

“Camí llarg, passa curta”
(Del refranyer popular)

10. Un nou model de gestió dels camins al medi rural i en zones de muntanya

Al capítol 2 de la primera part hem justificat abastament per què cal regular les obres viàries i l'ús dels camins. El model actual d'accés al medi natural genera importants impactes socials i ambientals i té també considerables costos econòmics. No hi insistirem més. Ens cal un nou model que respongui adequadament als problemes plantejats partint de la realitat funcional, jurídica i legal, i administrativa dels camins vigent al nostre país, i que tingui en consideració també la nostra tradició cultural d'accés al medi rural i natural, sense renunciar, però, a introduir-hi canvis.

10.1. Categorització de la xarxa

La Llei 7/1993, de carreteres, defineix acuradament quins vials de la xarxa de comunicacions tenen la consideració de carreteres. De retruc aquest fet determina quins vials integren la xarxa de camins. Aquesta definició per exclusió pot ser, així ho creiem, suficient i podríem deixar-ho així. Però el que la legislació, tant l'espanyola com la catalana, tracta d'una forma clarament confusa i contradictòria és la categorització de la xarxa de camins.

Hem vist com diversos textos legals i administratius apunten una categorització de la xarxa de camins de caràcter mixt administratiu i funcional, però a aquesta li manca coherència i homogeneïtat. Això no obstant, la categorització apuntada ens sembla prou adequada, però cal clarificar-la i fixar-la legalment. Partint d'aquesta nosaltres proposem una xarxa dividida en cinc categories funcionals bàsiques: tres obertes a la circulació motoritzada i dues destinades exclusivament a la circulació amb mitjans no motoritzats (a peu, bicicleta, cavall, etc.). I pensem que és partint d'aquesta classificació funcional que cal ordenar les característiques tècniques dels vials i l'ús de la xarxa.

Les cinc categories proposades (camins veïnals, rurals, forestals, ramaders i camins rurals tradicionals) satisfan o han satisfet funcions bàsiques i ben definides al medi rural. La satisfacció d'aquestes funcions principals o característiques sol explicar llur construcció o existència.

Les cinc categories són:¹²⁹

- I. Camins veïnals. Satisfan les funcions més bàsiques i quotidianes de comunicació dels veïns. Dins d'aquesta categoria cal distingir els camins que comuniquen els

¹²⁹Naturalment, ultra aquestes funcions primàries i originals en les que es basa la categorització proposada, n'hi ha d'altres no menys importants: gestió del medi natural, prevenció i extinció d'incendis, protecció civil... I molt especialment cal subratllar que la satisfacció del lleure ha esdevingut una funció molt important, quan no la principal, de molts camins. Per exemple, moltes pistes forestals tenen avui dia una funció predominant turística mentre que només l'ús per al lleure explica la transitabilitat de la majoria de camins tradicionals.

nuclis de població directament amb la xarxa de carreteres i un segon nivell que hem inclòs dins la xarxa rural.

- II. Camins rurals. Tenen una funció predominantment agropecuària. Comprenen també camins veïnals secundaris d'accés a vivendes rurals, de comunicació secundària entre pobles i valls o que accedeixen a indrets d'interès públic (esglésies, miradors, refugis, etc.).
- III. Camins forestals. Serveixen a l'explotació forestal. Dins d'aquesta categoria podem distingir una xarxa primària, una xarxa secundària i vials de naturalesa temporal.
- IV. Camins ramaders. Camins per on tradicionalment s'han desplaçat els ramats.
- V. Camins rurals tradicionals. Camins antics construïts per suportar un trànsit no motoritzat.

Alhora cal tenir en compte que, excepte camins veïnals i camins ramaders, la resta de categories poden ser de titularitat pública o privada (camins de servei privats). Cal incorporar adequadament la titularitat dels camins al model de regulació de l'accés al medi rural i natural.

10.2. Funcions i característiques tècniques

Actualment al nostre país no hi ha cap vincle establert entre funció i característiques tècniques dels vials. Això no obstant, és possible avançar una proposta de reglamentació tècnica de les diverses categories de camins.

Els camins haurien de tenir les característiques tècniques que requereixen les funcions que han de satisfer, sense oblidar la necessitat de minimitzar els impactes ambientals i paisatgístics en general i específicament en aquells espais naturals més fràgils o valuosos.

En aquest àmbit hi ha un fort consens social, polític i tècnic sobre la necessitat de pavimentar (amb asfalt o ciment) els camins veïnals, si bé aquests podrien tenir característiques tècniques diferenciades en funció de la població a servir i de la fragilitat paisatgística i ecològica de l'entorn. Aquí caldria distingir entre els camins que comuniquen els nuclis de població amb la xarxa de carreteres i altres camins veïnals (d'unió secundària entre pobles o valls, o accessos a altres indrets d'interès públic). Mentre els primers haurien d'estar asfaltats, els segons podrien tenir el ferm de terra o ciment. Per norma general, i llevat de casos justificats, i amb caràcter excepcional, la resta de camins per a vehicles automòbils (rurals, forestals) hauria de ser de terra.

La xarxa forestal no ha de ser més extensa del necessari. Aquesta ha de ser coherent amb el règim d'explotació forestal i amb les necessitats objectives de prevenció i lluita contra el foc. És en base a aquests criteris que cal regular-ne les característiques tècniques i el manteniment. Les xarxes forestals s'han de definir d'acord amb els nivells funcionals de l'explotació (xarxa primària, xarxa secundària i vials temporals). Cal a més distingir adequadament entre boscos productors i boscos protectors. Alhora la construcció de pistes per a la lluita contra el foc ha de considerar el risc objectiu d'incendi, per tal de no estendre la xarxa injustificadament. En

aquest sentit, els boscos humits del Pirineu i altres muntanyes no han de tenir el mateix tractament que els boscos mediterranis del centre i el sud de Catalunya.

Pel que fa als camins tradicionals (inclosos els camins ramaders), cal preservar-los (sempre que es pugui) tenint especial cura de la substància arquitectònica que integren, la qual té un elevat valor cultural, històric i estètic, i buscar-los una utilitat social.

10.3. Regulació de l'accés al medi rural i natural

Quan parlem de regular l'ús dels camins en realitat ens referim bàsicament a regular el seu ús de lleure o turístic, car ja hem vist que en tots els països europeus, també al nostre país, l'ús de la xarxa és lliure pel que fa a l'execució de les funcions primàries (agricultura, silvicultura, indústria) pròpies de cada categoria funcional. Alhora, és clar que la xarxa de camins veïnals roman al marge d'aquesta discussió. La qüestió se centra, doncs, en una bona definició de la xarxa de camins veïnals i en una regulació adequada de l'ús turístic motoritzat de camins rurals, camins forestals i camins de servei. Aquí novament ens basarem en les categories funcionals abans definides per tal de proposar un model d'ús.

Alhora, ultra els camins cal incorporar el territori al model de regulació de l'accés al medi rural i natural i, específicament, els espais naturals protegits.

La nostra proposta es basa, doncs, en primer lloc, en una classificació del suport territorial de l'accés, que distingeix entre:

- Camps a través
- Camí veïnal
- Camí rural
- Camí forestal
- Camí de servei (privat)
- Camí ramader
- Camí rural tradicional
- Espais de protecció especial
- PEIN i altres espais naturals protegits
- Reserva natural integral

En segon lloc, identifiquem els usos que hauran de suportar les categories territorials adés esmentades. Es tracta de les formes de freqüentació que estableix i defineix la legislació vigent (Llei 9/1995 i Decret 166/1998, de regulació de l'accés motoritzat al medi natural, també Ley 3/1995, de vías pecuarias)¹³⁰:

- Tràfic motoritzat qualificat
- Tràfic no motoritzat
- Tràfic motoritzat individual
- Tràfic motoritzat individual per circuit específic
- Tràfic motoritzat en grup
- Tràfic motoritzat en grup i organitzat
- Competició esportiva

¹³⁰Vegeu el capítol 8.

La proposta resultant l'hem sintetitzada a la TAULA 10.1.

Circulació camps a través

La circulació motoritzada camps a través és prohibida actualment en tots els països estudiats en la nostra recerca. Si bé considerem suficient la prohibició tal com l'estableix la legislació catalana caldria que la llei definís amb més precisió el concepte de circulació camps a través, especificant la prohibició de circular amb vehicles automòbils de 4 o 2 rodes pels camins històrics que integren la xarxa rural de camins tradicionals. L'actual prohibició de caràcter genèric vigent a Catalunya és suficient, però caldria estendre-la al conjunt de l'Estat.

Alhora, tal com ja estableix la llei, la prohibició de circular camps a través no ha d'afectar el tràfic motivat per tasques d'aprofitament i gestió del medi (agricultura i ramaderia, explotació i gestió forestal, etc.).

En canvi, la pràctica de la caça no hauria de gaudir d'aquest privilegi llevat de casos excepcionals per causa justificada. De la mateixa manera, per regla general, les competicions esportives no han d'abandonar els camins existents. Només puntualment serien admissibles les proves d'algunes modalitats esportives (trial) en espais acotats, i sempre fora d'espais naturals protegits, prèvia autorització de l'administració de medi ambient.

D'altra banda, fóra bo que la llei emparés d'alguna manera la llibertat de circulació a peu (per terrenys i camins privats) de què gaudeixen els catalans mercè a la tolerància de pas que impera al país. Aquesta tradició consuetudinària té una expressió legal als països germànics. L'intent fracassat de regular la recol·lecció de bolets a Catalunya demostra, per exemple, que els usos lúdics del bosc són a Catalunya un dret de fet, malgrat la llei no ho reconegui. Caldria legislar aquests usos tradicionals reconeixent aquests drets i regulant-ne llur exercici per salvaguardar els interessos legítims de la pagesia i la propietat rural. El dret a circular a peu camps a través podria restringir-se, si cal, en espais naturals protegits (limitant-lo als camins existents) i tampoc s'hauria de permetre en superfícies productives (prats artificials, conreus i plantacions forestals). No estic parlant d'instaurar un dret de pas universal com l'existent als països germànics, si no d'atorgar un reconeixement legal a la tolerància de pas i als usos populars que aquesta empara o fa possible.

Reconèixer aquest dret no ha de topiar necessàriament amb les disposicions sobre la propietat privada i el dret a tancar finques que contenen el Codi Civil i la Constitució espanyola. Com hem vist, d'acord amb la Ley 1/1970, de caza, els caçadors ja gaudeixen d'una servitud general de pas mentre els propietaris dels terrenys lliures de caça no manifestin el contrari.

Això no obstant, pensem que l'accés a peu al medi rural i natural, així com la pràctica del senderisme i la passejada, s'haurien de basar principalment en la xarxa existent de camins rurals tradicionals (equipats si s'escau com a senders), camins ramaders, i pistes de terra (les que romanguessin tancades a la circulació motoritzada amb caràcter general).

TAULA 10.1. Proposta de regulació de l'accés al medi rural i natural

	Tràfic motoritzat qualificat	Tràfic no motoritzat	Tràfic motoritzat individual	Tràfic motoritzat individual per circuit específic	Tràfic motoritzat en grup	Tràfic motoritzat en grup i organitzat	Competició esportiva motoritzada
Camps a través	Lliure	Lliure amb excepcions ¹	Prohibit	-	Prohibit		Sotmès a autorització
Camí veïnal	Lliure						
Camí rural	Lliure	Lliure	Prohibit excepte circuit específic	Admès	Prohibit excepte circuit específic	Sotmès a autorització	
Camí forestal		Lliure sense oposició manifesta del titular	Prohibit excepte circuit específic amb permís del titular	Admès amb permís del titular	Prohibit excepte circuit específic amb permís del titular	Sotmès a autorització amb permís del titular	Sotmès a autorització amb permís del titular
Camí de servei (privat)		Lliure	Prohibit	Prohibit	Prohibit	Prohibit	Prohibit
Camí ramader	Admès amb caràcter excepcional	Lliure	Prohibit	Prohibit	Prohibit	Prohibit	Prohibit
Camí rural tradicional	Admès amb caràcter excepcional	Lliure	Prohibit	Prohibit	Prohibit	Prohibit	Prohibit
Espais de Protecció Especial	Lliure	Lliure amb excepcions ²	Prohibit excepte circuit específic	Admès	Sotmès a aprovació de l'òrgan gestor	Prohibit	Prohibit
PEIN i altres espais naturals protegits							
Reserva natural integral	Sotmès a aprovació de l'òrgan gestor		Prohibit	Prohibit	Prohibit	Prohibit	Prohibit

¹Lliure només el trànsit a peu. Bicicletes i cavalls per norma general han de circular pels camins existents.

²Si convé, el trànsit a peu pot limitar-se als camins existents mentre bicicletes i cavalls poden quedar-ne exclosos.

A l'últim, bicicletes i cavalls haurien de circular només pels camins existents (pistes de terra i camins ramaders) llevat d'excepcions justificades (com ara erms, estepes i prats naturals pel que fa als cavalls).

Camí veïnal

Un bon model de regulació de l'accés al medi rural i natural ha de començar per delimitar clarament els camins que serveixen al trànsit veïnal. Aquest és justament un dels principals dèficits de la Llei 9/1995, de regulació de l'accés motoritzat al medi natural, que no distingeix entre camins veïnals i camins rurals. Els camins veïnals són funcionalment una extensió de la xarxa de carreteres. Per consegüent, els accessos als nuclis de població i a determinats indrets habitats o d'interès públic no poden estar sotmesos a restriccions d'ús i han de gaudir del mateix règim d'ús (comú general) que la xarxa de carreteres.

És més, si prenem en consideració el fet que la majoria d'hisendes locals dels municipis de muntanya no poden fer front al costos econòmics que suposa el manteniment dels camins veïnals, el més indicat fora que la Generalitat n'assumís la titularitat convertint-los en carreteres de dret.¹³¹

Això no obstant, l'ús dels camins veïnals per a competicions esportives ha d'estar sotmès a autorització tal com estableix la legislació vigent.

Camí rural

Els camins rurals són una categoria poc extensa a les comarques de muntanya a causa de la dimensió reduïda de la superfície agrícola. No és així, en canvi en altres comarques rurals on l'agricultura ocupa àmplies extensions de sòl. La xarxa de camins rurals adquireix la màxima complexitat als territoris orientats a l'agricultura més intensiva o en planes fèrtils (com ara la Conca de Tremp, la Cerdanya i el Pla d'Olot). En les zones de muntanya els camins rurals corresponen principalment a camins amb funcions veïnals secundàries i sense pavimentar. L'ús indiscriminat dels camins rurals pot desembocar en conflictes amb l'activitat agrària i tenir un considerable impacte social. A més, amb freqüència els camins rurals no van enlloc, car moren a les superfícies d'explotació, i, a més, sovint són de titularitat privada. Això aconsella restringir l'ús d'aquest viari, sobretot en l'àmbit de l'explotació agrícola intensiva (on els robatoris poden ser un problema afegit). De fet, a Alemanya, Suïssa i Anglaterra i Gal·les, també en als països escandinaus, aquests camins tenen la consideració de vies de servei i romanen tancades al trànsit motoritzat en general.

Això no obstant aquesta categoria es caracteritza per una marcada heterogeneïtat i caldria valorar en cada cas la idoneïtat de tenir aquests camins oberts a l'ús comú general o sotmesos a restriccions d'ús (de caràcter permanent o temporal).

Com a norma general romandrien oberts aquells camins adequats per a l'establiment de circuits turístics (com ara itineraris de comunicació entre valls o comarques) i d'accés a indrets d'interès públic (esglésies, monuments, miradors, refugis, etc.). Això no significa

¹³¹Ja hem vist com a França els camins veïnals integren la xarxa de carreteres municipals, d'ús comú general.

que tots els vials que reuneixen aquests requisits hagin d'estar forçosament oberts a l'ús comú general.

En canvi, romandrien tancats els camins pròpiament d'explotació (agrícola i ramadera), els culs de sac, els accessos problemàtics (a monuments o indrets que cal preservar d'una freqüentació excessiva), els destinats al senderisme, etc.

Els camins rurals tancats tindrien la consideració de vies de servei, d'acord amb la Llei 7/1993, de carreteres, mentre que els oberts tindrien la consideració legal de circuits per a la circulació motoritzada d'acord amb la Llei 9/1995, de regulació de l'accés motoritzat al medi natural, i el seu Reglament.

Els camins rurals s'haurien de regular en el marc d'un pla comarcal de camins consensuat entre ajuntaments, propietaris i veïns afectats, i sancionat per la Generalitat (Departaments de Medi Ambient, DARP i Departament de Governació).

A l'últim, l'ús dels camins rurals per a activitats organitzades de circulació motoritzada i competicions esportives hauria d'estar sotmès a l'aprovació prèvia d'ajuntaments, titulars dels camins i Generalitat (Departament de Medi Ambient, DARP i Departament de Governació), en consonància amb el que estableix la Llei 9/1995, de regulació de l'accés al medi natural, i el seu Reglament.

Camí forestal

Els camins forestals són la categoria més extensa a les comarques de muntanya. L'ús d'aquests i els conflictes que se'n deriven tenen, doncs, una especial significació. De fet, podríem afirmar que el tractament atorgat a camins veïnals i camins forestals són els factors més determinants del model d'accés al medi rural.

Els camins forestals tenen una funció principal clara: la de vies de servei destinades a l'explotació i la gestió forestal i a la prevenció i la lluita contra el foc. Partint d'aquesta base, i vista la problemàtica ambiental i social (deixalles, molèsties a la fauna, risc d'incendis, danys en infraestructura, extraviaments, etc.) que comporta l'ús indiscriminat d'aquesta xarxa, creiem que caldria tancar-la al públic amb caràcter general. En realitat, això és el que pretenia la Llei 9/1995, de regulació de l'accés motoritzat al medi natural, si bé no en base a criteris funcionals ans morfològics (però amb resultats similars). Nosaltres pensem que la regulació de la xarxa en aquest sentit s'hauria de fer introduint les modificacions oportunes en la Llei 6/1988, forestal de Catalunya.

Això no obstant, els camins forestals que integren la xarxa primària (no pas els camins secundaris i menys encara els vials temporals) poden ser adequats per a l'establiment de circuits turístics per a la circulació. Com els camins rurals, els camins forestals tancats tindrien la consideració de vies de servei, d'acord amb la Llei 7/1993, de carreteres (i la llei forestal modificada), mentre que els oberts tindrien la consideració legal de circuits per a la circulació motoritzada d'acord amb la Llei 9/1995, de regulació de l'accés motoritzat al medi natural, i el seu Reglament.

Els camins forestals classificats com a circuits s'haurien de regular en el marc d'un pla comarcal de camins consensuat entre ajuntaments i propietaris, i sancionat per la Generalitat (Departaments de medi ambient, DARP i Departament de Governació).

A l'últim, l'ús de camins forestals per a activitats organitzades de circulació motoritzada i competicions esportives s'hauria de sotmetre a l'aprovació prèvia d'ajuntaments, titulars dels camins i Generalitat (Departaments de medi ambient, DARP i Departament de Governació antigament), en consonància amb el que estableix la Llei 9/1995, de regulació de l'accés al medi natural, i el seu Reglament.

Camí de servei (camins privats)

En aquest apartat ens volem referir als camins privats, als quals la Llei 7/1993, de carreteres, atorga la consideració de vies de servei. Per tant, els camins de propietat privada són d'ús privatiu dels seus titulars en exercici de les funcions pròpies d'explotació de les finques a les quals serveixen.

Cal reconèixer la capacitat gestora dels titulars dels camins privats d'acord amb la legalitat vigent. Per tant, qualsevol ús d'aquests vials per desenvolupar activitats de lleure motoritzat hauria de gaudir del permís específic del titular a més de les autoritzacions addicionals a què acabem de fer referència als apartats precedents.

En canvi, les limitacions imposades a cada categoria de vial s'haurien d'aplicar a camins públics i privats sense distinció. Per consegüent, un particular no hauria de poder autoritzar un ús lliure del camí del qual és titular en contradicció amb les disposicions que amb caràcter general regulen l'ús dels camins. Cal mantenir la tutela pública sobre els camins privats que estableix la Llei 9/1995, de regulació de l'accés motoritzat al medi natural.

Pel que fa a l'ús públic de camins privats amb mitjans no motoritzats (a peu, bicicleta o cavall) caldria considerar-lo lliure mentre els titulars no s'hi oposin manifestament mitjançant la instal·lació de tanques o rètols. Caldria, però, que la llei regulés d'alguna manera la tolerància de pas emparant el dret consuetudinari a gaudir del bosc i els seus subproductes que amb caràcter general impera a Catalunya.

En qualsevol cas les limitacions al trànsit (motoritzat o no) imposades per particulars haurien de ser autoritzades expressament per l'Ajuntament corresponent i degudament publicades (mitjançant un rètol oficialitzat i referència al corresponent acord municipal) per evitar usurpacions i tancaments il·lícits.

Camí ramader

El règim d'ús dels camins ramaders és el que estableix la Ley 3/1995, de vías pecuarias, el qual ens sembla pertinent i suficient.

Els camins ramaders s'han de destinar de preferència a les necessitats del trànsit ramader sens perjudici dels usos complementaris admesos, concretament activitats de senderisme a peu, bicicleta o cavall.

No s'hi admet cap tràfic motoritzat sinó el motivat per l'activitat ramadera. Això no obstant, en la mesura en que el camí ramader pot coincidir amb altres categories de vials (carretera, camí rural, camí forestal) pot admetre també altres usos (els propis i acceptats per a la resta de camins).

Dels camins ramaders com a tals en queden excloses totes les activitats de lleure motoritzat (individual, en grup organitzat o no i competicions esportives).

Camí rural tradicional

Els camins rurals tradicionals són contemplats per la Llei 9/1995, de regulació de l'accés motoritzat al medi natural, però no hi ha cap norma legal que els reguli.

Aquests camins (incloses les infraestructures associades com ara ponts), en tant que vies històriques amb valor patrimonial construïdes específicament per al trànsit no motoritzat, han de quedar al marge de qualsevol classe de circulació motoritzada, excepte en casos excepcionals i de força major. Cal que la Llei 9/1995, de regulació de l'accés motoritzat al medi natural, prohibeixi clarament i especifica la circulació motoritzada per aquesta xarxa (inclòs el desenvolupament de proves esportives com ara el trial).

L'ús dels camins tradicionals ha de ser el trànsit a peu o amb animals amb les finalitats que s'escaiguin (explotació agrícola, ramadera, gestió del bosc i el medi natural, lleure, etc.). L'administració ha de garantir la conservació i l'ús públic sense restriccions de la xarxa de camins rurals tradicionals de titularitat pública. Només a l'interior de reserves naturals integrals resulta admissible el tancament de camins tradicionals a l'ús públic. Específicament els camins tradicionals han de ser el suport natural de les activitats de senderisme, amb l'excepció de la bicicleta de muntanya o les marxes a cavall quan aquestes suposin una amenaça per als valor patrimonials que conté aquesta infraestructura.

Els camins tradicionals, els senders i la pràctica del senderisme haurien de gaudir d'un marc legal específic.

Espais de protecció especial

La capacitat legal que la Llei 9/1995, de regulació de l'accés motoritzat al medi natural, atorga als òrgans rectors d'espais naturals protegits per establir un model propi d'accés al medi natural s'ha de mantenir. Aquest fet garanteix l'establiment de polítiques de regulació de l'accés al medi natural (motoritzat o no) fonamentades en un coneixement directe i aprofundit de l'espai protegit i compatibles tant amb els objectius de protecció com amb l'ús turístic dels espais i les necessitats específiques de la societat rural.

