

“Els mals dels camins els paguen els veïns”
(Del refranyer popular)

5. Caracterització actual de la xarxa de camins

Al segle XVIII comença un procés de millora de les comunicacions mitjançant la construcció de carreteres, que significarà una transferència progressiva de les responsabilitats municipals i veïnals a l'Administració de l'Estat (central, perifèrica o, més recentment, autonòmica), única amb recursos suficients per fer-se càrrec de la construcció, manteniment i millora d'una moderna xarxa de comunicacions. Alhora, progressivament, també la legislació tendirà a distingir entre camins veïnals, de competència municipal i carreteres, de titularitat estatal, provincial o, recentment, autonòmica. D'aquesta manera, a l'actual xarxa de camins s'hi arriba mitjançant un procés d'exclusió i marginalització respecte de la xarxa de carreteres, i de pèrdua de protagonisme del municipi pel que fa a la gestió del viari.²⁶ És a dir, que, bàsicament, són camins tot allò que no són carreteres i alhora tot aquell viari de titularitat municipal.

Avui, els camins constitueixen una categoria particular del viari al qual s'assignen funcions diferents de les carreteres.²⁷ Els camins tenen alhora característiques i problemàtiques específiques. Però, com ja hem avançat, aquest viari encara no té cap marc legal veritablement específic, complet, ni actualitzat.

5.1. La definició dels camins a les normes legals i plans de carreteres espanyols

L'evolució conceptual que ha experimentat la paraula camí és un procés paral·lel a la definició administrativa i legal de camins i carreteres. Són camins allò que les disposicions legals han oposat al concepte de carretera a partir d'una classificació mixta del viari, morfològica, funcional i administrativa.²⁸

Ja des del segle XVIII comença a imposar-se la paraula carretera per designar les noves vies de comunicació construïdes per l'Estat per al transport amb carruatges. Fins a mitjan segle XX conviuran els termes camí i carretera aplicats a vials sovint idèntics, funcionalment o morfològica, fet que indueix a confusió a les disposicions legals sobre camins que se

²⁶En la mesura en què la xarxa municipal es considera secundària.

²⁷Amb l'excepció dels camins veïnals.

²⁸Tots sabem, però que la paraula camí té innombrables sentits reals i figurats en català i en altres llengües. Resulta molt il·lustratiu consultar les definicions que figuren als diccionaris: *Enciclopedia Universal Ilustrada Europeo-americana*, vol. X., Espasa-Calpe (1930); *Diccionari enciclopèdic de la llengua catalana*, pp. 521-522, Salvat (1938); *Diccionari català-valencià-balear*, pp. 882-883 (1968); *Gran Enciclopèdia Catalana*, 6:87-88, (1990).

succeeixen, amb criteris de classificació diferents, en el decurs d'aquests segles²⁹. Però, progressivament, el terme camí adquirirà un ús més restrictiu, per referir-se als camins de rodes menys importants i, sobretot, per designar els camins veïnals, que s'identificaran fonamentalment amb el viari públic de titularitat i competència municipal. Això no obstant, els anomenats “camins” veïnals, cal remarcar-ho, morfològicament o tècnica, són també “carreteres”, és a dir, vials moderns construïts per a la circulació amb vehicles automòbils.³⁰

Curiosament, a mitjan segle XX, hom considerava el terme carretera anacrònic. Així, per exemple, el 1935 la Generalitat republicana publica el seu *Pla de Camins de Catalunya*³¹. De la mateixa manera, a la fi de la guerra, l'Administració franquista aprova el Plan General de Obras Públicas, que decideix substituir la paraula carretera per la de camí. Però una nota de la Real Academia Española de la Lengua fa que, mitjançant un Decret de 24 de gener de 1947, l'Administració rectifiqui, recuperant la designació de carretera per a les vies de comunicació més importants:

“la Real Academia Española de la Lengua entiende, por lo que respecta a la propiedad del lenguaje y a la conveniencia de evitar posibles confusiones y equívocos, que debe mantenerse el uso de la palabra carretera aplicada a las vías de comunicación, que se ajustan a la definición del diccionario de la Academia «como camino público, ancho y espacioso, dispuesto para carros y coches”

De fet, aquesta decisió de la Academia s'ajusta a l'ús popular de la paraula carretera. Això es veu molt clarament a les comarques de muntanya, on popularment són carreteres totes les vies amples construïdes per a la circulació amb vehicles automòbils, independentment de llur caràcter veïnal, rural o forestal³². Però, com veurem, l'Administració conservarà la paraula camí “*para los Vecinales, construïdos con arreglo a la Ley de 29 de junio de 1911 y disposiciones complementarias*”

El Estatuto Provincial de 1925 (Real Decreto, de 20 de marzo) imposa a les Diputacions Provincials l'obligació d'establir una xarxa de camins veïnals per tal de comunicar tots els nuclis de població de més de 75 habitants. Quan aquests, progressivament, esdevenen carreteres provincials, el concepte “*camí veïnal*” s'identificarà ja plenament i exclusiva amb “*camí de titularitat municipal*”³³. En realitat carretera, perquè com hem dit, els camins de bast i corriols tradicionals ja han deixat de contemplar-se com a part d'un viari concebut exclusivament per a la circulació rodada, i, des dels anys trenta, motoritzada.

²⁹ Així, per exemple, sovint la distinció entre camins veïnals i carreteres provincials, i carreteres locals o de tercer ordre, és purament administrativa, no formal, i una mateixa carretera pot canviar de categoria diverses vegades segons les disposicions legals que se succeeixen.

³⁰ El Real Decreto de 7 de abril 1848 fixa una amplada màxima de 18 peus d'amplada (5 metres), mentre que la Ley de Caminos Vecinales de 1911 diu: “*su anchura será la suficiente para que se crucen dos carros, y todavía conviene reducirla (per raons d'economia) á lo necesario para uno, en los pasos difíciles*”.

³¹ “... convé també remarcar que en les nostres nomenclatures no farem figurar el nom de “Carretera” puix que el creiem un xic anacrònic amb l'època present. Sempre parlarem de camins.” p. 27.

³² La gent de ciutat en diu pistes o camins però no la població local. Els “camins veïnals” són carreteres que esperen pacientment l'anhelat moment de ser enquitranades. Fins i tot el terme “pista”, aplicat als camins forestals és poc usat per la població local que prefereix dir-ne “carreteres forestals”.

³³ Malgrat que encara el Plan General de Carreteras de 1961 inclou les carreteres provincials dintre de la “*Red vecinal ... a cargo de las Diputaciones y Ayuntamientos*”.

Així, doncs, actualment podem definir la xarxa de camins com el viari que no s'ha incorporat a la xarxa de carreteres. A les comarques de muntanya l'integren, d'una banda, els camins veïnals i rurals, i les pistes forestals, construïts íntegrament durant el segle XX, a instàncies de les administracions públiques, institucions privades i particulars, i, de l'altra, la xarxa tradicional de camins de bast, camins ramaders, i corriols, fossilitzada, d'origen medieval. Com veurem, la titularitat d'aquest viari és generalment municipal, fet que la legislació vigent tendeix a reforçar.

5.2. Evolució recent del concepte “cami” a Catalunya

A Catalunya, en quinze anys, el concepte “cami” s'ha anat concretant a partir de la progressiva extensió i conclusió de la xarxa de carreteres. Això és especialment evident a les comarques de muntanya, on molts pobles estaven fins fa ben poc connectats amb la xarxa de carreteres per pistes de terra construïdes per l'administració forestal.

La millora de les comunicacions, llargament esperada pels habitants del Pirineu, comporta una clarificació del viari pirinenc, de la seva categorització i funcions. Molts camins de terra de titularitat municipal o provincial, també antigues pistes forestals, els han asfaltat o els han incorporat a la xarxa de carreteres.³⁴

Aquest exercici de cohesió territorial permet concretar les dimensions i característiques de la xarxa de camins restant (és a dir, del viari que n'haurà de formar part) i definir-ne la funcionalitat. Això hauria de permetre alhora d'abordar l'ordenació integral d'aquest viari fins ara imprecís.

Un altre pas en aquesta direcció és l'aparició de nova legislació, que ens proporciona nous instruments legals per a la seva ordenació i gestió.

5.2.1. El Pla de camins de les comarques del Pirineu i Pre-Pirineu (1982)

Aquest pla d'urgència redactat poc després dels aiguats de novembre de 1982 per la Direcció General de Carreteres i l'aleshores Direcció General del Medi Rural de la Generalitat, ens ofereix una classificació administrativa del viari a les comarques de muntanya i proposa la inclusió de diversos camins veïnals i pistes forestals a la xarxa de carreteres.

El Pla recull la classificació que proposava el Pla de Carreteres de Catalunya (aleshores en curs d'elaboració):

a) La Xarxa Bàsica servirà de suport a la circulació de pas i a la interna de llarga distància i també inclourà les vies intercomarcals d'especial importància. Aquesta xarxa es dividirà en xarxa bàsica primària i xarxa bàsica secundària, les quals es diferenciaran per les respectives característiques tècniques de les carreteres que en formin part.

b) La Xarxa Comarcal servirà de suport a la circulació generada entre els centres comarcals i entre aquests i els nuclis de segona importància.

³⁴ És a dir, que la Generalitat n'ha assumit la titularitat.

c) La *Xarxa Local o Rural*, constituïda per les vies d'àmbit local, servirà de suport a la circulació intermunicipal i de connexió entre els nuclis no situats sobre alguna de les xarxes definides en els apartats anteriors i aquestes vies.

i afegeix que:

“La resta de camins comprendrà les vies municipals o les vies de servei per al servei específic de les funcions pròpies d'organismes de les administracions públiques.”

El Pla crea una certa confusió en equiparar xarxa local i xarxa rural,³⁵ però, com veurem seguidament, la classificació del viari establerta al Pla de Carreteres de Catalunya definitiu és, en canvi, força esclaridora. En definitiva, la xarxa de camins que constitueix l'objecte d'aquest estudi correspon en el Pla de camins de les comarques del Pirineu i Pre-Pirineu a aquest viari esmentat marginalment i qualificat com *“la resta de camins”*. En realitat n'hauria de dir simplement *“camins”*, car legalment les categories a, b i c, tindran la categoria de carretera.

El Pla proposa el pas a la xarxa de carreteres de 599,9 km de camins municipals i forestals de les comarques de muntanya, alhora que inventaria 2.348,65 km de camins municipals (veïnals i rurals) i 3.433,1 km de camins de la Direcció General del Medi Natural (pistes forestals). Aquest inventari és la primera aproximació que tenim a l'extensió i característiques de la xarxa de camins de les comarques de muntanya (sempre excloent-ne, però, el viari tradicional de camins de bast i senders).

5.2.2. El Pla de carreteres de Catalunya (1983)

El Pla de Carreteres de Catalunya va ser redactat per la Direcció General de Carreteres de la Generalitat l'any 1983 i aprovat pel Decret 311/1985, de 25 d'octubre. El Pla estableix una classificació jeràrquica de la xarxa de carreteres en tres nivells:

a) Xarxa bàsica. És la que serveix de suport al trànsit de pas i al trànsit intern de llarga distància, i inclou també les vies intercomarcals i intracomarcals d'una especial importància viària. En forma part també aquella xarxa arterial integrada per les vies segregades d'accés als nuclis de població que, passant totalment o parcialment per zones urbanes, tenen com a funció compatibilitzar el trànsit local i el trànsit de pas.

b) Xarxa comarcal. És la que serveix de suport al trànsit generat entre les capitals comarcals, i entre aquestes i els principals nuclis de població i d'activitats, com també al trànsit generat entre cadascun d'aquests nuclis i al generat en la seva connexió amb itineraris de la xarxa bàsica.

c) Xarxa local. És la que serveix de suport al trànsit intermunicipal, integrada pel conjunt de vies que faciliten l'accés als nuclis de població i d'activitats no situats sobre les xarxes bàsica i comarcal, i comprèn totes les carreteres que no figuren a la xarxa bàsica ni a la comarcal.

Alhora, *“segons llurs característiques tècniques i funcionals, es podran establir per a cadascuna d'aquestes xarxes les categories de primària i secundària”*.

³⁵Aquesta categoria indueix a confusió perquè, bo i referint-se a carreteres, fa servir els termes “local” i “rural” i aquests termes s'associen automàticament amb vials de titularitat municipal, o sigui camins.

En definitiva, el Pla de Carreteres de Catalunya no contempla la xarxa de camins, car, com molt bé especifica la Llei 7/1993, de carreteres, els camins no són legalment carreteres, encara que tècnicament o funcional ho siguin, o puguin ser-ho. Però, alhora, ajuda per exclusió a concretar quina part del viari ha de rebre la consideració de camins³⁶.

En aquest sentit és molt interessant el Projecte d'adaptació del Pla de Carreteres de Catalunya, redactat de conformitat amb el que disposa l'article 11.4. de la Llei 7/1993, de 30 de setembre, de carreteres,. L'article 5 del Projecte d'adaptació del Pla diu que tindran la condició de carreteres les vies que reuneixin diversos requisits, entre els quals:

b) Que serveixi d'unió de nuclis, encara que siguin inferiors a 150 habitants, quan hi hagi en tot el seu recorregut una població total superior al cens esmentat.

c) Que comuniqui el nucli més gran del municipi amb la xarxa de carreteres.

Ambdós apartats, però especialment l'apartat **c)**, podrien tenir, en cas d'aprovar-se, una gran transcendència a les comarques de muntanya, car podrien suposar el pas d'un nombre considerable de camins veïnals a la xarxa de carreteres (a la xarxa local). Aquest fet caldria a més afegir-lo al traspàs progressiu de les carreteres provincials (en la majoria dels casos antics camins veïnals) a la Generalitat que ordena la Llei de carreteres. Això reduiria la xarxa de camins veïnals a les vies d'accés als nuclis més petits.

5.2.3. Els Plans Comarcals de Muntanya

Els Plans Comarcals de Muntanya estableixen una classificació funcional pròpia, encara que basada en la del Pla de Carreteres de Catalunya, que és de gran utilitat a l'hora de delimitar i caracteritzar la xarxa de camins respecte la de carreteres. Així, a més de definir les xarxes bàsica, comarcal i local (que aplega en un mateix epígraf), segons els criteris del PCC, inclou dues categories més, corresponents a la xarxa de camins³⁷:

Xarxa veïnal

És la xarxa viària que, no estant inclosa al PCC, s'ha considerat, d'acord amb l'antena comarcal i amb els ajuntaments interessats, que dona accés directe als nuclis de població de la comarca no situats sobre alguna de les xarxes precedents, sigui comunicant-los entre si, ja sigui amb la xarxa de categoria superior.

Xarxa rural

Amb la xarxa anterior forma la xarxa de camins considerada. Aquesta xarxa és la que, no figurant tampoc a l'inventari del PCC, s'ha seleccionat com a trams d'accés als punts d'interès tinguts en compte, normalment no poblat, o que uneixen xarxes de categoria superior i són emprats com a vies secundàries per la població.

³⁶ El nou projecte d'adaptació del Pla substitueix la denominació original de "Xarxa Local i Rural", present al redactat original, per la de "Xarxa Local". El Pla, originalment, descrivia aquesta xarxa com de "suport a la circulació intramunicipal i a la connexió dels nuclis no situats sobre algunes de les xarxes abans definides (bàsica i comarcal)", definició que atorgava de fet als camins veïnals la consideració de carreteres. La nova definició de la xarxa local com de "suport al trànsit intermunicipal" referma novament la distinció entre xarxa de carreteres i xarxa de camins.

³⁷ Als Plans Comarcals s'explica d'aquesta manera: "Atès que per a fer aquest estudi necessitem fer-hi una divisió en trams molt fina, sembla raonable respectar la classificació de la xarxa de carreteres que estableix el PCC. En canvi, la xarxa de camins, resulta preferible subdividir-la en dues categories funcionalment diferenciades."

Es tracta de la primera definició de la xarxa de camins que no es fa per exclusió i que especifica les funcions pròpies que la distingeixen de la xarxa de carreteres. Alhora fa una important distinció funcional entre xarxa veïnal i xarxa rural, conceptes que sovint s'han utilitzat indistintament³⁸.

La xarxa veïnal correspondria, així, al viari que comunica nuclis de població amb la xarxa de carreteres i que és de titularitat municipal. La xarxa rural, en canvi, seria aquell viari del terme municipal que satisfà funcions agropecuàries i forestals, o de comunicació veïnal en zones d'hàbitat dispers, i que pot ser tant de titularitat municipal com competència de la Direcció General del Medi Natural. És interessant de comprovar com les actuacions dels Consells Comarcals en matèria de camins s'han regit efectivament per aquesta classificació³⁹. Com veurem, aquesta interpretació de la xarxa de camins, es reforçada també per la pròpia Llei de carreteres.

