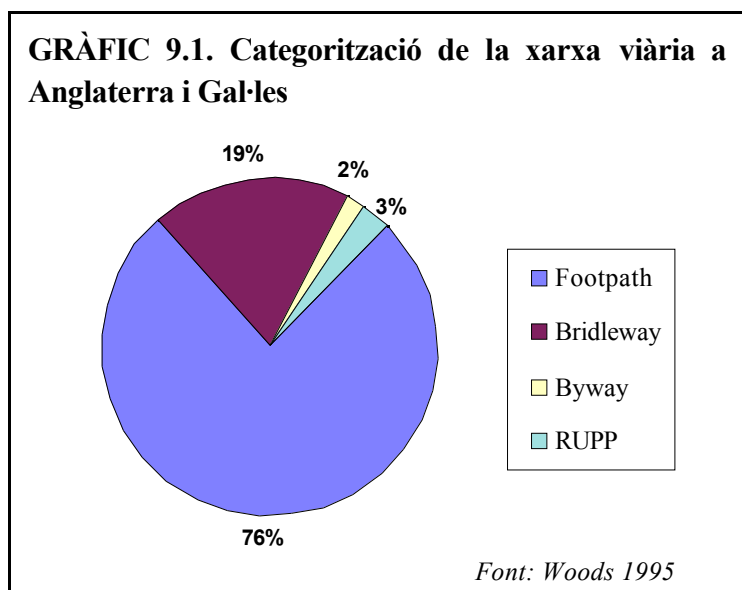
### Roads Used as Public Paths (RUPPs)

Es tracta d'una categoria interina (vials usats com camins públics). Són els camins que els mapes oficials<sup>105</sup> no recullen dins cap de les categories que acabem de descriure. L'ús pot variar d'acord amb el costum local. La *Countryside Act* (1968) insta les administracions competents a reclassificar aquests vials en base a les altres categories descrites. Hi ha uns 7.100 km de RUPPs (WOODS 1995). La *Countryside Commission*, a través del programa *Milestones Approach*, pretén haver reclassificat tots els RUPPs l'any 2.000.

---

<sup>105</sup>Vegeu el següent apartat.

El GRÀFIC 9.1. mostra la distribució percentual de les quatre categories de camins. La primera conclusió rellevant que ens permet el gràfic és que l'ús dels camins amb vehicles motoritzats té a Anglaterra i Gal·les molt poca importància. El 95% de la xarxa de camins està tancat a la circulació motoritzada, que disposa de poc més del 2% dels camins. Aquest fet no afecta exclusivament als vehicles motoritzats, també ciclistes i cavallistes disposen d'una limitada infraestructura per practicar llurs respectives afeccions (24%). En canvi el 76% de la xarxa és per circular a peu exclusivament. El sender o *footpath* és, doncs, la categoria fonamental del model anglo-gal·lès.



Això no obstant, cal relativitzar aquestes afirmacions. La Gran Bretanya disposa també d'una extensa xarxa de carreteres rurals, asfaltades, que comprèn també vials pavimentats força estrets (per exemple d'amplada inferior a 4 metres però amb apartadors), d'ús comú general, que possibilita una còmoda accessibilitat al medi rural amb vehicles de motor i bicicletes. Hem d'assumir de bon principi que al Regne Unit, com a França, els nostres camins veïnals municipals tenen la consideració de carreteres, quedant així exclosos de la xarxa de camins.

#### 9.4.2. Titularitat i ús

##### Titularitat

Els camins públics estan sota la protecció de la Reina (*the Queen's highway*), com la resta de la xarxa viària. La superfície del camí pertany generalment a la *highway authority* que recau en l'administració local, és a dir en el comtat (*county*) o el municipi (*district*). Això no obstant, el subsòl segueix pertanyent al propietari dels terrenys contigus. Com a Espanya els camins públics són inalienables i imprescriptibles (*"once a highway, always a highway"*). La naturalesa jurídica dels camins és també independent de les



característiques morfològiques<sup>106</sup>, l'estat i el seu ús circumstancial. La gestió dels camins correspon a l'administració local.

### Defensa de l'ús

El fet que la xarxa pública de camins es mantingui oberta i en bones condicions és imprescindible en un país on és tradicional el tancament de finques, tant agropecuàries com forestals, mitjançant tanques vives o de pedra seca, filferades, etc., i en el qual fins i tot quan la circulació camps a través esdevé legal o tolerada les condicions del terreny i la climatologia del país fan l'empresa gairebé impossible (el vianant pot acabar xop o recobert de fang). Aquest fet resulta a més especialment important en un país amant de les activitats a l'aire lliure i amb una gran tradició excursionista.

L'ús dels camins públics (*Public Rights of Way*) és obert al comú dels ciutadans d'acord amb les normes d'ús pròpies de cada categoria de vial. L'obstrucció deliberada dels camins públics, tant si es tracta de portes que no obren com de filferades, munts de runa, etc., és un delictes. La llei prohibeix també que animals com ara toros i gossos intimidin els vianants. L'administració local està obligada a eliminar les obstruccions i obstacles tant els causats per tercers com els deguts a fenòmens naturals (com ara l'acumulació de neu). La llei castiga també la pretensió d'evitar l'ús de camins públics, per exemple mitjançant la instal·lació de rètols com ara "Pas privat", "Prohibit el pas", etc.

Això no obstant, les obstruccions dels camins públics són moneda corrent. Basant-se en un informe de la *Countryside Agency*<sup>107</sup>, The Ramblers (2000) denuncien que a Anglaterra un 38% de *footpaths* presenten dificultats de recorregut mentre que un 26% presenten obstacles que els fan del tot impracticables i que sovint són els propietaris rurals els qui els obstrueixen intencionadament. També segons *The Ramblers* la situació dels *footpaths* gal·lesos és encara pitjor.

En determinats casos o situacions els agricultors poden tenir el dret a llaurar el sòl d'un camí, però en un termini de 24 hores (14 dies com a màxim en determinats casos) estan obligats a restaurar la superfície del camí i a indicar-ne el recorregut per tal que els usuaris el puguin seguir. A més quan broten els conreus han de garantir l'existència aparent del camí i les plantes en cap cas no poden reduir-lo més enllà de l'amplada mínima legal.

Altres normes inclouen la prohibició d'encendre foc en un camí i la de disparar amb arma de foc a menys de 50 peus de l'eix d'un camí obert a vehicles.

### Regulació de l'ús

L'administració competent (*highway authority*), d'acord amb la *Road Traffic Regulation Act* (1984), pot regular o restringir l'ús de qualsevol categoria de camí, àdhuc tancar-lo,

<sup>106</sup>Sens perjudici de les amplades fixades per a cada categoria de camí.

<sup>107</sup> Countryside Agency (1996) *Second National Rights of Way Survey*

mitjançant una ordre de regulació del trànsit (Traffic Regulation Order). Aquestes regulacions o restriccions poden tenir un caràcter temporal o permanent. Generalment es fan servir per restringir la circulació motoritzada o de bicicletes, però hom també preveu l'exclusió dels vianants per raons de protecció del medi natural.

### **9.4.3. Manteniment**

L'administració local té l'obligació de conservar el ferm dels camins, els ponts, i mantenir els camins nets de vegetació. Els propietaris rurals estan obligats a evitar que la vegetació de tanques vives, els arbres, arbusts o altres plantes de la seva propietat envaeixin o dificultin l'ús dels camins públics. Pel que fa a les tanques obertes que instal·len els particulars, l'administració pública en subvenciona el 25% del cost.

La Countryside Act (1968) encomana a l'administració local la instal·lació d'indicadors en la confluència de *footpaths* i *bridleways* amb carreteres.

#### Fòrmules mixtes de manteniment

Per tal d'obtenir recursos financers i humans per mantenir l'extensa xarxa de camins públics, les autoritats angleses han promogut diverses fórmules de participació de la societat civil:

##### *Adopt a Path*

Alguns comtats, com ara Devon, creen grups de voluntaris encarregats d'inspeccionar un camí o una determinada xarxa de camins. Els equips de voluntaris informen l'administració de l'estat d'aquests camins per facilitar les funcions de policia i manteniment.

##### *Parish Paths Partnership*

L'administració subvenciona les entitats municipals descentralitzades (*local councils*) o grups de voluntaris per tal que inspeccionin, netegin i restaurin camins (també perquè realitzin activitats de difusió i publicacions).

D'altra banda, hi ha diverses associacions que amb recursos propis o amb ajuts de les administracions dediquen treball voluntari al manteniment i la defensa dels camins. Entre aquestes destaquen el *British Trust for Conservation Volunteers* (1.600 grups locals i 82.000 socis) i, molt especialment, *The Ramblers Association*, fundada el 1935 (amb 370 grups i 126.000 socis). El *National Trust*, que destina part de les seves propietats a l'ús públic, té 2.000.000 de socis i 28.000 voluntaris, i és el primer propietari privat del país.