La circulació motoritzada s'hauria d'excloure per principi dels espais de protecció especial, tant per raons de protecció del medi natural com pel valor exemplaritzant de la mesura, excepte el tràfic motoritzat qualificat (agrícola, forestal, etc.). Això és així especialment als parcs nacionals, on només pot admetre's el tràfic motoritzat qualificat i encara amb caràcter excepcional.

Això no obstant, en la resta de figures de protecció especial (parc natural, paratge natural d'interès nacional, zona perifèrica de protecció, reserva natural parcial) no s'ha d'excloure l'establiment de circuits específics per a la circulació motoritzada els quals ja són en tots els parcs de muntanya de Catalunya un instrument essencial al servei d'un model integrat de regulació de l'accés al medi natural. Cal que la Llei 9/1995, de regulació de l'accés motoritzat al medi natural, no exclougui aquesta possibilitat tal com fa implícitament en referir-se al PEIN.¹³² Excepcionalment la circulació motoritzada en grup i en grup i organitzada (sempre en grups reduïts) podria admetre's als circuits establerts als espais de protecció especial si així ho permet la normativa específica de l'espai i ho aproven els òrgans gestors. En canvi, és inadmissible la realització de competicions esportives en espais de protecció especial tal i com ja estableix la Llei 9/1995, de regulació de l'accés al medi natural.

Tal com ja s'esdevé, als espais de protecció especial el trànsit a peu ha de tenir un tractament preferent i ha de ser lliure, si bé aquest es pot circumscriure als camins existents si la protecció dels valors naturals de l'espai així ho requereix. Només a l'interior de reserves naturals integrals resulta admissible una prohibició absoluta de l'accés a peu per camins.

En canvi, l'accés en bicicleta o cavall pot estar sotmès a restriccions superior per raons de protecció del medi natural o necessitats d'ordenació d'usos (per exemple per evitar conflictes entre aquests usuaris i el vianants).

A l'últim, dins dels espais de protecció especial la reserva natural integral és la figura de protecció més estricta contemplada per la legislació catalana. Es tracta també de l'única figura que restringeix a priori l'accés a l'espai protegit. La prohibició d'accedir a peu al territori, ni tan sols pels camins existents, només pot justificar-se per raons de protecció dels valors naturals més vulnerables i amenaçats. Quan això s'esdevé caldria alhora aplicar la màxima protecció territorial prevista per la llei. Per consegüent la prohibició absoluta de transitar a peu, àdhuc per camins existents, només s'hauria d'admetre a l'interior de reserves naturals de caràcter integral. Això no obstant, són molt poques les reserves naturals integrals declarades a Catalunya. Caldria, doncs, estendre l'ús d'aquesta figura de protecció especial en tant que instrument de protecció del medi natural més amenaçat i de regulació de l'accés al medi natural.

PEIN i altres espais naturals protegits

El règim d'accés dels espais del PEIN i altres espais (reserves de caça, refugis de fauna, etc.) ha de ser similar al dels espais de protecció especial. El model d'accés específic l'ha de determinar el corresponent pla especial. Aquest hauria d'atorgar un tracte preferent al trànsit no motoritzat i excloure el tràfic motoritzat no qualificat fora dels circuits específics establerts.

Reiterem de nou el fet absurd que la Llei 9/1995, de regulació de l'accés motoritzat al medi natural, prohibeixi expressament la creació de circuits o itineraris per a la circulació motoritzada de lleure al espais del PEIN. Tots els espais de protecció especial n'han establert, i en aquests circuits fonamenten llur política de regulació de la

¹³²Recordem que tots els espais de protecció especial són alhora espais del PEIN.

freqüentació. Alhora molts espais del PEIN els travessen camins rurals de comunicació entre valls o d'accés a indrets d'interès públic o turístic que no justifiquen una limitació de la circulació motoritzada. No hi ha, doncs, cap raó objectiva per excloure l'establiment de circuits als espais del PEIN que no són espais de protecció especial.

Com als espais de protecció especial, si així ho permet el pla especial de l'espai d'interès natural, la circulació motoritzada en grup i en grup i organitzada (sempre en grups reduïts) podria admetre's als circuits específics per a la circulació motoritzada que transcorressin pel seu interior (una possibilitat que ara mateix la Llei 9/1995, de regulació de la circulació no motoritzada, prohibeix expressament). En canvi, és inadmissible la realització de competicions esportives als espais del PEIN tal i com ja estableix la Llei 9/1995, de regulació de l'accés al medi natural.

10.4. Paper del senderisme

És impossible avançar cap a un model d'accés al medi rural i natural restrictiu envers la circulació motoritzada sense proporcionar alhora noves alternatives de lleure no motoritzat.

Hem vist que tant en països estrangers com als parcs de muntanya del Pirineu català la restricció de la circulació motoritzada s'acompanya d'un impuls decidit al senderisme (a peu, bicicleta, cavall). Això és així especialment en els models més consolidats. El model suís, l'alemany o l'anglo-gal·lès no funcionarien i resultarien incomprendibles sense el senderisme, mentre que la densitat de la xarxa francesa de senders permet introduir polítiques d'accés motoritzat més restrictives. Cal subratllar, doncs, la importància del senderisme i de seu suport – els senders establerts sobre la xarxa de camins - com a veritable instrument d'ordenació del territori.

En canvi, el model summament restrictiu que pretén introduir la Llei 9/1995, de regulació de l'accés motoritzat al medi natural no fa esment ni regula ni promou en cap sentit els senders o la pràctica del senderisme.

Cal protegir i potenciar la xarxa de camins rurals tradicionals en tant que infraestructura fonamental i natural per a l'establiment de senders, i potenciar-ne un ús públic a través del senderisme alternatiu al turisme de motor predominant avui dia.

Amb aquesta fi cal, doncs:

- Inventariar la xarxa de camins rurals tradicionals
- Valoritzar-la en tant que patrimoni cultural
- Protegir-la i regular-la legalment
- Ampliar la xarxa de senders
- Clarificar-ne el sistema de senyalització
- Regular l'ús dels senders
- Assegurar-ne el manteniment
- Promoure la pràctica del senderisme

10.5. Modificacions i desenvolupament del marc legal vigent

El model d'accés al medi rural i natural que proposem en aquest apartat requeriria alguns canvis en la legislació vigent.

Pla de carreteres de Catalunya

Els camins veïnals que comuniquen els nuclis habitats directament amb la xarxa de carreteres haurien de tenir la consideració de carreteres al marge del nombre d'habitants o la capitalitat municipal dels nuclis en qüestió. La Generalitat hauria d'assumir la titularitat d'aquests camins i garantir-ne el manteniment.

Alternativament aquests camins podrien romandre camins veïnals de titularitat municipal si la Generalitat arbitrés un sistema eficaç de transferència de recursos als consells comarcals o ajuntaments per tal que en fessin el manteniment. Aquesta opció alternativa es podria arbitrar a través de la normativa específica reguladora dels camins (encara inexistent) a què fa referència la disposició final segona de la Llei 7/1993, de carreteres.

Llei 6/1988, forestal de Catalunya

Aquesta llei hauria de regular amb caràcter bàsic la circulació motoritzada pels camins forestals. La llei hauria d'atorgar amb caràcter general als camins forestals la consideració de vies de servei d'ús restringit (limitat a les tasques de gestió i explotació del bosc).

La xarxa forestal secundària i els vials d'explotació temporals haurien de romandre tancats a la circulació motoritzada sense excepcions. De fet, la Llei 9/1995 ja limita l'ús dels vials temporals (camins de desembosc) a les tasques d'extracció de fusta.

Això no obstant, la llei hauria de permetre l'ús dels camins de la xarxa forestal primària com a circuits turístics, sempre previ acord amb la propietat forestal i condicionat a informe favorable de l'Ajuntament, la Comissió Comarcal, el Departament de Medi Ambient (i els òrgans gestors en espais del PEIN, espais de protecció especial i altres figures de protecció).

La Llei hauria de regular les característiques tècniques que haurien de complir els diferents nivells de la xarxa forestal i prohibir, llevat de casos ben justificats, la pavimentació dels camins forestals.

Llei 9/1995, de regulació de l'accés motoritzat al medi natural

Cal refer aquesta llei (o millor fer-ne una de nova) per regular la circulació motoritzada en base a una classificació funcional de la xarxa de camins, prescindint de tipologies morfològiques (amplades i tipus de paviment). La llei ha d'excloure específicament els camins veïnals de les limitacions imposades.

La llei ha de permetre l'establiment de circuits turístics en espais del PEIN.

Els ajuntaments haurien de senyalitzar els camins dels quals són titulars, mentre la Generalitat hauria de fer-ho amb els camins ramaders. El tancament de camins per part de particulars hauria d'estar sotmès a autorització administrativa i s'hauria de fer mitjançant un senyal homologat (com ara els guals a les vies urbanes).

Decret 166/1998, de regulació de l'accés motoritzat al medi natural

Com en la llei cal suprimir tota referència a criteris morfològics i basar la normativa en una classificació funcional de la xarxa de camins.

El Decret ha de distingir clarament entre camins veïnals i resta de la xarxa i excloure aquests de les limitacions que imposa la llei.

Cal refer el Decret per clarificar les característiques, els objectius i el funcionament d'àrees de circulació per al lleure i l'esport, itineraris per a la pràctica de motociclisme de muntanya, circuits permanents no tancats i circuits permanents tancats. El Decret ha de permetre l'establiment de circuits turístics en espais del PEIN.

Els ajuntaments haurien de senyalitzar els camins dels quals són titulars, mentre la Generalitat hauria de fer-ho amb els camins ramaders.

Llei 12/1985, d'espais naturals

Caldria que la Llei incorporés l'obligació de sotmetre a avaluació d'impacte ambiental la construcció de nous camins per a vehicles automòbils o les obres de millora en tots els espais de protecció especial amb independència de l'amplada del camí o del pendent transversal.

Els plans o programes de gestió haurien de regular les obres viàries i les característiques tècniques de les diferents categories de camins per a vehicles automòbils.

Decret 328/1992, pel qual s'aprova el Pla d'espais d'interès natural

Caldria que les normes del PEIN establissin l'obligació de sotmetre a avaluació d'impacte ambiental la construcció de nous camins per a vehicles automòbils o les obres de millora en tots els espais d'interès natural amb independència de l'amplada del camí o del pendent transversal.

Llei 2/1983, d'alta muntanya

Cal definir el règim especial per a les àrees de muntanya situades en cotes superiors al límit natural del bosc autòcton de la zona d'acord amb el que estableix l'article 4 de la Llei. Aquest règim especial hauria de contemplar una estricta regulació de la circulació amb vehicles – motoritzats o no – pels prats alpins i espais supraforestals.

Disposició final segona de la Llei 7/1993, de carreteres

Hem vist com el marc legal regulador dels camins l'integren al nostre país un reguitzell de normes més aviat inconnexes, de vegades àdhuc contradictòries. Malgrat que als paràgrafs anteriors haguem abordat l'establiment d'un nou model social d'accés al territori mitjançant la reforma o millora puntual de la legislació aplicable, no podem deixar d'interrogar-nos sobre la conveniència de disposar d'una llei específica superadora de l'actual dispersió. Tampoc el marc legal vigent és aliè a aquesta possibilitat atès que la disposició final segona de la Llei 7/1993, de carreteres, afirma que *“La xarxa de camins rurals es regula per la normativa específica que sigui dictada per la Generalitat de Catalunya”*.

Hem d'apostar, doncs, per una llei de camins? Nosaltres, després de la recerca realitzada i, específicament, de l'estudi comparatiu del sistema imperant en diferents països europeus opinem que no és absolutament imprescindible. Per exemple, el model alemany o el suís funcionen molt correctament i es fonamenten en lleis sectorials. De fet, no hi ha cap país que funcioni en base a una única llei de camins i en tots els casos intervenen diverses legislacions sectorials (generalment forestal, ambiental i de carreteres). Ara bé el legislador català (i l'espanyol) hauria de valorar la conveniència de sobreposar una única norma esclaridora a la tasca laboriosa de refer un nombre considerable de normes legals vigents, algunes de les quals – i senyalo directament a la Llei 9/1995, de regulació de l'accés motoritzat al medi natural, i al decret que la reglamenta – només amb moltes dificultats podrien convertir-se en un instrument legal útil.

Una llei de camins esdevindria quelcom útil si regulés i esclarís si més no quatre qüestions:

- ✓ Classificació dels camins
- ✓ Característiques tècniques i obres viàries
- ✓ Regulació de l'ús
- ✓ Titularitat, gestió i manteniment

Però, el que acabem de dir fa referència als camins amples o pavimentats construïts específicament per a la circulació amb vehicles automòbils. Alhora, estem absolutament convençuts que la xarxa de camins rurals tradicionals i els senders abalisats (concebuts o destinats a la pràctica del senderisme), haurien de disposar d'un tractament legal completament diferent. Els camins històrics i els senders han de gaudir d'una reglamentació pròpia, tal com ja s'esdevé en països com Suïssa, Anglaterra-Galles i, parcialment, França. Aquesta llei hauria de perseguir bàsicament els següents objectius:

- ✓ Defensar la integritat dels camins històrics
- ✓ Afavorir-ne la rehabilitació i el manteniment
- ✓ Afavorir-ne l'ús públic a través del senderisme
- ✓ Regular l'abalament de senders

10.6. Model resultant

Als apartats precedents hem definit tres possibles vies legals per establir un nou model social d'accés al medi rural i natural:

1. Modificacions o millores puntuals en la legislació vigent o
2. Llei de camins per a vehicles automòbils i, en qualsevol cas,
3. Llei de camins rurals tradicionals i senders abalisats (Llei de senderisme)

Al capítol 8 d'aquesta recerca hem pogut caracteritzar i analitzar críticament el model vigent d'accés al medi natural a Catalunya. Aquest model podríem definir-lo com segueix.

“Els vehicles motoritzats tenen prohibit de circular camps a través. La circulació de vehicles motoritzats per la xarxa de camins està sotmesa a limitacions fonamentades en les característiques morfològiques dels vials. Això no obstant les restriccions no afecten al tràfic qualificat (agropecuari, forestal, serveis, propietaris, etc.), de manera que les restriccions afecten gairebé exclusivament al tràfic turístic o de lleure. D'altra banda, hom preveu l'establiment d'itineraris o circuits de caràcter temporal o permanent oberts al públic. Quant a les competicions esportives i al lleure motoritzat en grup i organitzat aquestes activitats són admeses però estan sotmeses a regulacions estrictes. A l'últim, els òrgans gestors o administracions responsables d'espais naturals protegits tenen plena llibertat per regular-hi o restringir-hi la circulació motoritzada. La circulació a peu o amb mitjans no motoritzats no està en principi sotmesa a restriccions de cap mena tot i que la llei permet regular-les o limitar-les.”

Un dels objectius fonamentals d'aquesta recerca era proposar un model alternatiu al model vigent, que podem resumir així:

“Els vehicles motoritzats tindrien prohibit de circular camps a través. La circulació de vehicles motoritzats per la xarxa de camins estaria sotmesa a limitacions fonamentades en una classificació funcional dels vials. Les característiques morfològiques dels vials no intervindrien en l'establiment de limitacions. Les restriccions no afectarien al tràfic qualificat (agropecuari, forestal, serveis, propietaris, etc.), de manera que les restriccions afectarien gairebé exclusivament al tràfic turístic o de lleure. L'establiment d'itineraris i circuits permetria als vehicles motoritzats de circular per determinats vials de la xarxa rural i forestal, la qual romandria tancada amb caràcter general. Quant a les competicions esportives i al lleure motoritzat en grup i organitzat aquestes activitats foren admeses però estarien sotmeses a regulacions estrictes. Els òrgans gestors o administracions responsables d'espais naturals protegits tindrien plena llibertat per regular-hi o restringir-hi la circulació motoritzada. A l'últim, camins rurals tradicionals i senders estarien protegits per llei. L'administració promouria el lleure a peu o amb mitjans no motoritzats de preferència al turisme motoritzat bo i desenvolupant la xarxa de senders.”

Aquest model alternatiu introdueix canvis i novetats al model vigent mentre hi ha aspectes que es mantenen. Les característiques bàsiques del model proposat i la seva relació amb l'actual model les hem resumit en la TAULA 10.2. Les propostes d'ús especificades per a cada suport territorial als apartats precedents apareixen a la TAULA 10.1.



TAULA 10.2. Proposta de model d'accés al medi rural i natural

= Els vehicles motoritzats tindrien prohibit de circular camps a través
⇔ La circulació motoritzada estaria sotmesa a limitacions fonamentades en una categorització funcional de la xarxa de camins
⇔ Les limitacions a la circulació motoritzada foren independents de les característiques tècnico-morfològiques dels vials
∅ La circulació motoritzada fóra lliure per la xarxa de camins veïnals
⇔ La circulació motoritzada per camins rurals i forestals fóra prohibida excepte pels circuits o itineraris que d'acord amb la llei poguessin establir-se amb aquesta finalitat
∅ Els vehicles motoritzats tindrien prohibit de circular pels camins que integren la xarxa de camins rurals tradicionals
= Els òrgans gestors o les administracions responsables d'espais naturals protegits tindrien plena llibertat per regular-hi o restringir-hi la circulació motoritzada i l'accés en general
= Les limitacions a la circulació motoritzada no afectarien al tràfic qualificat (agropecuari, forestal, serveis, propietaris, etc.)
⇔ La circulació motoritzada per la xarxa de camins rurals o forestals es basaria exclusivament en l'establiment d'itineraris o circuits de caràcter permanent o temporal oberts a l'ús comú general
= Les competicions esportives estarien prohibides als espais de protecció especial, espais del PEIN i resta d'espais naturals protegits
= El lleure motoritzat en grup i organitzat estarien admesos però condicionats a regulacions estrictes

= La propietat privada tindria el dret a tancar les finques i camins de la seva titularitat
⇔ Perquè un particular pogués tancar un camí aquest hauria de constar com a privat al preceptiu inventari municipal o comarcal de camins
= La propietat privada hauria de respectar les servituds de pas públiques o privades i l'ús públic dels camins públics que travessen finques particulars
∅ Qualsevol camí tancat hauria d'estar degudament senyalitzat amb un rètol homologat sotmès a autorització administrativa
∅ La llei empararia l'accés o el lleure a peu o amb mitjans no motoritzats per terrenys o camins privats mentre la propietat no s'hi manifestés en contra de manera expressa
∅ Camins rurals tradicionals i senders estarien protegits i regulats per llei
∅ L'administració afavoriria el lleure a la natura amb mitjans no motoritzats mitjançant el desenvolupament d'una xarxa pública de senders per a vianants i altres usuaris no motoritzats
<p><u>Llegenda</u></p> <p>⇔ Contrari al model vigent</p> <p>= No varia</p> <p>∅ No contemplat al model vigent</p>

CONCLUSIONS

Bibliografia

Generalitats, geografia, història i dret

- (1704) *Constitutions y altres drets de Catalunya*. Libre IV. De servituts, ayguas, emprius, y ponts. Tit. III. I. Usatge. Stratre; i De Comercis, y Seguretat de Camins. Tit. xxij. II. Usatge. Camini, & stratae. (Edició facsímil), Barcelona.
- (1930), “camino”, *Enciclopedia Universal Ilustrada Europeo-americana*, vol. X., Espasa-Calpe, Barcelona.
- (1938), “cami”, *Diccionari enciclopèdic de la llengua catalana*, pp. 521-522, Salvat, Barcelona.
- ADENA/WWF (1993), *L'home i la muntanya*, CADISPA, Madrid.
- Alcover, A.M. (1968), “cami”, *Diccionari català-valencià-balear*, pp. 882-883, Ed. Moll, Palma.
- Alomar, G.; Reynés, A. (coord.) (1994) *Barranc de Biniaraix. Guia d'interpretació del medi*, Consell Insular de Mallorca, Palma.
- Alsina, G. (1993), “Bagà i la seva problemàtica territorial en el planejament vigent”, *L'Erol*, 42:42-48, Berga.
- Andrés, A., Fontboté, J.; Ungo de Velasco, E. (1997), “Una nova fórmula en la revitalització de les comarques de muntanya”, *Espais*, 36:30-37, DPTOP, Barcelona.
- Aranda; Pigem; Vilalta (1991), *Inventari patrimoni arquitectònic. Parc Natural de la Zona Volcànica de la Garrotxa. Camins de l'altiplà basàltic de Batet*, Parc Natural de la Zona Volcànica de la Garrotxa, Olot.
- Arqué, M.; Garcia, A.; Mateu, X. (1979), *El desenvolupament del capitalisme i les comarques rurals de Catalunya. El cas de l'Alt Pirineu*, Departament de Geografia, UAB, Bellaterra.
- Arqué, M.; Garcia, A.; Mateu, X. (1982), “La penetració del capitalisme a les comarques de l'Alt Pirineu”, *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, 1:5-67, Departament de Geografia, UAB, Bellaterra.
- Arroyo, J. (1982), *Las limitaciones y servidumbres públicas en el derecho administrativo español*, Ed. Aranzadi, Pamplona.
- Aycart, C. (1995), “Las vías verdes, una idea de futuro,” *Jornadas de senderismo y desarrollo turístico*, Logroño.
- Aycart, C.; Jiménez, J.; Jiménez, M.; Martín, J.; Polo, F. (2000), “Las vías verdes ensayan un turismo más respetuoso con la naturaleza”, *Quercus*, 175:6-7, Madrid.
- Baiget, J.M. (1994) “Incendis forestals. Prevenció, anàlisi i propostes”, dins “Ponències i conclusions del fòrum nacional sobre els incendis forestals”, *Muntanya*, pp. 109-110., Barcelona.
- Ballantine, H. (1993), *Una croada als Pirineus (1894)*, Garsineu Edicions, Tremp.
- Barbero, S. (1968), “Vías provinciales, historia y funciones”, *2ª Semana de vías provinciales*, Oviedo.
- Bernat, J. (1983), “Antecedents històrics”, *Pla de Carreteres de Catalunya*, Annex nº1, Tom I, DPTOP, D.G. de Carreteres, D.G. de Política Territorial, Barcelona.
- Blanchard, R.; Vila, P. (1978, reed. de l'obra original de 1925), “Assaig de geografia de la muntanya”, *Aspectes geogràfics de Catalunya. Selecció d'escrits de geografia*, pp. 27-168, Biblioteca de Cultura Catalana, 32, Curial, Barcelona.
- Bolòs, J. (1991), “Aportacions al coneixement de les vies de comunicació”, *Symposium internacional sobre els orígens de Catalunya*, Vol. I, 409-436.
- Bolòs, J.; Hurtado, V. (1993), “La xarxa viària catalana a l'alta edat mitjana. Una aproximació des de la cartografia”, *Anuario de Estudios Medievales*, 23:3-26, CSIC.
- Bolòs, O. de, et al. (1988), “Alteració de la vegetació espontània per explotació. Explotació forestal”, in Folch, R. (ed.), *Natura ús o abús*, pp. 170-183, Barcelona, Ed. Barcino.
- Bonaventura, J. (1992), *Guia del Turisme d'Aventura de Catalunya*, Cambra Oficial de Comerç, Indústria i Navegació de Barcelona.
- Borrell, A.M. (1923), *Dret civil vigent a Catalunya*, Mancomunitat de Catalunya, Barcelona.
- Bosch, O. (1994), “Bases ecològiques per a planificar la reducció del risc d'incendi”, dins “Ponències i conclusions del fòrum nacional sobre els incendis forestals”, *Muntanya*, pp. 106-109.
- Campillo, X. (1994) “Conexión de biotopos en Alemania”, *Quercus*, 104:34-36.
- Campillo, X. (1994), *Les comarques d'alta muntanya com a àmbit específic per a l'estudi de l'estat del Medi Ambient a Catalunya*, Generalitat de Catalunya, Dept. de Medi Ambient, Secretaria General, Barcelona (inèdit)

Roda el món i torna al Born
(Refranyer popular)

1. Sobre l'origen i l'evolució de la xarxa viària a les comarques de muntanya del Pirineu català

Com hem pogut constatar en el decurs d'aquesta recerca, l'actual xarxa de camins a les comarques de muntanya és el resultat de diversos factors territorials: poblament, economia, orografia i tecnologia, els quals han interaccionat dinàmicament al llarg del temps. La xarxa de camins reflecteix un model de poblament, un model d'explotació dels recursos naturals, uns condicionants orogràfics i unes capacitats tecnològiques. Alhora, des d'una perspectiva temporal, és la suma principalment de dos moments històrics: l'edat mitjana i el segle XX.