5.2.4. La Llei 7/1993, de 30 de setembre, de carreteres

Aquesta Llei torna a definir la xarxa de camins per exclusió, però incorpora nous elements d'especial interès, que permeten definir-la amb més precisió. L'article 2 de la Llei distingeix la xarxa de carreteres de la resta del viari:

Article 2

Àmbit d'aplicació

-1 Es consideren carreteres les vies de domini i ús públics projectades i construïdes fonamentalment per a la circulació de vehicles automòbils.

-2 Queden exclosos de l'àmbit d'aplicació d'aquesta Llei:

a) Les vies i els accessos als nuclis de població que integren la xarxa viària municipal, sempre que no tinguin la consideració de tram urbà o de travessera.

b) Les pistes forestals i els camins rurals.

c) Els camins de servei o d'accés, de titularitat pública o privada, construïts com a elements auxiliars i complementaris de les activitats específiques de llurs titulars. L'obertura d'aquests camins a l'ús públic es pot acordar per raons d'interès general, de conformitat amb la normativa específica aplicable, en el qual supòsit s'han d'aplicar les normes d'ús i seguretat pròpies de les carreteres i, si s'escau, als efectes d'indemnització, la Llei d'expropiació forçosa.

d) Les noves vies que siguin executades pels ajuntaments d'acord amb el planejament vigent.

Aquest article permet, efectivament, de fer una bona aproximació conceptual a la xarxa de camins, coincident amb la classificació adoptada pels Plans Comarcals de Muntanya.

Així, les diferències entre una carretera i un camí no són d'ordre tècnic (els camins també són formalment carreteres), sinó bàsicament administratiu i funcional.

D'una banda, hom distingeix un viari municipal d'accés als nuclis de població, que podem assimilar amb la xarxa veïnal, i, de l'altra, hom distingeix entre camins rurals i pistes forestals. D'acord amb la definició dels camins rurals, continguda als Plans Comarcals (de

³⁸Vegeu per exemple PALAU 1983.

³⁹Com vam poder comprovar durant la realització del nostre estudi *La xarxa de camins a les comarques de muntanya* (1995) els Consells Comarcals han elaborat plans de camins veïnals (que inclouen també la xarxa rural d'accés a cases i masades), i no han actuat directament sobre la xarxa forestal en considerar que aquesta depèn de la Direcció General del Medi Natural.

moment l'única de què disposem), hauríem d'incloure sota aquest concepte fonamentalment aquells camins municipals d'ús agropecuari o que comuniquen cases o masades aïllades. D'aquesta manera, els camins veïnals juntament amb els camins rurals configurarien la xarxa de camins públics de titularitat municipal.⁴⁰

També la Llei 8/1987, de 15 d'abril, Municipal i de Règim Local de Catalunya, sembla confirmar-ho quan en l'article 63 diu: “*El municipi té competències pròpies en les matèries següents: ...la pavimentació de vies públiques urbanes i la conservació de camins i vies rurals*”. Així, pel que fa al viari municipal, aquesta llei estableix novament una distinció entre camins [veïnals?] i vies rurals. Les vies urbanes, òbviament, romanen fora de l'àmbit d'aquest estudi.

Caldria, doncs, distingir clarament entre vies rurals de titularitat municipal i pistes forestals. Tradicionalment, la titularitat de les darreres s'havia assignat principalment a l'Administració forestal, és a dir, a l'antiga Direcció General del Medi Natural del DARP,⁴¹ si bé aquesta qüestió és motiu de controvèrsia i roman pendent de clarificació.

Després, la Llei 7/1993, de carreteres, (també la llei espanyola) esmenta uns “*camins de servei o d'accés*”, de titularitat pública o privada, als quals ens referirem al següent apartat. Es tracta en aquest cas d'una categoria purament funcional.⁴²

D'altra banda, com ja hem esmentat, la Generalitat assumeix, en virtut de la disposició transitòria primera de la Llei, la titularitat de les xarxes de carreteres de les diputacions, fet que també ajuda a delimitar amb més precisió l'àmbit de la xarxa de camins.⁴³

A l'últim, cal destacar que la disposició final segona d'aquesta llei diu que “*La xarxa de camins rurals es regula per la normativa específica que sigui dictada per la Generalitat de Catalunya*”. Aquesta normativa no existeix. Dificilment podria considerar-se la Llei 9/1995, de regulació de l'accés motoritzat al medi natural, una normativa reguladora dels camins rurals. Tampoc els preàmbuls de la llei la consideren així, ni estableixen cap vincle amb aquesta disposició final segona de la Llei 7/1993, de carreteres. Aquest paràgraf podria esdevenir l'embrió d'una futura Llei de camins, que hauria d'omplir la falta de reglamentació específica que sofreix la xarxa.

5.2.5. El Decret 82/1994, pel qual s'aprova el Pla especial de la zona volcànica de la Garrotxa

Si bé el Pla especial de la zona volcànica de la Garrotxa fa referència a un àmbit territorial restringit (el Parc natural), l'article 78 del pla estableix una interessant classificació de la xarxa viària en tres categories principals:

⁴⁰Caldria afegir-hi encara la xarxa històrica de camins rurals tradicionals.

⁴¹Vegeu la taula 5.5.

⁴²Hem vist com també s'hi referia el Pla de camins de les comarques del Pirineu i el Pre-Pirineu: “*...Les vies de servei per al servei específic de les funcions pròpies d'organismes de les administracions públiques.*”.

⁴³Pasat l'any 2000 el traspàs no s'ha fet encara efectiu.

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

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

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

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

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

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

Òbviament, només els vials de les categories B i C són camins, ja que els vials de la categoria A són carreteres.

La xarxa de camins pròpiament dita apareix dividida en quatre nivells jeràrquics. La categoria B-1 ha de correspondre a camins veïnals de titularitat municipal. Dintre de la categoria B-2 s'inclouen tant camins veïnals, com sobretot camins rurals. Els vials de la categoria B-3 són vies de servei de titularitat pública o privada. Finalment, la categoria C correspon a vies de servei de caràcter temporal (com ara vies temporals per extraure fusta), també de titularitat pública o privada.

Els camins o pistes forestals de caràcter permanent no hi apareixen gaire ben tipificats. Aquest fet podria explicar-se en part per la poca importància relativa que la xarxa forestal té a l'interior del Parc natural en comparació amb la xarxa rural d'utilitat agrària i veïnal.⁴⁴ Els camins forestals s'haurien d'incloure dins la categoria B-2, si són oberts al públic, o dins la categoria B-3, si estan tancats.

D'altra banda, l'article 34 b) del Decret fa referència, a efectes de protecció i recuperació, d'una "xarxa tradicional de camins i senders", que si bé no descriu, correspon òbviament al viari preindustrial, fossilitzat, d'origen medieval.

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

Aquest decret posa ordre al garbuix conceptual amb què comença la Llei 9/1995, de regulació de l'accés motoritzat al medi natural. El Reglament de la Llei distingeix ara entre "camins rurals, camins i pistes forestals, camins de bast i ramaders, senders i corriols", que aplega d'acord amb un ordre jeràrquic.

L'article 2.2. descriu cadascuna de les categories com segueix:

a) Camins forestals, les vies de terra o pavimentades de circulació permanent que serveixen per a la gestió, la vigilància i la defensa de les forests, amb una amplada mitjana de plataforma de 4 metres, que formen la xarxa forestal bàsica.

⁴⁴Tal i com va posar de manifest l'inventari que vam realitzar dels camins del Parc Natural de la Zona Vulcànica de la Garrotxa.

- b) **Pistes forestals**, les vies de terra o pavimentades connectades amb les anteriors i de característiques similars, construïdes primordialment per al transport dels aprofitaments forestals, amb una amplada mitjana de plataforma de 3 metres, que formen la xarxa forestal secundària.
- c) **Pistes de desembosc**, les vies de terra i de circulació temporal exclusivament construïdes per al transport d'aprofitaments forestals, amb una amplada mitjana de plataforma de 2,5 metres.
- d) **Camins rurals**, les vies pavimentades o de terra de circulació permanent construïdes per a la millora de les infraestructures agrícoles, ramaderes i forestals, d'unió entre infraestructures agrícoles, ramaderes i forestals, d'unió entre localitats o d'accés a cases o nuclis de població situats en zones rurals.
- e) **Camins ramaders**, els camins seguits tradicionalment pel bestiar transhumant en els seus desplaçaments periòdics per a l'aprofitament de les pastures naturals.
- f) **Camins de bast**, els antics camins aptes per al pas d'animals de càrrega i no aptes actualment per a la circulació de vehicles de quatre rodes.
- g) **Corriols i senders**, vials únicament aptes per al pas de vianants.

Es tracta d'una classificació força completa i coherent de la xarxa de camins. Hi sobresurt la importància atorgada a la xarxa forestal, que divideix en principal (*camins forestals*) i secundària (*pistes forestals*) i temporal (*pistes de desembosc*). Al nostre entendre el decret abusa del terme camí rural i caldria també distingir els camins veïnals dels pròpiament rurals, atès que es tracta de vials amb funcions clarament diferenciades i tipologies morfològiques sovint també diferents (generalment asfaltats els primers, de terra els segons).

A l'últim, cal destacar el reconeixement explícit de l'existència d'una xarxa de camins rurals tradicionals integrada per camins de bast i corriols i senders (si bé la distinció entre les dues tipologies resulta sovint en la pràctica realment difícil, també poc útil i, doncs, innecessària).

5.3. Categorització i funcionalitat de la xarxa de camins

Hem vist com, progressivament, diferents normes legals i plans ens permeten anar definint la xarxa de camins, sense, però, que aquests disposin d'una reglamentació pròpia i precisa. Nosaltres no podem fer altra cosa que constatar l'existència d'un important buit o desori legal pel que fa als camins, amb l'excepció dels camins ramaders. Això no obstant, en aquest apartat intentarem explicitar i endreçar allò que els textos i normes descrits inclouen implícitament.

Els camins són tots aquells vials que la llei no considera carreteres, independentment de llurs característiques tècniques. La seva classificació és funcional i administrativa. N'hi ha de públics i de privats. Entre els públics n'hi ha de titularitat municipal o pertanyents a d'altres administracions.⁴⁵ Cal subratllar que per dret consuetudinari, i per llei, els camins són municipals mentre no tinguin un altre titular (públic o privat). D'acord amb la Llei Municipal i de Règim Local de Catalunya, quan existeixen entitats municipals descentralitzades (com és ara el cas de molt municipis de les comarques de muntanya) aquestes tenen al seu càrrec la vigilància, la conservació i la regulació del viari municipal.⁴⁶

Hem recollit en una taula (TAULA 5.1.) els diferents noms o categories de camins que recullen diferents textos legals o administratius. Les classificacions que contempnen les diverses normes són divergents i equívocues i no fan sinó confirmar el desconeixement, el

⁴⁵La principal excepció a la titularitat municipal dels camins públics són els camins ramaders, de titularitat autonòmica. També dependran d'altres administracions els camins inclosos dins llurs propietats, com ara els camins forestals inclosos en forests de la Generalitat.

⁴⁶Tots aquests aspectes els tractarem amb més detall quan abordem el marc jurídic i legal.

confusionisme i la deixadesa que envolten aquesta infraestructura rural. Els criteris de classificació dels camins combinen indistintament criteris administratius, funcionals i tècnics. Només el nom “camí o xarxa rural” es repeteix en la meitat dels documents. A més, la majoria d’aquests documents no caracteritzen ni defineixen les diferents classes de camins que esmenten, i quan ho fan les definicions no sempre coincideixen.

Això no obstant, partint dels documents analitzats en l’apartat anterior, pensem que és possible classificar la xarxa de camins per a vehicles automòbils en cinc categories bàsiques de caràcter funcional amb un cert reconeixement legal (TAULA 5.2. i 5.3.):

1. Camins veïnals
2. Camins rurals
3. Camins forestals
4. Camins ramaders
5. Camins de servei

Aquesta classificació funcional té a més un caràcter administratiu car les diverses categories s’associen a una administració titular (TAULA 5.3.). Així, camins veïnals i rurals són de titularitat municipal, mentre els camins forestals s’atribueixen en diferents documents a l’administració forestal (el DARF), si bé aquest fet no té cap base legal. Els camins ramaders són de titularitat autonòmica. Els camins de servei poden ser públics o privats. D’acord amb la Llei 7/1993, de carreteres, tots els camins privats tenen aquesta consideració.

TAULA. 5.1. Classificació dels camins en diferents documents legals i administratius

	1	2	3	4	5	6	7	8
<i>TITULARITAT</i>								
camins municipals		X		X				
camins provincials	X							
camins del medi natural				X				
<i>FUNCIONALITAT</i>								
camins veïnals	X				X			
camins rurals		X			X		X	X
camins ramaders			X				X	X
camins forestals						X		X
pistes forestals		X				X		X
pistes de desembosc								X
camins de servei o accés		X		X				
<i>CARACTERÍSTIQUES TÈCNIQUES</i>								
camins de bast							X	X
senders i corriols							X	X
camins asfaltats							X	
pistes forestals de terra							X	

1. Codi Civil; 2. Llei 7/1993 de carreteres; 3. Ley 3/1995 de vías pecuarias; 4. Pla de camins del Pirineu i el Pre-Pirineu; 5. Plans comarcals de muntanya; 6. Llei 6/1988, forestal de Catalunya; 7. Llei 9/1995 de regulació de l’accés motoritzat al medi natural; 8. Reglament de la Llei 9/1995 de regulació de l’accés motoritzat al medi natural.

Font: Elaboració pròpia

Però aquesta classificació romandria incompleta sense tres categories addicionals:

6. Camins rurals tradicionals
7. Senders
8. Servituds de pas

Els camins rurals tradicionals són el viari preindustrial, no transformat en vials per a vehicles automòbils, que ha sobreviscut fossilitzat fins al present. Es tracta majoritàriament de camins de bast, també corriols, més rarament camins carreters. Originàriament tenien les mateixes funcions que la xarxa moderna (veïnal, rural, forestal) i, com han posat de manifest els diversos inventaris que hem realitzat la seva titularitat és majoritàriament pública i municipal.

Els senders són els itineraris senyalitzats per a la pràctica del senderisme, o també d'excursions en bicicleta o a cavall. Al nostre país són un simple atribut que suporten determinats camins públics o privats, però aquests no tenen cap reconeixement legal o administratiu, com passa en d'altres països. Això no obstant, inclourem en aquest capítol un apartat dedicat a descriure la xarxa de senders, car, com veurem en capítols posteriors les xarxes de senders juguen o poden jugar un paper molt important en la gestió dels camins en zones rurals i de muntanya, com il·lustren molt bé diverses experiències internacionals..

A l'últim cal fer esment de les servituds de pas. Les servituds de pas no són pròpiament camins sinó un dret de pas (públic o privat) que grava el sòl de propietat privada, però les hem inclòs per la seva significació en determinades situacions i perquè una gestió integral de l'accessibilitat al medi natural les ha de tenir en compte. Aquestes poden ser públiques o privades i les abordarem més endavant quan tractem el marc legal i el règim jurídic dels camins.

Multifuncionalitat de la xarxa

Bo i acceptant aquesta classificació fonamental de la xarxa de camins en base a criteris funcionals i administratius hem de remarcar alhora el caràcter essencialment multifuncional dels vials que la integren.⁴⁷

TAULA 5.2. Funcionalitat actual de la xarxa de camins

⁴⁷Aquest fet es destacat també per LÓPEZ MONNÉ (1999, p. 109): “*Les diferents tipologies de camins de titularitat pública, considerades en conjunt, constitueixen una infraestructura d'ús públic que pot complir funcions diverses. Des del punt de vista de l'ordenació territorial -a banda de les carreteres- els camins rurals, els forestals i els que formen el viari tradicional, poden esdevenir elements destacats en l'ordenació i vertebració de zones rurals de muntanya. Alguns dels vials seguiran tenint com a funció principal facilitar la comunicació rodada entre explotacions agrícoles i forestals, amb els nuclis habitats i la xarxa de carreteres, servint així de suport a activitats econòmiques tradicionals, tot i que alhora poden tenir altres usos complementaris. Per a d'altres camins - especialment els del viari tradicional -, es poden considerar com a primordials usos diferents als derivats estrictament de les necessitats quotidianes de mobilitat i transport. Aquestes altres vies poden arribar a jugar un destacat paper com a suport físic per activitats recreatives, turístiques, educacionals, ambientals, forestals, com a vies de seguretat, etc.*”

	Primària	Secundària
<i>Carretera</i>	circulació general	turisme, trànsit ramader
<i>Camí veïnal</i>	accés als nuclis	forestal, trànsit ramader, turisme
<i>Camí rural</i>	agrícola, ramadera	turisme
<i>Camí forestal</i>	explotació del bosc, accés a pastures	turisme, protecció civil, gestió del medi natural
<i>Camí de servei</i>	industrial	turisme, protecció civil, gestió del medi natural
<i>Camí ramader</i>	trànsit ramader	turisme
<i>Camí tradicional</i>	desús	turisme, protecció civil, gestió del medi natural

Les funcions tradicionals, veïnal, agrícola (rural), forestal, ramadera i industrial (principalment associada a l'explotació hidroelèctrica), s'han enriquit amb noves funcions que, sovint, superen en importància a les funcions primigènies: gestió del medi natural (seguiment de la fauna, vigilància...), protecció civil (incendis, aiguats, accidents), i, molt especialment, turisme (excursions en vehicles automòbils, senderisme, BTT, equitació...). Totes les categories i molts vials assumeixen, doncs, múltiples funcions, per bé que una d'aquestes hi pugui predominar o en sigui (o en fos) la característica. A la TAULA 5.2. hem recollit les funcions actuals, primàries i secundàries, de les diferents categories que integren la xarxa (FIGURA 5.1.).