El manteniment dels camins no sembla un tema resolt. L'informe anual de la *Contryside Agency* citat per *The Ramblers* (2000) afirma que en un 26% dels casos falten els senyals que obligatòriament han d'indicar els encreuaments dels *footpaths* amb la xarxa de carreteres. En el mateix sentit, col·lectius com els ciclistes es queixen de la manca d'informació sobre el terreny en relació amb la categoria i l'ús permès als diferents vials (REID 1994). Així mateix, RAVENSCROFT (1994), un estudiós dels camins i l'accés a Anglaterra i Gal·les, qualifica la xarxa de camins de “*limited, often poorly maintained and inadequately signposted...*” Els *byways* són sovint camins impracticables a peu, bicicleta o amb vehicles normals a causa del fang ocasionat per la inexistència de drenatges i la manca absoluta de tractaments superficials, i només tractors i 4x4 poden circular-hi. En l'apartat anterior ja hem fet esment dels obstacles freqüents que dificulten o impossibiliten l'ús públic dels camins.

#### 9.4.4. Afectació i desafectació dels camins

##### Afectació

D'acord amb el dret consuetudinari un camí públic es pot crear per consentiment del propietari dels terrenys, que cedeix un camí o terreny privat per a l'ús públic. A Anglaterra i Gal·les aquest procediment s'anomena Dedicació Expressa (*Express Dedication*) i ha de satisfer cinc requisits alhora:

- El propietari ha de palesar la voluntat de destinar el camí a l'ús públic.
- L'ús del camí ha de ser efectiu (la gent n'ha de fer ús).
- L'ús del camí s'ha d'adreçar al públic en general (no pot estar limitat als veïns).
- L'ús públic del camí ha de ser per sempre més (és irrevocable).
- El propietari ha de tenir la capacitat legal per cedir el camí públic.

D'altra banda, la *Highways Act* de 1980 estableix i regula diversos procediments legals que permeten a Anglaterra i Gal·les la creació de camins públics (*Rights of Way*): Presumpció d'ús; ordres i acords de creació (per part de l'administració local).

##### Presumpció d'ús

Aquest procediment (en anglès *Deemed Dedication*) regula un supòsit semblant al de la Dedicació Expressa (*Express Dedication*), però sense el consentiment manifest del propietari. Es tracta en definitiva d'un procediment equivalent a la usucapió que contempen també els drets català, espanyol i francès. Aquest procediment ha estat el més freqüent a Anglaterra i Gal·les a l'hora de crear camins públics.

En el cas anglo-gal·lès un camí privat pot esdevenir públic al cap de 20 anys d'ús públic ininterromput (o d'un període de temps inferior en funció del costum local), sempre i quan no hi hagi proves de la voluntat contrària del propietari. La usucapió d'un camí a Anglaterra i Gal·les ha de satisfer cinc requisits alhora:

- La naturalesa del camí ha de permetre suposar una dedicació a l'ús públic.

- El públic en general ha d'haver fet ús del camí amb el convenciment d'estar exercint un dret.
- L'ús ha d'haver estat ininterromput durant un període de 20 anys.
- El període de 20 anys s'ha d'haver complert íntegrament abans que qualsevol acte en qüestionés el dret públic d'ús.
- El propietari ha de ser incapaç de provar una voluntat contrària a l'ús públic.

Mitjançant la tramesa o dipòsit als ajuntaments o altres instàncies administratives (*Section 31 Diposit*), d'un mapa o declaració indicant els camins (si n'hi ha cap) que dediquen a l'ús públic, els propietaris poden evitar usucapions no desitjades. Els camins no destinats a l'ús públic no podran ser usucapits car la declaració es considera una prova de la voluntat contrària dels propietaris. La validesa dels mapes i declaracions és de 6 anys des de la data d'entrada a la corresponent instància administrativa. Això no obstant, un sistema molt més senzill per prevenir l'usucapció consisteix en fer publicitat de la voluntat contrària del propietari mitjançant un simple rètol de "Propietat privada" o "Camí privat". Els camins privats que tenen un ús públic per raó de tolerància de pas s'anomenen "*permissive paths*" i no poden ser usucapits. El propietari del camí pot determinar-ne l'ús a voluntat (a peu, cavall, bicicleta...) o pot desviar-lo o tancar-lo sense més.

#### Ordres i acords de creació

D'acord amb la *National Parks and Access to the Countryside Act* (1949) i la *Highways Act* (1980) les administracions locals poden crear en benefici de la comunitat nous camins públics (*footpaths* i *bridleways*) mitjançant l'establiment d'acords amb la propietat dels terrenys, o imposar la seva creació bo i indemnitzant els possibles perjudicis causats a la propietat privada. Aquest instruments, però, no s'utilitzen gaire i només han tingut una certa rellevància a l'interior dels Parcs Nacionals (WHITBY 1997). Segons el *Department of the Environment, Transport and the Regions* (1998) la majoria d'ens locals no han fet mai ús d'aquestes possibilitats, de manera que els acords han posat a disposició del públic una superfície inferior a 50.000 hectàrees. Les ordres de creació sovintegen encara menys que els acords.

#### Desafectació

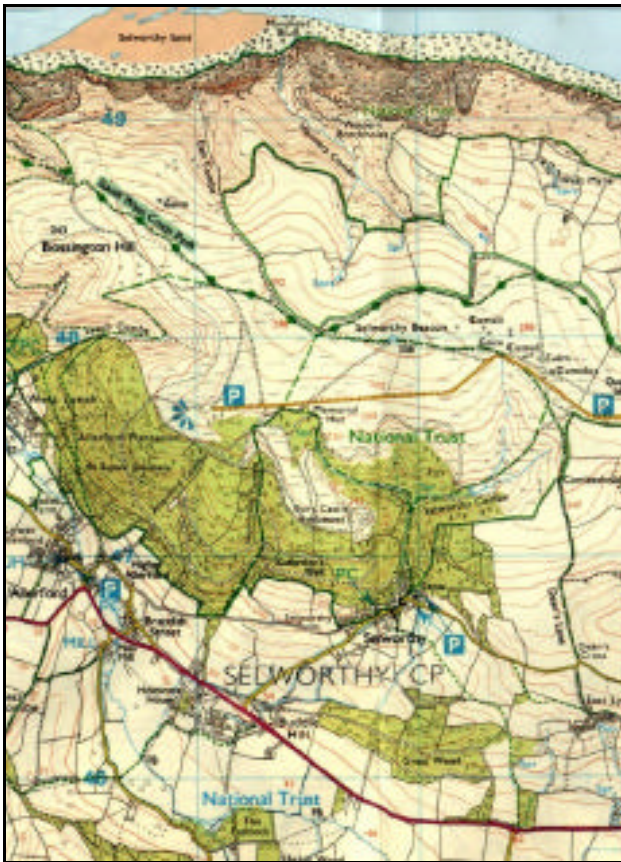
Els camins públics són imprescriptibles. Per desafectar un camí l'administració competent ha de concloure que el camí en qüestió ja no té utilitat pública. En aquest sentit no es poden tenir en compte les circumstàncies ocasionals que amb caràcter temporal impedeixen o limiten l'ús del camí. A l'últim, l'administració pot veure's obligada a indemnitzar els propietaris que puguin veure's perjudicats per la supressió del camí. A Escòcia, a diferència d'Anglaterra i Gal·les, els camins públics poden deixar de ser-ho passats 20 anys de desús.

#### **9.4.5. El Mapa Definitiu**

Amb un model tan restrictiu i regulat pel que fa a l'accés al medi rural i natural només el coneixement i el respecte escrupulós dels drets de pas existents poden garantir la llibertat

de circulació que la llei atorga als ciutadans. L'instrument que ho fa possible és l'anomenat *Definitive Map*. El Mapa Definitiu podria aportar una extraordinària coherència al model anglo-gal·lès de regulació de la vialitat i accés al medi natural en salvaguardar tant la llibertat del públic a circular pels camins oberts al trànsit com els drets de la propietat privada.

Des del 1949 la *National Parks and Acces to the Countryside Act* obliga l'administració local a recollir sobre suport cartogràfic la xarxa de camins públics. Aquesta llei va possibilitar, doncs, que el que eren camins de fet esdevinguessin camins de dret i la fixació de les categories dels diferents vials. L'elaboració dels Mapes Definitius recau en els comtats (*counties*), esdevinguts *surveying authority*, que poden delegar en els municipis (*district councils*). La *Countryside Act* (1968) va modernitzar el sistema d'elaboració dels mapes, mentre la *Wildlife and Countryside Act* (1981) n'afavoria la revisió i posada al dia. Aquesta llei obliga ara a les *highways authorities*<sup>108</sup> a acabar els mapes pendents i a revisar els ja realitzats (MICHEL 1999, p. 8). Des del 1987 la *Countryside Commission* impulsa un programa (*Milestones Approach o Target 2000*) amb l'objectiu que l'any 2.000 tots els camins que integren la xarxa pública estiguin adequadament classificats, mantinguts i a l'abast del públic. Amb aquesta finalitat ha afavorit els acords entre administracions locals i grups de voluntaris per investigar i mantenir els camins públics a nivell local (*parish*).



**MAPA 9.6.** Fragment de l'Ordnance Survey Map corresponent al Parc Nacional d'Exmoor, en el qual s'aprecia un fragment del South West Coast National Trail i l'estructura de la xarxa rural de camins.

Font: Ordnance Survey. *Ourdoor Leisure 9. Exmoor*. 1:25.000.