Pel que fa al model de poblament, al Pirineu aquest es fonamenta en un sistema d'àrees de mercat principals (les actuals capitals comarcals) i subcentres secundaris (com ara Esterri d'Àneu, Isona, Organyà, Sant Llorenç de Morunys, Bellver de Cerdanya, Bagà...)(GANYET et al 1983)¹ i un gran nombre de nuclis de població de caràcter concentrat i dimensions més aviat modestes, que dibuixen un sistema d'ocupació i explotació del territori articulat en diferents nivells altitudinals.² Aquest model fixat en plena edat mitjana s'ha mantingut gairebé invariable fins als nostres dies i és la base de la xarxa veïnal de camins, tant la d'origen medieval com l'actual. Cal subratllar, però, que les principals vies de comunicació, sobretot les que segueixen els grans cursos fluvials i les que s'enfilen a colls estratègics, s'han integrat modernament dins la xarxa de carreteres, igual com aquells camins veïnals construïts per les diputacions provincials al primer quart del segle XX.

L'explotació dels recursos naturals és un segon factor de primer ordre que intervé en la definició i el desenvolupament de la xarxa de camins. Ja des de l'edat mitjana els camins comuniquen els pobles amb rius, conreus, pastures i boscos. La moderna xarxa de camins conduirà als mateixos recursos i n'inclourà de nous, com ara els estanys per a la producció d'energia, i la neu i el paisatge per al turisme. Avui dia si la xarxa de camins veïnals és la que té una major significació social (car satisfà necessitats quotidianes de naturalesa vital) la xarxa de camins forestals és la més extensa i complexa.

Tant la xarxa antiga com la moderna s'amotllen a les condicions del terreny. L'orografia és un factor fonamental que condiona tota la xarxa, però que apareix mediatitzat per les capacitats tecnològiques de cada moment. Mentre els romans cercaven els passos enlairats per evitar els congostos els medievals aconseguïen de vèncerls mitjançant la construcció d'imponents ponts de pedra. Ja al segle XX els explosius i la moderna maquinària faran possible la construcció de túnels i que els camins per a vehicles automòbils arribin arreu.

¹Vegeu també Generalitat de Catalunya *Divisió Territorial. Estudis i Projectes. Nomenclàtor de Municipis*. Barcelona, 1933.

²Vegeu el nostre estudi "El despoblament i l'evolució de l'estructura socio-econòmica muntanyenca." (1988)

L'actual xarxa de camins és compon en realitat de dues xarxes sobreposades sobre el terreny. Ambdues xarxes s'originen de manera independent en dos moments històrics clarament diferents: l'edat mitjana i el segle XX. Això no obstant, la xarxa de camins tradicionals (o històrics) continua interaccionant, encara que pobrament, amb la moderna xarxa de camins per a vehicles automòbils així com aquesta ho fa, intensament, amb la de carreteres.

Hem vist com durant l'alta edat mitjana, i fins al segle XIV, la xarxa de camins - camins de bast principalment, també camins de transhumància - es desenvolupa plenament en un moment en què el Pirineu ocupa una posició central al si d'una nació catalana emergent. En aquesta època es dibuixen també els grans eixos de comunicació que modernament han esdevingut la xarxa de carreteres. Però, a partir d'aquest moment el Pirineu, progressivament, esdevé un espai perifèric allunyat dels principals centres de poder econòmic i polític de la península. De manera que la xarxa de camins d'origen medieval subsistirà marginalitzada (com el territori al qual serveix), sense gairebé canvis, fins ben entrat el segle XX.

És en el decurs d'aquest segle que els avenços tecnològics i l'expansió del capitalisme faran possible el desenvolupament d'una moderna xarxa de comunicacions per a vehicles automòbils que substituirà i destruirà parcialment l'antiga xarxa d'origen medieval (ARQUÉ et al. 1982, TULLA 1997)). Si bé la xarxa de carreteres serà impulsada per l'administració per tal de trencar l'aïllament geogràfic del territori pirinenc i afavorir el desenvolupament econòmic i el progrés social dels seus habitants, la moderna xarxa de camins es bastirà d'acord amb els interessos d'agents econòmics externs interessats en l'explotació dels recursos naturals de les zones de muntanya. Durant la primera meitat del segle XX rere el creixement i la modernització de la xarxa hi trobarem sobretot la producció hidroelèctrica, l'explotació forestal i les necessitats militars. Als anys seixanta i setanta el turisme, també vinculat a interessos exògens, completarà la xarxa que a partir d'aquest moment ja només experimentarà desenvolupaments puntuals. A l'últim, durant la dècada dels noranta, la xarxa veïnal de camins experimenta una millora històrica en asfaltar-se els principals accessos a nuclis habitats, que queden així connectats a la xarxa general de carreteres.

Així s'arriba a la configuració actual de la xarxa de camins. D'una banda tenim una extensa i moderna xarxa de camins per a vehicles automòbils, construïda parcialment sobre la xarxa de camins preexistent, integrada avui per vials asfaltats (principalment camins veïnals) i vials de terra (la majoria). Les necessitats de comunicació de la població i d'explotació del territori, així com els condicionants orogràfics i tecnològics, expliquen el desenvolupament d'aquesta xarxa, realitzat per etapes en el decurs del segle XX. I, de l'altra, tenim una xarxa fòssil de camins rurals tradicionals (camins de bast, senders i camins ramaders), de caràcter fragmentari (part de la xarxa ha estat destruïda per la construcció dels vials moderns), i tanmateix tan extensa com l'anterior, però que ha perdut la major part de les funcions originals. Cal subratllar, tanmateix, que al Pirineu català l'abandó d'aquesta xarxa és molt recent, car fins als anys seixanta no es va generalitzar l'ús de vehicles automòbils. Atès els seus orígens històrics i els elements patrimonials que comprèn, aquesta xarxa d'origen medieval, avui abandonada i marginalitzada, i oblidada de les administracions, ha de ser considerada un bé cultural de primer ordre que l'assignació de noves funcions, principalment en l'àmbit del lleure i el turisme, ha de permetre conservar i recuperar.

A l'últim, en relació amb les nostres hipòtesis de treball, volem subratllar que la xarxa de camins de les comarques de muntanya és el resultat d'un procés històric impulsat pels processos econòmics i polítics dominants en cada moment. A diferència de la xarxa de carreteres, impulsada per l'administració (tant espanyola com catalana), i planificada, la moderna xarxa de camins per a vehicles automòbils (veïnals i forestals) no sorgeix d'una forma gradual ni ordenada. Aquesta es desenvolupa a batzegades, bàsicament en funció d'interessos exògens d'explotació del territori. En aquest àmbit la muntanya es mostra com un espai perifèric dependent o sotmès al centre, el qual marca el ritme i la naturalesa del desenvolupament. Serán els agents externs (les hidroelèctriques, l'exèrcit, l'administració forestal, els fustaires...) els que, aleatòriament o arbitrària, d'acord amb llurs interessos particulars, de caràcter conjuntural, determinaran l'extensió i les característiques tècniques de la xarxa.

2. Sobre la caracterització actual de la xarxa de camins a les comarques de muntanya

El nostre objecte d'estudi és definit per exclusió per la Llei 7/1993, de carreteres. Són camins tots els vials que no són carreteres. Aquest fet legal condueix a definir la xarxa de camins a Catalunya i Espanya com una xarxa de comunicacions de caràcter essencialment rural i titularitat predominantment municipal. Per tant, funcionalitat i estatut administratiu seran les variables a partir de les quals diversos textos legals o administratius miraran de categoritzar i ordenar aquesta xarxa.

Però els camins no disposen d'un marc normatiu propi, un fet que reflecteix la posició marginal que aquesta infraestructura rural, i el medi rural en general, ocupa en una societat urbanitzada i industrialitzada com la nostra. Per això mateix, la majoria de documents que s'ocupen dels camins ho fan només marginalment.

Això no obstant, tant la Llei 7/1993, de carreteres, com diversos plans i textos legals aborden la categorització dels camins. El més rellevant en relació amb la nostra recerca i amb les nostres hipòtesis de treball és la base funcional de totes les categoritzacions proposades o establertes. En realitat al nostre país la classificació dels camins té un caràcter mixt administratiu i funcional.

Això permet fer una primera distinció entre camins veïnals i camins rurals (de titularitat municipal), camins forestals (de titularitat poc definida però atribuïda tradicionalment a l'administració forestal), camins de servei (de titularitat privada o ús privatiu de llurs titulars).

Les quatre categories tenen alhora un clar reflex funcional: camins veïnals (per al trànsit de veïns), camins rurals (d'ús agrícola i ramader), camins forestals (explotació forestal), camins de servei (ús privat o restringit, per a serveis, usos industrials, etc.). Com veiem, existeix una tendència a associar categories, funcions i titularitat (TAULA 11.1). Però aquesta categorització romandria incompleta sense algunes categories addicionals: camins ramaders (que regula i empara la Ley 3/1995, de vías pecuarias), camins rurals tradicionals

(l'existència i naturalesa jurídica dels quals és emparada per diverses sentències judicials),³ i senders senyalitzats (en realitat un atribut funcional que suporten la resta de categories).

Vist això, hem de subratllar que en cap cas les característiques tècniques o morfològiques dels vials no intervenen en la definició dels camins, tampoc en la de les diverses categories, ni en la titularitat. Per exemple, hi ha carreteres de terra⁴ i camins asfaltats.⁵ En realitat, cap categoria funcional no té unes determinades característiques tècniques assignades.⁶ Això reforça la nostra idea inicial en el sentit que les característiques tècniques dels vials són independents de la seva funcionalitat (i doncs categorització). Aquest fet és lògic si tenim en compte, com hem vist al capítol anterior, que el desenvolupament de la xarxa de camins és el resultat d'un procés aleatori sense planificar.

TAULA 11.1. Correspondència entre categoria, funció i titularitat

Categoria	Funció	Titularitat
carretera	trànsit motoritzat en general	estat, província comunitat autònoma
camí veïnal	trànsit de veïns	municipal
camí rural	agrícola i ramadera	municipal
camí forestal	forestal i ramadera	administració forestal
camí de servei	ús privat o restringit	privada o pública
camí ramader	ramadera	comunitat autònoma

Aquesta afirmació és confirmada per l'anàlisi de les característiques tècniques dels vials. El 1989 el 80,8% de la xarxa de camins veïnals tenia una amplada inferior a 4 metres, exactament igual que el 79,1% de la xarxa rural/forestal. De la mateixa manera el 1989 el 81,7% de la xarxa de camins veïnals tenia el ferm de terra, com el 86,5% de la xarxa rural/forestal. Les diferències eren, doncs, insignificants. Basant-nos en aquestes dades podem afirmar, doncs, que regular els camins en base a criteris morfològics exclusivament obvia la funcionalitat de la xarxa i topa frontalment amb la categorització d'aquesta que estableixen el marc legal i el planejament vigents.

Paradoxalment, la xarxa de camins és extensa i marginal alhora. Les seves funcions al servei de la societat rural la situen en una posició marginal en relació amb la xarxa de carreteres, que es tradueix també en una pobra assignació de recursos, però constitueix alhora el nivell més extens de la xarxa de comunicacions. A les comarques de muntanya les carreteres representen a penes el 10% de la xarxa de comunicacions (el 5% al Pallars Sobirà).

La marginalitat de la xarxa de camins ho és, doncs, només en la mesura en què aquesta serveix un territori igualment marginal car les funcions productives que antany el caracteritzaven han desaparegut o han esdevingut residuals (la ramaderia i l'explotació forestal). Això no obstant, si el territori de muntanya es desenvolupa o s'integra al sistema a partir d'una reassignació de funcions (com ara espai natural i de lleure) la xarxa de camins i les seves funcions adquiriran un protagonisme renovat.

En aquest sentit cal destacar que la xarxa de camins per a vehicles automòbils té un caràcter multifuncional i que a les funcions originals (veïnals, agrícoles, ramaderes,

³Vegeu el capítol 6 sobre el marc jurídic i legal.

⁴Per exemple la carretera provincial de Noves de Segre a Els Castells, a la comarca de l'Alt Urgell.

⁵Actualment la majoria de camins veïnals.

⁶Per exemple hi ha pistes forestals de terra i camins forestals asfaltats.

forestals, industrials...) s'hi afegeixen ara noves funcions (turisme, gestió del medi natural, protecció civil...) que apunten cap a una revalorització d'aquesta infraestructura viària.

El mateix pot dir-se respecte la xarxa de camins rurals tradicionals (inclosos els camins ramaders). Aquesta categoria bo i representant prop del 50% de la xarxa de camins és la més marginal de totes. Els camins tradicionals reconsiderats com a patrimoni cultural i recuperades llurs funcions per al lleure poden esdevenir un importantíssim instrument de desenvolupament per a les comarques de muntanya del Pirineu català, com s'ha esdevingut en altres massissos i països. Aquesta categoria és avui dia la infraestructura bàsica a partir de la qual cal bastir i desenvolupar la xarxa de senders. Només l'ús podrà garantir la conservació d'aquest bé històric.

3. Sobre el marc jurídic i legal

Naturalesa jurídica

Tot i no disposar d'una llei de camins específica, la legislació espanyola i catalana permet delimitar amb claredat la xarxa de camins respecte de la xarxa de carreteres i atorga als camins públics una nítida i absoluta protecció jurídica en tant que béns de domini públic. Els camins públics són a Espanya inalienables, inembargables i imprescriptibles. Cal subratllar a més que són tots els camins públics que gaudeixen d'aquest règim jurídic i amb independència de llurs característiques tècniques o morfològiques, antiguitat o titularitat administrativa. A Espanya els camins públics disposen doncs d'una sòlida protecció jurídica, mentre la llei obliga les administracions titulars a defensar-los i a garantir-ne l'ús públic, com il·lustra molt bé l'abundant jurisprudència establerta pels tribunals competents.

El marc legal dels camins ve definit molt especialment per dues lleis: la Llei 8/1987, municipal i de règim local, i la Ley 3/1995, de vías pecuarias. La primera regula els camins de titularitat municipal, que representen la major part de la xarxa de camins. De fet no ho fa explícitament, en tant que camins, sinó implícitament, en tant que béns municipals. En canvi, la segona regula explícitament una categoria de camins, els camins ramaders, de titularitat autonòmica.

La Llei 8/1987, municipal i de règim local, assigna als camins municipals una personalitat jurídica pròpia d'acord amb el Codi Civil i la Constitució espanyola. També els assigna un règim d'ús, de manera que els camins municipals per definició estan sotmesos a l'ús comú general (és a dir que tots els ciutadans hi poden circular lliurement). Però la llei també atribueix als ajuntaments unes competències de policia (és a dir de gestió) que permeten ordenar-ne o regular-ne l'ús, també restringir-lo. A l'últim, l'administració municipal té uns drets i unes obligacions respecte dels camins. Els ha de defensar, conservar, millorar i inventariar.

La Ley 3/1995, de vías pecuarias, atorga als camins ramaders el mateix règim jurídic que a la resta de béns de domini públic, però defineix un règim d'ús específic d'acord amb la naturalesa peculiar d'aquests camins tradicionals. Els camins ramaders són oberts a l'ús

comú general, però el trànsit ramader hi té la preferència de pas. El tràfic motoritzat hi és prohibit per definició, excepte aquell que justifica la pròpia activitat ramadera.

Alhora, el marc legal espanyol distingeix perfectament entre camins públics, camins privats, servituds de pas públiques i servituds de pas privades, com ja feien els romans. Els camins privats estan emparats pel dret a la propietat privada i són competència de llurs propietaris. Si bé molts camins privats són oberts al públic per tolerància del propietari, aquest té el dret de tancar-los i pot fer-ne un ús privatiu. Només l'administració, a través de la imposició d'una servitud de pas pública, per raons d'utilitat pública i amb dret a indemnització (si el dret de propietat en resulta erosionat), pot imposar un dret de pas públic sobre sòl privat. Les servituds de pas públiques de caràcter general són les que estableixen diverses lleis de caràcter sectorial (Ley 1/1970, de caça; Ley 29/1985, de aguas; ley 22/1988, de costas; i Llei 7/1993, de carreteres).

Ús dels camins

El fet jurídic més destacable del cas espanyol és la relació entre ús dels camins i titularitat. A Espanya la titularitat pública o privada dels camins és una funció de l'ús. Així, amb caràcter general, són públics els camins destinats a l'ús públic. Per tant, la titularitat pública o privada d'un camí a Espanya és una qüestió de fet, no de dret. Això és lògic car si partim de la base que els camins públics estan exempts de registre, l'ús públic d'un camí esdevé la principal prova de la seva naturalesa pública. Per tant el concepte d'ús públic és la base del model espanyol. I són els tribunals els que mitjançant la jurisprudència han fixat el concepte d'ús públic, que podem definir com "l'ús del camí pel comú dels veïns o ciutadans amb el convenciment que s'està exercint un dret col·lectiu de pas."

Que determinats camins públics no estiguin oberts a l'ús comú general no contradiu aquest principi, car quan això passa és perquè l'administració titular fa ús de les competències legals que té en matèria de policia de camins (i en definitiva demostra que els posseeix). La llei, doncs, permet - i admet - que hi ha camins públics d'ús restringit. Més enllà de l'ús, els tribunals sentencien que la gestió pública del camí⁷ i la seva inclusió en un inventari són també proves de titularitat pública. Bo i regulant l'ús d'un camí, encara que sigui per restringir-ne l'accés, l'administració titular palesa la possessió del bé públic.

La distinció rotunda entre camins públics i privats, així com el protagonisme de l'ús per determinar-ne la titularitat (que permet fins i tot afectar al domini públic camins privats mitjançant el procediment conegut com a prescripció adquisitiva o usucapió, que ja coneixien romans i visigots), juntament amb la ferma protecció jurídica i legal de què gaudeixen els camins públics i l'ús públic d'aquests, que els tribunals defensen amb vehemència, no és només el resultat d'un marc legislatiu sinó que reflecteix també una sòlida i antiga tradició cultural que arrenca de la romanització. És a dir que el model espanyol d'ús i regulació dels camins i l'accés al territori és actualment un model alhora legal i cultural, assumit pel poder legislatiu, l'administració i el conjunt dels ciutadans.

Això no obstant, la coincidència entre el model legal i el model cultural no és absoluta. Hi ha, per exemple, formes d'accés al territori molt arrelades culturalment que no tenen cap reflex legal. La tolerància de pas que predomina a Catalunya comporta també una tradició

⁷Per exemple construcció, manteniment, regulació de l'ús, senyalització, ús per a instal·lació d'infraestructures, etc.

d'anar al camp o al bosc a passejar, fer fontades, collir bolets, caçar cargols, arreplegar llenya xica, pinyes, castanyes, fruits silvestres, etc. tant en espais públics (boscos i peixius comunals) com privats. Si bé la majoria de la gent respecta tanques i rètols de camí o propietat privada hi ha també usos que el costum considera clarament drets, malgrat aquests no tinguin base legal.⁸ Podem il·lustrar aquest fet amb la polèmica desfermada arreu de Catalunya, i específicament a la comarca del Berguedà, arran de la proposta del Departament d'Agricultura Ramaderia i Pesca a mitjan anys 90 de regular la recollida de bolets i implantar un carnet de boletaire. L'oposició popular ho feu simplement impossible.

La paradoxa aparent entre llibertat de circulació i regulació de l'ús

El marc legal espanyol garanteix la llibertat de circulació i alhora faculta les administracions titulars del viari per restringir l'ús dels camins. És això una contradicció? Nosaltres pensem que no. En realitat el marc legal espanyol permet respondre adequadament als dos principals problemes amb què es troba la gestió dels camins al nostre país:

1. Les restriccions arbitràries al dret de circulació ocasionades per l'apropiació il·legal de camins públics per part de particulars (usurpació);
2. Els danys ambientals i econòmics que ocasiona l'accés indiscriminat al medi rural i natural.

Fins molt recentment, davant la manca de tradició al nostre país pel que fa a tancament de vials o restricció del seu ús, el principal conflicte amb què havien d'enfrontar-se les administracions titulars era la usurpació de camins, com molt bé documenta l'extensa jurisprudència existent. Per tant, les administracions han actuat fins ara per defensar la integritat del domini públic i per garantir l'ús públic dels camins. No hi ha al nostre país cap tradició de restricció de la circulació pel camins de titularitat pública, tot el contrari

Però, ara, les administracions veuen cada cop més la necessitat d'ordenar i restringir l'accés, principalment motoritzat. Aquest fet respon a l'aparició recent, o a llur empitjorament, de problemàtiques ambientals, socials i econòmiques que resulten d'un accés sense restriccions al medi rural i natural, afavorit a Catalunya i altres regions d'Espanya per la tolerància de pas predominant, que permet transitar lliurement sense a penes restriccions per terrenys públics i privats. Les administracions han començat ara a restringir l'accés al medi rural i natural per defensar els legítims interessos de la propietat i la societat rural i per salvaguardar el medi ambient.

Les administracions s'hauran d'habituar, doncs, a treballar en dues direccions aparentment contradictòries en benefici de l'interès públic. Defensar la llibertat de trànsit pels camins públics (per fer front a usurpacions del domini públic) i alhora regular o restringir o aquesta llibertat (per defensar el medi ambient i les activitats rurals). El marc legal vigent a Espanya fa possible aquest canvi de model, però és obvi que el procés ja iniciat contradiu el costum i la tradició cultural del país. I en aquest context és lògic que sorgeixin episodis de resistència social.

⁸A diferència d'altres països (Alemanya, Suïssa, Escandinàvia) on el costum de collir llenya, flors i fruits silvestres és també un dret legal. A Espanya sí que la Ley 22/1988, de costas, sanciona el costum d'explotar els recursos del litoral per al lleure (pesca i recol·lecció).

4. Sobre les propostes i normatives de regulació de les característiques tècniques dels camins a Catalunya

Hem aplegat les variables contemplades en les diverses propostes, plans i normatives en dues taules (TAULES 11.2. i 11.3.). Tot i la disparitat que mostren les dades recollides existeixen també punts de coincidència notables. De fet és possible extraure'n un model potencial.

De cara a regular-ne les característiques tècniques o morfològiques podríem dividir la xarxa en tres categories bàsiques, de naturalesa funcional: camins veïnals, camins rurals/forestals, camins de desembosc. Els primers constituïrien accessos a nuclis habitats, els segons camins agrícoles i forestals principals, i els tercers vials forestals secundaris.