FIGURA 5.1. Els camins rurals tenen un caràcter marcadament multifuncional.

TAULA 5.3. Categorització de la xarxa viària

Categoria	Titularitat	Gestió	Referència legal	
			Estat	Catalunya
Carretera	Estat autonòmica provincial	estatal autonòmica provincial	Ley 25/1988, de carreteras	Llei 7/1993, de carreteres
camí veïnal	Municipal	municipal/entitat municipal descentralitzada (emd)	Ley 25/1988, de carreteras Ley 7/1985, reguladora de las bases de régimen local	Llei 7/1993, de carreteres Llei 8/1987, municipal i de règim local
camí rural	Municipal	municipal/emd	Ley 25/1988, de carreteras Ley 7/1985, reguladora de las bases de régimen local	Llei 7/1993, de carreteres Llei 8/1987, municipal i de règim local Decret 166/1998, de regulació de l'accés motoritzat al medi natural
camí forestal	municipal/ autonòmica	municipal/emd/autonòmica	Ley 25/1988, de carreteras Ley de montes	Llei 7/1993, de carreteres Decret 166/1998, de regulació de l'accés motoritzat al medi natural Llei 6/1988, forestal de Catalunya
camí ramader	autonòmica	autonòmica	Ley 3/1995, de vías pecuarias	Decret 166/1998, de regulació de l'accés motoritzat al medi natural
via de servei pública	Estat autonòmica provincial municipal	estatal autonòmica provincial municipal/emd	Ley 25/1988, de carreteras	Llei 7/1993, de carreteres
via de servei privada (= camí privat)	Privada	privada	Ley 25/1988, de carreteras	Llei 7/1993, de carreteres
camí rural tradicional	Municipal	municipal/emd		Decret 166/1998, de regulació de l'accés motoritzat al medi natural
servitud de pas pública	Pública	administració competent	Ley 25/1988, de carreteras Ley 29/1985 de aguas Ley 1/1970, de caza Ley 22/1988, de costas	Llei 7/1993, de carreteres
servitud de pas privada	Privada	privada	Codi Civil	Llei 13/1990, de l'acció negatòria, les immissions, les servituds i les relacions de veïnatge

5.3.1. Camins veïnals

Encara que sovint – per exemple en documents administratius, jurisprudència o treballs especialitzats - hom equipari camins municipals amb camins veïnals (tot el viari municipal foren camins veïnals), nosaltres considerem, partint de la legislació vigent i dels plans descrits als apartats anteriors, que aquests només constitueixen una de les categories que configuren la xarxa viària municipal⁴⁸.

Per a nosaltres, els camins veïnals són fonamentalment aquells vials de titularitat municipal que comuniquen els nuclis de població d'un municipi entre si i amb la xarxa de carreteres. Jurídicament són béns de domini públic d'ús públic comú general.

L'extensió de la xarxa de camins veïnals s'ha vist reduïda en el decurs del segle gràcies a la seva inclusió progressiva en la xarxa de carreteres. Això, no obstant, a les comarques de muntanya, la xarxa de camins veïnals té encara una extensió molt superior a la de carreteres. L'aplicació dels supòsits contemplats pel nou Pla de Carreteres⁴⁹ podria suposar la incorporació de més camins veïnals a la xarxa de carreteres.

Això no obstant, a diferència de CORRAL (1994), nosaltres no considerem que la incorporació del viari provincial a la xarxa de carreteres, ni els supòsits establerts per l'actual Ley 25/1988, de carreteras, impliquin la desaparició dels camins veïnals.⁵⁰ Per la mateixa raó, tampoc no considerem que el viari municipal subsistent hagi d'equiparar-se ara globalment amb els camins rurals, tal i com aquest autor proposa, perquè, com hem vist, camins veïnals i camins rurals són categories funcionalment diferents, que alhora la legislació vigent encara distingeix.

Funcionalitat

La funció primària i principal dels camins veïnals és l'accés als nuclis habitats. Això no obstant, aquesta xarxa satisfà a les comarques de muntanya altres funcions en relació a la ramaderia i l'explotació forestal. En efecte els ramats circulen avui per aquest viari, tant a peu com amb vehicle (camions). Cal destacar que hi ha camins veïnals que són alhora camins ramaders (el mateix passa amb moltes carreteres). El transport de la fusta és també molt important (la xarxa de camins forestals sol arrencar de la xarxa veïnal) i comporta no pocs problemes, principalment de deteriorament del ferm per culpa del sobrepès dels camions forestals (CAMPILLO 1995).

⁴⁸Com veurem a l'apartat 3.1., tampoc la Ley de caminos vecinales, de 29 de junio de 1911, l'única que regula específicament aquest viari, i encara vigent, no equipara viari municipal amb camins veïnals.

⁴⁹Vegeu l'apartat 5.2.2.

⁵⁰”Podemos ya precisar el concepto de Caminos rurales. Son aquellos de titularidad y competencia municipal que facilitan la comunicación directa con pueblos limítrofes, con pequeños núcleos urbanos, con simples fincas, etc., y que sirven a los fines propios de la agricultura y la ganadería. Suelen ser de carácter rudimentario y sin firme de ninguna clase. Proceden pues de los antiguos caminos vecinales (los no asumidos por las diputaciones) y en su mayor parte de aquellos camins de 2º orden a que hacía referencia el Real Decreto de 7 de abril de 1848...” (CORRAL 1994, p. 615).

Aquests camins eren majoritàriament de terra a l'inici dels anys 90. Això n'afavoria l'ús turístic (excursions amb 4x4, BTT, senderisme...),⁵¹ però el tractament amb asfalt dels vials ha contribuït durant els anys 90 a bandejar aquestes activitats,⁵² amb l'excepció de les excursions amb cotxe i el ciclisme. Aquest fet reforça en canvi la vocació turística de les altres categories de camins.

A l'últim, sobretot en àrees d'hàbitat dispers o en el cas d'accessos a nuclis abandonats, sovint resulta difícil decidir si un camí ha de tenir la consideració de rural o de veïnal atès el solapament de funcions existent⁵³.

5.3.2. Camins rurals

Encara que, tal i com passa amb els camins veïnals, sovint hom equipari camins municipals no urbans amb camins rurals⁵⁴ (tots els camins municipals o pistes de terra foren rurals),⁵⁵ nosaltres els considerem igualment com una categoria més de les que integren el viari municipal. Com ja hem comentat, tant la Llei 7/1993, de 30 de setembre, de carreteres, com sobretot els Plans Comarcals de Muntanya (també el Pla especial del Parc natural de la Zona Volcànica de la Garrotxa), distingeixen entre camins veïnals i camins rurals.

A Catalunya la Subdirecció General d'Obres i Infraestructures Rurals del DARP, té al seu càrrec les actuacions de la Generalitat a la xarxa rural. De vegades, però, aquesta subdirecció general actua també sobre la xarxa veïnal. En aquests casos la referència o la senyalització de les obres es refereixen, no obstant, a "camins rurals", fet aquest que pot induir a confusió.

Per a nosaltres, els camins rurals són aquells vials d'ús principalment agropecuari, si bé també podrien incloure's dins d'aquesta categoria aquells camins que comuniquen cases aïllades o masades entre sí o amb els nuclis de població propers connectats amb la xarxa de camins veïnals o la de carreteres.

La seva titularitat pot ser tant pública com privada i determinar-la pot resultar força complex en alguns casos. Al Pirineu la majoria de camins privats correspondran a camins rurals atès que boscos i pistes forestals són majoritàriament públics.⁵⁶

En general, seran privats els camins al servei de finques particulars (els camins d'explotació que serveixen per accedir a les parcel·les o l'accés a la vivenda familiar) construïts i

⁵¹També el Pla de camins de les comarques del Pirineu i el Pre-Pirineu recull la vocació turística d'alguns camins veïnals.

⁵²Els camins asfaltats perden el seu atractiu i esdevenen alhora perillosos per a senderistes, ciclistes i cavallistes.

⁵³Per exemple, molts camins d'accés a nuclis abandonats ja només tenen una funció agrària. També resulta difícil esbrinar si els camins que condueixen a masos són camins veïnals de titularitat pública o camins rurals de titularitat privada.

⁵⁴"Pel que es refereix als camins municipals a tota la Província de Girona, i que en el seu 98-99% es poden considerar camins rurals..." (PALAU 1983, p. 130).

⁵⁵Fins i tot forestals segons alguns autors i documents.

⁵⁶Com hem pogut comprovar amb l'inventari de camins del Pallars Sobirà (1999).

mantinguts pels mateixos propietaris. Els camins que donen servei a diverses finques o vivendes poden ser particulars però sovint tenen també la consideració de públics, essent oberts a l'ús comú general i gestionats pels ajuntaments. En general la titularitat pública s'imposarà amb el reforçament de les funcions veïnals i s'afeblirà amb el predomini de la utilitat agropecuària.

Funcionalitat

Aquests camins, generalment associats als espais més humanitzats del medi rural (camps, prats, vivendes, instal·lacions agrícoles...), tendeixen a assumir funcions principalment turístiques associades molt sovint amb la presència de residents secundaris (estiuiejants), que aprofiten la xarxa per fer passejades curtes, de caràcter familiar, a peu o en bicicleta, sobretot al voltant dels pobles. Una altra funció secundària d'importància social és la caça.

5.3.3. Camins forestals

A diferència de camins veïnals i camins rurals, les pistes forestals són camins construïts per a l'aprofitament de boscos i pastures de titularitat pública o monts d'utilitat pública, o de monts privats.⁵⁷ Per tant, aquests camins seran de titularitat pública en monts públics i privada en monts privats, si bé en les comarques de muntanya la propietat de boscos i camins forestals és majoritàriament pública.

La xarxa de pistes forestals va ser iniciada fonamentalment per l'antic ICONA, que se n'ocupava també del manteniment. Posteriorment, aquest viari fou traspassat a l'antiga Direcció General del Medi Rural (avui Direcció General del Medi Natural) del Departament d'Agricultura Ramaderia i Pesca de la Generalitat de Catalunya.

El 1984 la memòria del DARP establia una categorització de la xarxa forestal que donava a entendre que el Departament n'assumia la titularitat, fins al punt de tractar conjuntament camins forestals i camins ramaders: *“Aquesta xarxa comprèn les pistes forestals primàries, a manera d'eixos de comunicació entre les forests públiques de notable importància, les vies secundàries preferentment destinades a l'obtenció dels productes i els camins d'accés a les pastures i a zones d'interès recreatiu. Com a component singular de la xarxa s'inclouen les vies pecuàries que també s'han d'adequar i conservar.”*

⁵⁷FONT (1999, pp. 30-31) sembla equiparar camí de terra amb pista forestal al marge de la funció del vial (com sovint trobem a les notícies de premsa quan es parla de pobles comunicats per pistes de terra): *“Així mateix, i pel que fa a les àrees de muntanya, la xarxa moderna de pistes forestals no s'hauria de contemplar a partir d'una lògica estrictament forestal (explotació del bosc, accés dels serveis d'extinció d'incendis), sinó com una xarxa que també fes possible el restabliment de les antigues connexions de nucli a nucli de població, única manera d'atenuar la sensació d'aïllament dels habitants dels masos dispersos i dels nuclis de muntanya.”* És, cert no obstant, que els accessos d'alguns pobles del Pirineu foren construïts no per comunicar els veïns ans per extraure la fusta del bosc. Així, al Pla de Camins del Pirineu i el Pre-Pirineu (1982) figuren diversos pobles comunicats per camins del DARP, en realitat antigues pistes forestals. Però reiterem que la consideració de pistes forestals no pot aplicar-se a camins la funció principal dels quals és el trànsit dels veïns.

Però la titularitat dels camins forestals és actualment motiu de controvèrsia. Si bé la titularitat de les pistes forestals s'ha atribuït tradicionalment a l'Administració forestal⁵⁸ (com recullen el Pla de camins de les comarques del Pirineu i el Pre-Pirineu⁵⁹ i els Plans Comarcals de Muntanya), aquest fet no té base legal o aquesta és molt pobre. És veritat que la Llei 8/1987, de 15 d'abril, Municipal i de Règim Local de Catalunya, no esmenta les pistes forestals com a matèria de competència municipal i que la Llei 7/1993, de 30 de setembre, de carreteres, distingeix els camins rurals de les pistes forestals (fet que podria interpretar-se com que aquestes últimes no són de titularitat municipal), però davant la inconsistència semàntica que caracteritza els documents legals i administratius existents hom podria al·legar també que la xarxa forestal és part integrant de la xarxa rural. D'altra banda, ni la *Ley de montes* ni la Llei 6/1988, forestal de Catalunya, atribueixen la titularitat d'aquest viari a l'Administració forestal. De la mateixa manera com l'antic IRYDA va lliurar els camins rurals que havia construït i els tribunals van obligar els ajuntaments a assumir-ne la titularitat,⁶⁰ el DARP, hereu de la xarxa de l'antic ICONA, podria fer el mateix amb els camins forestals. De fet, en relació amb els Plans de tancament de pistes del Parc nacional d'Aigüestortes i Estany de Sant Maurici i del Parc natural del Cadí-Moixeró, o també de conflictes per l'ús de camins forestals, com el que enfronta l'entitat municipal descentralitzada d'Araós i l'Ajuntament de Tírvia, els ajuntaments estan assumint la gestió d'aquests vials per la via dels fets.

La titularitat definitiva d'aquest extens viari és una qüestió no resolta que les administracions haurien de clarificar. Aquest fet té una enorme transcendència per a la gestió de la xarxa de camins. Els camins forestals representen la principal categoria de camins en zones de muntanya i, com veurem, la seva extensió supera amb escreix la de carreteres, camins veïnals i camins rurals. La gestió d'aquesta xarxa suposa una gran responsabilitat i comporta uns costos econòmics elevadíssims que els petits ajuntaments de muntanya no poden sufragar. Això no obstant, sembla que la tendència o la voluntat de l'Administració catalana és la de traspasar els camins forestals als municipis, excepte en els monts propietat de la Generalitat.

⁵⁸Entre els objectius del Pla de Camins de les comarques del Pirineu i el Pre-Pirineu hi ha: "*Obtenir un catàleg de camins dependents dels municipis, ... , o la Direcció General del Medi Rural*" (p.3.), i a la p.12 diu: "*Quant als camins del Medi Natural, es realitzaran les millores a càrrec al pressupost del Departament d'Agricultura Ramaderia i Pesca de la Generalitat, que marcarà, per a cada any, les prioritats.*" També el Programa d'Actuacions Comarcal de la Vall d'Aran (1995) afirma la titularitat del DARP de part de la xarxa veïnal i rural/forestal: "*Xarxa veïnal de camins ... la titularitat és majoritàriament de Medi Natural (DARP)(+/-80%), mentre que la resta és de titularitat municipal... Xarxa rural de camins ... Pel que fa a la titularitat, aquesta correspon, en la major part, a la Direcció de Medi natural de la Generalitat i la resta és municipal.*" (pp.61-62). Vegeu també PALAU 1983.

⁵⁹Però aquest també recull els camins de l'IRYDA, que els municipis s'han vist obligats a assumir després de diversos revessos judicials.