<sup>108</sup>L'administració de carreteres.

El Mapa Definitiu és un document cartogràfic a escala 1:25.000 o 1:10.000. En realitat es tracta d'un inventari que recull la xarxa de camins públics, classificada segons les categories definides per la llei. El mapa està sotmès a revisió contínua i constitueix una prova jurídicament vàlida de l'existència i l'estatut (categoria) dels camins que recull en la data d'edició del mapa (no dels canvis esdevinguts *a posteriori*). El mapa respon del que recull, però no pressuposa inexistència dels camins públics no inventariats. El Mapa Definitiu consta també d'una memòria escrita amb la descripció de tots els camins inventariats.

Els Mapes Definitius es poden consultar a les oficines dels comtats (*County Council*) i ajuntaments (*District Council*) i parròquies (*parishes*). També són a la venda en edicions comercials com a mapes excursionistes (Landranger, Pathfinder i Outdoor Leisure), a diverses escales (MAPA 9.6.).

### Modificacions del Mapa Definitiu

Qualsevol ciutadà pot demanar l'esmena o modificació del Mapa Definitiu, per exemple per corregir errors o inexactituds (tant pel que fa a existència, recorregut o categoria) o per incloure nous camins públics. D'acord amb la *Highways Act* (1980) les esmenes o modificacions s'han de basar en realitats de fet demostrables. Les proves poden basar-se en evidències documentals (per exemple cartografia històrica) o en evidències d'ús. La *Wildlife and Countryside Act* (1981) regula tot el procés de modificació. La *surveying authority* (el *county council*) ha de consultar qualsevol esmena als municipis (*district council*) i parròquies (*parish*) abans d'emetre l'ordre. En general les consultes s'estenen també a propietaris i agents socials implicats. L'ordre de modificació (*Modification Order*) surt a exposició pública i conclòs el procediment els canvis esdevenen efectius.

D'altra banda també hi ha procediments que permeten canviar el recorregut d'un camí. Tant la *Highway Act* (1980) com la *Town and Country Planning Act* (1990)<sup>109</sup> preveuen i regulen aquests canvis. Qualsevol ciutadà (o col·lectiu) pot demanar a l'autoritat competent canvis en la xarxa de camins públics, com ara desviar, crear o suprimir un camí, però, en el benentès que aquesta s'aprovi, l'interessat pot haver de finançar els costos econòmics que comporta la modificació requerida (tant els costos administratius com els d'obra), especialment si la motivació és un benefici personal.<sup>110</sup> En aquest darrer cas cal que el canvi no perjudiqui els interessos públics. D'altra banda, si la modificació comporta un benefici col·lectiu la participació econòmica dels particulars es pot reconsiderar. Abans de tirar endavant la proposta l'autoritat competent consultarà les persones o col·lectius potencialment afectats o interessats. Després la traurà a exposició pública i a l'últim esdevindrà efectiva.

Això no obstant, hi ha autors com Nigel Curry i Charlotte Michel (1999)<sup>111</sup> que posen en dubte l'eficàcia dels mapes definitius. Segons CURRY (1994)<sup>112</sup> el procés d'inventari d'ençà de l'aprovació de la llei de 1949 ha estat excessivament lent:

<sup>109</sup>Aquesta llei tracta de l'obra pública i el planejament urbanístic.

<sup>110</sup>*Recovery of Costs of Public Path Orders. Local Authorities Regulations* (1993).

<sup>111</sup>Comunicació personal.

<sup>112</sup>Citat a MICHEL (1999).

“Les autorités locales ne le percevaient pas comme une priorité. Ce travail était difficile sur tout leur territoire et les efforts des communes ont été variables.” (MICHEL 1999, p. 8).

I segueix:

“Les difficultés sont dues d’une part au processus d’enregistrement de ces chemins et d’autres part aux objections des propriétaires, des groupes de pression militant pour l’accès et des populations locales.” (MICHEL 1999, p. 8).

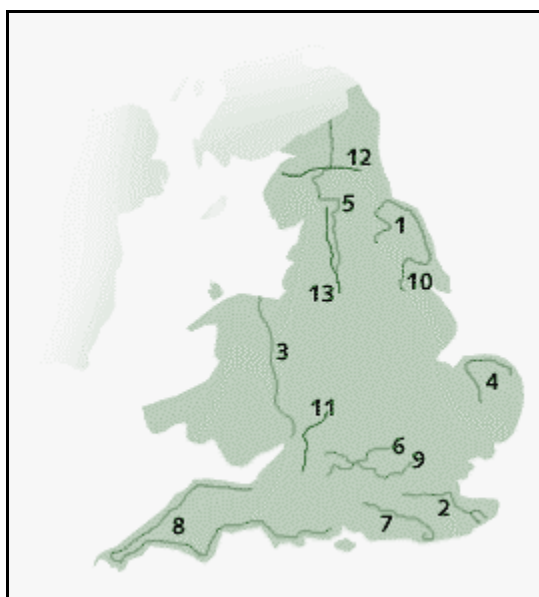
En determinades regions les autoritats locals fins i tot han renunciat a elaborar els corresponents mapes.

#### 9.4.6. La xarxa de senders

Caminar és l’activitat física preferida dels britànics (RAMBLERS’ 2000). A més, el senderisme és un esport a l’alça, que es recolza en un ric teixit associatiu. *The Ramblers’ Association*, el principal club britànic va nèixer el 1935 amb 1.200 socis, el 1980 en tenia 35.700, i el 1998 en superava els 120.000.

En consonància amb la important demanda social d’espais per al lleure i específicament de camins oberts a l’ús públic per poder salvar el tancament sistemàtic de les finques privades, Anglaterra i Gal·les disposen d’una considerable xarxa de senders senyalitzats.

La xarxa anglo-gal·lesa té una extensió de 24.249 km (SMITH 1998).<sup>113</sup> Dins d’aquesta xarxa cal distingir entre la xarxa de *National Trails* (3.500 km), promoguda i gestionada per la *Countryside Commission*, i la resta de senders (20.700 km), impulsats i gestionats per multitud d’associacions i/o administracions.



**MAPA 9.7. National Trails d'Anglaterra i Gal·les.**

1. Cleveland Way
2. North Downs Way
3. Offa's Dyke Path
4. Peddars Way & Norfolk Coast path
5. Pennine Way
6. Ridgeway
7. South Downs Way
8. South West Coast Path
9. Thames Path
10. Wolds Way
12. Hadrian's Wall Way

Font: Countryside Agency (2000)

<sup>113</sup> Això suposa una densitat de 0,16 km/km<sup>2</sup>, que la converteix en la quarta d'Europa (darrera Suïssa, Alemanya i França), i la situa molt a prop de la xarxa catalana.

### National Trails

Com altres països europeus Anglaterra i Gal·les disposen de senders de llarg recorregut (*long distance path*), anomenats *National Trails* (TAULA 9.7.). El primer en reivindicar un sender públic de llarg recorregut fou Tom Stephenson el 1935 en un article publicat al diari intitulat “*Wanted: A long green Trail*”. La idea fou promoguda per *The Ramblers’ Association*, fundada aquell mateix any. El 1951 el projecte del *Pennine Way* obtingué el suport del govern britànic, el qual fou inaugurat el 1965 amb la participació de 2.000 senderistes. Així, el principal guany del *access movement* de la primera meitat del segle XX fou la creació dels *National Trails*, com a conseqüència de la mateixa *Access to the Countryside Act* de 1949.

Els *National Trails* anglo-gal·lesos no formen una veritable xarxa car llur densitat és baixa i no estan connectats directament entre ells, si bé la connexió queda garantida per la resta de senders abalisats, que configuren una veritable xarxa. Hi ha 14 *National Trails* que representen aproximadament el 14,5% dels la xarxa de senders (MAPA 9.7.).

El més antic, i un dels més populars, és *The Pennine Way*, que recorre el nord d’Anglaterra bo i resseguint la carena del Penins, entre el parc nacional de Peak District i Northumberland. Té una longitud de 404 km. Altres *National Trails* destacables són l’*Offa’s Dyke Path*, que segueix la muralla defensiva construïda per aquest cabdill saxó al llarg de la frontera amb Gal·les per contenir els atacs dels celtes, i el *South West Coast Path*, un espectacular sender que ressegueix la retallada costa de Cornualla i Devon. Segons diferents informes citats per *RAMBLERS’* (2000) *The Pennine Way* rep anualment uns 262.000 senderistes que deixen a la zona uns 2 milions de lliures. L’*Offa’s Dyke Path* té cada any uns 120.000 usuaris que es gasten igualment uns 2 milions de lliures. El *South West Coast Path* ha esdevingut el més popular de la Gran Bretanya. Té més de 1 milió de visitants l’any i representa per a la regió una injecció de 16 milions de lliures. El senderisme contribueix d’aquesta manera a la creació i manteniment de llocs de treball al medi rural.