Els camins veïnals podrien tenir una calçada d'entre 4 i 5 metres d'ample (excepcionalment 5,5 m). Els radis oscil·larien entre 25 i 15 metres i el pendent entre el 8 i el 10%. Aquests camins s'haurien d'asfaltar per regla general. Això no obstant, no hem d'ignorar la possibilitat de treballar amb amplades inferiors. En el cas de camins veïnals que serveixen poblacions febles (petits nuclis rurals o masos), com és sovint el cas del Pirineu i altres zones rurals o de muntanya, hom podria optar per calçades pavimentades (amb asfalt o formigó) d'entre 3 i 3,5 m d'ample amb apartadors a intervals regulars o en punts escollits. Així ho contemplen el projecte de Pla Especial del Parc Natural del Cadí-Moixeró, la normativa del Parc Natural de la Zona Volcànica de la Garrotxa i els Plans Comarcals de Muntanya. Els camins o carreteres pavimentats i amb apartadors són un element freqüent en zones rurals o de muntanya poc poblades d'Alemanya, Gran Bretanya, etc. És més, cal subratllar que aquesta ha estat l'opció triada efectivament pel Pla de camins rurals del Ripollès.

TAULA 11.2. Característiques proposades per a la xarxa de camins veïnals

	PCP	Ganyet	PCM	DARP	Ripollès	PNZVG	PNCM
Ample de plataforma (m)	5,5 /6	6/8	4/5,5	-	3,5/4 (mínim)	6	4,5
Ample de calçada (m)	-	5	3/4,5	4/5	3	5,5	3,5 ¹
Ample de calçada alternatiu (m)	-	-	3 ¹	-	-	3,5 ¹	-
Radi (m)	15-25	25	25/35	15	-	20 ²	-
Radi en corbes de 180°	10	-	10	-	-	7	-
Pendent màxim (%)		10	8/10	10	-	8 ³	4
Tipus de paviment	asfalt	s.d. ⁴	asfalt ⁵	asfalt	formigó	-	asfalt

¹ Amb apartadors cada 200/300 m (500 m en el cas del Parc Natural del Cadí-Moixeró)

² Mínim.

³ 12% (excepcionalment 20%) en trams inferiors a 250 m.

⁴ Camí revestit (excepcionalment no) sense determinar el tipus de paviment.

⁵ Formigó si l'entorn és molt accidentat (ample de calçada estret).

Els camins rurals/forestals podrien tenir una calçada d'entre 3 i 4 metres (excepcionalment 4,5 o 5 m). Els radis oscil·larien entre 20 i 15 metres i el pendent entre el 10 i el 12%. La calçada n'hi hauria prou que fos de terra o grava. Hom només proposa d'asfaltar o formigonar aquests camins en casos excepcionals (per raons de manteniment, trànsit turístic, etc.).

Els camins de desembosc en tindrien prou amb calçades de 2,5 metres d'ample i superfície de terra.

TAULA 11.3. Característiques proposades per a la xarxa de camins rurals/forestals i vies de servei

	PCP	Ganyet	PCM	DARP	Ripollès	PNZVG	PNCM
Ample de plataforma (m)	-	2,5/6	4/5	-	3,5/4	3/5	2,5
Ample de calçada (m)	3,5	2,5/3	4/5	3/5	3	4	-
Ample de calçada alternatiu (m)	-	-	3 ²	-	-	3,5 ²	-
Radi (m)	15	20	35/20	15	-	15/<15 ³	-
Radi en corbes de 180°	-	7	7	-	-	7	-
Pendent màxim (%)	-	15/20	10/12	10	-	12	6
Tipus de paviment	balast, terra o macadam ¹				formigó	-	terra

¹Excepcionalment asfaltats.

²Amb apartadors cada 200/300 m.

³Mínim.

Però a banda de coincidències, les diferències més grans les trobem en les amplades de calçades i plataformes. Això té una especial importància atès que d'una major o menor amplada se'n deriven també majors o menor costos econòmics i ambientals. Pel que fa als costos econòmics de la construcció dels camins, l'estudi de GURRERA (1987), també el Pla de Camins de les Comarques del Pirineu i el Pre-Pirineu ens n'ofereixen una aproximació (TAULES 11.4. i 11.5.).

TAULA 11.4. Ferm dels camins: cost econòmic per metre lineal

paviment de terra		paviment asfàltic	
amplada	cost m/l (pts.)	amplada	cost m/l (pts.)
3	1.100	4	3.100
4	1.500	4,5	4.100/5.150 ¹
5	2.150	5	4.600/5.500 ¹
-	-	5,5	5.000/6.400 ¹

¹Els costos varien en funció de la qualitat del substrat

Font: GURRERA (1987)

Com podem veure les diferències no són menyspreables i la tria d'una o altra opció comporta un cost addicional o un estalvi de molts milions de pessetes per a l'administració o el particular que paga l'actuació, a més d'un menor o major impacte ambiental i/o paisatgístic.

TAULA 11.5. Preu/km de passar un camí de 3-4 m a un altre de 5,5-6 m

Tipus de paviment	Tipus de terreny		
	Pla	accidentat	molt accidentat
balast compactat	1.250.000	1.500.000	2.250.000
afermat asfàltic	4.000.000	4.500.000	5.250.000

Font: Pla de Camins de les Comarques del Pirineu i el Pre-Pirineu (1982)

No ha d'estranyar, doncs, que algunes propostes, especialment la dels Plans Comarcals, però també la d'en Ramon Ganyet i la normativa del PNZVG, estableixin una extensa tipologia de vials basada en la concurrència de variables diverses.⁹ Aquest fet posa de manifest una preocupació per satisfer adequadament les necessitats de la població o les activitats rurals (agràries, forestals...), però també per controlar o gestionar

⁹Vegeu molt especialment l'anàlisi multicriteri emprat per identificar i prioritzar les actuacions proposades pels Plans comarcals de muntanya, que va desenvolupar Joan Gurrera (1987).

adequadament els costos econòmics i ambientals que té la construcció i la millora del viari.

Dit això, no s'acaba d'entendre per què l'experiència del Ripollès adés esmentada és l'excepció i no la norma. En efecte, l'observació empírica¹⁰ de la millora experimentada per la xarxa de camins els darrers 10 anys sembla apuntar una simple tendència a mantenir o unificar les tipologies tècniques.

Pel que fa als camins veïnals la millora ha consistit sobretot en asfaltar-los bo i mantenint-ne l'amplada original (també en dotar-los de cunetes i baranes). Aquest fet augmenta sobremanera la perillositat dels vials car augmenta la velocitat de recorregut, mentre l'amplada efectiva del camí s'estreny. Aquest fet s'agreuja per la manca d'apartadors (com preveuen els Plans comarcals i el Pla Especial de la zona volcànica de la Garrotxa). Els apartadors són encara un fet bastant excepcional,¹¹ i quan existeixen no estan senyalitzats.¹² A més, al nostre país no existeix l'hàbit d'esperar-se als apartadors com passa en altres països.

Quant als camins forestals sembla que s'imposen amplades de 4 metres o superiors, al marge del caràcter primari o secundari del vial. El ferm es manté de terra o grava llevat de la Vall d'Aran on el Conselh Generau segueix la política de recobrir amb asfalt les pistes forestals, que considera d'interès turístic. Segons el Pla de camins de les comarques del Pirineu i el Pre-Pirineu, ja el 1982 el 25,5% de la xarxa forestal de la Vall d'Aran estava asfaltada.

La realitat és que, a l'hora de construir o millorar camins, l'ús que ha de tenir el camí, la població que aquest ha de servir, l'impacte ambiental de les obres, els costos de manteniment a mig o llarg termini, semblen esdevenir variables secundàries que se subordinen a la disponibilitat puntual de diners per executar les obres, o al criteri del contractista o maquinista que executa les obres. Això pot conduir a un malversament de diner públic i a multiplicar els impactes ambientals i els conflictes d'usos derivats d'actuacions sobre el viari mancades de controls essencials.¹³

Tot plegat ens porta a afirmar que, mancats d'una llei de camins o d'altres normes legals que regulin de manera clara i unívoca les característiques tècniques que haurien de tenir les diverses categories de camins, les obres de construcció i millora solen fer-se segons normes internes poc especificades dels serveis corresponents del Departament d'Agricultura, Ramaderia i Pesca, o segons el criteri arbitrari del promotor o del contractista.

Si rellegim ara la Llei 9/1995, de regulació de l'accés motoritzat al medi natural, i la situem en aquest context, ens adonarem del risc potencial que aquesta comporta. En un país com el nostre, sense tradició de regulació dels vials, condicionar l'ús públic a

¹⁰No hi ha dades objectives que permetin fer-ne una anàlisi acurada.

¹¹També al Berguedà el camí de Coforb l'han asfaltat, mantenint l'amplada original, però dotant-lo d'apartadors a intervals regulars.

¹²A la Gran Bretanya els camins apartadors tenen fins i tot una simbologia específica als mapes de carreteres.

¹³L'excepció ripollesa s'explica pel fet que en aquesta comarca, el Consell aporta formigó i altres elements necessaris, però són els propis beneficiaris (els ajuntaments amb el concurs dels veïns) els que executen les obres directament i, lògicament, això fa que primi l'economia d'esforços per maximitzar els recursos disponibles i fa més difícil el sobredimensionament de les infraestructures.

determinades característiques tècniques, com ara la amplada igual superior a 4 metres o el recobriment asfàltic, és una invitació oberta a sobredimensionar les característiques tècniques de la xarxa. Una aplicació estricta de la llei podria comportar la generalització d'amplades superiors a 4 metres i l'ús de paviments asfàltics per defugir les restriccions que aquesta imposa.

A l'últim volem apuntar aquí que no s'ha establert a les comarques de muntanya cap mecanisme financer que permeti fer el manteniment de les actuacions de millora realitzades al llarg dels anys noranta. Els propers anys els consells comarcals de muntanya hauran de fer front al manteniment d'una extensa xarxa de camins veïnals asfaltats de titularitat municipal, i simplement no tenen garantits els recursos econòmics necessaris per a fer-ho.

L'Estudi de viabilitat de muntanya i el Pla Especial del Parc natural de la zona volcànica de la Garrotxa

Hi ha dos textos que hem destacat molts especialment: són l'*Estudi sobre normativa aplicable a viabilitat de muntanya* d'en Ramon Ganyet (1982) i el Pla Especial del Parc natural de la zona volcànica de la Garrotxa. Aquests ens han permès extreure algunes conclusions d'especial significació per a aquesta recerca.

La proposta d'en Ramon Ganyet, partint de la fragilitat ambiental del territori, que determina *a priori* i amb caràcter general mitjançant criteris territorials (comarques i zones de muntanya i espais de protecció especial segons les legislacions sectorials aplicables) i fisiogràfics (alçada i pendent del terreny), proporciona mesures tècniques per minimitzar els impactes ambientals, i defineix uns paràmetres tècnics dels vials amb l'objectiu de fer compatibles la funcionalitat dels vials (veïnal, turística, forestal, via de servei), la seguretat i l'economia de construcció i manteniment.

La normativa que conté el Pla Especial del Parc natural de la zona volcànica de la Garrotxa determina unes característiques tècniques o morfològiques dels vials d'acord amb una zonificació del territori, que en reflecteix la fragilitat ambiental, i d'una categorització funcional, que reflecteix una vocació d'ús o servei dels primers. En aquest context el Pla estableix un procediment per minimitzar els impactes ambientals en base a la seva avaluació prèvia i a l'estudi tècnic de les obres a realitzar.

En ambdós casos, hom malda per fer compatibles la conservació i els diferents usos del territori. Però també veiem com la fragilitat del territori i la funcionalitat dels vials són la base que permet estructurar un model de gestió de les obres viàries, confirmant plenament les hipòtesis de treball de la nostra recerca:

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

A l'últim, vista la complexitat, ambiental, social, econòmica i tècnica, que envolta les obres viàries és evident que les disposicions de caràcter genèric que conté la Llei 12/1985, d'espais naturals, són del tot inefectives sense una norma complementària que les desenvolupi adequadament.

5. Sobre les normatives i models de regulació de l'accés a Catalunya

Sens dubte el nou marc legal desenvolupat a Catalunya en el decurs dels anys 90 representa un avanç vers la definició d'un nou model legal, però també social, d'accés al medi rural i natural. Però de la mateixa manera és evident també que aquest presenta considerables errors i mancances.

En aquesta recerca hem volgut comparar el model d'accés al medi natural establert pel marc legal vigent amb els models de gestió de l'accés al medi natural que apliquen realment els parcs de muntanya del Pirineu català, per tal de veure i analitzar les coincidències i les diferències. En aquest àmbit cal destacar dues constatacions fonamentals: 1. les mancances i sobretot les contradiccions del marc legal vigent i; 2. el fet que els models de gestió de l'accés al medi natural aplicats en espais de protecció especial simplement prescindeixin dels criteris introduïts per l'esmentat marc legal i les raons perquè ho fan.

El model establert pel nou marc legislatiu

En poc més de deu anys el nostre país s'ha dotat d'un marc legal regulador de l'accés al medi natural. Quins han estat els objectius i quins els resultats d'aquest procés? Podríem descriure el model resultant de la següent manera (TAULA 11.6.):

“Al nostre país els vehicles motoritzats tenen prohibit de circular camps a través. La circulació de vehicles motoritzats per la xarxa de camins està sotmesa a limitacions fonamentades en les característiques morfològiques dels vials. Això no obstant les restriccions no afecten al tràfic qualificat (agropecuari, forestal, serveis, propietaris, etc.), de manera que les restriccions afecten gairebé exclusivament al tràfic turístic o de lleure. D'altra banda, hom preveu l'establiment d'itineraris o circuits de caràcter temporal o permanent oberts al públic. Quant a les competicions esportives i al lleure motoritzat en grup i organitzat aquestes activitats són admeses però estan sotmeses a regulacions estrictes. A l'últim, els òrgans gestors o administracions responsables d'espais naturals protegits tenen plena llibertat per regular-hi o restringir-hi la circulació motoritzada. La circulació a peu o amb mitjans no motoritzats no està en principi sotmesa a restriccions de cap mena tot i que la llei permet regular-les o limitar-les.”

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

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

La **circulació camps a través amb mitjans motoritzats** s'aborda introduint un principi fonamental: la prohibició de circular camps a través. Es tracta d'una prohibició de caràcter general, i si considerem el caràcter fonamental i la determinació de la prohibició, així com les implicacions ambientals, socials i culturals que se'n deriven,¹⁴ veurem que ens trobem davant del principal canvi introduït per la nova legislació en el nostre model social d'accés al medi natural. Aquest canvi afecta molt principalment la modalitat de motorisme de muntanya anomenada trial, que esdevé il·legal fora dels terrenys que la llei preveu delimitar específicament per a la seva pràctica. Destaquem, a més, que és una prohibició establerta ja el 1989, abans de la polèmica aprovació de la Llei 9/1995, de regulació de l'accés motoritzat al medi natural.

Els espais naturals protegits reben un tractament especial per part de la nova legislació. En efecte, si bé els principis que amb caràcter general introdueix la llei hi són aplicables per defecte, la regulació de l'accés correspon als òrgans gestors o administracions responsables, de manera que cada espai té autonomia i capacitat per definir un model propi al marge de les disposicions legals que imperen arreu del país. A més, diverses normes sectorials de caràcter ambiental estableixen principis generals (respecte pel paisatge i la integritat dels sistemes naturals en espais naturals protegits) o regulen casos particulars (accés restringit en reserves naturals, activitats científiques i esportives).

Les activitats organitzades i les competicions esportives se sotmeten ara a una estricta reglamentació, que contempla una complexa casuística que respon abastament, així ho creiem, a les necessitats del turisme motoritzat i les competicions esportives.

La regulació de **l'ús indiscriminat del viari** es pretén resoldre bo i establint unes limitacions de caràcter general fonamentades en les característiques morfològiques dels vials. Aquest és, sens dubte, el taló d'Aquil·les de la Llei 9/1995, de regulació de l'accés al medi natural, i del seu Reglament. En aquesta recerca hem volgut demostrar justament que els criteris introduïts en aquest àmbit per la Llei 9/1995, de regulació de l'accés motoritzat al medi natural, són arbitraris, inefectius i inviables.

D'entrada la llei introdueix unes limitacions de caràcter general a la circulació motoritzada que en el cas d'aplicar-se resultarien en un model d'accés al medi natural summament restrictiu. La prohibició de circular pels camins no asfaltats d'amplada inferior a 4 metres comportaria tancar el 80% de la xarxa. Cap dels espais de protecció especial de les comarques de muntanya ha imposat percentatges de tancament tan elevats. L'aplicació "cega" de la llei comportaria així una curiosa paradoxa: seria més fàcil circular amb vehicles automòbils dins dels parcs que fora d'aquests.

Això no obstant, cal subratllar que la llei preveu l'establiment de diverses classes d'itineraris i circuits que permetrien introduir una certa permeabilitat en la llei, de manera raonada i planificada. Considerem que aquests instruments podrien ser els adequats, fins i tot creiem que no s'haurien d'excloure la possibilitat que transcorrin dins d'espais del PEIN. En realitat tots els espais de protecció especial han creat circuits similars. Però la llei no atorga a aquests instruments l'atenció que mereixen i acaba tractant-los d'una manera confusa i clarament deficient.

¹⁴Recordem que el motorisme de muntanya havia estat un dels grans cavalls de batalla de l'incipient ecologisme català durant els anys setanta i vuitanta.

Ara bé, els criteris que introdueix el Decret 166/1998 que reglamenta la llei ha desballestat tot el model. La nova normativa, de legalitat dubtosa¹⁵, prohibeix circular pels camins d'amplada inferior a 3 metres (cotxes) i 2 metres (motos), la qual cosa comporta ara tancar només el 30% de la xarxa. En aquestes circumstàncies l'establiment d'itineraris i circuits perd la funció i el protagonisme que podia tenir originàriament. De manera que seguiríem si fa no fa com fins ara.

El canvi de criteri reflecteix la inviabilitat de la llei original. En efecte, aquesta falla perquè no té prou en compte la realitat jurídica i legal, administrativa, i, sobretot, la realitat funcional dels camins al nostre país. És impossible ordenar l'ús dels camins prescindint de la titularitat i la funcionalitat dels camins. En aquest sentit la Llei 9/1995 no distingeix suficientment entre camins públics, camins privats i servituds de pas. I pel que fa als ajuntaments desdibuixa les competències municipals en matèria de camins, reconegudes i clarament definides pel Codi Civil i la Llei 8/1987, municipal i de règim local, als quals la Llei 9/1995, simplement no fa referència. Si els camins de menys de 4 metres han de romandre tancats i aquests representen el 80% de la xarxa, quin marge els queda als ajuntaments per regular l'ús dels camins de titularitat municipal? La llei preveu a canvi que els ajuntaments puguin establir itineraris i circuits per a la circulació motoritzada, però ja hem esmentat la definició confusa i insuficient que la llei fa d'aquests instruments.

Pel que fa a la funcionalitat dels camins la llei en prescindeix directament en basar la regulació de l'ús exclusivament sobre criteris morfològics. El Decret que reglamenta la llei sembla voler compensar aquest dèficit bo i establint una categorització més clara del viari. Però aquesta categorització no altera l'orientació tècnico-morfològica de la llei, que segueix limitant l'ús dels camins en funció d'amplades mínimes exclusivament. La categorització de la xarxa introduïda pel Decret confirma que el legislador a l'hora de redactar la llei no va entendre la dimensió funcional de la xarxa i la relació d'aquesta amb l'ús que suporta. El DARP és l'administració forestal i una percepció esbiaixada del funcionament de la xarxa de camins el condueix a no distingir adequadament entre camins forestals i altres camins. De manera que la Llei 9/1995 regula l'ús d'una xarxa que no està regulada, tampoc explícitament definida per la legislació vigent.¹⁶

De fet, la llei funciona com si la xarxa de camins aplegués camins forestals exclusivament. Per exemple, els camins veïnals que accedeixen a nuclis de població satisfan funcions vitals de caràcter quotidià al si de la societat rural i tenen una rellevància social molt superior a la resta de camins.¹⁷ Són tots d'ús comú general i els ajuntaments malden per asfaltar-los. Aquesta realitat no obté cap reconeixement en la Llei 9/1995, de regulació de l'accés motoritzat al medi natural, la qual situa els camins veïnals al mateix nivell que els camins rural d'ús agrícola. Tractar aquest nivell de la xarxa conjuntament amb la resta sotmetent el seu ús, ni que sigui sobre el paper, al compliment de determinades característiques morfològiques és un disbarat.

Per acabar-ho de reblar el Reglament contradiu obertament els criteris fixats per la llei que l'empara, de manera que a falta de criteris funcionals tampoc els criteris morfològics són vàlids. Per tot plegat considerem l'intent de regular l'ús indiscriminat del viari com un fracàs. La marxa enrera efectuada per la pròpia administració amb

¹⁵Ha estat impugnada per DEPANA.

¹⁶Vegeu els capítols 5 i 6.

¹⁷Camins rurals i forestals amb funcions agrícoles, forestals i ramaderes.

l'aprovació del Reglament i el retard que acumula a hores d'hora l'aplicació de la llei avalen aquesta conclusió. El debat roman, doncs, obert i la qüestió sense resoldre.

TAULA 11.6. Regulació de l'accés al medi natural segons la legislació vigent

Forma d'accés	Tipus de regulació
circulació camps a través	prohibida
circulació pel viari	regulació contradictòria
circulació esportiva i organitzada en grup	estricta regulada
espais naturals protegits	gestió autònoma
tràfic qualificat	lliure
accés no motoritzat	no regulat

Malgrat tot la llei atorgava al DARP (ara al Departament de Medi Ambient) una clara funció de tutela de l'ús i la regulació de la xarxa que podria servir per desenvolupar una veritable política catalana de camins. En aquest sentit l'obligatorietat d'elaborar inventaris comarcals de camins és una aportació fonamental de la Llei 9/195, de regulació de l'accés motoritzat al medi natural, la més significativa des del punt de vista de l'ordenació del territori. Malauradament aquesta obligació s'oblida de la major part dels camins rurals tradicionals car només afecta a camins aptes per a vehicles automòbils i a camins ramaders. Això no obstant, la realització d'inventaris comarcals, l'obligació d'ajuntaments i titulars privats de la xarxa de notificar al Departament de Medi Ambient les limitacions per ells establertes, així com la capacitat del mateix Departament per prendre la iniciativa, permetria a l'administració catalana vetllar realment per un ús racional de la xarxa de camins que garantís el dret constitucional a circular lliurement pel viari públic (evitant usurpacions il·legals) sense deixar de banda la defensa del medi ambient (inclosa la prevenció de riscos ambientals, com ara els incendis) ni els interessos legítims dels agents socials i econòmics presents al medi rural (inclosa la propietat privada).

A l'últim, cal fer esment de la nul·la referència a formes de freqüentació que no siguin motoritzades. L'aproximació a la regulació de l'accés al medi natural és en aquest sentit parcial i limitada. La legislació simplement no contempla els requeriments del viari tradicional ni les necessitats o interessos de ciclistes, cavallistes i vianants. El senderisme, amb un protagonisme destacadíssim en els models d'accés al medi natural de tants països europeus, al nostre país no té encara cap legislació que l'empari.

Els parcs de muntanya de Catalunya

Alhora, en aquest apartat hem passat de la teoria a la praxis i hem analitzat tres casos d'excepció. En efecte, els parcs del Pirineu català són els únics espais de les comarques de muntanya, i gairebé de tot Catalunya, on existeix un model global de gestió integrada de la xarxa de camins i l'accés al medi natural. Aquesta excepcionalitat és especialment remarcable en els casos del Parc nacional d'Aiguestortes i Estany de Sant Maurici i del Parc natural de la zona volcànica de la Garrotxa, perquè es tracta a més d'espais que disposen d'un marc normatiu complet que regula tant les obres viàries com l'ús dels vials i l'accés al medi natural. Són espais, doncs, que excepcionalment tenen allò que tant trobem a faltar arreu del país. Això ens ha permès contrastar el marc legal regulador de l'accés vigent al nostre país amb veritables models de gestió integrada de l'accés al medi rural i natural.