⁶⁰El Pla de camins de les comarques del Pirineu i el Pre-Pirineu (1982) encara atorgava a l'IRYDA la titularitat d'alguns camins de l'Alt Empordà, però aquesta ha revertit en els municipis. Vegeu la STS de 11 de novembre de 1985 (Aranzadi 1986\361): "*la competencia municipal y el demanio público municipal comprende la totalidad de las vías públicas del término, sean rústicas o urbanas*".

Funcionalitat

Els camins forestals satisfan a les comarques de muntanya funcions primàries i secundàries de primer ordre, un fet que la gran extensió de la xarxa tendeix encara a reforçar. En efecte, els camins forestals són la infraestructura bàsica d'accés a la muntanya.

Actualment serveixen encara per extreure la fusta del bosc o per al transport del bestiar, el motiu principal per al qual foren construïts però, davant la crisi del sector forestal, les funcions secundàries de la xarxa estan guanyant importància i sovint s'imposen davant la funció primària o original.

Cal subratllar que fa anys algunes pistes de muntanya ja foren construïdes per l'Administració forestal (l'antic ICONA) amb finalitats turístiques, en general amb un resultat prou galdós per a la conservació del medi ambient. En són exemples la pista dels Estanys de la Pera i la de l'Estany de Malniu, a la Cerdanya, entre d'altres.

Avui dia el valor ecològic i social per al lleure dels boscos és sovint superior al valor econòmic d'explotació de la fusta. Aquest fet determina que la funció principal de molts camins forestals sigui ara la gestió del medi natural (associada a espais naturals protegits com ara parcs i reserves nacionals de caça), la protecció civil (prevenció i lluita contra els incendis, rescat en cas d'accidents o extraviaments...) i, sobretot, el turisme. Ja el 1982 el Pla de camins de les comarques del Pirineu i el Pre-Pirineu assignava una funció turística a un bon nombre de pistes forestals.⁶¹ L'ús turístic d'aquesta xarxa pot presentar múltiples formes i nivells d'intensitat (excursions amb vehicles automòbils, BTT, equitació, senderisme), i molts camins o trams de camins forestals participen de rutes o itineraris senyalitzats. A l'últim no podem oblidar la seva importància en relació amb activitats lúdico-socials molt arrelades al medi rural com són la caça o la recol·lecció de bolets.

5.3.4. Camins ramaders

Els camins ramaders són l'única categoria de camins que no s'obté per exclusió de la xarxa de carreteres. A diferència de la resta de camins, els camins ramaders tenen un marc legal i jurídic perfectament definit. Segons la Ley 3/1995, de 23 de marzo, de Vías Pecuarias són camins ramaders "*las rutas o itinerarios por donde discurre o ha venido discurrendo tradicionalmente el tránsito ganadero.*" Es tracta dels camins que tradicionalment han seguit els ramats i que comuniquen les pastures d'hivern de l'interior i el litoral de Catalunya amb el Pirineu (transhumància) i els mateixos pobles del Pirineu amb els peixius comunals o privats (transtermitància).

Els camins ramaders constitueixen veritables béns de domini públic d'ús públic de titularitat autonòmica o estatal. La seva gestió correspon a l'òrgan competent de la corresponent Comunitat Autònoma. A Catalunya en tenia la titularitat la Subdirecció

⁶¹Segons el Pla de Camins del Pirineu i el Pre-Pirineu el 21% de la xarxa forestal a l'Alt Urgell i el 49,4% al Berguedà tenia una vocació turística.

General de Boscos de la Direcció General del Medi Natural, del DARP, ara del Departament de Medi Ambient..

El més difícil, pel que fa als camins ramaders, és conèixer-ne el recorregut i els límits. La principal causa és que no existeix cap inventari acurat ni complet de la xarxa de camins ramaders de Catalunya⁶². Aquests tampoc no figuren com a tals (amb excepcions) al cadastre de rústica. Alhora, aquests poden coincidir amb carreteres o amb camins veïnals, rurals o forestals de titularitat municipal, però alhora tenir una amplada superior a aquests, que delimita l'espai pel qual poden transitar i peïxer els ramats. Només tenim mapes precisos (a escala 1:10.000), elaborats pel DARP, per als camins ramaders classificats a l'Alt Berguedà i per als inventariats per nosaltres al Pallars Sobirà, sobre ortofotomapes a escala 1:5.000. A la resta de comarques de muntanya només disposem dels mapes generals o parcials a escales petites elaborats per SORRE (1913) (MAPA 1.1.), MARTÍ (1924) (MAPA 1.6.), LLOBET i VILA (1951) (MAPA 1.3.), DE LA TORRE (1964) (MAPA 1.5.) i LLOBET (1968) (MAPA 1.4.).

Això no obstant, la nova Ley de Vías Pecuarias estableix a l'article 5 que: “*Corresponde a las Comunidades Autónomas, respecto de las vías pecuarias: ... El derecho y el deber de investigar la situación de los terrenos que se presuman pertenecientes a las vías pecuarias.*” mentre la Llei 9/1995, de regulació de l'accés motoritzat al medi natural, obliga a inventariar els camins ramaders.

Per tal de complir amb aquest imperatiu legal, en general, no hi haurà més alternatives que seguir aproximadament el mateix mètode d'enquesta sobre el terreny que ja feu servir Eusebi Martí el 1916: “*Nombre y apellidos de los tres ancianos del Pueblo y conocedores de las cosas del campo que dan fe de la exactitud de los datos que se proporcionan, caso de no existir éstos en ese Archivo Municipal.*” o bé interpretar el seu propi inventari (que abasta la província de Lleida), com nosaltres ho hem fet ha fet per a la comarca del Pallars Sobirà (1999). Així, al temps present, la primera dificultat consistirà en trobar als corresponents municipis de les comarques de muntanya “*tres ancianos conocedores de las cosas del campo*” que conservin encara el coneixement dels camins ramaders (en molts casos en desús i emboscats) i que puguin indicar-ne el recorregut i límits o localitzar-ne les fites (cas d'existir o de romandre al lloc que els pertoca). A diferència de Castella o de l'Aragó, no ha existit a Catalunya cap institució que vetllés pels interessos dels ramaders i per la conservació dels camins ramaders. Davant del fort procés de despoblament que han sofert aquestes comarques i de l'abandó de les pràctiques transhumants tradicionals⁶³, la tasca que caldrà emprendre s'endevina considerablement aspra i difícil.⁶⁴

⁶²El catàleg elaborat per Eusebi Martí (1916) recull el nom de les partides que els camins ramaders travessen en cada municipi de la província de Lleida, l'orientació i la longitud aproximades, i l'amplada mitjana dels trams, però no l'acompanyen dades addicionals o plànols (només un mapa provincial) que permetin determinar llur recorregut amb la necessària precisió.

⁶³En aquest sentit LLOBET i VILA (1951) ja afirmaven que: “*Razones de comodidad, juntamente con el número de reses que constituyen los rebaños, han motivado el abandono de muchos caminos de transhumancia, singularmente en las partes medias y bajas. En este caso se confunde la cañada con los caminos ordinarios, siendo muy difícil su reconstrucción.*”

⁶⁴Encara més si tenim en compte que tant SORRE com BLANCHARD-VILA ja consideraven molt difícil aquesta tasca en 1913 i 1925, respectivament. Vegeu també ROVIRA, MIRALLES 1999.

Això no obstant, tenim a Catalunya el precedent de la classificació dels camins ramaders de quatre municipis de l'Alt Berguedà (Bagà, Castellar de N'Hug, Guardiola de Berguedà i la Pobla de Lillet), aprovada pel DARP el 1982, d'acord amb la Llei de 1974. Però, a hores d'ara, hom no ha procedit encara ni a la delimitació ni a l'afitament sobre el terreny d'aquests camins i els conflictes ja s'han presentat.⁶⁵ Aquesta actuació inacabada i el nostre inventari dels camins ramaders del Pallars Sobirà, dins l'inventari general de camins de la comarca, juntament amb la rehabilitació de la cabanera del Cantó, a cavall de l'Alt Urgell i el Pallars Sobirà,⁶⁶ són les úniques actuacions de regularització dels camins ramaders empreses fins al moment per les administracions catalanes a les comarques de muntanya.

Funcionalitat

La funció original dels camins ramaders és, òbviament, el trànsit de bestiar, però a Catalunya aquests camins, en general, no són sinó un atribut que suporten algunes carreteres i altres categories de camins: veïnals, rurals o forestals. Per aquest motiu aquests camins tenen al nostre país una naturalesa marcadament multifuncional i l'ús ramader no és exclouent ans complementari. A més, l'actual *Ley 3/1995, de vías pecuarias*, afavoreix l'adopció de noves funcions per part d'aquests camins, principalment en relació amb el turisme "verd":

“Asimismo, las vías pecuarias podrán ser destinadas a otros usos compatibles y complementarios en términos acordes con su naturaleza y sus fines, dando prioridad al tránsito ganadero y otros usos rurales, e inspirándose en el desarrollo sostenible y el respeto al medio ambiente, al paisaje y al patrimonio natural y cultural.” (Art 1.3.). *“Se consideran usos complementarios de las vías pecuarias el paseo, la práctica del senderismo, la cabalgada y otras formas de desplazamiento deportivo sobre vehículos no motorizados siempre que respeten la prioridad del tránsito ganadero.”* (Art. 17.1.)

Cal subratllar, doncs, la importància creixent que pot adquirir l'ús turístic dels camins ramaders (d'innegable interès ecològic, paisatgístic i cultural) en substitució del trànsit ramader, molt minvat o fins i tot desaparegut.

5.3.5. Camins de servei

Els camins o vies de servei, tal com estableix la Llei 7/1993, de carreteres, són camins de titularitat pública o privada, construïts com a elements auxiliars o complementaris de les activitats específiques de llurs titulars. Per consegüent, tant poden ser camins públics com privats. A les comarques de muntanya podríem incloure dins d'aquesta categoria bàsicament camins amb un ús agropecuari o forestal, però també el viari privat d'origen industrial (pertanyent fonamentalment a companyies elèctriques o mineres), i la resta de camins privats en general.

⁶⁵Vegeu l'article publicat a *Regió 7* (24.7.99) "Un ramader denuncia obstacles en un camí de transhumància de Bagà".

⁶⁶Aquesta actuació l'expliquem al nostre estudi *La xarxa de camins a les comarques de muntanya* (1995).

Els camins de servei de titularitat pública són béns de domini públic, però no necessàriament d'ús públic comú general⁶⁷. Per tant, la hipotètica consideració dels camins forestals com a vies de servei⁶⁸ podria tenir una gran transcendència sobre l'ús públic de la xarxa forestal (avui de caràcter indiscriminat), que com hem vist constitueix una important font de conflictes ambientals⁶⁹.

Pel que fa al viari de titularitat privada, d'acord amb la Llei 7/1993, de carreteres, té també la consideració de vies de servei, tant si es tracta de camins d'ús agropecuari o forestal (a l'interior de finques i boscos privats) com de connexions de vivendes o instal·lacions agràries i forestals, amb la xarxa rural o veïnal de titularitat pública.⁷⁰

Funcionalitat

Els camins de servei corresponen a les comarques de muntanya a tres situacions principals: camins públics tancats per les administracions; camins propietat d'empreses i camins propietat de particulars.

Pel que fa als primers, el tancament de camins públics a la circulació motoritzada (en general pistes forestals) respon a la voluntat de regular-ne l'ús a través d'una restricció de funcions. Les pistes tancades mantenen les funcions originals (forestals, ramaderes) i d'altres de noves (gestió del medi natural, protecció civil...), però limiten l'activitat turística. El més freqüent és prohibir-hi el trànsit motoritzat, però sense restringir-hi l'ús a peu, bicicleta o cavall.

Pel que fa als camins propietat d'empreses, principalment hidroelèctriques, en general romanen oberts i suporten les mateixes funcions que la xarxa forestal, inclosos els usos turístics. L'ús turístic pot tenir una especial intensitat quan els camins serveixen per accedir a estanys i altres indrets amb un especial atractiu natural. Aquest pot desembocar en conflictes, com ha succeït al Pallars Sobirà amb els accessos als estanys de Certascan, Baborte i Romedo.⁷¹

Els camins privats, en la mesura en què al nostre país predomina la tolerància de pas, romanen oberts per a múltiples usos, també els turístics, però la pressió lúdica creixent

⁶⁷Com bé es desprèn, tant de la Ley de carreteras, espanyola, com de la Llei 7/1993, de carreteres, catalana, quan diu: "*L'obertura d'aquests camins a l'ús públic es pot acordar per raons d'interès general...*", fet que implica la possibilitat de regular-ne l'ús o de tancar-los.

⁶⁸Tal com estableixen les legislacions forestals d'Alemanya i Suïssa.

⁶⁹En realitat el Pla de Carreteres de Catalunya sembla atorgar la consideració de vies de servei a les pistes forestals en distingir exclusivament entre "*vies municipals*" i "*vies de servei per al servei específic de les funcions pròpies d'organismes de les administracions públiques*" (com ara el DARP).

⁷⁰L'article 3 de la Ley 25/1988, de 29 de julio, de carreteras diu: "*No tendrán la consideración de carreteras ... los caminos construidos por las personas privadas con finalidad análoga a los caminos de servicio*"

⁷¹Les pistes motiu de conflicte foren construïdes per una empresa hidroelèctrica, però suporten a més un ús pecuari en benefici dels propietaris de la muntanya, que en fan el manteniment. Vegeu la notícia publicada al diari *El Punt* (8.8.1998) "Els propietaris d'una muntanya del Pallars Sobirà volen cobrar peatge als visitants."

sobre el medi rural fa que comencin a multiplicar-se els rètols de “camí privat”, amb raó o sense. En qualsevol cas llurs propietaris tenen el dret legal a tancar-los.

5.3.6. Camins rurals tradicionals

La xarxa històrica o xarxa de camins rurals tradicionals la integren aquells camins - carreters, de bast, corriols - que no han esdevingut camins aptes per a vehicles automòbils. És tracta d'una xarxa fòssil o residual que a causa de la motorització general de la població i l'evolució de les activitats productives ha perdut la major part de llurs funcions originals i ha esdevingut marginal. Això no obstant, com hem pogut comprovar al capítol B1 aquesta pèrdua de funcions és al Pirineu molt recent, i la plena motorització no es va assolir fins ben entrats els anys seixanta.

La principal raó que ha permès la conservació de la xarxa és la lògica constructiva diferenciada que caracteritza els camins per a vehicles automòbils i els camins tradicionals, sobretot en terrenys abruptes. Mentre els primers es veuen obligats a guanyar alçada dificultosament amb l'ajut de revolts nombrosos i pronunciats, i a salvar barrancs i muntanyes per mitjà de ponts, viaductes i túnels, els segons tendeixen simplement a unir els nodes de la xarxa (principalment els nuclis de població), en línia recta, amotllant-se al relleu sense fer grans marrades.⁷² Aquest fet ha permès que a les comarques de muntanya la moderna xarxa de comunicacions se sobreposés a la xarxa precedent respectant-la en bona part.⁷³ Això no obstant, la moderna xarxa de pistes i carreteres interfereix en molts indrets amb la xarxa de camins rurals tradicionals, de manera que aquesta té actualment un caràcter fragmentari, com hem pogut constatar amb els diferents inventaris realitzats.

Ara bé, el fet que la xarxa hagi esdevingut marginal no ha alterat en cap cas la naturalesa jurídica dels camins que la integren, la majoria dels quals són públics.⁷⁴ La titularitat de la xarxa recau per defecte en els municipis.⁷⁵

Hem vist com la xarxa de camins rurals tradicionals és fonamentalment una herència medieval. Una de les característiques dels camins rurals tradicionals és la pobra organització jeràrquica de la xarxa, que FONT (1999, p. 67) defineix encertadament com “*un teixit inextricable de camins, corriols i viaranys, la major part dels quals només admetia el trànsit de bast*”:

⁷²Com deia Vilà Valentí (1950), “*Tot camí és, en principi, una línia dreta que mil circumstàncies han maldat per torçar-la.*” Citat a FONT (1999, p. 53).

⁷³FONT (1999, p. 28) ho explica així: “*A les àrees de muntanya, en canvi, l'adaptació és més difícil, perquè generalment les noves carreteres requereixen traçats poc adaptables als camins de ferradura antics i, aquests, acaben per desaparèixer. D'aquesta manera, es destrueix tot el sistema tradicional de connexions i, poc a poc, se'n configura un de nou més esquemàtic i adaptat al traçat dels moderns eixos viaris o ferroviaris que travessen el territori.*” En realitat el sistema tradicional de connexions no es destrueix físicament ni jurídica, com hem afirmat reiteradament aquest subsisteix fossilitzat i despullat de la majoria de funcions que antigament satisfieia.

⁷⁴Vegeu l'apartat 6.2.