**TAULA 9.7. National Trails d’Anglaterra i Gal·les**

Nom	Longitud	Gestor
Cleveland Way	177 km	Countryside Commission
North Downs Way	229 km	Countryside Commission
Peddars Way & Norfolk Coast Path	151 km	Countryside Commission
Pembrokeshire Coast Path	299 km	Countryside Commission
Pennine Way	404 km	Countryside Commission
South Downs Way	162 km	Countryside Commission
Thames Path	290 km	Countryside Commission
Wolds Way	127 km	Countryside Commission
Ridgeway	137 km	Countryside Commission & Friends of Ridgeway
Offa’s Dyke Path	287 km	Countryside Commission & Offa’s Dyke Association
South West Coast Path	966 km	Countryside Commission & South West Way Association
Isle of Man Coast Path	145 km	Isle of Man
Millennium Way	45 km	Isle of Man
North Wales Path	96 km	-
<b>TOTAL</b>	<b>3.515 km</b>	

Font: SMITH 1998



Els *National Trails* són una competència de la *Countryside Commission* (COUNTRYSIDE COMMISSION 1994), si bé hi ha excepcions, com ara l'illa de Man<sup>114</sup>. A més la *Countryside Commission* gestiona determinats *National Trails* amb el concurs d'entitats cíviques. Alguns *National Trails* estan clarament associats amb parcs nacionals, que depenen també de la *Countryside Commission*<sup>115</sup>. Els *National Trails* sumen actualment uns 3.500 km de longitud.

El dibuix d'una gla és el senyal distintiu que identifica els *National Trails*. Alhora la *Countryside Commission* fixa uns criteris opcionals per senyalitzar els camins.<sup>116</sup> Es tracta de pals - de metall o fusta - amb una fletxa que indica la direcció i la categoria del camí. Els senders (*footpaths*) s'identifiquen amb el color groc i els *bridleways* amb el color blau. Un criteri addicional és el de reduir la senyalització al mínim necessari.

**MAPA 9.8. Fragment del Long Distance Path Chart corresponent a Londres**



Font: *Long Distance Path Chart*, 1:600.000, Harveys.

### Resta de senders

Ultra els *National Trails* hi ha multitud de senders senyalitzats. Aquests sumen uns 20.700 km (SMITH 1998). La funcionalitat dels senders és molt clara. Si bé la xarxa s'estén bastant uniformement pel conjunt del territori, la seva densitat creix remarcablement a prop i al voltant de les principals àrees urbanes. De fet Manchester i

<sup>114</sup>A causa del seu estatut autònom.

<sup>115</sup>El cas més clar és el Pennine Way, que enllaça els parcs nacionals de Peak District, Yorkshire Dales i Northumberland. El Cleveland Way transcorre gairebé íntegrament per l'interior del parc nacional dels North York Moors.

<sup>116</sup>Amb caràcter general, la llei prohibeix senyalitzar camins sense permís (ja sien rètols, marques de pintura, etc.), si bé els propietaris poden instal·lar senyals per indicar l'existència de camins públics si ho consideren necessari.

Londres disposen de les xarxes més denses del país (MAPA 9.8.). Per tant els senders s'expliquen en primera instància per la necessitat de satisfer el lleure de la població urbana en entorns marcadament periurbans (Birmingham, Leicester, Sheffield, York, Cardiff, Gloucester-Cheltenham, etc.) i no estan, en canvi, associats necessàriament a espais naturals singulars o dotats de figures de protecció. A més, l'extensa xarxa de ferrocarrils britànics és un complement ideal de la xarxa de senders.

La xarxa anglo-gal·lesa de senders no es basa en cap concepte o senyalització uniforme i unitari, com passa a França o Suïssa (o, parcialment, a Espanya). Els senders són promoguts, concebuts i gestionats per multitud d'entitats, generalment privades (moltes de les quals creades específicament per promoure o gestionar un sender en particular). Cada sender s'identifica mitjançant una senyalització específica que consisteix generalment en rètols i senyals direccionals, discs, i algun distintiu específic (figura, lletres, logotip) associat a algun aspecte característic del sender (figura històrica, element patrimonial, gea, fauna o flora, etc.). Nombrosos senders s'associen a paisatges singulars, fauna i flora, elements del patrimoni cultural, fets i personatges històrics. La senyalització, per bé que controlada, és lliure i això crea un ampli marge per a la creativitat en un país on la retolació és un art amb molta tradició. No és estrany, doncs, que els senderistes puguin ser guiats a través del camp anglo-gal·les per una àmplia col·lecció d'imatges que inclou libèl·lules, anguiles, cignes, l'arc i les fletxes de Robin Hood, gerres de cervesa o les siluetes reials de la reina Victòria o d'Elisabet II.

#### 9.4.7. El debat anglès sobre el lliure accés al medi natural

Tant WHITBY (1998), MICHEL (1999), com el *Department of the Environment, Transport and the Regions* (1998) expliquen el vigent model anglo-gal·lès d'accés al medi rural com una conseqüència del procés d'*enclosures* que va tenir lloc entre els segles XVII i XIX. El tancament generalitzat de les finques amb tanques de diversa classe (vives o mortes) va suprimir la major part dels drets d'ús tradicionals (de pastura, llenya...) associats antigament als comunals<sup>117</sup> (*commons lands*),<sup>118</sup> deixant els camins públics com a única possibilitat per circular pel camp.

Al darrer quart del segle XIX les necessitats de lleure del proletariat urbà i l'accés restrictiu a la propietat rural donaren peu a l'aparició d'un moviment cívic i popular en

<sup>117</sup>El concepte de *Common land* es semblant però diferent del dels nostres comunals pirinencs. Es tracta de terrenys de propietat privada (per bé que el propietari pot ser un particular o un administració local), sobre els quals determinades persones (o veïns), els *commoners*, tenen determinats drets d'ús, com ara pasturar, fer llenya, arramassar falgueres, o pescar.

<sup>118</sup>“*Commons lands est une appellation qui vient de l'ancienne organisation rurale anglaise et galloise. Ces terres appartenaient au Lord local mais les villageois avaient des droits d'usage sur celles-ci. Ces terres n'étaient généralement pas closes et servaient de pâture aux troupeaux de la commune. Depuis le XVème siècle, ce système de gestion s'est effondré et ces terres ont été petit à petit appropriées, encloses et fondues dans des unités agricoles. Ce processus s'est surtout développé avec le Mouvement des Enclosures lors duquel 4000 Enclosure Acts ont été établis (Un Enclosure Act est une loi par laquelle les terres du village ont été réparties entre les exploitants selon leur importance économique... L'utilisation de ces terres est aujourd'hui la source la plus virulente et la plus ancienne de conflits.*” (MICHEL 1999, p. 7)

favor d'una major llibertat d'accés a la natura, el “*right to roam*”. Entre 1884 i 1914 el Parlament rebutjà reiteradament any rere any l'aprovació d'una llei de liberalització de l'accés (RAMBLERS 2000). L'anomenat *access movement* fou especialment actiu durant les dècades dels anys vint i trenta del segle XX, amb accions massives de desobediència civil (*mass trespass*) en indrets com el Peak District (ara Parc Nacional) o les landes del Duc de Devonshire (MICHEL 1999). RAVENSCROFT (1994) afirma que a Anglaterra el debat sobre el lliure accés al medi rural és en realitat una manifestació més de la lluita de classes.

Segons MICHEL (1999) el debat anglès sobre l'accés al medi rural es basa en opcions radicalitzades recolzades per potents lobbies de signe oposat. A una banda tenim bàsicament propietaris (representats principalment per la *Countryside Landowner Association*, CLA) i caçadors, partidaris de mantenir l'*status quo*, o de liberalitzar l'accés només mitjançant acords puntuals i voluntaris amb la propietat, a l'altra *The Ramblers' Association*, que promou la introducció del dret de lliure accés vigent als països de tradició germànica (l'*Allemansrätt*), que adopten com a model. El govern britànic atrapat en una poderosa pinça intenta la difícil tasca d'acontentar uns i altres.

Davant d'aquestes demandes socials la *Law of Property Act* (1925) ja va atorgar el dret del públic a accedir lliurement per esbargir-se als comunals situats en *boroughs* o districtes urbans, inclosos extensos terrenys al Lake District i al sud de Gal·les. El 1939 s'aprovà una *Access to Mountains Act* que no s'arribà a aplicar. Però la principal resposta institucional a l'*access movement* fou la *National Parks and Access to the Countryside Act* (1949). Aquesta llei, a més de crear la figura dels parcs nacionals britànics, oferia a l'administració local poder per negociar acords de lliure accés (creació de servituds públiques de pas) amb la propietat privada, alhora que el govern britànic podia també comprar o expropiar terrenys per garantir l'accés públic. Aquests instruments no s'han fet servir gaire (un centenar d'actuacions fins el 1995), però han tingut una certa incidència als Parcs Nacionals, on han tingut lloc gairebé la meitat de les intervencions (WHITBY 1998). Posteriorment, la *Countryside Act* (1968) va crear la figura del *Country Park* (parc rural). Es tracta de terrenys propers a zones urbanes per caminar i esbargir-se que gestionen les autoritats locals. Però en conjunt els guanys assolits amb les successives lleis han estat magres (CURRY, 1994, BARKER, PARRY 1996, SHOARD 1996, WHITBY 1998, MICHEL 1999)

### Conflictes d'usos: ciclistes versus senderistes

Com hem pogut veure només el 24% dels camins romanen oberts als ciclistes. La “questió ciclista” és molt recent i comença amb la popularització de la bicicleta tot terreny (BTT) els anys vuitanta. En realitat, la llei anglesa assimila les bicicletes als cavalls, car aquestes poden circular pels camins oberts als equins. El terme *bridleway* significa precisament “camí de brida”. De fet, quan va començar l'*access movement* el ciclisme recreatiu no existia i fins els anys vuitanta els ciclistes es dedicaven sobretot a la carretera i no mostraven gaire interès pels camins. No fou fins el 1968 que la llei autoritzà els ciclistes a circular pels *bridleways*. El 1984 s'aprovà una *Cycle Tracks Act*, que ha resultat inefectiva (preveu la conversió de *footpaths* en *cycle tracks*, però no s'ha aplicat mai). De moment no hi ha cap llei adequada a la realitat social del ciclisme tot terreny.