A l'hora de comparar els tres casos cal, de bell antuvi, tenir presents les coincidències i les diferències existents entre els tres espais. Aigüestortes i Cadí-Moixeró són parcs d'alta muntanya, però el primer és Parc nacional i el segon Parc natural. En canvi, la zona volcànica de la Garrotxa és un parc de muntanya mitjana, però és un Parc natural com el Cadí-Moixeró.

Així, el medi natural i el marc socio-econòmic són força semblants entre el Parc nacional d'Aigüestortes i Estany de Sant Maurici i el Parc natural del Cadí-Moixeró, però el nivell de protecció és molt diferent. En realitat, la zona perifèrica del Parc nacional és equiparable a un Parc natural i les seves necessitats de gestió perfectament comparables amb les del Parc natural del Cadí-Moixeró. No s'esdevé el mateix, però, amb el nucli de l'espai protegit (el Parc nacional en sentit estricte), que correspon bàsicament al territori ampliat de l'antic Parc nacional abans de la creació de la zona perifèrica.

En un Parc nacional, per definició, no hi són admesos els aprofitaments econòmics que comporten una transformació dels recursos naturals. Per tant, en aquests no hi són permeses la residència, l'agricultura, l'explotació forestal, la recol·lecció o la caça. Només, excepcionalment, s'accepta la ramaderia extensiva que aprofita els pastures naturals. En un Parc natural, en canvi, totes aquestes activitats hi son permeses degudament controlades. Òbviament, les necessitats d'accés al territori seran totalment diferents en cada cas.

Això explica també la poca importància que té al Parc nacional d'Aigüestortes i Estany de Sant Maurici la categorització de la xarxa de camins i la regulació de les obres viàries. Si el territori no s'explota, la necessitat de comunicar-lo es redueix dràsticament. Per tant, en aquest sentit la primera prioritat del Parc nacional és reduir l'ús de la xarxa de camins existents i evitar noves obres viàries.

En canvi, si bé el Parc natural del Cadí-Moixeró és un territori molt menys humanitzat que el Parc natural de la zona volcànica de la Garrotxa, l'estratègia d'ús del territori és àmpliament coincident. En ambdós casos s'accepten els aprofitaments tradicionals (residència, agricultura, ramaderia, explotació forestal, caça i recol·lecció), que cal compatibilitzar amb les necessitats de protecció dels ecosistemes. Però en ambdós casos la xarxa de camins es considera una infraestructura necessària i imprescindible per al legítim desenvolupament de les activitats antròpiques tradicionals al si de l'espai protegit.

És lògic, per tant, que als parcs naturals la xarxa de camins assoleixi un desenvolupament molt superior que als parcs nacionals, i que als primers la categorització de la xarxa i la regulació de les obres de vialitat tinguin una importància destacada. Alhora, la regulació de l'accés al medi natural als parcs naturals pot ser molt menys estricta que als parcs nacionals.

Vist això, és destacable el fet que tots tres parcs fonamenten la regulació de l'accessibilitat al medi natural principalment sobre dues bases: la zonificació del territori i una assignació de funcions als vials.

Pel que fa a la zonificació, aquesta reflecteix la vulnerabilitat o la fragilitat dels ecosistemes i, per tant, en bona mesura, també l'impacte ambiental potencial de la freqüentació. Així, en funció de la fragilitat dels ecosistemes hom procedeix a establir en cada zona una tipologia d'usos permesos i també unes normes d'accés per a vehicles i persones. En el cas del Parc nacional d'Aigüestortes i Estany de Sant Maurici, això significa per exemple que les àrees de protecció integral són tancades al públic en general. En el cas del Parc natural de la zona volcànica de la Garrotxa, als camins de servei (categoria B-3) coincidents amb les àrees qualificades de reserva natural cal afegir darrerament els camins d'ús restringit en virtut de l'aplicació de la Llei 9/1995, de regulació de l'accés motoritzat al medi natural.

Només el Parc natural de la zona volcànica de la Garrotxa disposa d'una veritable categorització de la xarxa de carreteres i camins (veïnal, rural/forestal, vies de servei, i vials temporals). Això és també un reflex del caràcter tan humanitzat del territori d'aquest espai protegit. La mateixa classificació no tindria massa sentit al Parc nacional d'Aigüestortes i Estany de Sant Maurici ni al Parc natural del Cadí-Moixeró (sí a la perifèria d'aquests espais), atès que la xarxa d'aquests parcs poc humanitzats correspon gairebé exclusivament a camins de desembosc i d'accés als peixius. Això no obstant, al Parc nacional d'Aigüestortes i Estany de Sant Maurici l'anomenada àrea d'ús especial és en realitat una categoria de vials, precisament aquells destinats a un ús intensiu per part dels vehicles que accedeixen al Parc nacional.

D'altra banda, tots tres parcs segueixen estratègies de conducció dels visitants força semblants. Tots promouen i ofereixen itineraris, generalment senyalitzats, per a vehicles, bicicletes o vianants, i aparcaments, que representen un servei per als visitants dels espais protegits, però també un sistema de gestió i control de la freqüentació; mentre la xarxa d'itineraris pot mostrar alhora una estructuració en nivells per tal de satisfer adequadament les possibilitats i expectatives dels diferents tipus d'usuaris (ocasionals, motivats, experimentats...), com és el cas sobretot del Parc nacional d'Aigüestortes i Estany de Sant Maurici, també del Parc natural del Cadí-Moixeró, no tant del Parc natural de la zona volcànica de la Garrotxa..

La política de tancament de pistes que segueixen el Parc nacional d'Aigüestortes i Estany de Sant Maurici i el Parc natural del Cadí-Moixeró són coincidents quant a motivacions i objectius, i quant a procediment. Es tracta d'evitar impactes ambientals, conflictes d'usos i riscos per a les persones, i també costos de manteniment. El tancament de pistes respon en realitat a una classificació del viari en base a una assignació de funcions: d'una banda, camins d'interès específicament turístic; de l'altra, camins d'interès agropecuari, forestal, o per a la gestió del medi, exclusivament. Aquesta assignació de funcions, i això és molt important, es basa en el coneixement de la realitat ecològica, social i econòmica del territori. Cal subratllar, a més, que el tancament de pistes respon a una política consensuada amb propietaris i ajuntaments implicats.

Al Parc nacional d'Aigüestortes i Estany de Sant Maurici les pistes tancades representen el 60% de la xarxa, al Parc natural del Cadí-Moixeró aproximadament el 40%. Al Parc natural de la zona volcànica de la Garrotxa un percentatge molt inferior, si bé aquest està augmentant. Això posa de manifest dues coses: d'una banda, el trànsit turístic no necessita fer ús de la totalitat de la xarxa de pistes existent; de l'altra, la protecció del medi natural no requereix tancar la totalitat de la xarxa al trànsit turístic. Per tant, vista l'experiència dels tres parcs en aquest àmbit, l'assoliment d'acords satisfactoris entre

totes les parts implicades en l'ús i la gestió del territori que la xarxa de camins comunica no sembla una tasca impossible.

Aquí s'ha de subratllar que cap dels parcs no ha basat la regulació dels camins en l'aplicació de la Llei 9/1995, de regulació de l'accés motoritzat al medi natural. Els parcs usen la capacitat de gestió que la llei els atorga (i que ja exercien d'antuvi), però no es guien pels supòsits que aquesta estableix. Curiosament, l'aplicació cega de la llei hauria desembocat en una restricció molt superior de l'accessibilitat.¹⁸ Per exemple, d'acord amb els criteris morfològics que fixa la llei, el 69% dels circuits turístics del Parc nacional d'Aigüestortes i Estany de Sant Maurici i el 30% dels del Parc natural del Cadí-Moixeró s'haurien de tancar. I a l'inrevés, el 42% de les pistes tancades del Parc natural del Cadí-Moixeró i dues pistes del Parc nacional d'Aigüestortes i Estany de Sant Maurici haurien de romandre obertes. Evidentment, fóra una paradoxa, que a resultes de l'aplicació arreu de Catalunya de la Llei 9/1995, de regulació de l'accés motoritzat al medi natural, la resta del país tingués un model d'accés al territori més restrictiu que els espais naturals protegits, que poden regular lliurement llur viari.

Pensem, doncs, que l'anàlisi dels models que apliquen els parcs de muntanya de Catalunya confirmen plenament la nostra hipòtesi fonamental:

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

La gestió de la xarxa de camins i de l'accessibilitat al medi natural s'han de fonamentar, directament, en una assignació de funcions als vials (per exemple via categorització del viari), o indirecta, a través d'una zonificació del territori, fonamentada en el reconeixement de la seva fragilitat, com fan els espais de protecció especial analitzats, i no en l'aplicació “cega” (prescindint *a priori* de la realitat ambiental, social i econòmica del territori) de criteris exclusivament tècnics o morfològics, com fan la Llei 9/1995, de regulació de l'accés motoritzat al medi natural, i el seu Reglament.

6. Sobre els models internacionals de regulació de l'accés

La comparació entre models internacionals ens ha permès d'enriquir extraordinàriament la nostra perspectiva sobre la regulació de l'accés al medi rural i natural. Alhora, les dades proporcionades per l'anàlisi comparativa, juntament amb els resultats obtinguts a través de l'estudi dels models de gestió de l'accés als parcs de muntanya del Pirineu català, ens han proporcionat una validació empírica de les nostres hipòtesis de treball.

Una primera conclusió fonamental que es desprèn de l'estudi de diferents països és que el model d'accés al medi natural té una forta base cultural. Hi ha, doncs, una marcada

¹⁸Es tracta, òbviament, d'una suposició, car ja hem explicat en l'apartat 2.1.4. que als espais de protecció especial correspon als òrgans gestors la regulació de l'ús dels camins, els quals poden optar per aplicar la Llei 9/1995 (com ha fet parcialment el Parc natural de la Zona Volcànica de la Garrotxa) o per elaborar un model propi, que és el que han fet els tres parcs de muntanya.

interrelació entre hàbits culturals, actituds socials i regulació legal. El model d'accés al medi natural és en cada país el resultat de prolongats i complexos processos històrics profundament arrelats en el subconscient col·lectiu dels seus habitants. A França i Espanya el model ens remet al dret romà i visigòtic, a Alemanya, Suïssa i Escandinàvia a la tradició germànica, mentre a Anglaterra i Gal·les trobem un model "modern" sorgit de la revolució industrial. Per tant el model d'accés al medi natural propi de cada país és assumit pels seus habitants com un model "natural", de manera que hom desconeix altres models o se sorprèn en conèixe'ls. Això no significa que el model propi no pugui ser qüestionat. De fet, el conflicte social que té lloc a Anglaterra i Gal·les al llarg de tot el segle XX s'origina en la imposició d'un model (amb les *enclosures* hom substitueix la propietat col·lectiva de la terra per la privada) que destrueix antics drets de pas. També a França i Espanya comencem a trobar indicis d'evolució del model d'accés els últims deu anys.

Dit això, trobem a Europa occidental dos grans models culturals d'accés al medi natural: el model llatí i el model germànic, mentre el model anglo-gal·lès constitueix un cas particular. El model llatí el trobem si més no a França i a Espanya. Desconeixem encara si el model existeix també en altres països llatins com ara Portugal i Itàlia car no hem trobat dades al respecte. El model germànic és vigent a Suïssa, Alemanya i Austria, també a Noruega, Suècia, Finlàndia i Islàndia (no s'aplica, en canvi, a Dinamarca), països sobre els quals la informació és molt abundant. Desconeixem el model existent a Bèlgica, Luxemburg i els Països Baixos. La major disponibilitat d'informació sobre l'accés al medi natural als països germànics (en comparació amb els llatins) és un reflex de la importància cultural i la rellevància social que té la qüestió en aquestes societats. Quant a Europa oriental ho desconeixem absolutament tot.

La relació públic/privat

El model llatí, com l'anglo-gal·lès, és basa en el respecte a la propietat privada com a principi fonamental. Els particulars poden tancar llurs propietats i barrar-hi l'accés als ciutadans. Per tant, el dret a circular lliurement pel territori se circumscriu a la xarxa viària pública. Aquest fet atorga un protagonisme decisiu a la distinció entre camins públics i privats (també al concepte de servitud de pas). Els camins públics són la principal garantia de pas per al comú dels ciutadans i per això mateix gaudeixen d'una important protecció jurídica i legal: aquests són inalienables, inembargables i imprescriptibles. Això no obstant, la supressió a França el 1959 d'aquestes garanties jurídiques per als camins rurals municipals va fer trontollar el model i és precisament la inseguretats introduïda per aquesta reforma l'origen de l'actual sistema senders catalogats que empara la legislació francesa.

Però als països llatins es dona una curiosa paradoxa. Quan els particulars no fan ús del seu dret legal a tancar finques (la norma a Catalunya, també en la major part d'Espanya, i a França) trobem una àmplia tolerància de pas que permet anar arreu lliurement, camps a través i per camins públics i privats, a peu, bicicleta o cavall, però també amb vehicles automòbils. El mateix pel que fa a activitats lúdiques en terrenys públics i privats, com ara collir bolets o fruits de bosc (espàrrecs, castanyes, pinyes, baies, xicoires...), un costum molt estès tant a Catalunya com a Espanya i França. En canvi, a Anglaterra i Gal·les el model s'aplica estrictament: finques i camins privats romanen tancats i no hi ha tolerància de pas, fet que dificulta l'accés al medi rural i limita enormement les

oportunitats de lleure d'anglesos i gal·lesos. Aquest fet i el record que el model actual resulta de la supressió d'antics drets col·lectius d'ús sobre finques actualment privades explica l'amplitud i la intensitat, també la durada, del conflicte social que han viscut Anglaterra i Gal·les al voltant de l'accés al medi rural.

Als països germànics regeix un dret de pas públic de caràcter universal (*allemansträtt*¹⁹ en suec, *Betretungsrecht* en alemany). Segons la tradició germànica tothom té dret a circular lliurement per terrenys públics i privats i a gaudir dels fruits del bosc per a ús propi (bolets, baies i flors). De manera que els particulars no poden tancar finques ni camins. Naturalment, aquest dret està regulat i està sotmès a determinades limitacions o excepcions per protegir les activitats agràries i forestals, també la privacitat de les persones, i per salvaguardar el medi ambient, però sempre mantenint el principi general de lliure accés. Ara també Anglaterra i Gal·les acaben d'adoptar un model similar restringit, però, a determinades zones del territori.²⁰ És interessant remarcar que els canvis introduïts en la legislació anglo-gal·lesa s'han inspirat obertament en el model escandinau. Una primera conseqüència del model germànic és que la distinció entre camins públics i privats pot esdevenir irrellevant fins al punt que la legislació no hi faci cap referència.²¹ De fet, mentre als països llatins el camí és l'objecte específic de regulació, als països germànics l'objecte és el dret de pas (de caràcter difús), o sigui pròpiament l'accés.

La tolerància de pas que freqüentment trobem als països llatins pot fer que les formes d'accés al territori no semblin tan diferents de les que trobem als països germànics. Però això no ens ha de confondre. Als països llatins l'accés lliure al territori és un hàbit, que la propietat privada pot limitar en qualsevol moment, mentre als països germànics és un dret ciutadà fonamental i inalienable.

La relació motoritzat/no motoritzat

Quan analitzem la posició que ocupa la circulació motoritzada al medi natural en diferents països d'Europa occidental constatem que hi ha societats "motòfiles" i societats "motòfobes" (un fet que subratlla novament la naturalesa cultural dels models d'accés al territori). Entre les primeres hi ha clarament Espanya, Portugal, Bèlgica, França i Itàlia, però també Suècia, Finlàndia i Islàndia (només cal veure les llistes de participants en competicions internacionals de motor). Entre les segones hi ha, si més no, Alemanya, Àustria, Suïssa i, amb matisos, la Gran Bretanya. Aquest fet s'observa també clarament en el desenvolupament que el senderisme té en aquests països. Això no obstant, rallies i activitats 4x4 tenen molts seguidors a la Gran Bretanya, mentre que a França el senderisme té un elevadíssim nombre de practicants. Per tant, la frontera no és absoluta però tanmateix existeix.

Per exemple a Espanya i França circular amb vehicles motoritzats pel medi rural i natural és una activitat lúdica de caràcter social amb un ampli suport social i mediàtic, que té a més una considerable importància econòmica (venda i lloguer de vehicles,

¹⁹Literalment el "dret de tothom".

²⁰Muntanyes, estepes (*moor*), landes de bruc (*heath*), *down* (pastures meridionals) i terrenys comunals (*registered common land*).

²¹Aquest fet s'esdevé a Alemanya i Suïssa (i possiblement a Àustria), no pas als països escandinaus on en determinades situacions sí que es distingeix entre camins públics i privats.

competicions, revistes especialitzades, rutes 4x4). Els pilots catalans, espanyols i francesos sobresurten entre l'elit mundial en diverses modalitats de motor i no es tracta d'un fet casual. La tolerància de pas i la motofília sumades fan un còctel explosiu per al medi natural. Aquest fet condueix a una freqüentació indiscriminada del territori rural amb mitjans motoritzats, que genera nombrosos problemes de caire ambiental i social. Curiosament als països llatins anem gairebé a tot arreu i, endemés, hi anem en cotxe o moto.

Però la separació entre països motòfils i països motòfobs no és només cultural, ans té també una expressió legal. En efecte, als països germànics el model d'accés al medi natural té dues cares: a un dret de pas públic de caràcter general segueix una prohibició general de circular amb mitjans motoritzats pel medi rural i natural. De manera que hom pot anar a tot arreu, però només a peu o amb bicicleta (per camins amples). A Alemanya i Suïssa els vehicles automòbils circulen per carreteres i camins veïnals (sempre asfaltats) però no poden usar la resta de camins (rurals i forestals) i encara menys circular camps a través.²² A tots els països escandinaus és vigent també la prohibició de circular camps a través.²³ Aquestes limitacions no afecten, no obstant, el tràfic qualificat (propietaris, activitats productives, serveis, etc.). D'altra banda, a Anglaterra i Gal·les hom no prohibeix la circulació motoritzada per camins amb caràcter general, però només el 2% de la xarxa de camins és apta per a vehicles automòbils, de manera que l'accés motoritzat al medi natural té un caràcter marginal, i l'accés a peu és també majoritari. A més, la circulació camps a través resulta del tot inconcebible per als britànics. Per tant, en aquests països no hi trobarem les problemàtiques ambientals o socials associades amb la circulació motoritzada que trobem als països llatins (si d'altres associades amb problemes d'hiperfreqüentació d'espais naturals amb mitjans no motoritzats).

Aquest fet atorga una extraordinària importància a l'ordenació de l'accés al medi natural a peu o bicicleta (també a cavall). Per consegüent, en aquests països el senderisme hi té una gran tradició i les infraestructures de senderisme hi són àmpliament desenvolupades.²⁴ Aquestes poden gaudir, a més, d'un marc normatiu específic. És més, a Suïssa i la Gran Bretanya (també a França)²⁵ el senderisme és un veritable instrument públic d'ordenació del territori i un component essencial del model de mobilitat general. En aquest àmbit l'endarreriment de Catalunya i Espanya respecte d'aquests països és molt gran.

Simplicitat versus complexitat legal dels models

Un altre fet destacable quan comparem la regulació de l'accés al medi natural en països germànics i països llatins és que en els primers la legislació és molt simple i en els

²²El model presenta diferències sensibles amb els països escandinaus. Per exemple, a diferència d'Alemanya i Suïssa, a Escandinàvia s'admet l'acampada lliure. A més, a Escandinàvia la legislació sí distingeix entre camins públics i privats. Els particulars poden impedir la circulació motoritzada però no altres formes d'accés. En general la circulació motoritzada per camins és lliure mentre no s'indiqui el contrari, però aquesta pot circumscriure's als camins mantinguts amb fons públics.

²³La circulació camps a través és prohibida arreu, si bé amb l'excepció de Noruega es pot circular per damunt de terrenys nevats.

²⁴A Escandinàvia no tant en forma de senders senyalitzats com de xarxes de refugis.

²⁵A França el senderisme té una gran tradició i una reglamentació específica però aquest fet es degut a la desprotecció jurídica dels camins rurals i no exclou la popularitat del lleure motoritzat.

segons força més complexa. A Alemanya i Suïssa el caràcter general i amb poques excepcions tant del dret de pas com de la prohibició de circular amb vehicles motoritzats camps a través i per camins rurals i forestals fa innecessària una reglamentació excessivament complexa. Els principis que guien el model són senzills i clars i també ho són les normes que els emparen i regulen. Tal com passa amb el reconeixement legal del dret de pas públic, la prohibició general de circular per camins rurals i forestals la recull un simple article de la legislació forestal.

En canvi, als països llatins, on amb l'excepció d'algunes servituds públiques de pas no existeix cap dret de pas per camins o terrenys que no siguin públics (els particulars podrien virtualment tenir la major part del país tancat i barrat, tal com s'esdevé realment a les illes de Mallorca i Menorca), no hi ha cap tradició de limitar l'ús dels camins i la seva regulació és summament complexa. Tant França com Catalunya disposen ara de sengles lleis de regulació de l'accés motoritzat al medi natural que condicionen la restricció de l'accés a casuístiques complexes i eviten les prohibicions generalitzades. Pensem que aquest fet reflecteix la inseguretats i el temor del legislador a l'hora de limitar usos socials molt arrelats en les societats llatines. En canvi, a Anglaterra i Gal·les a una complexa legislació s'afegeix la resistència dels legisladors a liberalitzar un model d'accés al medi rural altament restrictiu.

Per les mateixes raons, a Alemanya i Suïssa (també als països nòrdics) els ciutadans solen conèixer el dret general d'accés al medi natural de què gaudeixen i els seus límits (saben per exemple que poden anar a peu a tot arreu i que en cotxe no poden anar enlloc), mentre a Catalunya i Espanya (imaginem que a França també, atesa la complexitat legal i la novetat del cas francès) la població té un gran desconeixement i inseguretats sobre els drets de pas i la seva regulació.²⁶ No així a Anglaterra i Gal·les on davant les fortes limitacions a l'accés que imposa el model hi ha una gran preocupació social per conèixer els drets de pas (camins públics) existents.²⁷

Fet i fet la recança que sembla sentit el legislador català i el francès a l'hora de limitar la circulació motoritzada està fonamentada. Les restriccions a la circulació motoritzada poden topar amb una considerable oposició social, com hem vist a Catalunya i com molt bé saben els responsables d'espais naturals protegits de les comarques de muntanya, també ajuntaments i particulars, que han de reposar les cadenes i tanques que barren el pas als vehicles rebentades una i altra vegada per conductors obstinats i rebels. Aquest fet ens condueix de nou a considerar la dimensió cultural dels models d'accés al medi natural. Cap regulació de l'accés al medi natural no pot prescindir de la tradició cultural ni de les expectatives socials en matèria d'accés.

Això no obstant, de l'anàlisi dels diferents models internacionals, també del cas català i espanyol, s'observa una clara tendència a Europa a restringir l'accés motoritzat al medi natural i a afavorir el senderisme (a peu, bicicleta o cavall), també a ordenar tant la

²⁶Com he pogut comprovar en nombroses ocasions en converses amb gent del carrer i amb persones relacionades amb els camins o l'accés al medi rural, també amb lectures de premsa i treballs especialitzats.