⁷⁵Sense excloure la titularitat privada o d'altres administracions públiques de determinats corriols o camins no aptes per a vehicles.

“Hem de parlar, doncs, de multiplicitat de camins i de funcions d'aquests, amb unes xarxes de llarg i de curt abast territorial profundament imbricades ... Podem concloure, en conseqüència, que els camins d'escala local o comarcal i els d'escala general formaven un mateix sistema viari. Per altra banda, la multiplicitat de camins, la manca d'una jerarquizació entre ells i l'absència d'una política viària va motivar que els itineraris de llarga distància poguessin ser variables, en molts casos. De fet, hom es trobava amb un gran nombre de camins alternatius, la majoria dels quals un mateix grau de facilitat o de dificultat de desplaçaments.” (FONT 1999, 68).⁷⁶

Funcionalitat

Aquesta xarxa satisfia antigament funcions molt similars a la xarxa actual, de manera que fóra possible aplicar-li gairebé les mateixes categories (veïnal, rural, forestal, ramader), però avui dia això ja no té gaire sentit car les funcions originals pràcticament han desaparegut. Podem proposar la següent classificació funcional del viari tradicional:

1. *Camí ral o camí vell*. Així s'anomenen popularment els antics camins veïnals que comunicaven pobles i valls entre si.
2. *Camí dels camps o dels prats*. Són els camins d'accés als camps.
3. *Camí del bosc*. Són el precedent de les modernes pistes forestals.
4. *Camí romeu o de missa*. Són els camins que accedeixen a esglésies o santuaris.
5. *Cabanera o carrerada*. Són els camins ramaders

D'altra banda, en base a CARULLA (1991) hem aplegat els noms populars dels antics camins d'acord amb llur funcionalitat:

“Entre els **camins forestals** hi ha el **camí de desemboscar** (de treure fusta) o **camí de tretxa** (que tant pot referir-se a la fusta com al carbó) i el **camí carboner** (per al carboneig). El camí dreturer enmig del bosc per on els animals arrosseguen els troncs abatuts pels picadors s'anomena **carril** o **ròssec**. També els esmentats **camí de bosc**, **camí bosquerol** o **camí boscater** es podrien incloure en aquest apartat.

El camí del molí rep el nom de **camí molinant**, **camí moliner** o **camí fariner**.

El **camí d'abeurada** és aquell camí que mena a un indret on hom abeura el bestiar. El **camí fontaner** és aquell que mena a una font.

Hi ha **camins de festeig** per anar a festejar. El **camí missader**, **camí misseter** o **camí misser** és aquell camí que comunica una església parroquial amb els diferents veïnats del seu terme. El **camí romeu** o **romaire**, és el camí de pelegrinatge o que mena a un aplec.

Altres camins, ja descrits, que també apunten a una funció específica són el **camí ramader**, el **camí de sagraments** i el **camí de sirga**.

En acabat, de gran tradició a les comarques de muntanya, hi ha el **camí de contrabandistes** o **camí de paquetaires**”

Pel que fa a les funcions actuals, en general, aquestes són en comparació amb l'ús passat força limitades, la qual cosa no significa que no tinguin importància. Si no fos per aquests humils camins extensos territoris romandrien totalment inaccessibles. A muntanya boscos i brolles foren molt sovint impracticables sense l'existència de corriols, com sap molt bé qualsevol caçador, boletaire o excursionista.

Avui dia, destaca la funció social per al lleure, ja sia en relació amb el lleure tradicional (caça, recol·lecció de bolets, etc.) com amb les noves formes de turisme actiu (principalment

⁷⁶idem p. 83: “Pel que fa als aspectes funcionals cal dir que els camins no tenien, en principi, una jerarquia clarament establerta.”

senderisme a peu i, en menor mesura, BTT i excursions a cavall). Els camins tradicionals són la infraestructura bàsica que possibilita el senderisme de travessa, l'excursionisme i la passejada, també la recol·lecció de bolets i la caça. La demanda creixent d'aquest tipus de lleure a la nostra societat conduirà, més tard o més d'hora, a la revalorització de la xarxa de camins rurals tradicionals,⁷⁷ tal com s'ha esdevingut en diverses regions d'Espanya i d'Europa.⁷⁸ En realitat, aquest fet comença també a percebre's a Catalunya. En són exemples els itineraris de cultura i natura del Pallars Sobirà (SOLER 1996) o la pròpia elaboració dels inventaris de camins del Pallars Sobirà i del Parc natural de la Zona Volcànica de la Garrotxa, entre d'altres iniciatives.

A més, aquests camins poden mantenir funcions agrícoles i pecuàries tradicionals (accés a camps i pastures) i funcions noves com ara gestió del medi natural (com ara censos cinegètics) o protecció civil (lluita contra incendis, accidents, etc.).⁷⁹

D'altra banda, cal remarcar que els camins tradicionals són molt més que una humil infraestructura de comunicació: són una part fonamental del nostre patrimoni històric i cultural (com ja hem pogut comprovar).⁸⁰ Aquest és actualment l'element distintiu fonamental de la xarxa (FIGURA 5.2.).⁸¹ Camins romans, camins medievals, rutes històriques, mostres d'arquitectura popular, element paisatgístic,⁸² els camins són possiblement l'element més desconegut i menystingut del nostre patrimoni cultural.⁸³ Aquest fet, tenint en compte la llarga tradició excursionista de Catalunya, la pròpia extensió de la xarxa de camins tradicionals, i les funcions socials de caràcter lúdic que aquesta satisfà i pot satisfer, és en realitat sorprenent.

⁷⁷Com afirma Rafael LÓPEZ-MONNÉ (1999, p. 22): "*La necesidad de preservar nuestros antiguos caminos va mucho más allá de consideraciones románticas o sentimentales y conecta con algunos de los procesos claves que marcarán nuestras sociedades en los próximos decenios y entre ellos sobresalen tres palabras clave: cultura, patrimonio e identidad.*"

⁷⁸Vegeu l'apartat 9.3. dedicat a Suïssa.

⁷⁹Rafael LÓPEZ MONNÉ (1999, pp. 118-119) esmenta les següents noves funcions:

- *ecològiques*: per exemple, vies pecuàries que funcionin com a corredors biològics connectant espais naturals valuosos.
- *de seguretat*: per exemple, en el cas dels incendis forestals, pistes específiques que restin però tancades al trànsit normal o senders que facilitin l'accés directe al bosc quan s'han de tirar línies de mànegues.
- *educatives*: per exemple, itineraris de natura, d'història i d'interpretació del territori per a escoles i grups especialitzats.
- *esportives*: per exemple, circuits d'entrenament per a atletes de fons, per a ciclistes, senderistes, etc.
- *recreatives*: per exemple, passejos curts per a la població local i visitants.
- *d'incentiu i suport per a noves activitats econòmiques*: per exemple, millorar la imatge i l'oferta recreativa d'una àrea turística, o servir de suport per a l'elaboració de productes turístics específics.

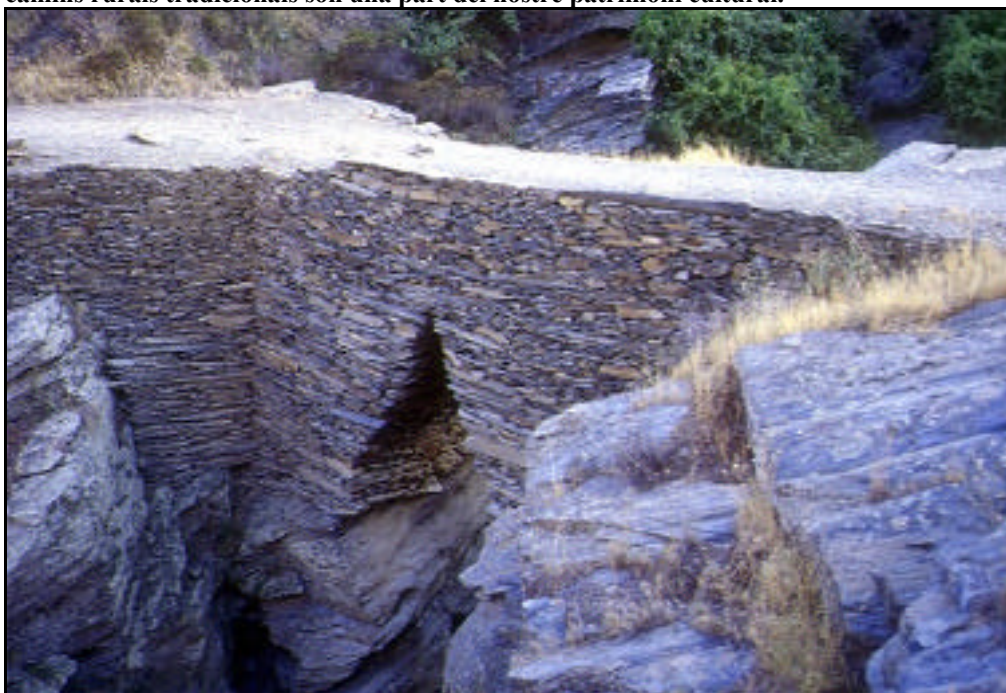
⁸⁰Vegeu l'apartat 4.4.5.

⁸¹També en aquest aspecte coincidim amb LÓPEZ-MONNÉ (1999, 118): "*Pel que fa al viari tradicional, la seva gestió hauria de contemplar, en primer lloc, el reconeixement legal del seu valor històric, cultural i paisatgístic intrínsec, així com els nombrosos casos on el valor arquitectònic del camí subratlla el seu caràcter patrimonial.*"

⁸²Sobre el valor cultural dels camins tradicionals veieu l'article de Llibert CARULLA (s.d.) "Camí, camí... sender de gran recorregut" dins *Sender GR-92 Mediterrani*, Comitè Català de Senders, FEEC, especialment l'apartat "Definició dels camins a Catalunya des dels temps més antics", que també trobarem a CARULLA (1991).

⁸³Vegeu el nostre article "Els camins, una assignatura pendent de l'ordenació del territori" (1998) i LÓPEZ MONNÉ (1999).

FIGURA 5.2. Esplèndid pont de pedra seca situat al camí del Far de Cala Nans (Cap de Creus). Els camins rurals tradicionals són una part del nostre patrimoni cultural.



Però cada cop trobem arreu més exemples de reconeixement del valor cultural dels camins tradicionals.⁸⁴ A Suïssa l'estat promou des de fa vint anys l'elaboració d'un inventari de camins d'interès patrimonial i molts camins tradicionals són el subjecte d'actuacions museístiques i culturals. Al nostre país els camins de la Serra de Tramuntana de Mallorca han esdevingut un atractiu cultural de primer ordre.⁸⁵ També a les Illes Canàries trobem actuacions similars. I, és clar, no podem acabar sense fer referència a la revalorització recent del Camí de Santiago. Considerem, per tant, que és impossible abordar la funcionalitat actual o futura de la xarxa de camins tradicionals prescindint de la seva naturalesa patrimonial.

5.3.7. Senders

Rafael LÓPEZ-MONNÉ (1999, pp. 37-38) defineix el senderisme com "*l'activitat de recórrer senders i camins a peu, pel plaer de fer-ho, utilitzant, preferentment, senders senyalitzats per a tal fi, i amb l'objectiu principal d'entrar en contacte amb l'entorn. Així mateix, ...el ciclisme de muntanya, i les marxes a cavall poden considerar-se com activitats íntimament relacionades amb el senderisme quan es duen a terme a través d'itineraris similars i fruit de les mateixes motivacions.*"

Encara que el senderisme no consisteixi en caminar per camins necessàriament senyalitzats o abalisats,⁸⁶ en aquesta recerca usarem la paraula "sender" amb el sentit de "itinerari

⁸⁴Vegeu el monogràfic "Senderos con historia" de la revista *Grandes Espacios*, 32, març, 1999.

⁸⁵Vegeu, per exemple, REYNÉS (1994) i ALOMAR, REYNÉS (1994).

⁸⁶"*El senderismo también ha sido definido como 'la actividad de recorrer caminos señalizados'. Desde este punto de vista se define la actividad a partir de un equipamiento que la facilita pero que difícilmente se puede argumentar que la motive. Salvando casos de gimkanes o de juegos de pistas, no se camina con el objetivo de seguir marcas sino que, en todo caso, estas se siguen para no perderse. Ni*

senyalitzat”. Els senders no són camins ans itineraris. Per tant els itineraris de senderisme (o bicicleta o turisme eqüestre) són atributs funcionals dels camins que els serveixen de suport, ja sien camins veïnals, rurals, forestals, ramaders, camins asfaltats, pistes de terra o camins tradicionals, també vies fèrries fora de servei.

Ni a Espanya ni a Catalunya, a diferència d’altres països, els senders no tenen personalitat jurídica ni protecció legal.⁸⁷ El sender té un promotor o responsable del seu manteniment, però l’únic titular o propietari de la infraestructura viària és el del camí que suporta l’itinerari senyalitzat. En països com ara Anglaterra-Gal·les, França i Suïssa,⁸⁸ la llei protegeix els senders legalment reconeguts i, en tant que infraestructura de comunicació (malgrat llur naturalesa eminentment lúdica o cultural), prohibeix específicament la proliferació descontrolada de rètols i senyals.⁸⁹

La situació actual a Catalunya es caracteritza, en canvi, per la multiplicitat i superposició d’actuacions inconnexes. Generalitat,⁹⁰ diputacions, consells comarcals, ajuntaments, espais de protecció especial, associacions, es dediquen a senyalitzar camins o a desenvolupar xarxes de senders, amb objectius, criteris i sistemes diferents, fins i tot divergents, en la majoria dels casos.⁹¹ A les comarques de muntanya “conviu”, si més no, una desena de models diferents (TAULA 5.29). Cal subratllar, doncs, que al nostre país els senders no formen part de cap política conscient o explícita d’ordenació del territori.⁹²

la plabra francesa randonnée, *ni la inglesa* hiking, *ni la alemana* wandern *comparten este significado restrictivo de caminar siguiendo marcas.*” (LÓPEZ-MONNÉ 2000, nota 4).

⁸⁷Una mostra d’això és la destrucció fa pocs anys del camí ral de la Seu d’Urgell a Andorra, un magnífic camí medieval, integrat al GR 7, en variar el traçat de la carretera N-145 al tram de Cortingles, que vam documentar a l’estudi *La xarxa de camins a les comarques de muntanya* (1995).

⁸⁸Vegeu el capítol 9.

⁸⁹També les normatives dels parcs naturals del Cadí-Moixeró i de la zona volcànica de la Garrotxa prohibeixen l’abalisament incontrolat de camins.

⁹⁰La Direcció General de Turisme.

⁹¹Cal destacar, això no obstant, que tant el Parc nacional d’Aiguestortes i Estany de Sant Maurici com el Parc natural del Cadí-Moixeró han optat per potenciar la xarxa de GRs.

⁹²Reproduïm les conclusions de l’article de LÓPEZ-MONNÉ (1995) “Gestión y mantenimiento de senderos: la experiencia de Cataluña”: “*El cambio de modelo senderístico que se ha dado en España en estos últimos años plantea una serie de retos de cara al futuro que, evidentemente, serán parcialmente diferentes según la especificidad de cada contexto. Por lo que respecta a la concreción física de la red de senderos, se pueden destacar los siguientes puntos:*

- Evitar la proliferación indiscriminada de itinerarios y de señalística. *Es ahora el momento de evitar que cada cual pinte su propio itinerario y, en cambio, de aprovechar las importantes ventajas que ofrece la existencia de una marca bien homologada y ampliamente conocida a nivel europeo: los GRs y PRs; de cara a reforzar su imagen y favorecer su utilización por parte de un número cada vez mayor de diferentes tipos de usuarios.*

- Fortalecer el concepto de red de senderos. *Esto quiere decir optimizar las posibilidades que brindan las diferentes tipologías existentes: GRs con sus variantes y derivaciones; PRs y sus derivaciones; y los recientemente creados SL - Senderos locales-*

- Promocionar la elaboración de itinerarios específicos y tematizados a partir del soporte físico de la red. *Es decir, según las necesidades que planteen los diferentes segmentos de demanda y de los objetivos de cada agente promotor, elaborar itinerarios concretos, descritos en papel, que aprovechen en todo lo posible la red existente. Esto permite un mayor número y especificidad de los itinerarios, facilita los cambios y actualizaciones y evita particularizar en exceso la red.*

En relación a las actividades y responsabilidades de gestión, el nuevo contexto exige un trabajo serio y eficaz. En función de la multiplicidad de funciones que pueden llegar a cumplir los senderos, pueden hacerse consideraciones como las siguientes:

Aquest fet està desembocant en un creixement caòtic de les xarxes de senders. A Catalunya, com a la resta d'Espanya, tenim una xarxa general de senders de gran recorregut (GRs), gestionada per la Federació d'Entitats Excursionistes de Catalunya. És tracta d'una xarxa ben consolidada, iniciada el 1975, a imatge del model francès (LÓPEZ MONNÉ 1999). Tenint en compte que es tracta d'un model estès per Espanya i França, de caràcter unitari, homologable amb els estàndards europeus, que pot satisfer adequadament les funcions assignades (LÓPEZ MONNÉ 1995), pensem que la creació de noves infraestructures de senderisme s'hauria de basar en el desenvolupament de la xarxa existent, defugint l'actual multiplicitat irracional de models, senyals, etc.