Actualment hom avalua el nombre de practicants de bicicleta tot terreny en uns 400.000 (RAMBLERS' 2000). Amb el *boom* de la BTT començaren els conflictes entre *bikers* (ciclistes) i *ramblers* (senderistes) per l'ús dels *footpaths*. *The Ramblers'* està oficialment en contra de l'ús dels *footpaths* per part dels ciclistes. A dreta llei les bicicletes no poden circular pels senders, però molts ciclistes consideren aquesta mesura injustificada i discriminatòria. Els ciclistes es queixen també de la manca d'informació sobre els camins disponibles i del fet que pocs Parcs Nacionals estableixin rutes per fer amb bicicleta (REID 1994). Segons Paul Hopkins<sup>119</sup>, responsable de camins del Parc Nacional de Peak District:

*"Mountain biking isn't generally a problem; it's more of a 'perceived' problem. Walkers 'think' they've nearly been knocked down, when they haven't. MTBs were a shock when they first appeared, now people are used to them and even ramblers now use MTBs. Three years ago we received a lot more complaints about mountain bikers than we do now, even though there are more mountain bikers out there now..."*

De fet alguns consideren arbitrari el procés de categorització dels camins als primers Mapes Definitius car els criteris per definir un camí com a *footpath* o *bridleway* eren poc clars. Als anys cinquanta poca gent viatjava a cavall i ningú no seguia els camins amb bicicleta, el resultat fou la classificació per defecte de la major part de la xarxa com a *footpaths* (REID 1994).

El problema dels ciclistes el comparteixen també els afeccionats al turisme eqüestre (una afecció creixent) i els amants dels vehicles 4x4. Davant la migradesa d'oportunitats per practicar llurs respectives afeccions que ofereix la xarxa de camins anglesa, ciclistes, cavallistes i afeccionats al motor s'organitzen en associacions (British Mountain Bike Federation, The British Horse Society, etc.) que assessoren els socis sobre l'ús legal dels camins, publiquen guies per ressenyar els camins legalment a la seva disposició, tanquen acords amb particulars per a l'establiment de *permissive ways*, i investiguen la xarxa per "descobrir" *bridleways* o *byways* addicionals (no inventariats) per practicar llurs respectives afeccions (CATTELL 1997). D'aquesta manera, per exemple, la British Horse Society va aconseguir en set anys inscriure 5.000 km de nous *bridleways* (BHS 1996). A l'últim, la nova *Countryside and Rights of Way Bill* s'ha fet eco de les inquietuds d'aquests col·lectius i preveu destinar 6.400 km addicionals de camins públics a la pràctica de la bicicleta tot terreny i la cavalcada.

#### **9.4.8. La nova *Countryside and Rights of Way Bill***

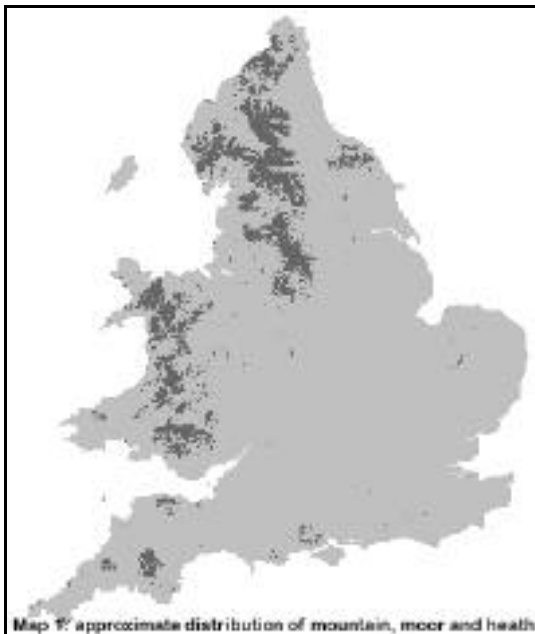
El 3 de març de l'any 2000 s'aprovava la *Countryside and Rights of Way Bill* (DETR 2000). Una nova llei que pretén subsanar les principals mancances i disfuncions del model anglo-gal·lès explicades al llarg d'aquest capítol. El model manté encara les seves característiques fonamentals però hom liberalitza considerablement l'accés al medi rural i natural en considerar d'accés lliure muntanyes, estepes (*moor*), landes de bruc (*heath*) (MAPA 9.9.), pastures meridionals (*downland*) (MAPA 9.10) i terrenys comunals (*registered common land*) (MAPA 9.11.).

---

<sup>119</sup>Citat per REID 1994.

Cal dir que els darrers anys el govern britànic havia estat impulsant diverses mesures destinades a incrementar la superfície destinada al lleure al medi rural d'Anglaterra i Gal·les. Diversos programes governamentals eximeixen d'impostos (impost de successió) o subvencionen els propietaris o agricultors que accepten obrir llurs propietats a l'accés públic (també amb subvencions europees a través de l'aplicació del reglament 207/92 de la Unió Europea) (WHITBY 1998, MICHEL 1999). L'Administració Forestal (*Forest Authority*) té programes semblants, però *The Ramblers* denuncien que des del 1981 gairebé la meitat dels boscos de la *Forestry Commission* (abans oberts al públic) han estat venuts a particulars sense incloure acords que en garantissin l'accés del públic.

De fet, l'Estat està pagant amb diners públics la llibertat dels ciutadans a circular per un medi rural privatitzat. A sobre, la manca de publicitat dels acords fa que aquests tinguin un efecte molt limitat sobre la llibertat d'accés al medi rural (WHITBY 1998). Aquest model el qüestionen autors com RAVENSCROFT (1994), que confronten els privilegis dels terratinents i propietaris rurals amb els drets morals de la majoria no propietària a circular lliurement pel camp. En la mateixa direcció es manifesta *The Ramblers Association*, que considera aquestes mesures insuficients, i promou des del 1995 una nova llei que reconegui el dret legal a caminar lliurement per terrenys comunals (*common land*), muntanyes, estepes (*moor*), boscos i altres espais naturals (*open country*)<sup>120</sup>, sense necessitat d'establir acords amb la propietat, imposar ordres d'accés, o comprar sòl, com prescriu la *National Parks and Access to the Countryside Act*.



**MAPA 9.9. Situació de muntanyes, estepes i landes de bruc a Anglaterra i Gal·les.**

Font: DETR 1998

Aquesta llei no satisfà ja les necessitats i demandes de la societat britànica actual. Així ho afirmen BARKER i PARRY (1996):

---

<sup>120</sup>La *National Parks and Access to the Countryside Act* considera “*open country*” boscos, muntanyes, *moor* (estepes) and *heath* (landes de bruc), *downs* (pasturers del sud d'Anglaterra), els penya-segats i la façana litoral.

*“It can be argued, in a society where public, rights-based access to land is an issue of increasing social and legal concern the negative and restrictive approach of the 1949 Act is outmoded and ripe for change. Evidence of the growing social and legal importance of public access to land comes from a variety of sources, including recent Countryside Commission initiatives, the introduction of the Rights of Way Act in 1990 as specific legislation to protect public rights of way, and a noticeable rise in litigation in which the main issue has been public access to land.”*

Barker i Parry critiquen la llei de 1949 considerant que en realitat no atorga veritables drets als ciutadans, als quals considera “perillosos” *trespassers* en potència, que graciosament i excepcional gaudeixen d’un dret que no és seu, ans pertany en exclusiva a la propietat privada:

*“They tend to perpetuate the view that public rights to roam over open country are interferences with property rights, whose scope and effect must be controlled and restricted, rather than legitimate, wider, inclusive interests in land, worthy of more proactive development and protection.”*

I acaben afirmant que:

*“In contrast to the range of conditions aimed at protecting private property rights, those provisions of the Act designed to protect the public rights of access are few and meagre.”*