²⁷Com hom pot fàcilment comprovar mitjançant la visita a diferents webs: *Public Rights of Way in England and Wales*. <http://www.naturenet.net/row/index.html>; *Out in the Country. Where yo can go and what you can do*. <http://www.mikecat.demon.co.uk>; *The Inter Active Footpath* <http://www.sh.plym.ac.uk/footpath/frames.htm>; *The Ramblers' Association*. <http://www.ramblers.org.uk>.

circulació motoritzada com l'accés no motoritzat per tal de minimitzar els impactes ambientals i socials associats amb la freqüentació de lleure del medi rural i natural.

La base funcional dels models

Quins són els criteris adoptats pels països estudiats a l'hora de regular l'accés motoritzat al medi natural? Són morfològics o funcionals? Aquesta era una altra qüestió clau que volíem respondre per tal de validar, o no, les nostres hipòtesis de treball.

El què hem trobat és que les característiques tècniques o morfològiques dels vials no intervenen en cap dels models internacionals analitzats. No hi ha cap país que condicioni l'ús *a priori* de la xarxa a determinades característiques tècniques.

A Suïssa i Alemanya la base funcional és tan simple com òbvia. De fet en aquests països l'accés al territori s'articula en base a tres esferes funcionals, perfectament definides i segregades: una d'urbana, una de rural i una de "natural" per al lleure. De manera que cada esfera té assignades unes funcions i uns usos. La circulació motoritzada amb caràcter general se circumscriu al medi urbà i a la xarxa de carreteres que el comunica. El medi rural és un espai productiu i només hi té cabuda la circulació motoritzada justificada pel normal desenvolupament de les activitats productives (agricultura i explotació forestal). A l'últim, el medi rural proporciona natura. Però en aquestes societats hom considera que el lleure a la natura té sentit únicament amb mitjans "naturals" (no motoritzats). Aquesta segregació d'esferes arriba a Suïssa fins al punt d'establir una xarxa viària d'àmbit nacional, alternativa a la xarxa de carreteres, per a ús exclusiu de vianants.

Aquesta visió marcadament segregada de les funcions de l'espai rural permet establir un règim d'ús tan efectiu com simple: Hi ha una xarxa de carreteres i camins veïnals d'ús comú general; una xarxa de camins rurals i forestals considerats vies de servei d'ús restringit; i una xarxa de camins i senders per facilitar el lleure al medi natural.

Però, a més, en aquests països la llei contempla específicament la possibilitat de regular o restringir addicionalment l'accés al medi rural i natural principalment per defensar les activitats productives tradicionals i per protegir el patrimoni natural més fràgil o valuós.

A França, en canvi, trobem una visió molt més difusa de les funcions i dels usos del territori. En aquest país hom considera el medi rural i natural sobretot com un espai multifuncional, en el qual conviuen les activitats productives tradicionals, el lleure i la conservació del medi natural. Les funcions apareixen sobreposades sobre el territori i hom aposta per una, d'altra banda difícil, harmonització d'usos i no per la segregació, de manera que no hi ha normes que amb caràcter general limitin l'ús dels camins. No hi ha, doncs, un enfocament restrictiu o excloent que relacioni directament funció/ús, i camins rurals i pistes forestals (també camins privats) poden estar oberts o tancats al públic. No hi ha regles generals i la seva regulació ha de ser el resultat d'un tractament particularitzat.

De fet, el model francès presenta àmplies coincidències amb Catalunya: prohibició de la circulació camps a través; establiment de circuits i itineraris per a la circulació

motoritzada... i com als parcs de muntanya del nostre país hi ha la voluntat de fer compatibles diversitat d'usos sobre el viari sense exclusions genèriques ni radicals.

Això no obstant, com tot els països analitzats, també la legislació francesa preveu la possibilitat d'arbitrar una regulació dels camins més restrictiva en funció de la fragilitat del medi natural, de manera que als espais naturals protegits la regulació de l'accés és basa en el bon criteri dels responsables de la seva gestió.

Però a diferència de Catalunya, el model francès té una base clarament funcional. És tracta al capdavant d'harmonitzar funcions, i és en base a aquest criteri (si bé aplicat discrecionalment), que hom ha de determinar els usos admesos dels diferents vials, obviant, subratllem-ho, les característiques morfològiques dels vials.

A l'últim, només el model anglo-gal·lès associa determinades característiques tècniques (amplades) amb una categorització de camins que comporta alhora unes atribucions d'ús. La relació entre morfologia i ús té un caràcter indirecte. L'ús dels camins resulta d'una classificació funcional dels vials, associada només a títol orientatiu amb determinades característiques morfològiques. Això no obstant, la morfologia dels camins no determina a priori els usos admesos. De la mateixa manera l'ús dels camins pot regular-se o restringir-se sense tenir en consideració llurs característiques tècniques. També a Anglaterra i Gal·les, com a la resta de països, hom preveu també la possibilitat de restringir l'ús dels camins per raons de protecció del medi natural

En definitiva, ni els models internacionals analitzats ni els models de gestió establerts al nostre país en parcs de muntanya basen la regulació de l'ús dels camins o l'accés al medi rural i natural en criteris exclusivament tècnics o morfològics. En aquest sentit, a escala europea, la nostra Llei 9/1995, de regulació de l'accés motoritzat al medi natural, resulta gairebé pintoresca. Tots els models estudiats (inclòs el català/espanyol) arbitren mesures especials per a la protecció o la defensa del patrimoni natural i la societat rural, i, excepte el "model català", tots els models tenen una base clarament funcional, fet que valida plenament la nostra hipòtesi de treball inicial:

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

“Ningún viaje es malo cuando toca a su fin, excepto que lleve a la horca.”
Miguel de Cervantes Saavedra

Fi de camí

No voldria tancar aquesta recerca sense fer esment d'alguns viaranys que hem deixat de banda i que deixen la porta oberta a noves recerques.

De bell antuvi, a l'inici d'aquesta recerca ja vam dividir la gestió dels camins en diferents àmbits: construcció, millora, manteniment, regulació de l'ús, inventari, classificació o categorització, senyalització... i és clar que no els hem abordat tots i que els àmbits seleccionats no s'han tractat amb la mateixa profunditat.

A l'últim, el nostre estudi s'ha anat decantant marcadament cap a la regulació de l'ús dels camins. I més específicament ens hem ocupat de la relació existent entre categorització, funció, morfologia i ús.

Hi ha, doncs, àmbits cabdals que romanen inexplorats o només parcialment. Per exemple no hem abordat de cap manera la qüestió absolutament vital del cost de manteniment dels camins, sens dubte la principal preocupació de les hisendes locals pel que fa a la xarxa de comunicacions. I pel que fa a l'àmbit de les característiques tècniques o morfològiques només hem fet una modesta incursió en un tema que mereixeria una recerca específica. Tampoc hem aprofundit en àmbits concrets els quals podrien ser objecte de recerques especialitzades de major o menor envergadura: l'inventari dels camins, la senyalització de la xarxa...

Pel que fa als models europeus només ens hem ocupat de la regulació de l'ús dels camins i l'accés al medi rural i natural, quan tots els àmbits que acabem d'esmentar podrien abordar-se des de l'anàlisi comparada de casos d'estudi internacionals (per exemple el manteniment i els criteris morfològics). Tampoc hem analitzat els models específics desenvolupats en espais naturals protegits als països estudiats.

El coneixement aprofundit dels models d'accés a Europa requeriria una recerca més àmplia. Manca estudiar els casos de Portugal i Itàlia per poder confirmar plenament l'existència d'un "model llatí". D'altra banda, ho desconeixem absolutament tot pel que fa als antics estats socialistes de l'Europa de l'Est. Esbrinar quin model d'accés al medi natural resultarà ara de la reprivatització del sòl col·lectivitzat i que s'esdevindrà amb els camins antics o moderns s'endevina una recerca apassionant, difícil d'abordar tanmateix sense un bon coneixement de les llengües d'Europa Oriental.

També hem passat gairebé de puntetes per sobre d'un àmbit fonamental, de naturalesa eminentment sociològica: l'accés al medi natural en tant que conflicte entre diferents agents socials o territorials (pagesos, propietaris, forestals, caçadors, turistes, polítics, etc.), cadascun d'ells amb expectatives, actituds, necessitats, interessos, etc. diferents, quan no divergents o fins i tot enfrontats. Per exemple, que sapiguem, no hi ha cap estudi fet sobre les dues tradicions sòcio-culturals, la tolerància o la intolerància de pas, presents en la geografia espanyola. Sens dubte també l'estudi de l'existència de societats motòfobes i motòfiles arreu d'Europa podria donar més de si. Dins d'aquest

àmbit ha quedat pendent també l'estudi de les regulacions de l'accés motoritzat al medi natural desenvolupades per diferents comunitats autònomes espanyoles.

I tot això referit només als camins construïts modernament per a vehicles automòbils. Els antics camins o camins tradicionals, la xarxa històrica preindustrial, podria ser objecte de recerques addicionals igualment extenses i complexes, amb la inclusió de nous àmbits de recerca d'acord amb la naturalesa específica d'aquests camins.

Romanen, doncs, molts camins per recórrer.



Fent treball de camp al Camí de Stockalper, Ecomuseu del Port del Simplon (Suïssa)



Fotografia: Rafael López-Monné

- Campillo, X. (1998), "Els camins: una assignatura pendent de l'ordenació del territori." L'Erol, 59:17-21.
- Campillo, X. (1998), *Inventari de camins del Parc natural de la zona volcànica de la Garrotxa*, Parc Natural de la Zona Volcànica de la Garrotxa, Departament de Medi Ambient (inèdit)
- Campillo, X. (1999) *Projecte de Rehabilitació Integral del Camí de Canòlic*, Escola Universitària de Turisme (UAB), Comú de Sant Julià de Lòria (inèdit).
- Campillo, X. (1999), *Pallars Sobirà: Inventari de camins*, Consell Comarcal del Pallars Sobirà (inèdit)
- Campillo, X. (2000), "Camins, itineraris i ús del territori al Parc Natural del Montseny: Anàlisi de problemes, disfuncions i possibilitats" dins Cànoves, G.; Priestley, Gerda.K. (Coord.) *Estudi de freqüentació turística del Parc natural del Montseny*, Diputació de Barcelona, Servei de Parcs Naturals, Barcelona. (inèdit)
- Campillo, X., (1992) *El conflicte entre lleure i protecció de la natura en espais naturals protegits a Baden-Württemberg (Alemanya): Protecció versus promoció*, Geographisches Institut, Eberhardt Karls Universität Tübingen, (inèdit)
- Campillo, X., (1995), *Connexió de biòtops a Alemanya: Una nova estratègia territorial de conservació de la natura*, Generalitat de Catalunya, Departament de Medi Ambient, Barcelona. (inèdit)
- Campillo, X.; Martí, R. (1995), *Inventari de camins públics del Parc natural del Cadí-Moixeró*, Generalitat de Catalunya, Direcció General d'Acció i Planificació Territorial, DPTOP, Barcelona. (inèdit)
- Campillo, X.; Martí, R. (1995), *La xarxa de camins a les comarques de muntanya*, Generalitat de Catalunya, Direcció General d'Acció i Planificació Territorial, DPTOP, Barcelona. (inèdit)
- Campillo, X.; Sanclimens, X. (1986), *Viatges i visions de temps antics*, MAB6-Alt Pirineu, 3, La Seu d'Urgell.
- Campillo, X.; Sanclimens, X.; Villaró, A. (1988), "El despoblament i l'evolució de l'estructura socio-econòmica muntanyenca. Una proposta de desenvolupament a muntanya a partir de les capitals de vall", *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, 12:21-37, Bellaterra.
- Camps, J.; Ayats, J.; Anglada, A. (1994), *Inventari de camins municipals de la Garrotxa*, TECNEX, CB. (inèdit)
- Carulla, L (s.d.) "Camí, camí... sender de gran recorregut", *Sender GR-92 mediterrani*, Comitè Català de Senders, FEEC.
- Carulla, L. (1991), *Camí enllà*, Edicions Pleniluni, Alella.
- Castilló, A.; Mateu, X. (Coord.) (1981), *El Pallars Jussà. Estructura socio-econòmica i territorial del Pallars Jussà i de l'Alta Ribagorça*, Caixa d'Estalvis de Catalunya, Barcelona.
- Cerdan, R. (1995), "Boscós, incendis i planejament territorial", *Planejar els incendis? Quaderns de la SCOT*, 7:27-42, Institut d'Estudis Catalans, Barcelona.
- Consell Comarcal del Ripollès (1995), *Arranjament xarxa de camins rurals 1991-1994*, Ripoll.
- Corral, E. (1994), Los caminos rurales, *El consultor*, 5:613-621.
- DARP (1984) *Memòria del Departament d'Agricultura Ramaderia i Pesca*, Generalitat de Catalunya, Barcelona.
- DARP (1986) *Memòria del Departament d'Agricultura Ramaderia i Pesca*, Generalitat de Catalunya, Barcelona.
- DARP (1986), *Incendis forestals. Causes, problemes, solucions*, Generalitat de Catalunya, Barcelona.
- DARP (1989) *Memòria del Departament d'Agricultura Ramaderia i Pesca*, Generalitat de Catalunya, Barcelona.
- DARP (1989), [projecte de] *Pla Especial del Parc Natural del Cadí-Moixeró*. (inèdit)
- DEPANA (1992), "Circulació motoritzada pel medi natural", *Butlletí de la Lliga per a la Defensa del Patrimoni Natural*, 10: 3, Barcelona.
- DEPANA (1994), "Conclusions del Fòrum cuidem la nostra terra", dins "Terres Forestals, *DEPANA en acció*, 6, p. 45, Barcelona.
- Diputació de Barcelona (1998) *Estudi sobre la pràctica sostenible de l'esport al medi natural*. Temes d'esports, 8, Servei d'Esports i Turisme, Barcelona.
- DPTOP, (1987) *Pla de Carreteres de Catalunya*, vol I, Secretaria General, D.G. de Carreteres, D.G. de Política Territorial, Barcelona.
- Eagles, P.F.J. (1995), "Understanding the Market for Sustainable Tourism", in McCool, S.F.; Watson, A.E. *Linking tourism, the environment and sustainability*, Annual Meeting of the National Recreation and Park Association; 1994 October 12-14; Minneapolis, U.S. Department of Agriculture, Forest Service, Intermountain Research Station.
- Egea, J.; Ferrer, J. (1994), *Legislació civil catalana*, Generalitat de Catalunya, Departament de Justícia, Barcelona.

- Faig, M.; Castañer, M. (1983), *La Garrotxa. Medi natural, estructura econòmica i equipaments socials*, Caixa d'Estalvis de Catalunya, Barcelona.
- Federación Española de Deportes de Montaña y Escalada (1998), *Guia de senderos del estado español*, Prames, S.A., Zaragoza.
- Feixa, L. (Dir.) (1995), *El Berguedà. Projecte de Pla Comarcal de Muntanya*, Generalitat de Catalunya, DPTOP, DGPAT, Barcelona.
- Feixa, L. (Dir.) (1995), *El Pallars Sobirà. Projecte de Pla Comarcal de Muntanya*, Generalitat de Catalunya, DPTOP, DGPAT, Barcelona.
- Feixa, L. (Dir.) (1995), *El Ripollès. Projecte de Pla Comarcal de Muntanya*, Generalitat de Catalunya, DPTOP, DGPAT, Barcelona.
- Feixa, L. (Dir.) (1995), *La Cerdanya. Projecte de Pla Comarcal de Muntanya*, Generalitat de Catalunya, DPTOP, DGPAT, Barcelona.
- Feixa, L. (Dir.) (1995), *La Garrotxa. Projecte de Pla Comarcal de Muntanya*, Generalitat de Catalunya, DPTOP, DGPAT, Barcelona.
- Feixa, L. (Dir.) (1995), *L'Alt Urgell. Projecte de Pla Comarcal de Muntanya*, Generalitat de Catalunya, DPTOP, DGPAT, Barcelona.
- Feixa, L. (Dir.) (1995), *El Pallars Jussà. Projecte de Pla Comarcal de Muntanya*, Generalitat de Catalunya, DPTOP, DGPAT, Barcelona.
- Feixa, L. (Dir.) (1995), *El Solsonès. Projecte de Pla Comarcal de Muntanya*, Generalitat de Catalunya, DPTOP, DGPAT, Barcelona.
- Feixa, L. (Dir.) (1995), *L'Alta Ribagorça. Projecte de Pla Comarcal de Muntanya*, Generalitat de Catalunya, DPTOP, DGPAT, Barcelona.
- Feixa, L. (Dir.) (1995), *Val d'Aran. Projecte de Pla Comarcal de Muntanya*, Generalitat de Catalunya, DPTOP, DGPAT, Barcelona.
- Fernández, L. (1994), *Los pasos históricos de la sierra de Guadarrama*, Madrid, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.
- Ferrer, M.; Soler, X. (1996) "Captura de senders i camins de muntanya amb GPS cinemàtic", *Terra*, 28:28-29.
- Folch, R. (1978), "El caso de las carreteras de montaña", a *Sobre ecologismo y ecología aplicada*, pp.169-185, Ketres editora, Barcelona.
- Folch, R. (ed.) (1988), *Natura, ús o abús*, Ed. Barcino, Barcelona.
- Font, J. (1989), "Itineraris senyalitzats, excursionisme i desenvolupament del turisme difús," *Jornades d'Estudi sobre les Zones de Muntanya*, pp. 198-298, Departament de Cultura, Generalitat de Catalunya, Tremp.
- Font, J. (1991), *Infraestructures viàries i organització del territori: contribució al coneixement del procés de formació de la xarxa viària de Catalunya* (tesi doctoral), Departament de Geografia, Universitat de Barcelona.
- Font, J. (1999) *La formació de les xarxes de transport a Catalunya (1761-1935)*, Oikos-Tau, Barcelona.
- Font, J.; Lloret, J. (1988), *L'excursionisme de travessa a les comarques de muntanya*. Departament de Política Territorial i Obres Públiques, Generalitat de Catalunya, Barcelona. (inèdit).
- Fortià, R. (coord.) (1993) *El medi natural a les comarques gironines*, Diputació de Girona.
- Fòrum Nacional sobre els Incendis Forestals (1994), "Conclusions del Fòrum Nacional sobre els Incendis Forestals", *Muntanya*, pp. 117-118.
- Franquesa, T. (1994), "Els boscos que cremen", *DEPANA en acció*, 2:5-8.
- Fuente, B. de la (1995), "Régimen jurídico de los caminos. Especial mención a las Vías Pecuarías", *Jornadas de senderismo y desarrollo turístico*, Logroño.
- Galera, A. (1996), "Los caminos medievales en la Cataluña central: Las stratae kardonensia y los privilegios de la villa de Cardona sobre los caminos de su territorio (siglos XII-XV)", *Actas del II Congreso Internacional de Caminería Hispánica*, tomo II, Caminería Histórica, pp. 89-112. Madrid.
- Ganyet, J.; Ganyet, R.; Maluquer, S.; Mateu, X.; Teignier, A. (1983), *Comarques del Pirineu: síntesi d'un estudi territorial*, Generalitat de Catalunya, DPTOP, Direcció General de Política Territorial, Barcelona.
- Ganyet, R. (1982), *Estudi sobre normativa aplicable a vialitat de muntanya*, Generalitat de Catalunya, DPTOP, DGPT, Servei de Medi Ambient, Barcelona.
- García, P. (1979), *Las concesiones administrativas de carreteras en el ordenamiento jurídico español*, MOPU, Madrid.
- García, P. (1990), *Disposiciones sobre caminos y carreteras*, 2 vols., LAIN, Madrid.

- Generalitat de Catalunya (1933) *Divisió Territorial. Estudis i Projectes. Nomenclàtor de Municipis*. Barcelona.
- Generalitat de Catalunya (1935), *Pla de camins 1935*, Diputació de Barcelona (edició facsímil).
- Generalitat de Catalunya (1982), *Pla de camins de les comarques del Pirineu i el Pre-Pirineu*, DPTOP, DARP. D.G. de Carreteres, D.G. del Medi Rural, Barcelona.
- Godard, P. (1999) *Etude sur l'impact économique de la randonnée dans les Pyrénées*, Université de Toulouse Le Mirail.
- Gurrera, J. (1987), *La xarxa viària*, MAB 6-Alt Pirineu, 6, La Seu d'Urgell.
- Hurtado, V.; Mestre, J.; Miserachs, T. (1995), *Atles d'història de Catalunya*, Edicions 62, Barcelona.
- Iglésies, J. (1964), "Història de l'excursionisme", *Enciclopèdia de l'excursionisme*, vol. I., Barcelona, Rafel Dalmau Editor.
- Iglésies, J. (1968), "Les comunicacions", *Geografia de Catalunya*, vol. I:583-588, Aedos, Barcelona.
- Iglésies, J. (1975), "Els camins rodats dels Pirineus, al primer quart del segle XVIII", *Vèrtex*, 43:272-275, Barcelona.
- Iglésies, J. (1982), *Amb les cames i amb el cor*, Publicacions de l'Abadia de Montserrat, Barcelona.
- IPCENA (1993), "Cerdanya - l'Alt Baridà", *Els espais naturals de ponent*, 14, Segre, IPCENA-DEPANA, PICT Terres de Lleida, Lleida.
- IPCENA (1993), "El Montsec", *Els espais naturals de ponent*, 3, Segre, IPCENA-DEPANA, PICT Terres de Lleida, Lleida.
- IPCENA (1993), "Ferrera i Cardós", *Els espais naturals de ponent*, 8, Segre, IPCENA-DEPANA, PICT Terres de Lleida, Lleida.
- IPCENA (1993), "La Val d'Aran", *Els espais naturals de ponent*, 2, Segre, IPCENA-DEPANA, PICT Terres de Lleida, Lleida.
- IPCENA (1993), "Vall de Santa Magdalena", *Els espais naturals de ponent*, 15, Segre, IPCENA-DEPANA, PICT Terres de Lleida, Lleida.
- Jerez, J.M. (1998), *Guia de la xarxa de senders de Catalunya*, Federació d'Entitats Excursionistes de Catalunya, Senders de Catalunya, Barcelona.
- Krüger, F. (1996), *Los Altos Pirineos. Vol. I, 2ª parte: Comarcas, casa y hacienda*, (traducció de l'obra original de 1935-39), Garsineu Edicions, Tremp.
- Krüger, F. (1997), *Los Altos Pirineos. Vol. III, 1ª parte: Transporte y medios de comunicación*, (traducció de l'obra original de 1935-39), Garsineu Edicions, Tremp.
- Krüger, F. (1997), *Los Altos Pirineos. Vol. IV: Manufacturas caseras, indumentaria, industria*, (traducció de l'obra original de 1935-39), Garsineu Edicions, Tremp.
- Llobet, S. (1947), *El medi i la vida a Andorra*, Ed. Promocions Literàries, Andorra (traducció i reedició de 1986).
- López-Palomeque, F.; Majoral, R. (1982), *La Vall d'Aran. Medi físic i transformació econòmica*, Caixa d'Estalvis de Catalunya, Barcelona.
- López-Monné, R. (1995), "Gestión y mantenimiento de senderos: la experiencia de Cataluña", *Jornadas de senderismo y desarrollo turístico*, Logroño.
- López-Monné, R. (1996), *Camins i senderisme. Activitats recreatives i turístiques en espais rurals i naturals*, Tesi de Llicenciatura, Universitat Rovira i Virgili, Tarragona.
- López-Monné, R. (1999), *Senderisme. Camins i senyals*, Arola Editors, Tarragona.
- Mallarach, J.M. (1990), "La vialitat de muntanya: un fenomen ambigu", *Espais*, 25:32-39, DPTOP, Barcelona.
- Mallarach, J.M. (1991), "Els vells camins i l'ús públic del territori", *La comarca d'Olot*, núm. 597, Olot.
- Mallarach, J.M. (1995), "Espais protegits i conservació de la biodiversitat als Estats Units d'Amèrica. Més enllà dels tòpics", *Terra*, 24:41-53
- Mancomunitat de Catalunya (1921), *Costumari Català*, Vol. II, *Costums sobre termenals, camins i aigües en terres de pagès*, Barcelona.
- Mancomunitat de Catalunya (1923), *L'obra realitzada 1914-1923* (Cap. III. Carreteres, camins i ponts), Barcelona.
- Martínez, V.; Riera, P. (2000), "Anàlisi econòmica i social d'una dècada d'activitat recreativa del Parc Nacional d'Aigüestortes i Estany de Sant Maurici," *Jornades d'estudi del del Parc Nacional d'Aigüestortes i Estany de Sant Maurici*.
- Martínez-Vidal, R. (1993), "La Cerdanya, in Fortià", R. (coord.) *El medi natural a les comarques gironines*, pp. 633-682, Diputació de Girona.
- Mas, J.M. (1989), *Mil anys de dret a Catalunya*, Generalitat de Catalunya, Departament de Justícia, Barcelona.