Funcionalitat

La funcionalitat dels senders és indissociable de la seva pròpia existència. Els senders existeixen per a la pràctica social del lleure. Això no obstant, els itineraris senyalitzats poden servir de suport a diverses activitats específiques i adreçar-se així a usuaris diferenciats.

Al nostre país podem distingir tres tipus de senders o itineraris senyalitzats, d'acord amb l'activitat principal que suporten: per fer a peu, per fer en bicicleta, per fer a cavall.

La majoria de senders s'adrecen als vianants, és a dir als practicants de l'excursionisme i el senderisme. Dins d'aquests senders podem distingir dos nivells: la passejada i el senderisme de travessa.

La passejada és el senderisme que segueix itineraris fàcils i curts, a l'abast d'un públic majoritari, que pot incloure infants, grups familiars i gent gran. Diversos ajuntaments i consells comarcals han senyalitzat itineraris de passejada.⁹³ També el Parc natural del Cadí-Moixeró, el Parc natural de la Zona Volcànica de la Garrotxa i el Parc nacional d'Aiguestortes i Estany de Sant Maurici disposen d'itineraris de passejada senyalitzats.

• Los proyectos de creación y gestión de senderos deben llevarse a cabo desde una óptica multidisciplinar *que tenga en cuenta:*

- *la fragilidad del territorio y sus limitaciones,*
- *las motivaciones de los diferentes segmentos de demanda,*
- *su contribución al desarrollo de las comunidades rurales de la zona,*
- *los aspectos legales y sus posibles condicionantes, etc.*

• La importancia del sector asociativo. *Por su conocimiento del territorio, tradición, dinamismo e iniciativas, el tejido asociativo excursionista-montañero puede ofrecer, en numerosos casos, una gran experiencia y capacidad de gestión; siempre que desde estos sectores se evite el querer monopolizar a toda costa el control sobre los senderos y, al mismo tiempo, sean capaces de trabajar con profesionales procedentes de otros ámbitos.*

• La administración pública debe asumir sus responsabilidades *en la financiación y gestión de los senderos, entendiéndolos como infraestructuras públicas de uso múltiple. Así mismo, en algunas comunidades autónomas, podrían iniciarse formas muy provechosas de asociación o "partenariado" entre diferentes niveles de administración pública un tejido asociativo excursionista rico en historia y en dinamismo.*

En definitiva, es necesario caminar hacia verdaderas políticas de gestión de senderos desde la perspectiva de la ordenación del territorio en su conjunto y del espacio rural en concreto."

⁹³Podem destacar les Rutes del Berguedà (Consell Comarcal del Berguedà) i els itineraris familiars promoguts per diversos ajuntaments del Montseny (Cardedeu, Seva, Gualba, Mosqueroles, Campins).

D'altra banda la xarxa de senders de gran recorregut (GRs) contempla la creació dels anomenats senders locals (SL), itineraris de com a màxim 10 km. Fins ara no se n'ha creat cap a les comarques de muntanya.

El senderisme de travessa és a l'origen dels itineraris senyalitzats i sorgeix de l'excursionisme. Es tracta d'itineraris llargs, que poden requerir dies, setmanes o mesos de marxa, a l'abast només de persones entrenades i experimentades, malgrat no apareguin les dificultats pròpies de l'alpinisme. A Catalunya el senderisme de travessa té el suport bàsic de la xarxa de senders de gran (GRs) i petit recorregut (PRs), però diverses comarques han desenvolupat la seva pròpia xarxa (TAULA 5.29). Tant el Parc nacional d'Aigües Tortes i Estany de Sant Maurici com el Parc natural del Cadí-Moixeró i el Parc natural de la Zona Volcànica de la Garrotxa, també el Parc natural del Montseny, disposen de xarxes més o menys extenses de senders senyalitzats.

Els itineraris de BTT (bicicleta tot terreny) s'han popularitzat durant els anys 90, arran de l'aparició de la bicicleta tot terreny, o bicicleta de muntanya. A més, els practicants de BTT aprofiten sovint itineraris de senderisme per al desenvolupament de la seva activitat. Diverses comarques han promogut itineraris senyalitzats per a BTT (TAULA 5.29). També el Parc natural de la Zona Volcànica de la Garrotxa compta amb itineraris de BTT.

Els itineraris eqüestres són poc freqüents al nostre país, si bé es troben en plena expansió en diferents països europeus (França, Alemanya).⁹⁴ Això no obstant, tenim a Catalunya l'Associació Catalana de Marxes a Cavall (AMAC), que ha senyalitzat la ruta Tortosa-Puigcerdà.

En països més freds hi ha també itineraris senyalitzats d'esquí de fons de travessa, però les condicions orogràfiques i climatològiques del Pirineu no són les adequades.⁹⁵

5.4. Extensió i característiques tècniques del viari

Durant els anys vuitanta, per primer cop, el Pla de camins de les comarques del Pirineu i el Pre-Pirineu (1982) i els Plans Comarcals de Muntanya (1989) ens oferiren una imatge general, bastant exhaustiva, de la xarxa de camins a les comarques de muntanya.⁹⁶ Aquests inventaris posaren de manifest, d'una banda, la gran extensió de la xarxa veïnal i rural/forestal de camins i pistes per a vehicles (pel cap baix uns 3.574 km), superior a la xarxa de carreteres, i permeteren alhora conèixer les característiques tècniques i l'estat de conservació d'aquest viari (TAULES 5.4. i 5.5.).

TAULA 5.4. Categorització de la xarxa viària a les comarques de muntanya (km)

	Bàsica	Local/C	Veïnal	Rural	Total
A. Ribgça	39,8	25,8	61,3	22,1	149,0
A. Urgell	131,6	71,4	419,95	168,35	791,2
Berguedà	166,5	197,2	209,9	178,2	751,8
Cerdanya	77,7	79,9	139,9	122,0	419,5
Garrotxa	111,6	110,7	235,95	120,2	578,45

⁹⁴A Islàndia el sender eqüestre és el sender per excel·lència.

⁹⁵Amb l'excepció de la ruta Bonabé-Montgarri-Pla de Beret.

⁹⁶Però sense considerar encara la xarxa de camins rurals tradicionals.

P. Jussà	139,3	88,6	362,3	63,9	654,10
P. Sobirà	107,13	75,9	277,65	150,10	610,78
Ripollès	156,35	106,6	199,95	156,9	627,30
Solsonès	143,5	38,75	369,41	158,46	710,12
V. d'Aran	71,3	8,3	49,75	107,75	237,10
TOTAL	1.144,78	803,15	2.325,96	1.247,86	5.529,35
%	20,7	14,52	42,06	22,56	100,00

Font: Plans Comarcals de Muntanya, 1989.

Però ha estat la realització recent de diversos inventaris el que ens ha permès assolir un coneixement més afinat de la xarxa de camins, no de tot el territori de muntanya, però sí de diversos espais que podem considerar força representatius del conjunt. Es tracta del *Inventari de camins públics del Parc natural del Cadí-Moixeró* (1995), del *Inventari de camins del Parc natural de la Zona Volcànica de la Garrotxa* (1998) i del *Inventari de camins del Pallars Sobirà* (1999).

Hem elaborat una taula en la que comparem els resultats assolits pel Pla de Camins de les Comarques del Pirineu i Pre-Pirineu, els Plans Comarcals de Muntanya i els inventaris elaborats per nosaltres (TAULA 5.6.). En realitat, els resultats es poden comparar només amb dificultat, car els diferents treballs són el resultat d'objectius i metodologies molt diverses, però la comparació permet extreure algunes conclusions interessants.

TAULA 5.5. Plans comarcals de muntanya: Titularitat de la xarxa viària a les comarques de muntanya (km)

	Estat	General	Diput	Municip	DGMN
A. Ribçça	39,8	22,2	3,6	25,8	52,8
A. Urgell	53,9	77,7	71,4	289,55	298,65
Berguedà	0,00	153,3	210,4	252,3	131,8
Cerdanya	61,0	42,2	54,4	126,3	130,4
Garrotxa	42,8	113,75	65,75	344,95	6,7
P. Jussà	28,5	165,4	34,0	196,8	219,8
P. Sobirà	40,15	101,58	41,30	100,95	326,80
Ripollès	57,2	109,45	96,3	244,45	112,4
Solsonès	0,00	98,15	84,10	514,02	13,85
V. d'Aran	47,65	23,65	8,3	11,80	145,7
TOTAL	371,00	907,38	669,55	2,129,92	1,415,9
%	6,7	16,4	12,1	38,5	25,6

Font: Plans Comarcals de Muntanya (1989)

TAULA 5.6. Categorització de la xarxa viària en diversos espais de muntanya

	Carreteres		Xarxa veïnal		Xarxa rural/forestal		Xarxa tradicional	
	Km	%	Km	%	Km	%	Km	%
PCP ¹	599,9	8,1	3.349,1	45,3	3.433,1	46,5	-	-
PCM ²	1.947,93	35,2	2.325,96	42,0	1.247,86	22,5	-	-
PNZVG ³	51,9	18,2 (8,3)	117,0	41,0 (18,6)	116,0	40,7 (18,5)	342,3	(54,6)
Cadí-Moixeró	219,0	23,5 (15,4)	92,0	9,8 (6,5)	619,0	66,5 (43,8)	483,0	(34,1)
Pallars Sobirà	198,4	9,8 (5,9)	386,8	19,2 (11,6)	1.419	70,8 (42,6)	1.322,7	(39,7)

¹Pla de camins de les comarques del Pirineu i Pre-Pirineu

²Plans Comarcals de Muntanya

³Parc natural de la Zona Volcànica de la Garrotxa

Font: PCP 1982, PCM 1989, CAMPILLO, MARTÍ 1995, CAMPILLO 1998, 1999

La xarxa de carreteres representa una proporció reduïda del sistema de comunicacions de les comarques de muntanya, inferior al 10%.⁹⁷ La xarxa veïnal és la categoria més important des d'una perspectiva funcional, car satisfà funcions socials molt bàsiques (accés als pobles), però la seva extensió és reduïda en termes relatius, al voltant del 10%. La xarxa rural/forestal, integrada per camins i pistes aptes per a vehicles automòbils, ha esdevingut la més extensa dins l'actual sistema de comunicacions muntanyenc i representa al voltant del 40% de la xarxa de comunicacions.⁹⁸ La xarxa rural tradicional, que no contempen els inventaris elaborats per la Generalitat, representa una categoria fonamental del sistema, amb una extensió similar a la xarxa de camins i pistes rurals/forestals, al voltant del 30-40%.

5.4.1. El Pallars Sobirà: una mostra representativa de les comarques de muntanya

La comarca del Pallars Sobirà, per la seva extensió i característiques fisiogràfiques, sistema de poblament i model d'explotació dels recursos naturals, és, creiem, el millor exemple de comarca de muntanya a Catalunya. Per aquest fet l'inventari de camins del Pallars Sobirà que vam realitzar el 1999 té una especial significació. Pensem, doncs, que l'inventari descriu un model de xarxa molt semblant al que trobaríem en altres comarques de muntanya amb característiques socio-econòmiques i geogràfiques similars⁹⁹.

L'inventari conté un llistat amb un miler i escaig de camins individualitzats i digitalitzats, que sumen 2.860,88 km. Atès que el Pallars Sobirà té una extensió de 1.355,2 km², la densitat mitjana de camins és de 2,1 km/km².

TAULA 5.7. Camins inventariats pel PCP i ICPS

	Pla de Camins del Pirineu i el Pre-Pirineu (1982)	Inventari de Camins del Pallars Sobirà (1999)
Camins i pistes per a vehicles	427 km	1.538 km
Camins rurals tradicionals	-	1.322 km
Camins ramaders	-	718 km
Densitat km ²	0,3 km	2,1 km
TOTAL	427 km	2.860 km

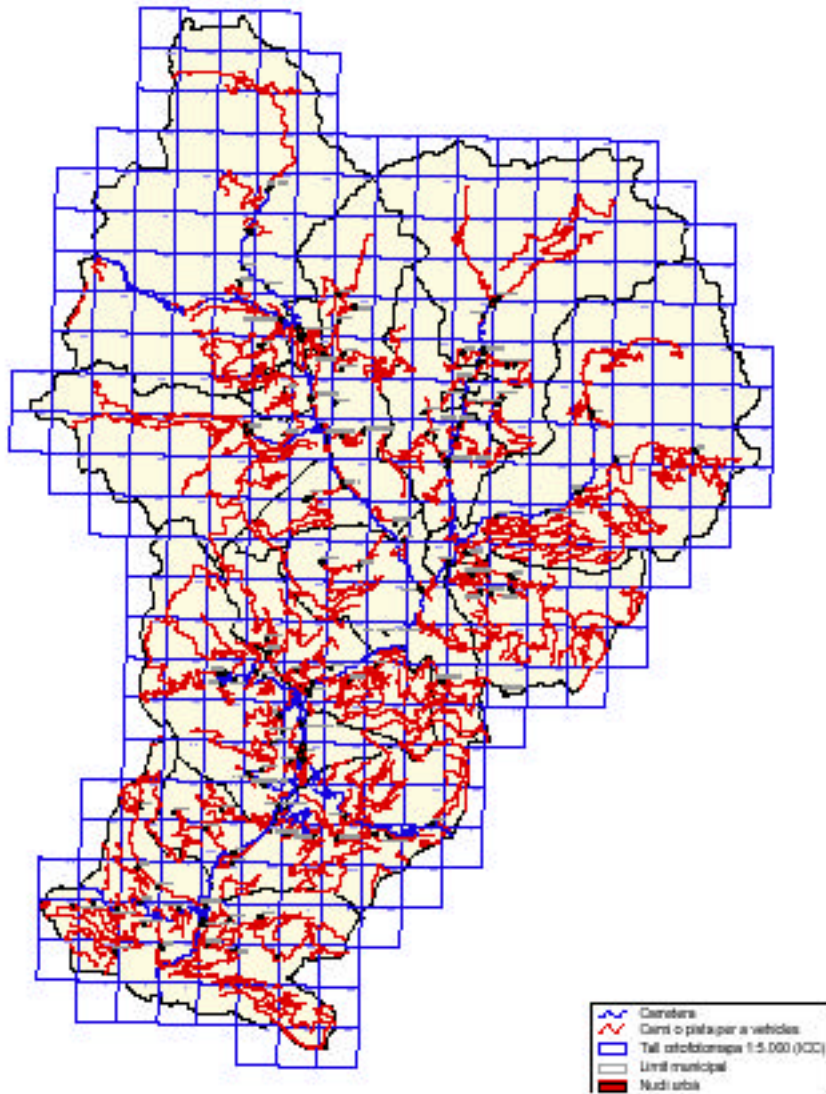
De bell antuvi cal dir que tot i que els camins inventariats gairebé multipliquen per 7 la xarxa inventariada pel Pla de Camins del Pirineu i el Pre-Pirineu (TAULA 5.7. i GRÀFIC 5.5.), la identificació mitjançant treball de camp (enquesta directa als veïns) d'altres camins d'ús públic de tradició immemorial acreixeria sens dubte la llista de camins de manera notable, sobre tot pel que fa a camins rurals tradicionals per al trànsit a peu o amb animals i també als camins ramaders.

⁹⁷Al Parc natural del Cadí-Moixeró el percentatge de carreteres és més elevat perquè aquestes delimiten en bona mesura el límit territorial de l'inventari.

⁹⁸Aquesta xarxa apareix subrepresentada als Plans comarcals de muntanya, car l'objectiu dels plans són la millora de les condicions de vida dels habitants del Pirineu i per aquesta raó prioritzen els accessos als pobles (la xarxa veïnal).

⁹⁹Totes les comarques de muntanya excepte la Conca de Tremp, el Solsonès, el Baix Berguedà i la Garrotxa.