**MAPA 9.10. Situació de les pastures meridionals (*downland*) a Anglaterra i Gal·les.**

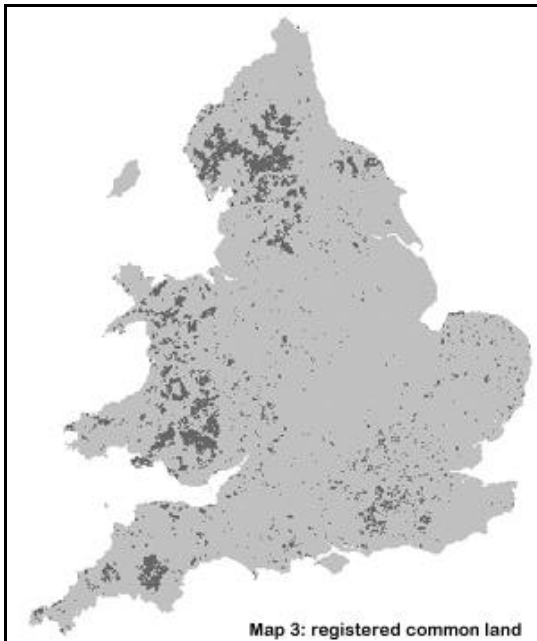
Font: DETR 1998

El Partit Laborista britànic va recollir el guant el 1997 (*Labour Party Manifesto*) i el 1998 el nou govern va treure a consulta i exposició pública una extensa i detallada proposta de modificació del model anglo-gal·lès d'accés al medi rural i natural, on s'aposta per una major llibertat d'accés, bo i salvaguardant legítims interessos socials, econòmics, ambientals i específicament les necessitats de propietaris, agricultors i habitants del medi rural. La proposta, anomenada *Access to the Open Countryside in England and Wales*, es basa en 35 punts de discussió i s'ha fet arribar a un ampli ventall d'associacions, col·lectius i institucions implicades o interessades d'Anglaterra i Gal·les, en total unes 550, i a diverses persones a títol individual. Cal subratllar, però, que tot i que entre les associacions consultades hi són ben representats ciclistes i cavallistes, la proposta no contempla els interessos específics d'aquests col·lectius. El document l'han elaborat el

Department of the Environment, Transport and the Regions i la Welsh Office i es pot consultar a internet.<sup>121</sup>

La nova proposta governamental parteix de la base que la legislació vigent fins ara ha estat poc afectiva de cara a guanyar nous terrenys per a l'accés dels ciutadans al medi natural: “*Current legislative powers to provide access to open countryside have, so far, had very limited effect.*” i proposa afavorir l'accés del públic a peu a les zones d'Anglaterra i Gal·les classificades com muntanya, estepa (*moor*), landes de bruc (*heath*), *down* (pastures meridionals) i terrenys comunals (*registered common land*). Amb aquesta finalitat el document sotmès a consulta explora dues vies possibles, que no s'exclouen mútuament: 1. Una basada en l'aprofundiment dels acords voluntaris amb la propietat privada; 2. Una altra basada en l'establiment d'un principi legal de lliure accés als espais classificats. La llei ja aprovada desenvolupa ambdues possibilitats.

L'aprovació recent de la *Countryside and Rights of Way Bill* generalitza el dret de pas als espais més amunt ressenyats. Això significarà passar de les aproximadament 600.000 ha d'accés lliure disponibles prèviament a 1,2 milions d'hectàrees, aproximadament el 9% de la superfície del país (DETR 1998).



**MAPA 9.11. Situació dels terrenys comunals a Anglaterra i Gal·les.**

Font: DETR 1998

## 9.5. Conclusions

### França

Hem pogut comprovar com el marc legal i administratiu, també l'ús tradicional dels camins, així com la problemàtica que se'n deriva, presenta a França moltes similituds amb Catalunya/Espanya. En ambdós casos preval la tradició llatina que distingeix clarament entre camins públics, camins privats i servituds de pas públiques i privades.

<sup>121</sup><http://www.wildlife-countryside.detr.gov.uk/consult/access/index.htm>

El model d'accés al territori és, com a Espanya, el centre d'una paradoxa. Mentre el dret i la legislació autoritzen els propietaris a tancar terrenys i camins privats, de manera que persones i vehicles teòricament només podrien circular per camins públics o d'ús públic, la realitat és que aquest dret no s'acostuma a exercir i tampoc els usuaris tenen el costum de respectar-lo. A França no hi ha camins tancats a la circulació motoritzada per definició. Com a Espanya, mentre no hi ha un senyal inequívoc de prohibit el pas (barrera, tanca o rètol) hom assumeix que existeix o bé un dret o, si més no, una tolerància de pas, tal com reconeix la jurisprudència dels tribunals. I això val tant per a vianants com per a vehicles. No existeix una tradició general de restricció de l'accessibilitat i ha calgut fer una llei específica (la *Loi relative à la circulation des véhicules terrestres dans les espaces naturels*) per tal que alcaldes i prefectes tinguessin instruments i arguments per poder perseguir la circulació camps a través, ordenar i regular l'ús dels camins, i fer front així als problemes derivats de l'accés indiscriminat al medi rural i natural, que s'han disparat durant els anys vuitanta amb l'expansió del lleure i la popularització dels vehicles tot terreny. L'excepció a la regla són les pistes forestals en monts públics que a França l'*Office national des forêts* sí que sovint ha tancat a la circulació pública i els accessos a espais naturals protegits, com ara parcs nacionals, reserves naturals i *sites classés*.

A França, la recent legislació que regula la circulació motoritzada és el fruit de la necessitat d'ordenar els usos del territori. França és un país amb una gran diversitat de paisatges i una enorme tradició turística. El caràcter massificat que en dècades recents ha anat adquirint la freqüentació del medi rural i natural, la fragilitat d'aquest medi, i la tradició cultural d'accedir arreu de forma gairebé indiscriminada ha acabat per esclatar en forma d'enfrontament social al voltant d'un conflicte d'interessos (econòmics, socials, culturals, ideològics, etc.). És la mateixa combinació existent a Espanya que genera una problemàtica gairebé idèntica.

Un segon aspecte que acaba de reblar la paradoxa adés esmentada és la desprotecció jurídica dels camins rurals francesos d'ençà del 1959. A França, fins fa ben poc, la circulació motoritzada ha gaudit d'amplis privilegis que contrastaven amb la desprotecció jurídica i legal que sofrien els camins rurals en general i, en particular, els itineraris de senderisme. A diferència d'Espanya, excepte les *voies communales* (legalment carreteres municipals), els camins no són inalienables ni imprescriptibles. D'acord amb el *Code rural*, els camins rurals queden afectes al domini públic a través d'un ús públic de caràcter general i continu, però el desús permet també d'alienar-los amb relativa facilitat.<sup>122</sup> Aquesta desprotecció sobta especialment atesa la tradició històrica i la importància que tenen a França les xarxes de senderisme i el teixit associatiu que tenen al darrere. De fet rere els primers departamentals de turisme eqüestre i pedestres i dels actuals PDIPR hi ha una preocupació social i política davant del risc de perdre oportunitats de lleure i un ric patrimoni cultural

De la mateixa manera, sobta la nul·la referència als textos analitzats a les característiques tipològiques dels camins. Hom no fa distincions de cap mena entre vials moderns i antics, pavimentats o no, aptes per a vehicles o no. França té, sens dubte, una extensa

<sup>122</sup>És a dir mitjançant el procediment conegut com a prescripció adquisitiva o usucapió.



xarxa de camins tradicionals i històrics (vies romanes, camins medievals, ponts, camins ramaders, rutes de pelegrinatge, etc.) d'elevat valor històric, cultural i patrimonial, especialment adequats per al trànsit a peu.<sup>123</sup> Això no obstant, no hem trobat cap disposició referent a l'ús, inventari, protecció o conservació d'aquest viari, ni tan sols a la *Charte Officielle du Balisage* de la *Fédération Française de la Randonnée Pédestre*.

La limitació o regulació de l'ús és una facultat del titular o gestor del vial. Però carreteres i *voies communales* (camins veïnals), en tant que xarxa bàsica, han de romandre oberts al públic per definició. En canvi el *Code forestier* possibilita limitar l'ús de les pistes forestals. I també els particulars poden tancar els camins de la seva propietat. És lògic, per tant, que siguin els camins rurals, de titularitat municipal, que tradicionalment han tingut un ús públic comú general (o sigui lliure), l'objecte principal del nou model de regulació de l'accés al medi rural i natural. La nova Llei relativa a la circulació dels vehicles terrestres pels espais naturals reconeix abastament i explícita el caràcter multifuncional d'aquesta categoria de vials i els seu objectiu principal no és sinó l'harmonització de les diverses funcions (econòmiques, socials, turístiques, etc.) entre elles i amb la protecció del medi rural i el medi ambient. La Llei faculta els alcaldes (i prefectes) a restringir-ne l'ús, però no a tancar la totalitat de la xarxa.

A França no existeix una assignació excloent de funcions al territori o als vials que amb caràcter general reguli o limiti l'accés al medi rural i natural, al nostre entendre precisament per què hom considera aquest medi sobretot com un espai multifuncional. En efecte, a diferència d'altres països, no hi ha un enfocament restrictiu que relacioni directament funció/ús,<sup>124</sup> i camins rurals i pistes forestals (també camins privats) poden estar oberts o tancats al públic. Això no obstant, als espais naturals protegits la legislació deixa la regulació de l'accés al medi natural al lliure criteri dels responsables de la seva gestió.

Però, a l'últim, remarcuem també que les característiques morfològiques dels vials tampoc no condicionen l'ús d'aquests. No hi ha regles generals i la seva regulació ha de ser el resultat d'un estudi particularitzat. El model es caracteritza, doncs, pel seu caràcter discrecional, i els resultats d'aquest dependran fonamentalment del bon o mal criteri dels responsables de la seva aplicació.