- Massot, J. (1998), “Breus consideracions jurídiques sobre els camins públics”, *La Serra de Tramuntana. Aportacions per a un debat*. Sa Nostra, Caixa de Balears, Palma.
- Mateu, X. (1983), *El Pallars Sobirà. Estructura socio-econòmica i territorial*, Caixa d'Estalvis de Catalunya, Barcelona.
- Mateu, X. (coord.) (1981), *La Cerdanya. Recursos econòmics i activitat productiva*, Caixa d'Estalvis de Catalunya, Barcelona.
- Mateu, X.; Sanclimens, X. (1990), “De l'entitat local menor a l'entitat municipal descentralitzada a les àrees de muntanya”, *Jornades d'estudi sobre les zones de muntanya*, pp. 91-99, Departament de Cultura, Generalitat de Catalunya, Tremp.
- Mayer, M.; Rodà, I. (1983), “La xarxa romana. Aproximació preliminar a la xarxa viària romana de Catalunya”, dins Bernat, J., “Antecedents històrics”, *Pla de Carreteres de Catalunya*, Annex nº1, Tom I, DPTOP, D.G. de Carreteres, D.G. de Política Territorial, Barcelona.
- Menéndez Pidal, G. (1951), *Los caminos en la historia de España*, Ed. Cultura Hispánica, Madrid.
- Mestre, J. (1992), “camins”, *Diccionari d'història de Catalunya*, 173-175, Barcelona, Ed. 62.
- Milego, R. (1997), *Anàlisi de la freqüentació al Parc Natural del Cadí-Moixeró*, Projecte final de Ciències Ambientals, Universitat Autònoma de Barcelona.
- Miralles, C. et al. (1990), *El Berguedà. Una comarca d'industrialització antiga*, Caixa d'Estalvis de Catalunya, Barcelona.
- Miralles, J. (1988), “Problemàtica de les carreteres de muntanya. Necessitat d'una planificació”, *VII Curs d'Estiu d'Estudis Pirinencs*, pp.35-37, la Seu d'Urgell.
- Nuet, J.; Panareda, J.M. (1994), “Els incendis forestals de l'estiu de 1994. Reflexions i propostes”, *Muntanya*, 795:201-201.
- Oliveras, J. (1994), “Les xarxes de transport tradicionals”, *La formació dels desequilibris territorials a Catalunya en el segle XIX*, pp. 35-41, Generalitat de Catalunya, DPTOP-DGPAT, Barcelona.
- Padró, J. (1976), “Aportacions al coneixement de la via romana de Iulia Livia a Ilerda”, *Cypsela* I:141-144, Barcelona.
- Padró, J. (1984), “Les vies de comunicació romanes al Pirineu català”, *Vè Col.loqui Internacional d'Arqueologia de Puigcerdà*, pp. 61-87, Institut d'Estudis Ceretans, Puigcerdà.
- Palau, A. (1983), “Camins rurals”, *1er. Congrés de l'Obra Pública a Catalunya*, Col.legi d'Enginyers de Camins, Canals i Ports de Catalunya, Barcelona.
- Pascual, P. (1991), “La modernització dels mitjans de transport a la Catalunya del segle XIX”, in Nadal, J. (Dir.) *Història econòmica de la Catalunya contemporània*, vol. 3, Enciclopèdia Catalana, Barcelona.
- Peix, J. (1995), “Llei de regulació de l'accés motoritzat al medi natural”, *Catalunya rural i agrària*, 14, juliol, pp. 16-20, Barcelona.
- Pella, J. (1901), *Tratado de las relaciones y servidumbres entre las fincas. Exámen especial de las ordenaciones llamadas de Sanctacilia*, (2ª edició 1969) Bosch ed., Barcelona.
- Peran, G. (1988), *Los caminos de Cataluña en la primera mitad del siglo XVIII. Una estructura viaria preindustrial*, (tesi doctoral) Fac. de Geog. e Hª, Dep. de Hª Moderna, Univ. Complutense (edició fàcsimil), Madrid.
- Pérez, C. (1996), *Derecho de la montaña*, Ediciones Desnivel, Madrid.
- Pintó, A. (1995), “Llei de regulació de l'accés motoritzat al medi natural”, *Catalunya rural i agrària*, 18, novembre, pp. 5-7, Barcelona.
- Pladevall, A.; Vigué, J. (Dirs.) (1985-1993), *Catalunya romànica*, vols. VI (Alt Urgell), X (Ripollès), XII (Berguedà), XIII (Vall d'Aran, Solsonès), XV (Pallars), IV (Garrotxa), Enciclopèdia Catalana, Barcelona.
- Planellas, J. (1998), *Guia del bici-carril Olot-Girona*, Girona.
- Pons, J.M. (1990), “cami”, *Gran Enciclopèdia Catalana*, 6:87-88, Barcelona.
- Portet, A.; Boixareu, R. (1992), *Rais i raiers del Pirineu*, Garsineu Edicions, Tremp.
- Prat, J. (Dir.) (1990), *La Garrotxa. Pla Comarcal de Muntanya*, Generalitat de Catalunya, DPTOP, DGPAT, Barcelona.
- Prat, J. (Dir.) (1991), *El Berguedà. Pla Comarcal de Muntanya*, Generalitat de Catalunya, DPTOP, DGPAT, Barcelona.
- Prat, J. (Dir.) (1991), *El Pallars Sobirà. Pla Comarcal de Muntanya*, Generalitat de Catalunya, DPTOP, DGPAT, Barcelona.
- Prat, J. (Dir.) (1991), *El Ripollès. Pla Comarcal de Muntanya*, Generalitat de Catalunya, DPTOP, DGPAT, Barcelona.

- Prat, J. (Dir.) (1991), *La Cerdanya. Pla Comarcal de Muntanya*, Generalitat de Catalunya, DPTOP, DGPAT, Barcelona.
- Prat, J. (Dir.) (1991), *L'Alt Urgell. Pla Comarcal de Muntanya*, Generalitat de Catalunya, DPTOP, DGPAT, Barcelona.
- Prat, J.; Feixa, L. (Dir.) (1991), *El Pallars Jussà. Pla Comarcal de Muntanya*, Generalitat de Catalunya, DPTOP, DGPAT, Barcelona.
- Prat, J.; Feixa, L. (Dir.) (1991), *El Solsonès. Pla Comarcal de Muntanya*, Generalitat de Catalunya, DPTOP, DGPAT, Barcelona.
- Prat, J.; Feixa, L. (Dir.) (1991), *L'Alta Ribagorça. Pla Comarcal de Muntanya*, Generalitat de Catalunya, DPTOP, DGPAT, Barcelona.
- Prat, J.; Feixa, L. (Dir.) (1991), *Val d'Aran. Pla Comarcal de Muntanya*, Generalitat de Catalunya, DPTOP, DGPAT, Barcelona.
- Puig, D.; Càmarà, M.; González-Prat, F. (1993), "El Ripollès", in Fortià, R. (coord.) *El medi natural a les comarques gironines*, pp. 595-632, Diputació de Girona.
- Puig, L.; Roca, E. (1981), *Fundamentos del derecho civil de Cataluña*, tomo V - Derecho patrimonial catalán, Bosch Ed., Barcelona.
- Rafa, M. (1998), "Problemàtica mediambiental de l'accés massiu a la muntanya: La perspectiva de les entitats excursionistes", *Jornades de Treball "A la muntanya, ves-hi preparat"*, Direcció General d'Emergències i Seguretat Civil, Generalitat de Catalunya.
- Reynés, A. (1994) *La construcció de pedra en sec a Mallorca*, Consell Insular de Mallorca.
- Riu, M. (1985), "Els camins medievals i els ponts de Vallonga i de les Cases", *Cardener*, 2:65-87, Cardona.
- Riu, M. (1993), "Els camins catalans. Anàlisi arqueològica dels seus vestigis", *Anuario de Estudios Medievales*, 23:27-43, CSIC, Barcelona.
- Roig, R. (1994), "Comme Hannibal et Pompée (Col du Perthus)", *Balades et Randonnées*, Pyrénées Magazine, Hors-Série été 1994, pp.82-85.
- Ros, J.D. (1994), "Els boscos ahir i avui", dins "Ponències i conclusions del fòrum nacional sobre els incendis forestals", *Muntanya*, pp. 104-105.
- Serra, J. (1989), *Baronies de Pinós i Mataplana* (Llibre II. Institucions socials), Bagà, Centre d'Estudis Baganesos (edició facsímil).
- Serra, R.; Santandreu, M.D. (1984), "Dels camins romans a les carreteres asfaltades", *L'Erol*, 9:13-22, Berga.
- Solé, Ll. (1951), *Los Pirineos. El medio y el hombre*, Ed. Alberto Martín, Barcelona.
- Solé Sabarís, Ll. (1968), *Geografia de Catalunya*, Aedos, Barcelona.
- Soler B. (coord.) (1996) *Itineraris culturals i de natura pel Pallars Sobirà. Rutes de senderisme*, 1 i 2, Consell Comarcal del Pallars Sobirà.
- Sorre, M. (1913), *Les Pyrénées Méditerranéennes*, Armand Colin, Paris.
- The Ecotourism Society (1998) *Ecotourism Statistical Fact Sheet*, www.ecotourism.org.
- Torre, R. de la (1964) "Alt Urgell", dins Solé, Ll., *Geografia de Catalunya II, Geografia comarcal*, Aedos, Barcelona.
- Tort, J. (1993), *Les entitats municipals descentralitzades a Catalunya*, Col·lecció Població i Territori, 7, Generalitat de Catalunya, Barcelona.
- Tulla, A.F. (1997), "La Cerdanya: Dues realitats en un únic espai", in Domingo, J. i Mallart, L. (ed.) *A l'entorn de la frontera*, Oikos-Tau, Barcelona.
- Uriol, J.I. (1990), *Historia de los caminos de España*, Vol 1, *Hasta el siglo XIX*, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos-Ediciones A C.
- Vega, J. de la (1984), "Els camins històrics del sector Occidental de Catalunya", *Vè Col.loqui Internacional d'Arqueologia de Puigcerdà*, pp. 89-132, Institut d'Estudis Ceretans, Puigcerdà.
- Vilà i Valentí, J. (1950) "Homes i camins a la comarca d'Igualada", *Assemblea Intercomarcal del Penedès i Conca d'Òdena*, pp. 219-222, Martorell.
- Vila, P. (1926), *La Cerdanya*, Empúries (reed. 1984), Barcelona.
- Vilar, P. (1968), *Catalunya dins l'Espanya Moderna*, pp. 73, 75. Ed. 62, Barcelona.
- Villalvilla, H. (2000), *Manual para la defensa de los caminos tradicionales*, Talasa Ediciones, Madrid.
- Villaró, A.; Campillo, X. (1988), *Causas i conseqüències del despoblament*, MAB 6-Alt Pirineu, 10, La Seu d'Urgell.
- Violant i Simorra, R. (1985), *El Pirineo Español*, 2 vols. (facsímil de l'original de 1949), Alta Fulla, Barcelona.
- Wirth, R. (1993), *Turismo ecuestre. Manual de marchas a caballo*, Darley, S.A., Barcelona.

Camins ramaders

- (1938), carrerada, *Diccionari enciclopèdic de la llengua catalana*, p. 600, Salvat, Barcelona.
- Aedenat (1991), "Las vías pecuarias: principales problemas y alternativas de uso", *Quercus*, 63:8-9, Madrid.
- Alcover, A.M., (1968), "cabanera", *Diccionari català-valencià-balear*, p. 766, Mallorca, Ed. Moll.
- Blanchard, R.; Vila, P. (1978, reed. de l'obra original de 1925), "Assaig de geografia de la muntanya", *Aspectes geogràfics de Catalunya. Selecció d'escrits de geografia*, pp. 27-168, Biblioteca de Cultura Catalana, 32, Curial, Barcelona.
- Canut, E.; Navarro, F. (1980), *Els formatges a Catalunya*, Altafulla, Barcelona.
- Chevalier, M. (1906), "La transhumance et la vie pastorale en Andorre", *Revue des Pyrénées*, 4e trim., Ed. Privat, Toulouse.
- Chevalier, M. (1925), *Andorra*, Librairie Dardel, Chambéry.
- Clavero, J. (1990), "Decadencia y usurpación de las vías pecuarias", *Quercus*, 54:28-29, Madrid.
- Costa, E. (1987), *Viatge amb els pastors transhumants*, Montblanc-Martín, Barcelona.
- DARP (1982), *Vies Pecuàries, propostes de classificació. Comarca Berguedà. Terme municipal: Bagà*. Direcció General del Medi Rural. Medi Natural, Barcelona.
- DARP (1982), *Vies Pecuàries, propostes de classificació. Comarca Berguedà. Terme municipal: Castellar de N'Hug*. Direcció General del Medi Rural. Medi Natural, Barcelona.
- DARP (1982), *Vies Pecuàries, propostes de classificació. Comarca Berguedà. Terme municipal: Guardiola de Berguedà*. Direcció General del Medi Rural. Medi Natural, Barcelona.
- DARP (1982), *Vies Pecuàries, propostes de classificació. Comarca Berguedà. Terme municipal: La Pobla de Lillet*. Direcció General del Medi Rural. Medi Natural, Barcelona.
- DDAA (1991), "Informe vías pecuarias", *Quercus*, 68:23-46, Madrid.
- Fuente, B. de la (1995), "Régimen jurídico de los caminos. Especial mención a las Vías Pecuarias", *Jornadas de senderismo y desarrollo turístico*, Logroño.
- Fuente, B. de la (1995), "Situación legal de las vías pecuarias", *II Jornadas sobre vías pecuarias*, Medina del Campo.
- Fusté, G.; Cazorla, X. (1997), *Estudi dels antics camins ramaders a l'Alt Berguedà*, Parc Natural del Cadí-Moixeró.
- Gómez, A. (1993), "Importancia de las vías pecuarias en la estrategia de conservación de la naturaleza", *El Campo*, 128:229-242, Baco Bilbao-Vizcaya, Bilbao.
- Gómez, J. (1992), *Alternativas de uso recreativo en el Parque Regional de la cuenca alta del Manzanares: Las vías pecuarias*, Centro de Investigación de Espacios Naturales Protegidos "Fernando González Bernáldez", Madrid.
- Herrero, Tomàs R. (1992/3) "Vías pecuarias: terrenos de dominio público", *Boletín del Colegio de Ingenieros Técnicos Agrícolas*, pp. 8-12, Madrid.
- Llobet, S. (1947), *El medi i la vida a Andorra*, Ed. Promocions Literàries, Andorra (traducció i reedició de 1986).
- Llobet, S. (1968), "El Ripollès", *Geografia de Catalunya*, vol. III:348, Aedos, Barcelona.
- Llobet, S.; Vilà i Valentí, J. (1951), "La transhumancia en Cataluña", *Compte Rendu du XVIe Congrès International de Géographie*, pp.36-47, Lisboa 1949.
- Mancomunitat de Catalunya, (1921), *Costumari Català*, Vol. II, *Costums sobre termenals, camins i aigües en terres de pagès*, Barcelona.
- Mangas, J. (1992), "Vías pecuarias", *Cuadernos de la transhumancia*, nº 0, 202 pp. ICONA, Madrid.
- Martí, E. (1916), *Estadística de las vías pecuarias de la provincia de Lérida*, Consejo Provincial de Fomento, Lleida.
- Martí, E. (1924), *Vías pecuarias de carácter general de la provincia de Lérida* (mapa), Lleida.
- Pascual, J. (>1978), [*Inventario de cañadas del Pallars y la Alta Ribagorça*], ICONA
- Riu, M. (1950), "Transhumancia de la Vall de Lord a les comarques centrals de Catalunya", *Actas y comunicaciones de la I Asamblea Intercomarcal de Investigadores del Penedès y la Conca d'Òdena*, pp. 150-160.
- Roigé, X. (Coord.) (1995), *Cuadernos de la transhumancia*, 13, "Pirineo Catalán", ICONA, Madrid.
- Rovira, J.; Miralles, F. (1999), *Camins de transhumància al Penedès i al Garraf*, Associació d'Amics dels Camins Ramaders, Vilafranca del Penedès
- Solé, Ll. (1951), *Los Pirineos. El medio y el hombre*, Ed. Alberto Martín, Barcelona.
- Sorre, M. (1913), *Les Pyrénées Méditerranéennes*, Armand Colin, Paris.
- Torre, R. de la (1968), "L'Alt Urgell", *Geografia de Catalunya*, vol. II:161, 168, Aedos, Barcelona.

- Vilà i Valentí, J. (1950) "Una encuesta sobre la transhumancia en Cataluña", *Pirineos*, 17, 18:405-442.
- Vilà i Valentí, J. (1968), "La ramaderia a Catalunya", *Geografia de Catalunya*, vol. I:452-454, Aedos, Barcelona.
- Violant, R. (1948) "Notas de etnografía pastoril pirenaica. La transhumancia.", *Pirineos*, 8
- Violant, R. (1985), *El Pirineo Español*, 2 vols. (facsimil de l'original de 1949), Alta Fulla, Barcelona.

Articles de premsa

- (1995), "El Parlament de Catalunya aprova la Llei de Regulació de l'Accés Motoritzat al Medi Natural", *Món rural*, 14:5, Barcelona.
- (1995), "El Consorci i les eleccions autonòmiques. Acte informatiu, a Vic", *Món rural*, 15:4, Barcelona.
- (1998), "Els propietaris d'una muntanya del Pallars Sobirà volen cobrar peatge als visitants", *El Punt*, 8 d'agost, Girona.
- Abián, A. (2000), "En tartana al Cap de Creus", *La Vanguardia*, 8 d'agost, Barcelona.
- Arbolí, C. (2000), "Medi Ambient restringirà el acceso a las zonas protegidas del Cap de Creus", *La Vanguardia* (Vivir en Girona), 18 de agosto, Barcelona.
- Benabarre, M. (1998), "El bosc, més controlat", *Segre*, 19 de juliol, p. 16, Lleida.
- Canal, J. (1995), "Portes al bosc", *El Vilatà*, 128:7-11, Gironella.
- Castell, J. (1998), "La taxa de la discòrdia", *Diari dels Pirineus*, 1, Puigcerdà.
- Domenjó, I. (1998), "Pagar per anar al bosc? I per què no?", *Flor de Vent*, 18:7, Tuixén.
- D.C. (1999), "Un ramader denuncia obstacles en un camí de transhumància de Bagà", *Regió 7*, 24 de juliol, p. 15, Manresa.
- Elcacho, J. (1998), "La proposta de cobrar un peatge genèric per accedir a la muntanya pot ser fins i tot inconstitucional", *Avui*, 25 d'abril, p. 36, Barcelona.
- Gutiérrez, M. (1997), "Només hotelers i excursionistes són contraris a pagar per entrar al bosc", *AVUI*, 2 de novembre, Barcelona.
- Jou, J. (1995), "Sobre l'accés motoritzat al bosc", *La Terra*, novembre, núm. 199, Barcelona.
- Llort, L. (2000), "A peu per... burros?", *Avui Estiu*, 25 d'agost, p. 24, Barcelona.
- Montraveta, A. (1998), "El conseller Marimon defensa a Solsona la polèmica taxa d'accés al medi natural", *Regió 7*, 28 de març, p. 17, Manresa.
- Monzó, S. (1999), "La febre de l'asfalt", *Diari dels Pirineus*, 5, Puigcerdà.
- Noguer, M. (2000), "Los deportes de aventura en la montaña acaparan el 70% de los rescates", *El País*, 26 de agosto, pp. 3-4, Barcelona.
- Pont, C. (1998), "Pagar per anar al bosc", *Pirineu*, 9:12-14
- Pont, C. (1997), "Volen cobrar una taxa als qui van al bosc", *La Terra*, novembre, núm. 223, Barcelona.
- Poyano, J. (1995), "Veda de motors", *Presència*:10-17.
- Puigpelat, J. (1995), "Una llei necessària però insuficient", *La Terra*, agost, núm. 196, Barcelona.
- Roma, H.; Rull, J. (1995), "El sector forestal defensa la llei d'accés al medi natural", *La Terra*, octubre, núm. 198, Barcelona.
- Sierra, L. (1999), "El RACC pide que el plan Prever alcance a los coches de 5 años", *La Vanguardia* (Vivir en Barcelona), 15 de julio, Barcelona.
- Wirth, R. (1994), "Nacidos para la tierra y criados en el asfalto", *La Vanguardia Magazine*, 9 de enero, pp. 22-27, Barcelona.
- Wirth, R. (1999), "Caminante, hay camino", *La Vanguardia*, 16 de febrero, Barcelona.

Marc Legal i jurídic

- Código Civil, edició de 1993, Ed. Civitas, Madrid.
- Constitución Española, 1978, Madrid.
- Decret 148/1992, de 9 de juny, pel qual es regulen les activitats fotogràfiques, científiques i esportives que poden afectar les espècies de la fauna salvatge (DOGC 1618) (DARP).
- Decret 166/1998, de 8 de juliol, de regulació de l'accés motoritzat al medi natural (DOGC 2680).
- Decret 183/1994, pel qual es regula la circulació de vehicles per terrenys forestals (Comunitat valenciana).
- Decret 328/1992, de 14 de desembre, pel qual s'aprova el Pla d'espais d'interès natural (DOGC 1714 - 1.3.1993).
- Decret 336/1988, de 17 d'octubre, pel qual s'aprova el Reglament del patrimoni dels ens locals (DOGC 1076).
- Decret 59/1989, de 13 de març, pel qual es regula la circulació motoritzada, per a la protecció del medi natural (DOGC 1129).
- Decret 82/1993, de 9 de febrer, pel qual s'aprova el Pla rector d'ús i gestió del Parc Nacional d'Aigüestortes i Estany de Sant Maurici (DOGC 1727 - 29.3.1993).