MAPA 5.1. Xarxa de camins i pistes per a vehicles del Pallars Sobirà (1999)



Quant a la titularitat (TAULA 5.8. i GRÀFIC 5.1.) cal subratllar que només 252,1 km de camins (el 8,8%) són de propietat dubtosa, mentre que hom pot afirmar que, si més no, el 87,4% (2.501,6 km) de la xarxa és de propietat pública i només el 3,7% privada (107,1 km). Aquest fet s'explica en bona part directament per la important extensió que ocupen els boscos i peixius públics, que representen el 72,6% de la superfície comarcal.

TAULA 5.8. Inventari de camins del Pallars Sobirà: titularitat

	Km	%
Pública	2.501,6	87,4
Privada	107,1	3,7
Desconeguda	252,1	8,8

La xarxa viària del Pallars Sobirà té una extensió de 3.327 km, dels quals 198,4 (5,9%) són carreteres i la resta, 3.128,5 (94,0%), són camins (TAULA 5.10. i GRÀFIC 5.2.). Dins la xarxa de camins 1.538 km (53,7%) són camins per a vehicles i 1.322 km camins rurals tradicionals (42,3%). Aquestes xifres il·lustren molt bé el solapament existent entre dues xarxes de comunicació producte de dos moments històrics diferents: 1. La xarxa moderna de camins i pistes per a vehicles automòbils (MAPA 5.1.); 2. La xarxa premoderna, d'origen medieval, que subsisteix fossilitzada (MAPA 5.2.).

La xarxa de rural/forestal de camins és la més extensa (TAULA 5.10. i GRÀFIC 5.4.), com correspon a una comarca eminentment forestal i ramadera. Té 1.419 km i representa el 42,6% de la xarxa viària i el 45,3% de la de camins. Es tracta de pistes de terra (TAULA 5.9. i GRÀFIC 5.3.).

Segueix en importància la xarxa de camins rurals tradicionals (TAULA 5.10. i GRÀFIC 5.4.) amb una extensió de 1.322,7 km, que representa el 39,7% de la xarxa viària i el 42,3% de la de camins. Aquests valors són, però, inferiors als reals. De camins rurals tradicionals n'hi ha més i aquests, amb tota seguretat, constitueixen la xarxa més extensa. Es tracta de camins de bast i corriols (TAULA 5.9. i GRÀFIC 5.3.).

TAULA 5.9. Inventari de camins del Pallars Sobirà: tipus de ferm

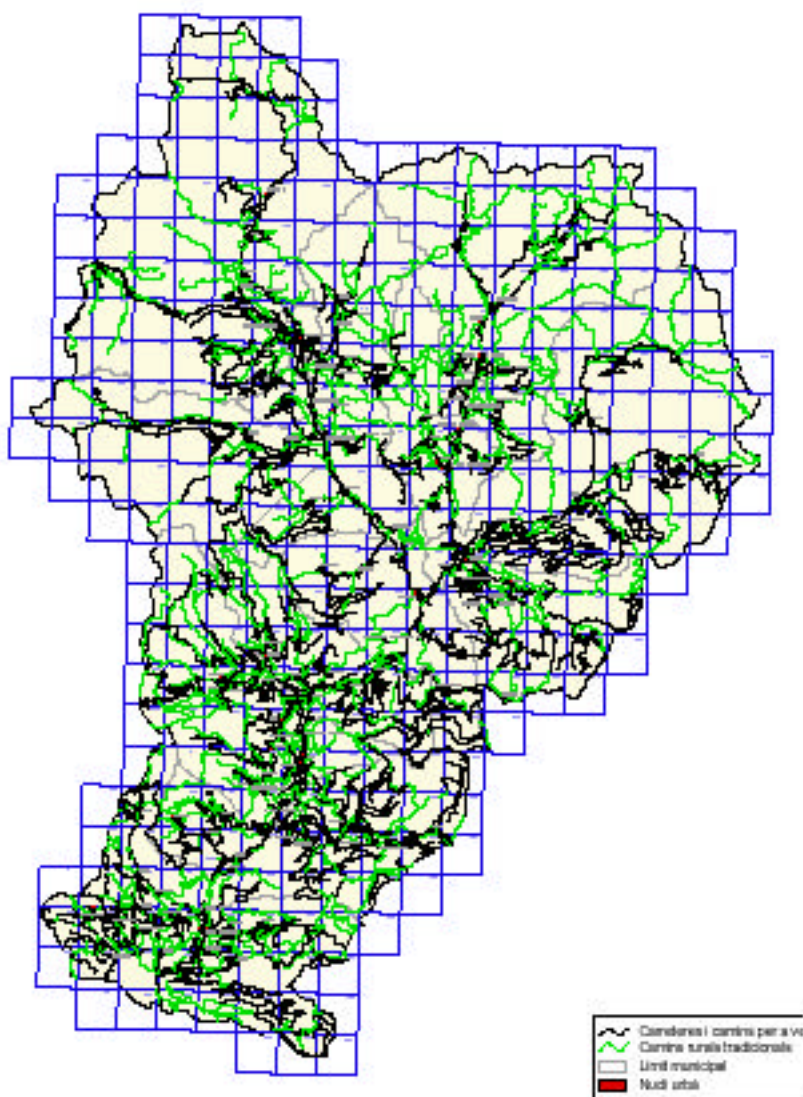
	Km	% Total camins per a vehicles	% Total camins
Camí asfaltat	68,8	4,5	2,2
Camí parcialment asfaltat	52,5	3,4	1,7
Pista de terra	1.408,9	91,6	45,0
Total camins per a vehicles	1.538,0	100	53,7
Camí de bast/corriol	1.322,7	-	42,3

La xarxa de camins veïnals és bastant inferior, però és, en canvi, la que suporta un ús social més intens. Aquesta té una extensió de 386,8 km, que representen respectivament el 11,6 i el 12,4 % de les xarxes viària i de camins. D'aquesta xarxa, 121,3 km (o sigui el 31,4% dels camins) estan asfaltats o s'estan asfaltant (TAULA 5.9. i GRÀFIC 5.3.).

TAULA 5.10. Inventari de camins del Pallars Sobirà: categoria funcional

	Km	% Total camins per a vehicles	% Total camins
Xarxa de carreteres	198,4	5,9	-
Xarxa veïnal	386,8	11,6	12,4
Xarxa rural/forestal	1.419	42,6	45,3
Camins ramaders	718,8	21,6	-

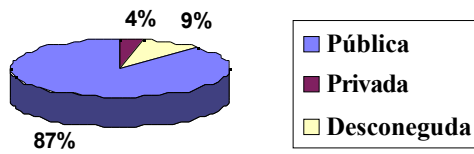
Mapa 5.2. Xarxa de camins rurals tradicionals del Pallars Sobirà



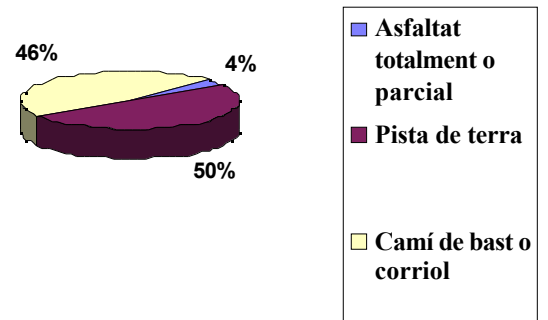
Xarxa rural tradicional	1.322,7	39,7	42,3
Total xarxa viària	3.326,9	100,0	-
Total xarxa de camins	3.128,5	94,0	100

Els camins ramaders sumen 718,8 km, que representen el 21,6% de la xarxa viària (MAPA 5.3.). Un percentatge coherent amb la importantíssima tradició ramadera de la comarca. D'aquests 80,4 km (11,2%) corresponen a carreteres, 152, 2 km (21,2%) a camins i pistes per a vehicles i 486,2 km (67,6%) a camins rurals tradicionals.

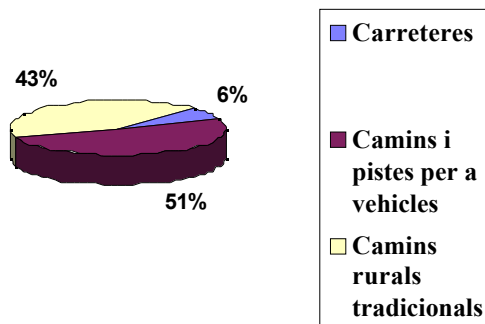
GRÀFIC 5.1. ICPS: titularitat



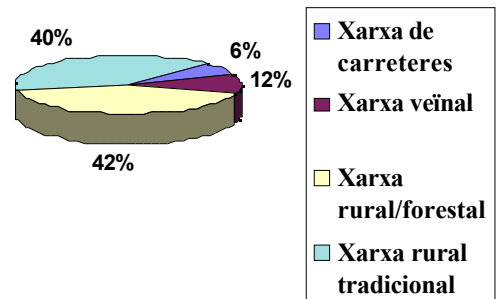
GRÀFIC 5.3. ICPS: tipus de ferm



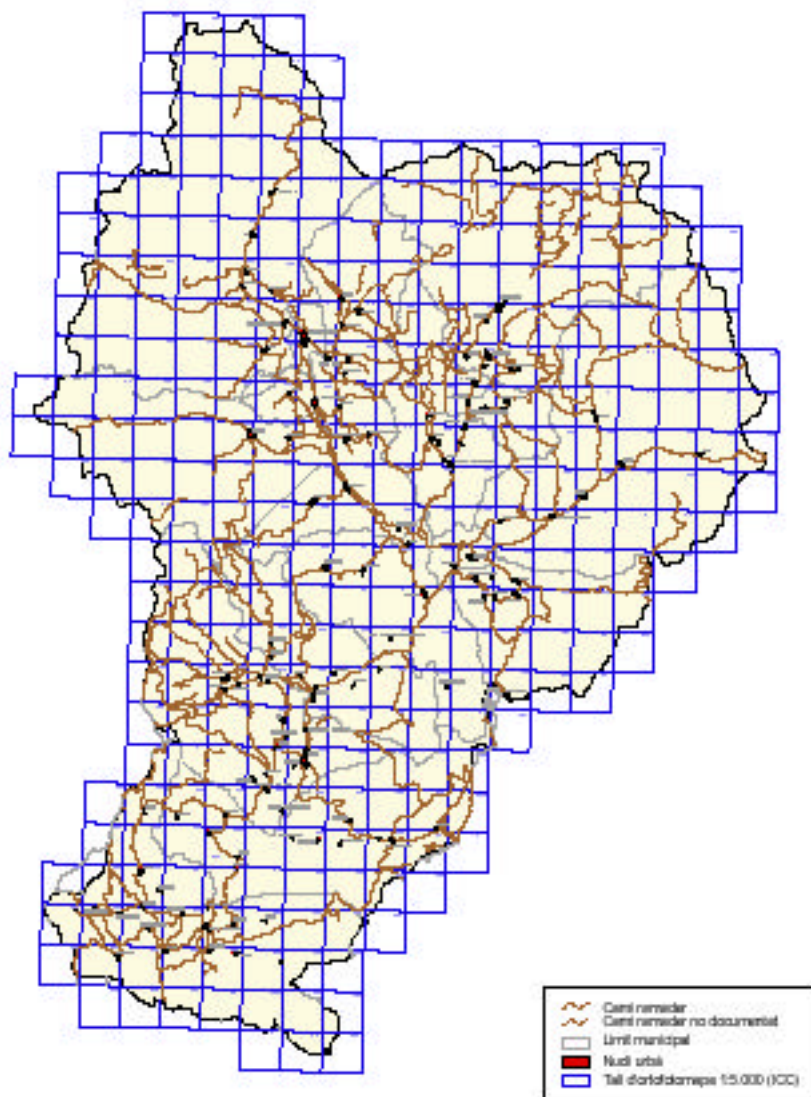
GRÀFIC 5.2. ICPS: classes de vials



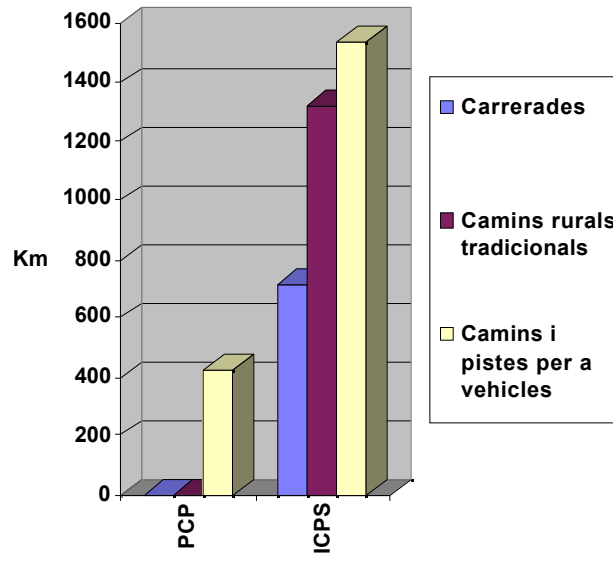
GRÀFIC 5.4. ICPS: categoria funcional



Mapa 5.3. Xarxa de camins ramaders del Pallars Sobirà



GRÀFIC 5.5. Camins inventariats: PCP i ICPS



5.4.2. La xarxa veïnal

Extensió

L'any 1989, segons el catàleg dels Plans Comarcals, la xarxa de camins veïnals de les comarques de muntanya tenia una extensió de 2.325,96 km, equivalents al 42,06% del viari total (xarxa de carreteres, veïnal i rural) i al 65% de la xarxa de camins per a vehicles automòbils. La comarca amb un major nombre de quilòmetres era l'Alt Urgell (419,5 km; 53,08% del viari), i la que en tenia menys la Vall d'Aran (49,75 km; 20,98% del viari). La mitjana era de 230 km per comarca.

Aquesta extensió coincidia sensiblement amb el viari de titularitat municipal (TAULA 5.16.), que sumava 2.129,92 km (38,5% del viari). Cal tenir present que alguns camins veïnals¹⁰⁰ estaven encara a càrrec de les diputacions, o fins i tot de la Direcció General del Medi Natural. Aquestes xifres, també, gairebé coincidien amb els 2.349,19 km de camins municipals inventariats al Pla de camins de les comarques del Pirineu i el Pre-Pirineu (TAULA 5.16.).

La xarxa de camins veïnals té, doncs, una extensió aproximada de més de 2.000 km, que representarien prop del 40% de la xarxa viària moderna (carreteres i camins per a vehicles) de les comarques de muntanya. Aquestes xifres s'haurien ara d'actualitzar tenint en compte la incorporació d'antics camins veïnals a la xarxa de carreteres.

Cal, però, matisar aquestes dades a la llum de noves recerques com ara els inventaris adés esmentats. Així, al Parc natural del Cadí-Moixeró la xarxa veïnal representa sols el 9,8% de la xarxa viària moderna i el 12,9% de la xarxa de camins per a vehicles automòbils i al Pallars Sobirà respectivament el 19,2 i el 21,4 %. Com veurem més endavant, els Plans comarcals atorguen una importància relativa excessiva als camins veïnals perquè subestimen l'extensió de la xarxa rural/forestal.

Característiques tècniques

Encara avui el Pla de camins de les comarques del Pirineu i el Pre-Pirineu i el catàleg inclòs als Plans Comarcals de Muntanya constitueix l'única font d'informació de què disposem per conèixer globalment les característiques tècniques i l'estat de la xarxa de camins veïnals de les comarques de muntanya. Tant el Pla de camins com el catàleg, elaborat el 1989 i tractat informàticament mitjançant el programa XARCOM, estan a hores d'ara desfasats, car en el decurs dels anys 90 la xarxa veïnal del Pirineu ha experimentat una millora notable, principalment gràcies als plans d'actuació dels Consells Comarcals.¹⁰¹ Malauradament, no disposem d'informació sistematitzada d'aquests canvis per al conjunt de les comarques de muntanya. Això no obstant, les actuacions han consistit fonamentalment en la

¹⁰⁰En realitat carreteres provincials malgrat fossin pistes de terra, com ara la carretera de Noves a Taús i els Castells a l'Alt Urgell.

¹⁰¹Vegeu, per exemple, ANDRÉS et al. (199?)

pavimentació dels vials, construcció de cunetes i desguassos i instal·lació d'elements de seguretat, i menys freqüentment també en l'eixamplament de la calçada.

TAULA 5.11. Xarxa veïnal: amplada

metres	Km	%
< 3	791,00	34,00
3 - 3,9	1090,38	46,80
4 - 4,9	320,42	13,77
5 - 5,9	90,01	3,86
6 - 6,9	28,45	1,22
> 7	5,8	0,24

Font: Plans Comarcals de Muntanya 1989.