## Alemanya

Al sud d'Alemanya, l'ús i la regulació dels camins s'emmarca en l'exercici de dos drets fonamentals, recollits a la legislació dels *Länder* de Baden-Württemberg i Baviera: el dret a esplaiar-se a la natura i el dret a accedir al medi natural. Ambdós drets tenen un caràcter genèric, i només poden limitar-se per raons plenament justificades. En principi no hi ha

---

<sup>123</sup> Com vam poder comprovar personalment quan vam recórrer el GR 10 francès, des de la vall de Carança fins al Canigó.

<sup>124</sup> Això no exclou una determinada relació entre categories administratives i funcionalitat dels vials: veïnal (*voies communales*), rural (*chemins ruraux*), forestal (*voies forestières*), de servei (*chemins privés* i *chemins d'exploitation*), turística (*sentier de randonnée*).

més límits al seu exercici que els estrictament imprescindibles per raons d'interès general. Però cal remarcar de bell antuvi que aquest dret no beneficia la circulació motoritzada.

L'accés al medi natural forma part del dret a esplaïar-se lliurement a la natura, que inclou també poder gaudir de béns naturals com ara flors, fruits, branques i bolets. L'accés al medi natural és lliure tant per camins, com per boscos, camps, prats, landes i erms, de propietat pública i privada.

Això no obstant hi ha, amb caràcter general, tres supòsits principals que permeten limitar l'exercici d'aquests drets: la salvaguarda del medi ambient, la defensa de les activitats agràries i forestals, i, excepcionalment, la defensa de la propietat privada.

Un element singular del cas alemany és que a més de poder els ciutadans exercir lliurement el seu dret d'accés al medi natural, les lleis obliguen els poders públics a defensar activament aquest dret. Així, les administracions han de facilitar i àdhuc promoure l'accés al medi natural. Això implica també que han de vetllar perquè els accessos existents romanguin oberts, que n'han de crear de nous quan no n'hi hagi (fins i tot a costa del dret de propietat), i que han de denunciar i combatre les actuacions il·legals contràries al dret de pas.

Un altre element singular del cas alemany és el fet que són sobretot les lleis de protecció de la natura (*Naturschutzgesetz*) les encarregades de regular l'accés al medi natural i l'ús dels camins. Això no obstant, a Baden-Württemberg la Llei Forestal reafirma, amplia i complementa els supòsits que regula la Llei de Protecció de la Natura del *Land*. A Baviera, en canvi, la Llei Forestal remet directament a la legislació ambiental.

Al sud d'Alemanya, la regulació de l'accés al medi natural es basa principalment en l'assignació de funcions al territori. Tant la legislació ambiental com la forestal especifiquen clarament quines són aquestes funcions que cal salvaguardar i compatibilitzar. Les funcions que hom assigna al medi natural (espais agraris, terrenys forestals, i altres espais sense urbanitzar) són bàsicament ecològiques, productives i de lleure (per aquest ordre). En determinades categories d'usos del sòl, el dret de pas se subordina clarament a les funcions productives (com ara en conreus intensius) o ecològiques (per exemple en reserves naturals i parcs nacionals) del territori; però en d'altres (per exemple en parcs naturals) les prioritats s'inverteixen i el lleure té la preferència.<sup>125</sup> D'altra banda, hom pretén també harmonitzar l'exercici de diverses formes de lleure.

L'aplicació sobre el terreny d'aquests conceptes es tradueix en un amplíssim dret de pas per als vianants i en severes restriccions a la circulació motoritzada. En definitiva, amb caràcter general, els vianants poden anar per tot arreu, per tota mena de camins i per

---

<sup>125</sup>Per entendre aquesta paradoxa cal conèixer la filosofia dels Parcs naturals alemanys, on la promoció del lleure se subordina a la conservació de la natura. Aquest fet ha estat criticat reiteradament per biòlegs, naturalistes i ecologistes alemanys i ara el model tot just comença a evolucionar cap a concepcions més conservacionistes, com vam poder constatar en els nostres treballs "El modelo de Parque Natural en Alemania. La comercialización de una idea" (1994) i *Connexió de biòtops a Alemanya: Una nova estratègia territorial de conservació de la natura* (1995).

superfícies agrícoles (en règim extensiu) i forestals públiques i privades. En canvi, també amb caràcter general, la circulació motoritzada és prohibida arreu. A l'últim, ciclistes i cavallistes poden circular lliurement pels camins aptes per a la circulació motoritzada (oberts només al tràfic motoritzat qualificat).

Això comporta alhora una assignació de funcions als vials i una simple classificació implícita del viari. Hi ha camins aptes per a la circulació motoritzada (generalment pistes amples, recobertes amb macadam i provistes de cunetes i desguassos), que poden utilitzar els vehicles autoritzats (principalment tràfic agropecuari i forestal), ciclistes, cavallistes i vianants; hi ha senders oberts només als vianants; i tota mena de terrenys rústics (forestals, agrícoles) oberts també només als vianants. La titularitat dels vials no té cap rellevància a efectes d'ús.

Tot i que les lleis estableixen que l'exercici del lleure i el dret de pas s'han de subordinar a les funcions ecològiques i productives, a l'hora de la veritat sovint l'Administració posa més zel en la defensa del dret de pas que en el control dels impactes ambientals derivats de la freqüentació. Això deriva moltes vegades en conflictes ambientals. En realitat, a Alemanya, només els parcs nacionals i excepcionalment algunes reserves naturals (principalment les que corresponen a zones humides d'una certa importància) tenen mitjans per poder regular la freqüentació del medi natural d'una manera efectiva. A més, la regulació de la freqüentació topa amb l'hàbit d'accedir lliurement al medi natural. Això ha comportat a Alemanya un fort desenvolupament de les estratègies indirectes de "conducció" de visitants (*Besucherlenkung*), esdevingudes gairebé un art, consistents en aconseguir (mitjançant l'ordenació d'accessos, la instal·lació de senyalitzacions, la col·locació d'obstacles, i fins i tot mètodes psicològics) que els vianants passin per allà on l'Administració competent (forestal o de medi ambient) vol que passin, sense adonar-se que són conduïts.<sup>126</sup>

D'altra banda són freqüents els conflictes entre ciclistes i senderistes, que com hem vist comparteixen part del viari. Curiosament, la legislació alemanya és molt més severa amb els cavallistes que amb els ciclistes (molt més nombrosos), potser a causa del caràcter encara recent del "boom" de les *mountain bikes* o bicicletes de muntanya (VFD 1998).

Malgrat tot, cal remarcar que la prohibició general de circular amb vehicles motoritzats per camins rurals i forestals i camps a través és un factor decisiu per a la conservació del patrimoni natural alemany. En un territori tan densament poblat, tan urbanitzat, com és el sud d'Alemanya, la fauna i la flora amenaçades veuen garantida d'aquesta manera una tranquil·litat altrament impossible. Val a dir també que aquesta prohibició gaudeix d'un amplíssim consens social i que és molt respectada. Això és així perquè la llei no fa sinó reflectir una tradició cultural de caràcter remot, profundament arrelada en la societat, que reflecteix alhora una forma col·lectiva de sentir la natura.

---

<sup>126</sup>Vegeu al respecte AMMER i PRÖBSTL (1991)

## Suïssa

Del cas suís podem destacar, pel que fa a l'àmbit legal, dos elements realment singulars. En primer lloc la màxima protecció legal que empara els camins (un manament constitucional directe!) per tal de garantir la pràctica del senderisme. És un fet, sens dubte excepcional, que deu tenir pocs paral·lelismes a nivell mundial. En segon lloc, el principi de substitució que estableix la pròpia Constitució i desenvolupen diverses disposicions legals, que garanteix la persistència d'una xarxa de camins per a vianants segregada de la xarxa de comunicacions motoritzada.

D'altra banda, cal destacar la institucionalització de la tasca ingent d'inventariar la xarxa tradicional de camins d'un estat europeu (tot i les dimensions modestes de la confederació). Possiblement, l'únic paral·lel a escala europea és l'inventari de camins en constant actualització existent a Anglaterra i Gal·les.<sup>127</sup>

Pel que fa a la regulació de l'accessibilitat al medi natural, destaca la vigència de la tradició germànica del dret de pas (llibertat gairebé total de moviments a peu pel territori), i la regulació estricta del trànsit motoritzat pels terrenys forestals (inclosos els camins), tancats a l'ús comú general. En aquest sentit Suïssa s'assembla molt a Alemanya.

Les xarxes cantonals de senders dibuixen, de fet, una xarxa nacional de comunicacions per a vianants, sobreposada sobre la xarxa general de carreteres i camins per a la circulació motoritzada. És tracta d'una xarxa densa (50.000 km) i ben condicionada. Aquest fet no és, però, del tot excepcional. Alemanya té 210.000 km de senders (a més de bicicarrils), i França 140.000 km. El més destacable del cas suís és la coordinació administrativa i la integració de la xarxa de senders en la pràctica diària de l'ordenació del territori i l'existència d'un principi de substitució, amb una sòlida base legal, que garanteix la continuïtat i el desenvolupament permanent de la xarxa. El principi de substitució implica que cap sender catalogat no pot suprimir-se, per exemple pavimentant-lo o obrint-lo a la circulació motoritzada, sense arbitrar la corresponent alternativa per als vianants (que a més corre a càrrec del responsable de la supressió/modificació del vial original).