- Decret 82/1994, de 22 de febrer, pel qual s'aprova el Pla especial de la zona volcànica de la Garrotxa (DOGC 1888 - 25.4.1994).
- Decreto 110/1988, por el que se regula la circulación y práctica de deportes con vehículos a motor en los montes a cargo de la Comunidad de Madrid.
- Decreto 139/1996, sobre circulación y práctica de deportes con vehículos a motor en determinados terrenos forestales y en áreas de conservación del medio natural (Castilla-La Mancha).
- Decreto 143/1996, por el que se establece el Reglamento de vías pecuarias en la Comunidad Autónoma de Extremadura.
- Decreto 155/1998, por el que se aprueba el Reglamento de vías pecuarias de la Comunidad Autónoma Andaluza.
- Decreto 16/1996, sobre ordenación y normalización del senderismo (Euskadi).
- Decreto 162/1995, sobre la libre utilización de los caminos y vías de uso público en terrenos sometidos a régimen cinegético especial (Castilla-La Mancha).
- Decreto 23 julio 1911 (Mº Fomento, G. 28). Reglamento de la Ley 29 junio 1911.
- Decreto 29 octubre 1920 (Mº Fom., G. 30). Reglamento provisional de Policía y Conservación de carreteras y caminos vecinales.
- Decreto 29/1994, por el que se regula la circulación y práctica de deportes con vehículos a motor en montes gestionados por la Comunidad Autónoma de la Rioja.
- Decreto 3/1998, por el que se aprueba el Reglamento que regula las vías pecuarias de la Comunidad Autónoma de la Rioja.
- Decreto 36/1994, por el que se regula la práctica de actividades organizadas motorizadas y la circulación libre de vehículos de motor en suelo no urbanizable (Navarra).
- Decreto 4/1995, por el que se regula la circulación y práctica de deportes, con vehículos a motor, en los montes y vías pecuarias de la Comunidad Autónoma de Castilla y León.
- Decreto 96/1990, por el que se regula la circulación y práctica de deportes, con vehículos a motor, en los montes bajo la gestión directa de la Comunidad Autónoma de Aragón.
- Decreto de 24 de enero de 1947 (sustitución de la palabra camino por la de carretera).
- Estatut d'Autonomia de Catalunya (1980), Publicacions del Parlament de Catalunya, Barcelona.
- Ley 22/1974, de 27 de junio, de vías pecuarias (BOE 12.12.1978, nº 296, Decreto 3/11/1978, nº 2876/78).
- Ley 22/1988, de costas.
- Ley 25/1988, de 29 de julio, de Carreteras.
- Ley 29/1985, de aguas.
- Ley 3/1995, de 23 de marzo, de vías pecuarias (BOE 24.3.1995, nº 71).
- Ley 8/1998, de vías pecuarias de la Comunidad de Madrid.
- Ley 9/1990, de carreteras y caminos (Castilla-La Mancha).
- Ley de 11 de abril de 1939 (Art. 6º sustitución de la palabra camino por la de carretera), Jefatura del Estado, B.O. 25.
- Ley de 8 de junio de 1957, de montes.
- Ley de Caminos vecinales de 29 de junio de 1911 (Mº Fom., G. 5 julio).
- Ley Foral 19/1997, de vías pecuarias de Navarra.
- Ley sobre el régimen del suelo y ordenación urbana (RDL 1/1992).
- Llei 12/1985, de 13 de juny, d'Espais Naturals (DOGC 556).
- Llei 13/1990, de 9 de juliol, de l'acció negatòria, les immissions, les servituds i les relacions de veïnatge (DOGC 1319).
- Llei 7/1993, de 30 de setembre, de carreteres (DOGC 1807).
- Llei 8/1987, de 15 d'abril, Municipal i de Règim Local de Catalunya (DOGC 832).
- Llei 9/1995, de 27 de juliol, de regulació de l'accés motoritzat al medi natural (DOGC 2082).
- Orden de 30 de marzo de 1903 (Mº Agric., G. 13 de abril) (aprofitament del terreny dels antics camins per a les noves carreteres i amplades mínimes de les carreteres de tercer ordre).
- Ordre de 10 d'abril de 1991. Especificació de les modalitats d'activitats esportives d'esbarjo i turístiques d'aventura.
- Ordre de 10 de maig de 1982, per la qual s'aprova la classificació de les vies pecuàries existents al terme municipal de Guardiola de Berguedà, comarca del Berguedà (Barcelona) (DOGC 236 - 30.6.1982)
- Ordre de 17 de desembre de 1993, sobre l'accés dels vehicles de servei públic de transport discrecional de viatgers fins a 9 places, dels propietaris de terrenys i dels veïns domiciliats als municipis d'Espot i de Barruera, al Parc Nacional d'Aigüestortes i Estany de Sant Maurici (DOGC 1845 - 12.1.1994).
- Ordre de 18 d'agost de 1982, per la qual s'aprova la classificació de les vies pecuàries existents al terme municipal de Castellar de N'Hug, comarca del Berguedà (Barcelona) (DOGC 250 - 18.8.1982).

- Ordre de 20 de desembre de 1993, per la qual es regulen determinats aspectes de la prestació del servei públic de transport discrecional de viatgers amb vehicles fins a nou places al Parc Nacional d'Aigüestortes i Estany de Sant Maurici (DOGC 1845 - 12.1.1994).
- Ordre de 27 d'abril de 1982, per la qual s'aprova la classificació de les vies pecuàries existents al terme municipal de la Pobla de Lillet, comarca del Berguedà (Barcelona) (DOGC 238 -7.7.1982).
- Ordre de 9 de setembre de 1982, per la qual s'aprova la classificació de les vies pecuàries existents al terme municipal de Bagà, comarca del Berguedà (Barcelona) (DOGC 271 - 29.10.1982).
- Pla de carreteres de Catalunya. Adaptació a la Llei 7/1993. Direcció General de Carreteres. Servei de Planificació. Maig de 1994.
- Real Decreto 1812/1994, de 2 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras (BOE 228).
- Real Decreto 2876/1978, de 3 de noviembre. Reglamento de Vías Pecuarias.
- Real Decreto Legislativo 1/1992, de 26 de junio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre el Régimen del Suelo y Ordenación Urbana (BOE núm. 156, de 30 de junio).
- Resolució de 30 de juliol de 1992, per la qual es regula l'accés del trànsit rodat al Parc Nacional d'Aigüestortes i Estany de Sant Maurici.

Jurisprudència

- 1975/4574. S. 14-10-1975. CONT.-ADM. (Sala 4ª). Bienes de las Entidades Locales: Camino rural: naturaleza jurídica; existencia legal; Conservación y rescate en vía administrativa: requisitos; carácter público no acreditado: improcedencia: camino privado. Sant Vicenç de Castellet (Barcelona).
- 1979/1559. S. 3-4-1979. CONT.-ADM. (Sala 4ª). Bienes de las Entidades Locales: Conservación y rescate: en vía administrativa: naturaleza jurídica; requisitos: doctrina general. Aranaz (Navarra).
- 1979/2634. S. 4-6-1979. CONT.-ADM. (Sala 4ª) - (Tribunal Supremo). Procedimiento: nulidad de actuaciones: alcance: anuncio del recurso en B.O.P.: error material. Entidades Locales Menores: naturaleza jurídica; competencia territorial; bienes patrimoniales; policía de caminos rurales. Bienes de las Entidades Locales: de Dominio Público: imprescriptibilidad; conservación y rescate en vía administrativa: cuestiones de propiedad: competencia Jurisdicción Civil: camino rural: competencia municipal. Loma de Montija (Burgos).
- 1980/2008. S. 25-2-1980. CONT.-ADM. (Sala 4ª). Bienes de las Entidades Locales: Conservación y rescate: en vía administrativa: requisitos: doctrina general. Navarra: Administración municipal: Juntas de Veintena: actas : naturaleza jurídica. Echauri «Camino del manantial o Pozo Grande».
- 1981/2684. S. 13-6-1981. CONT.-ADM. (Sala 4ª). Bienes de las Entidades Locales: Camino rural: naturaleza jurídica; conservación y rescate en vía administrativa: cuestiones de propiedad: competencia de Jurisdicción Civil. Villaviciosa (Oviedo).
- 1985/5546. S. 7-11-1985. CONT.-ADM. (Sala 4ª). Bienes de las Entidades Locales: Conservación y rescate: en vía administrativa: naturaleza privilegiada: carácter estrictamente posesorio: cuestiones de propiedad: competencia de la Jurisdicción Civil: requisitos: uso público y usurpación del mismo: falta de prueba. Siero (Asturias).
- 1986/361. S. 11-11-1985. CONT.-ADM. (Sala 4ª) - (Tribunal Supremo). Bienes de las Entidades Locales: Dominio público: comprende la totalidad de las vías del término, sean rústicas o urbanas. Concentración parcelaria: Caminos rurales: calificación: realizadas por el IRYDA: entrega al Ayuntamiento: procedencia. Grañén (Huesca).
- 1987/5235. S. 7-5-1987. CONT.-ADM. (Sala 4ª) - (Tribunal Supremo). Bienes de las Entidades Locales: Camino público: conservación y rescate en vía administrativa: imprescriptibilidad de la acción: cambio de emplazamiento por particular: improcedencia: cuestiones de propiedad: competencia de la Jurisdicción Civil. Chantada (Lugo).
- 1987/8759. S. 26-10-1987. CONT.-ADM. (Sala 4ª) - (Tribunal Supremo). Bienes de las Entidades Locales: Conservación y rescate: en vía administrativa: falta de prueba del carácter público del bien que se pretende recuperar y del uso público del mismo. Plasencia (Cáceres).
- 1989/5576. S. 4-7-1989. CONT.-ADM. (Sala 3ª-Sección 1ª). Bienes de las Entidades Locales: Camino rural: naturaleza jurídica. Licencias municipales: Silencio administrativo positivo: improcedencia: obras contrarias a la norma urbanística. Carreteras y caminos: caminos de servicio: obras contiguas: distancias: incumplimiento: demolición procedente. Santiago de Compostela (La Coruña).

- 1989/6066. S. 21-7-1989. CONT.-ADM. (Sala 3^a-Sección 1^a). Bienes de las Entidades Locales: De dominio público: desafectación de camino público vecinal: falta de motivación de desuso o existencia de vía de similares condiciones: variación del sistema vial: improcedencia: necesidad de modificación del planeamiento: instalación de camping. Vilanova i la Geltrú (Barcelona).
- 1989/6726. S. 29-9-1989. CONT.-ADM. (Sala 3^a-Sección 1^a). Bienes de las Entidades Locales: Conservación y rescate: en vía administrativa: naturaleza posesoria: camino público: procedencia. Lelona (Vizcaya).
- 1989/7338. S. 9-10-1989. CONT.-ADM. (Sala 3^a-Sección 1^a). Bienes de las Entidades Locales: Cuestiones de propiedad: competencia de la Jurisdicción Civil: declaración de titularidad pública de camino: improcedencia. Urnieta (Guipúzcoa).
- 1989/8891. S. 1-1-1989. CONT.-ADM. (Sala 3^a-Sección 5^a). Bienes de las Entidades Locales: Camino público: conservación y rescate en vía administrativa: prueba: existencia: apertura de caminos ocupados por el cierre de finca: procedencia. Piloña (Oviedo).
- 1991/1997. S. 13-3-1991. CONT.-ADM. (Sala 3^a-Sección 5^a). Bienes de las Entidades Locales: Conservación y rescate: en vía administrativa: carácter posesorio: cuestiones de propiedad: competencia de la Jurisdicción Civil: invasión de camino público: orden de demolición de obras: ejecución procedente: obligación de la administración: negativa a la ejecución: improcedencia.
- Ajuntament de Tírvia. Acord del Ple de 16 de juny de 1994, en referència la tancament de la pista que accedeix al Bosc de Birós.

Bibliografía sobre modelos internacionales

França

- Campillo, X. (1994) "Conservación, ocio y desarrollo en los parques naturales: tres modelos europeos (Alemania, Francia España)", *Revista de Estudios Europeos*, nº 6, enero-marzo, pp. 33-48, Salamanca.
- Campillo, X. (1995) "Conservació, lleure i desenvolupament als parcs naturals: tres models europeus (Alemanya, França, Espanya)", *Curs d'Estiu d'Estudis Pirinencs*, La Seu d'Urgell.
- Fédération Française de la Randonnée Pédestre (1995), *Sentiers de Randonnée. La Charte Officielle du Balisage*, París.
- Greveche, M.P. (1994), *Le plan departemental des itineraires de promenade et de randonnée (PDIPR)*, Ministère de l'environnement; Fédération française de la randonnée pédestre, París.
- Hartingh-Boca, G. de (1993), "Tourisme et environnement dans les parcs naturels", *Tourisme et environnement. Du tourisme de nature à l'écotourisme*, Les cahiers espace, hors série, pp. 47-60, février.
- López, R. (1996), *Camins i senderisme. Activitats recreatives i turístiques en espais rurals i naturals*, Tesi de Llicenciatura, Universitat Rovira i Virgili, Tarragona.
- Ministère de L'Environnement (199?), *La circulation des véhicules terrestres dans les espaces naturels*, París
- Ministère de L'Environnement (1994), *L'application de la "Loi relative à la circulation des véhicules terrestres dans les espaces naturels"*, París.
- Ministère de L'Environnement (1998), *La circulation des véhicules terrestres dans les espaces naturels*, <http://www.cirvehic.htm>.
- Parant, N. (1990), "4x4: le dérapage fatal," *Espaces*, 104:21-23.
- Viaux, H. (1991), *Le point de vue sur la loi concernant la circulation des véhicules a moteur dans les espaces naturels*, Fédération Française de la Randonnée Pédestre.
- Zysberg, C. (1993), "Tourisme et environnement en France: bilan et perspectives", *Tourisme et environnement. Du tourisme de nature à l'écotourisme*, Les cahiers espace, hors série, pp. 41-46, février.

Legislació

- Circulaire du 30 août 1988 relative aux plans départementaux des itinéraires de promenade et randonnée. Code de la voirie routière (Partie législative).

- Code forestier.
Code rural (Partie législative).
Code rural (Partie réglementaire).
Décret n° 92-258 du 20 de mars 1992 portant modification du code de la route et application de la loi n°91-2 du 3 janvier 1991 relative à la circulation des véhicules terrestres dans les espaces naturels et portant modification du code des communes.
Loi 91-2 du 3 janvier 1991 relative à la circulation des véhicules terrestres dans les espaces naturels et portant modification du code des communes.
Loi n°93-24 du 8 janvier 1993 sur la protection et la mise en valeur des paysages et modifiant certaines dispositions législatives en matière d'enquête publique.

Alemanya

- Ammer, U.; Pröbstl, U. (1991), *Freizeit und Natur: Probleme und Lösungsmöglichkeiten einer ökologisch verträglichen Freizeitnutzung*, Pareys Studentexte 72, Hamburg/Berlin.
- Bauer, E.W.; Schönamsgruber, H. (eds.) (1988), *Das grosse Buch der schwäbischen Alb*, Theiss, Stuttgart.
- Campillo, X. (1992), *El conflicte entre lleure i protecció de la natura en espais naturals protegits a Baden-Württemberg (Alemanya): Protecció versus promoció*, Geographisches Institut, Eberhardt Karls Universität Tübingen, (no publicat).
- Campillo, X. (1994) "Conservación, ocio y desarrollo en los parques naturales: tres modelos europeos (Alemania, Francia España)", *Revista de Estudios Europeos*, n° 6, enero-marzo, pp. 33-48, Salamanca.
- Campillo, X. (1994), Conexión de biotopos en Alemania, *Quercus*, 104:34-36.
- Campillo, X. (1994), 'El modelo de Parque Natural en Alemania. La comercialización de una idea', *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, 24:75-92, Dpt. de Geografia, UAB.
- Campillo, X. (1995) "Connexió de biòtops (Biotopverbund): una nova estratègia territorial per a la conservació de la natura a Baden-Württemberg (Alemanya)", *Curs d'Estiu d'Estudi Pirinencs, La Seu d'Urgell*.
- Campillo, X. (1995) "Conservació, lleure i desenvolupament als parcs naturals: tres models europeus (Alemanya, França, Espanya)", *Curs d'Estiu d'Estudis Pirinencs, La Seu d'Urgell*.
- Campillo, X. (1995), *Connexió de biòtops a Alemanya: Una nova estratègia territorial de conservació de la natura*, Generalitat de Catalunya, Departament de Medi Ambient (inèdit).
- Colby, K.T. (1988), "Public access to private land – Allemansrätt in Sweden", *Landscape and Urban Planning*, 15:253-264, Amsterdam.
- Hammit, W.E.; Kaltenborn, B.P.; Vistad, O.I.; Emmelin, L.; Teigland, J. (1992), "Common access tradition and wilderness management in Norway: A paradox for managers", *Environmental Management*, vol. 16, N° 2:149-156.
- Haubrich, H.; Hug, W.; Lange, H. (1991), *Das grosse Buch vom Schwarzwald*, Theiss, Stuttgart.
- Maunu, A.M. (1997), *The "Allemansret" the general right to public access of the wilderness*, [http://www.?](http://www.?.)
- Nordisk ministerråd (1997), *Allemansrätten i Norden*, Tema Nord. Miljö, Nordiska ministerrådet, Köpenhamn.
- Olofsson, J. (1996), *The "Allemansret" the General Rights to Public Access of the wilderness*.
- Scott, P. (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* No 110.
- Shoard, M. (1987), "Rollers v. Revolutionaries: What the battle for access is really all about", in Watkins C. (dir.) *Rights of way: Policy, Culture and Management*, Pinter, London.
- StMLU (s.d.), *Bayern - Agenda 21*, Bayerisches Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen, München.
- VFD Bundesverband (1998), *20 Jahre "Vereinigung der Freizeitreiter in Deutschland e.V."*, <http://www.pferdenet.htm>.

Legislació

- Bundesnaturschutzgesetz.

Bundeswaldgesetz.

Gesetz zum Schutz der Natur, zur Pflege der Landschaft und über Erholungsvorsorge in der freien Landschaft (NatSchG für Baden-Württemberg) (1991).

Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland.

Verfassung des Freistaates Bayern (1984).

Waldgesetz für Baden-Württemberg (LWaldG) (1989).

Waldgesetz für Bayern.

Suïssa

Aerni, K. (1993), "The ecomuseum project on the Simplon Pass in the Swiss Alps (Canton Valais) and its significance for environmental education", *Geographic and Environmental Education*, vol. 2, 2:97-100, Queensland University of Technology, Kelvon Grove, Australia.

Aerni, K.; Schneider, G. (1993), "Das Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS)", *Vermessung, Photogrammetrie, Kulturtechnik* 1:34-40.

Anderegg, K. (1998), *Ecomuseum Simplon. Passwege und Museen. Kurzführer*, Ecomuseum Simplon, Simplon-Dorf.

Anderegg, K. (1999), *Ecomuseum Simplon. Passwege und Museen*, Ecomuseum Simplon, Simplon-Dorf.

Fédération Suisse de Tourisme Pédestre (1994), *Suivre les chemins*, Fédération Suisse de Tourisme Pédestre, Riehen.

IVS (1998), *Das Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz*, Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft - Universität de Berna, <http://www.unibe.ch/>

Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz (1990), *Wanderungen auf historischen Wegen*, Ott Verlag, Thun.

Kromer, F.; Schmid, D.; Flückiger, R. (1992), *Richtlinien für die Markierung der Wanderwege*, Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft, Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für Wanderwege, Bern.

Schweizerische Verkehrszentrale (1994), *Saumpfade. Wegbau und Säumerwesen in der Schweizer Alpen (Mule-paths. Path construction and mule transport in the Swiss Alps)*, Swiss National Tourist Office. Basel.

Legislació

Constitution fédérale de la Confédération suisse. Chapitre premier: Dispositions générales. Article 37^{quater}.

Loi Fédérale du 4 octobre 1985 sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LCPR), RO 1986 2506.

Loi Fédérale sur les Forêts (LFo).

Ordonnance 704.1 sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (OCPR) du 26 novembre 1986.

Ordonnance 704.5 relative à la désignation des organisations spécialisées pour les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre habilitées à recourir.

Anglaterra-Gal·les

(1998) *Public Rights of Way in England and Wales*. <http://www.naturenet.net/row/index.html>

(1998) *The Pennine Way*, <http://www.pennineway.demon.co.uk>

Barker, F.R.; Parry, N.D. (1996), "Open Access, Rights and Legislation", *Web Journal of Current Legal Issues*, <http://webjcli.ncl.a.uk/1996/issue2/parry2.html>

BHS (1996) *Access and Rights of Way*. The British Horse Society.

Bromley, P. (1990), *Countryside Management*, E & FN Spon, London.

Cattell, Mike (1997) *Out in the Country. Where yo can go and what you can do*. <http://www.mikecat.demon.co.uk/>

Countryside Agency (1996) *Second National Rights of Way Survey*.

- Countryside Commission (1994), *The Countryside Commission's Designated and Defined Interests*, Countryside Commission.
- Curry, N. (1994), *Countryside Recreation, Access and Land Use Planning*, E & FN Spon, London.
- DETR (1998) *Access to the Open Countryside in England and Wales* Department of the Environment, Transport and the Regions, <http://www.wildlife-countryside.detr.gov.uk/consult/access/index.htm>
- DETR (2000), "Greater access and wildlife protection – we're on our way, says Meacher", Department of the Environment, Transport and the Regions *Press Notice 151: 3 March 2000*, <http://www.press.detr.gov.uk>
- LURMD (1998), *The Inter Active Footpath*, Land Use and Rural Management Department at the Seale-Hayne Faculty, University of Plymouth, <http://www.sh.plym.ac.uk/footpath/frames.htm>
- Michel, C. (1999), *L'accès du public au territoire naturel: le cas de l'Angleterre et du Danemark*, Ecole National du Genie Rural des Eaux et des Forêts, Paris.
- Ramblers (2000) *The Ramblers' Association*. <http://www.ramblers.org.uk>.
- Ramblers (2000), "Freedom to roam history", *The Ramblers' Association*. <http://www.ramblers.org.uk>.
- Ramblers (2000), "The Ramblers' Association response to the DETR Consultation Paper «Improving Rights of Way in England and Wales»", *The Ramblers' Association*. <http://www.ramblers.org.uk>.
- Ravenscroft, N. (1994), "Access to the Countryside in England and Wales: Popular Leisure; Commodified Culture.", *Working Papers in Land Management and Development*, 17.
- Ravenscroft, N. (1994), "Access to the Countryside in England and Wales: Public/Private Partnership or the Privatisation of Public Rights", *Working Papers in Land Management and Development*, 23.
- Reid, C. (1994), "Where can you ride legally? And where will you be breaking the law? What exactly is the law? Can we create more legal routes?" *MTB Pro - Issue 04, January 1994 - Access Rights*.
- Scott, P. (1994) *Footpaths and access in the Scottish countryside*, SNH Research, Survey and Monitoring Report N° 2., Edinburgh, Scottish Natural Heritage.
- Smith, B. (ed.) (1998), *The Long Distance Walkers Handbook*, A & Black, London.
- Whitby, M. (1997), "Countryside Access: a traditional asset but growing fast?", *CRN News*, Volume 5, Núm. 4, Octubre.
- Woods, A. (1995), "Access Agreements", *Rights of Way Law Review*, 43-48.

Legislació

- Access to Mountains Act (1939).
- Countryside Act (1968).
- Countryside and Rights of Way Bill (2000).
- Cycle Tracks Act (1984).
- Highways Act 1980.
- Law of Property Act (1925).
- National Parks and Access to the Countryside Act (1949).
- Rights of Way Act (1990).
- Road Traffic Act (1988).
- Road Traffic Regulation Act (1984).
- Town and Country Planning Act (1990).
- Wildlife and Countryside Act (1981).