D'altra banda, la funcionalitat del sistema és clara. La muntanya i el bosc (i el camp en general) assumeix a Suïssa una funció social que les lleis reconeixen. És per garantir aquesta funció social que hom regula l'accessibilitat al medi natural a partir d'un dret de pas universal de caràcter consuetudinari (però reconegut al Codi Civil). Aquest dret només poden exercir-lo lliurement els vianants i hom restringeix severament la circulació motoritzada per raons de protecció del medi ambient i de salvaguarda de legítims interessos públics i privats (econòmics, propietat, etc.). I també per garantir el propi exercici del lleure a la natura. Excepcionalment, hom pot restringir l'accés al medi natural (també dels vianants) per raons de protecció de la flora i la fauna. Cal subratllar novament el paper que juga la tradició cultural per a l'acceptació social del model.

---

<sup>127</sup>Vegeu 9.4.

En resum, amb caràcter general, hom pot anar a peu a tot arreu (camps a través i per camins o finques públics i privats), mentre que és prohibit de circular amb vehicles camps a través o pels camins forestals (encara que estiguin pavimentats). Novament, les característiques físiques dels vials no intervenen en la regulació de la circulació motoritzada. A Suïssa, com al sud d'Alemanya, els vehicles 4X4, les motos de trial, els quads, etc., són andròmines bàsicament inútils, encara més gràcies a una excel·lent tasca de manteniment de la xarxa viària, també a l'hivern. A més, hom considera incompatible que vianants i vehicles comparteixin el mateix viari i per tant l'administració malda per segregar el trànsit a peu del trànsit de vehicles.

L'existència d'una xarxa de vials específics per a la circulació dels vianants al medi rural s'assimila conceptualment amb l'existència de vies urbanes per a vianants. La llei que regula ambdues classes de vials és la mateixa: la Llei de camins per a vianants (*urbans*) i senders (*rurals*). A més la Llei estableix que ambdues xarxes s'han de connectar, de manera que els vianants puguin accedir al medi rural en transport públic o a peu directament des del medi urbà, sense necessitat de recórrer a l'ús del vehicle privat. Per això mateix la xarxa assoleix la màxima densitat al voltant dels nuclis de població. Existeix, doncs, una clara divisió funcional de la xarxa viària, que es manifesta a través de l'existència d'una xarxa doble de vials sobreposats sobre el territori, per a ús dels vehicles o dels vianants, tant en l'àmbit urbà com en el rural.

### Anglaterra i Gal·les

En comparació amb els models dels països que hem descrit abans el cas anglo-gal·lès és certament singular. D'una banda, el model d'accés públic al medi rural i natural limitat a camins públics i servituds públiques de pas, amb dret dels particulars al tancament de finques i prohibició del trànsit camps a través, el fa comparable al model llatí vigent a França i Espanya. La diferència, si se'm permet la caricatura, és que Anglaterra aplica el model llatí amb zel germànic. O tal volta podríem parlar de model puritat d'accés al medi natural (present també als Estats Units)<sup>128</sup> oposat al tradicional "*laissez faire*" dels

<sup>128</sup>“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 EUA, per contra, el concepte de propietat privada és molt distint, puix que té un caràcter exclusiu, fruit històric de l'acapament dels terrenys dels indígenes per part de colonitzadors i exploradors àvids d'enriquir-se amb els recursos naturals que el país ofería 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 de fer impracticable un ús difós 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” (MALLARACH 1995)

catòlics. És a dir, que a diferència de França i Espanya on la tolerància de pas, tant per camins privats com camps a través (si més no a peu) és la norma, a Anglaterra i Gal·les predomina la intolerància de pas.

La segona singularitat del model és la relació directa i inflexible que s'estableix entre categoria i ús. L'ús esdevé una funció de la categoria, que de retruc esdevé categoria funcional. De manera que a Anglaterra i Gal·les els camins es classifiquen en funció del trànsit que legalment poden suportar (a peu, bicicleta, cavall, carro, vehicle motoritzat). Ens trobem, doncs, davant d'un model de classificació funcional. Si bé hom defineix unes amplades mínimes i màximes per a cada categoria de camins, la categoria deriva en primera instància de la funcionalitat, que en segona instància determina uns mínims tècnics (o sigui l'espai necessari admès per poder exercir el dret públic de pas, a peu, cavall/bicicleta o vehicle, segons els casos). Ara bé, això és així en teoria, perquè tampoc no sabem fins a quin punt les característiques morfològiques dels camins existents no han condicionat la seva inclusió dintre d'una o altra categoria al moment de registra-los als mapes definitius (és a dir, què va ser primer l'ou o la gallina?).

Si interpretem el sistema de categorització des d'una perspectiva purament morfològica podríem inferir que a Anglaterra i Gal·les és prohibit circular amb vehicles motoritzats per camins d'amplada inferior a 3 metres. Però remarcuem que aquest criteri no és inequívoc atès que podem trobar *bridleways* de 3 metres (només per vianants, ciclistes i cavallistes) i *byways* oberts al tràfic motoritzat amb la mateixa amplada. Remarcuem-ho una vegada més: no hi ha a Anglaterra i Gal·les cap norma legal que *a priori* condicioni la circulació motoritzada a una determinada amplada de vial.

Remarcuem ara també la possibilitat que té l'administració local de restringir l'ús dels camins o tancar-los a la circulació per raons de conservació del medi natural, entre d'altres, amb independència de les característiques morfològiques dels vials.

En l'àmbit dels usos admesos torna a intervenir el zel dels ciutadans britànics, en paraules de REID (1994): "*Give an englishman a silly law to uphold, and he would rather die rather than give in. It's not the law, they'll say, it's the principle. Rubbish. It's just anal retention...*" De manera que els senderistes (*walkers* o *ramblers*) veuen els altres usuaris potencials dels camins (principalment ciclistes i cavallistes) com a invasors. REID, novament, afirma en relació a l'*access movement*: "*it's a classic case of revolutionaries turning into reactionaries.*" Tot plegat ens permet qualificar el model anglo-gal·les d'encarcarat i poc adaptable a les necessitats canviants de la societat. Es tracta d'un model que bo i donant la preferència als vianants exclou sense gaire justificació altres col·lectius d'usuaris potencials.

Remarcuem aquest darrer punt. Tot i les semblances entre el model anglo-gal·lès i el model llatí, a Anglaterra i Gal·les l'accés motoritzat al medi rural i natural té un caràcter absolutament marginal. El 92% de la xarxa de camins és a disposició dels vianants exclusivament, el 24% oberta a ciclistes i cavallistes, i només un 2% i escaig als vehicles motoritzats. En aquest aspecte la sensibilitat anglesa no és llatina, ans totalment germànica. Ja hem dit, però, que cal matisar aquest punt atès el desenvolupament que té

la xarxa de carreteres rurals asfaltades, la qual posa grans extensions de territori rural a l'abast de vehicles de motor i bicicletes.

Des del punt de vista de la gestió, l'aportació més interessant d'Anglaterra i Gal·les són els Mapes Definitius. Davant d'una limitació estricta del trànsit públic als camins públics el mínim que es pot exigir és que l'administració tingui cura d'inventariar i defensar els camins públics i que en faci publicitat entre els usuaris, quelcom que no passa ni a França ni a Espanya. Però l'efectivitat real dels inventaris és qüestionada per diversos autors segons els quals les autoritats locals han fet la feina a mitges o simplement no l'han feta.

D'altra banda, clarament cal considerar un fracàs la millora de l'accés al medi natural per mitjà d'acords amb la propietat privada. Aquest sistema costa diners a la hisenda pública i no sembla que millori substancialment la llibertat de circulació dels ciutadans.

També val la pena destacar la importància que té a Anglaterra i Gal·les el debat social sobre l'accés al medi rural i natural. Un debat que es remunta al segle XIX i que segueix encara avui animat per un important teixit associatiu. En consonància, Anglaterra i Gal·les disposen d'una considerable xarxa de senderisme, impulsada fonamentalment per associacions privades, la funció principal de la qual és oferir oportunitats de lleure al medi rural als habitants de les principals aglomeracions urbanes.

El Regne Unit és l'estat europeu que ha generat el major volum de literatura acadèmica sobre l'ús dels camins i la problemàtica de l'accés al medi natural. En aquest país el dret a circular lliurement pel territori (*freedom to roam*) és el centre d'un conflicte social encara no resolt.

L'aprovació, finalment, el març de l'any 2000, de la nova *Countryside and Rights of Way Bill* incideix, doncs, sobre l'esmentat debat centenari però no el conclou, ni de bon tros. De fet, al 91% del territori anglo-gal·lès el model roman invariable. Això no obstant, l'acceptació per part del govern que determinades categories de sòl siguin d'accés lliure a desgrat de la seva propietat privada és una veritable conquesta social. Es tracta d'un canvi històric en el qual els països de tradició llatina, com ara França i Espanya, bé ens podríem inspirar.