Segons el catàleg dels Plans Comarcals de Muntanya (TAULA 5.11.) només el 18,85% dels camins veïnals de les comarques de muntanya tenen una amplada superior a 4 metres (el 24,9% segons el PCP),¹⁰² mentre que en la majoria dels casos tenen una amplada d'entre 3 i 3,9 metres (el 46,80%, el 66,3% segons el PCP). Un 34% dels trams té àdhuc una amplada inferior a 3 metres¹⁰³. Per tant, llur amplada és majoritàriament insuficient d'acord amb els criteris establerts per diversos treballs i autors, com veurem més endavant.¹⁰⁴ Aquests percentatges no creiem que hagin variat gaire car les millores experimentades per la xarxa veïnal als darrers anys han consistit sobretot en la pavimentació de vials i només en pocs casos en l'eixamplament de la calçada.

TAULA 5.12. Xarxa veïnal: tipus de ferm

	km	%
ag. asfàltic	65,10	2,79
ferm rígid	11,95	0,51
reg sup.	347,95	14,95
macadam.	16,63	0,71
estabil.	35,45	1,52
esplanació	1.848,98	79,49

Font: Plans Comarcals de Muntanya 1989.

En el moment de fer el catàleg, el ferm (TAULA 5.12.) consistia exclusivament en una simple esplanació en el 79,49% dels trams (ferm de terra). Ara bé, un nombre considerable de vials ha estat pavimentat (principalment asfaltat) els darrers anys, de manera que desconeixem el percentatge actual de camins veïnals amb revestiment.

TAULA 5.13. Xarxa veïnal: entorn orogràfic

	km	%
Urbà	37,31	1,60
Pla	409,91	17,62
Accidentat	1.043,17	44,84

¹⁰²Subratllem, doncs, que una lectura cega de la Llei 9/1995, de regulació de l'accés motoritzat al medi natural comportaria el tancament del 62% de la xarxa de camins veïnals, llevat que aquests vials fossin asfaltats, atès que la llei no contempla categories obertes a l'ús comú general per definició (com són *de facto* els camins veïnals), i condiciona l'ús directament a les característiques morfològiques dels vials. Aquesta possibilitat és obviament absurda i no es contemplarà mai en la realitat.

¹⁰³El 8,7% segons el Pla de camins de les comarques del Pirineu i el Pre-Pirineu. Però aquesta dada no és gaire de fiar car el PCP sembla assignar sistemàticament en la majoria de comarques una amplada de 3,5 m a tots els camins d'amplada inferior a 4 metres.

¹⁰⁴Vegeu el capítol 7.

molt accidentat	835,68	35,92
-----------------	--------	-------

Font: Plans Comarcals de Muntanya 1989.

L'entorn orogràfic dels vials (TAULA 5.13.) és accidentat en un 44,84% dels trams i molt accidentat en un 35,92%. Això explica també el perquè de les amplades reduïdes dels vials, atès que en aquestes condicions la seva construcció és molt costosa¹⁰⁵.

TAULA 5.14. Xarxa veïnal: estat de conservació

	km	%
bo	575,39	24,73
mitjà	742,67	31,92
dolent	877,65	37,73
VTT	130,4	5,60

Font: Plans Comarcals de Muntanya 1989.

Alhora l'estat de conservació dels camins veïnals (TAULA 5.14.) era bastant deficient. Només en un 24,73% dels trams l'estat de conservació era bo (mitjà en un 31,92% dels trams), mentre que aquest era dolent en un 37,73% dels casos. En 130,4 km només es podia circular amb vehicles tot terreny. L'estat de conservació de la xarxa ha millorat sensiblement amb les actuacions efectuades pels consells comarcals els darrers anys.

TAULA 5.15. Xarxa veïnal: velocitat de recorregut

km/h	km	%
70-89	3,35	0,14
50-69	133,76	5,70
30-49	1.366,00	58,72
10-29	812,95	34,95
< 10	10,00	0,42

Font: Plans Comarcals de Muntanya 1989.

Resultat de l'amplada insuficient dels vials, dels fermes de terra, del relleu trencat i del deficient estat de conservació de la xarxa eren les velocitats de recorregut baixes (TAULA 5.15.). Entre 30 i 49 km/h en un 58,72% dels trams, i inferior a 29 km/h en un 35,37%. Aquests valors han millorat gràcies a les actuacions recents, però han introduït un nou factor de risc. Gràcies a l'asfalt les velocitats de recorregut s'han incrementat considerablement, però en mantenir-se l'amplada original la conducció és ara més perillosa.

5.4.3. La xarxa rural/forestal

Extensió

L'inventari dels Plans Comarcals de muntanya incloïa les pistes forestals dintre de la xarxa rural, mentre que el Pla de camins de les comarques del Pirineu i el Pre-Pirineu distingia entre camins de titularitat municipal (principalment veïnals) i camins de la Direcció General

¹⁰⁵Segons el PCP el cost per km de passar d'un camí d'amplada entre 3 i 4 metres a un altre de 5,5/6 amb afermat asfàltic és respectivament un 12,5% i un 31,2% més car en terreny accidentat i molt accidentat que en terreny pla.

del Medi Natural (principalment pistes forestals). En aquest apartat no distingirem la xarxa rural, definida a l'apartat 2.3.2., de la xarxa forestal, que hem descrit a l'apartat 2.3.3.

Si en ambdós inventaris, la coincidència pel que fa als camins veïnals es notable, no passa el mateix amb la xarxa rural/forestal. Així, mentre els Plans Comarcals assignen a la Direcció General del Medi Natural un total de 1.415,9 km de camins (els camins rurals són 1.247,86 km), el Pla de camins en comptabilitza 3.433,1 km, gairebé el doble (TAULA 5.16.).

TAULA 5.16. Titularitat de la xarxa de camins (km)

	Municipal ¹	Municipal ²	DGMN1	DGMN2
Alt Urgell	284,5	289,55	716,5	298,65
Berguedà	316,85	252,3	249,8	131,8
Cerdanya	105,11	126,3	279,5	130,4
Garrotxa	429,9	344,95	61,8	6,7
P. Jussà ³	292,35	245,6	574,0	249,6
P. Sobirà	76,7	100,95	819,7	326,8
Ripollès	364,4	244,45	293,6	112,4
Solsonès	435,48	514,02	40,0	13,85
Val d'Aran	43,9	11,8	398,2	145,7
TOTAL	2.349,19	2.129,92	3.433,1	1.415,9

1. Segons el PCP (1982); 2. Segons els PCM (1989); 3. Inclou l'Alta Ribagorça.

La xifra real s'ha d'acostar (en realitat supera), amb tota seguretat, més a aquesta segona valoració que no pas a la primera. La raó és que als Plans Comarcals hom no es va proposar l'inventari exhaustiu de la xarxa rural/forestal, i només es van incloure aquells “*trams d'accés als punts d'interès tinguts en compte*”.

En canvi, el Pla de camins (en la seva elaboració hi va prendre part l'aleshores Direcció General del Medi Rural) sí que en va efectuar un inventari bastant exhaustiu, que inclou la codificació i la representació cartogràfica de cada vial.

No existeix cap inventari actualitzat, però, amb tota seguretat, la xarxa rural/forestal té avui, a les comarques de muntanya, una extensió superior als 4.000 km (car en divuit anys s'han construït nous vials). Així, doncs, aquest viari podria representar més del 50% del total de la xarxa viària moderna de les comarques de muntanya (carreteres i camins per a vehicles) i més del 70% de la de camins per a vehicles (camins veïnals i camins rurals/forestals). Com hem vist aquestes apreciacions són confirmades plenament per l'Inventari de camins del Pallars Sobirà (1999). En aquesta comarca la xarxa rural/forestal té una extensió de 1.419 km i representa el 70,8% de la xarxa viària moderna (carreteres i camins per a vehicles automòbils) i el 78,5% de la xarxa de camins per a vehicles automòbils (camins veïnals i camins rurals/forestals). De la mateixa manera, segons l'inventari de camins del Parc natural del Cadí-Moixeró (1995), en aquest espai la xarxa rural/forestal tenia una extensió de 598 km, que representaven el 65,7% de la xarxa viària moderna i el 86,6% de la de camins per a vehicles automòbils.

Les comarques amb un major nombre de camins rurals/forestals foren el Pallars Sobirà (amb 819,7 km)¹⁰⁶ i l'Alt Urgell (amb 716,5 km). Les comarques amb un menor nombre de

¹⁰⁶L'Inventari de Camins del Pallars Sobirà eleva aquesta xifra a 1419 km.

camins d'aquesta categoria foren el Solsonès (amb 40,0 km) i la Garrotxa (amb 61,8 km), a causa del predomini del bosc privat. La mitjana és d'uns 350 km per comarca (TAULA 5.16).

Característiques tècniques

La informació per a aquesta categoria del viari prové igualment del catàleg elaborat el 1989 inclòs als Plans Comarcals de Muntanya. Això no obstant, la informació qualitativa referida a aquest viari pot considerar-se encara com a força fiable car les actuacions recents sobre la xarxa forestal han estat menys importants. Alhora, tot i que els vials incorporats al catàleg representin només una part de la xarxa rural/forestal, creiem que els resultats obtinguts en l'anàlisi poden generalitzar-se a la resta de la xarxa.

TAULA 5.17. Xarxa rural: amplada

metres	km	%
< 3	372,46	29,80
3 - 3,9	616,05	49,36
4 - 4,9	151,75	11,10
5 - 5,9	73,80	5,90
6 - 6,9	33,80	2,70

Font: Plans Comarcals de Muntanya 1989

Segons el catàleg dels Plans Comarcals de Muntanya el 60,46% dels camins rurals/forestals de les comarques de muntanya tenen una amplada d'entre 3 i 4,9 m (TAULA 5.17.). Per tant, segons els criteris establerts per diversos treballs i autors¹⁰⁷ llur amplada fóra majoritàriament suficient. Això no obstant, un 29,80% dels trams té una amplada inferior a 3 metres. En qualsevol cas, tot apunta a que els constructors o promotors no estableixen cap diferència entre camins veïnals i camins rurals o vies de servei, si més no pel que fa a l'amplada dels vials. Fins i tot, amb els mateixos criteris hom podria considerar que almenys el 8,6% dels trams, amb amplades superiors a 5 metres, està sobredimensionat (àdhuc un percentatge superior si considerem les amplades proposades per als camins de servei). Recordem que les normes del PEIN obliguen a sotmetre a avaluació prèvia d'impacte ambiental la construcció de camins d'amplada superior a 5 metres.

A l'últim, destaquem que el 79,16% dels camins té una amplada inferior a 4 metres (el 70,8% segons el PCP), de manera que l'aplicació estricta de la Llei 7/1995, de regulació de l'accés al medi natural, comportaria tancar gairebé el 80% de la xarxa de camins rurals/forestals de les comarques de muntanya a l'ús comú general.

TAULA 5.18. Xarxa rural: tipus de ferm

	km	%
ag. Asfàltic	6,70	0,53
ferm rígid	1,50	0,12
reg sup.	138,85	11,12

¹⁰⁷Vegeu el capítol 7.

macadam.	7,10	0,56
estabil.	18,60	1,49
Esplanació	1.075,11	86,15

Font: Plans Comarcals de Muntanya 1989

En el moment de fer el catàleg, el ferm consistia exclusivament en una simple esplanació en el 86,15% dels trams (ferm de terra), percentatge que no deu haver variat gaire, car només la comarca de la Vall d'Aran té una política d'asfaltament de pistes forestals. Un 11,12% tenia un tractament amb reg superficial (TAULA 5.18.).

TAULA 5.19. Xarxa rural: entorn orogràfic

	km	%
Pla	69,35	5,55
Accidentat	427,26	34,23
molt accidentat	751,25	60,20

Font: Plans Comarcals de Muntanya 1989

L'entorn orogràfic dels vials és accidentat en un 34,23% dels trams i molt accidentat en un 60,20% (TAULA 5.19.), fet que ens indica que es tracta majoritàriament de vials de muntanya o d'alta muntanya. En aquestes condicions, la construcció de camins és molt costosa i pot tenir un gran impacte paisatgístic i ambiental. Recordem que les normes del PEIN obliguen a sotmetre a avaluació prèvia d'impacte ambiental la construcció de camins quan el pendent transversal supera el 40%.

TAULA 5.20. Xarxa rural: estat de conservació

	km	%
Bo	128,10	10,26
Mitjà	255,55	20,47
Dolent	580,11	46,48
VTT	284,80	22,82

Font: Plans Comarcals de Muntanya 1989.

L'estat de conservació dels camins rurals és pitjor que el dels camins veïnals (TAULA 5.20.). Aquest és bo només en un 10,26% dels trams (mitjà en un 20,47% dels trams). En canvi, és dolent en un 46,48% dels casos, alhora que en un 22,82% només s'hi pot circular amb vehicles tot terreny. Aquests valors no deuen haver variat sensiblement els darrers anys en el conjunt de les comarques de muntanya (si per cas, només puntualment en alguna comarca o municipi).

TAULA 5.21. Xarxa rural: velocitat de recorregut

km/h	km	%
70-89	0,50	0,04
50-69	16,15	1,29
30-49	609,85	48,87
10-29	621,36	49,79

Font: Plans Comarcals de Muntanya 1989.

D'acord amb les característiques de la xarxa, la velocitat de recorregut és molt baixa (TAULA 5.21.). Entre 30 i 49 km/h en un 48,87% dels trams, i inferior a 29 km/h en un 49,79%. Recordem que la Llei 9/1995, de regulació de l'accés motoritzat al medi natural, autoritza una velocitat màxima de 30 km/h.

5.4.4. Els camins ramaders

La principal eina de què disposem per tal de conèixer l'extensió i les característiques de la xarxa de camins ramaders a les comarques de muntanya, si més no, de la província de Lleida, és el catàleg efectuat per Eusebi Martí el 1916 (MAPA 1.6.).

Extensió

Tot i que, històricament, l'explotació de ramats d'ovins transhumans no ha tingut a casa nostra la importància de les regions de l'interior de la Península (SORRE 1913, LLOBET, VILÀ 1951), una extensa xarxa de camins ramaders travessa Catalunya (MAPES 1.1., 1.2., 1.3., 1.4., 1.5.).

En l'apartat 3.1.3. fem esment de la longitud (8.304 km) i la superfície (21.297 ha) dels camins ramaders de Catalunya inclosos en la “Red General de vías pecuarias” i, hipotèticament, a la futura “Red Nacional de Vías Pecuarias.” Això no obstant, la longitud i la superfície dels camins ramaders a Catalunya és, amb tota seguretat, superior a aquestes xifres.

En base al catàleg de MARTI (1916) hem elaborat una taula (TAULA 5.22.) amb les dades - aproximades - corresponents a les comarques de muntanya de la província de Lleida. Els camins ramaders assoleixen en aquestes comarques una longitud de 2.553 km i ocupen 6.835,8 ha de sòl públic.

TAULA 5.22. Camins ramaders de les comarques del Pirineu de Lleida

	Longitud (km)	Superfície (ha)
Alta Ribagorça	141	622,6
Alt Urgell	645,2	1.077,5
Cerdanya*	147	420,25
Pallars Jussà	639,5	1.487,45
Pallars Sobirà	292,3	1.065,1
Solsonès	364	1.252,2
Val d'Aran	324	910,7
TOTAL	2.553	6.835,8

Font: MARTI 1916
Lleida.

* Només els municipis de

D'altra banda, el 1982 el Departament d'Agricultura, Ramaderia i Pesca de la Generalitat aprovà la classificació dels camins ramaders de quatre municipis de l'Alt Berguedà (Bagà, Castellar de N'Hug, Guardiola de Berguedà i la Pobla de Lillet). Un altre expedient - el de Vallcebre - no prosperà. A la taula (TAULA 5.23.) figuren les dades dels camins ramaders d'aquests municipis.

Finalment, MANGAS (1992) senyala la classificació dels camins ramaders de Sant Privat d'en Bas (Garrotxa) i de Pardines (Ripollès) el 1967 i 1970 respectivament (BOE 27.2.67; BOE 25.1.70).¹⁰⁸

¹⁰⁸ Però no n'hem troba la confirmació als BOE's indicats.

TAULA 5.23. Camins ramaders classificats a l'alt Berguedà

Municipi	km	ha
Bagà	17,67	42,33
Castellar de N'Hug	21,55	30
Guardiola de B.	32,4	74,88
La Pobla de Lillet	18,2	44,8
TOTAL	89,82	192,01

Font: DARP (1982).

Més recentment, en el marc de l'inventari de camins del Pallars Sobirà hem inventariat els camins ramaders d'aquesta comarca partir dels treballs de MARTÍ (1916), PASCUAL (>1978) i fonts complementàries. L'inventari ha permès identificar en aquesta comarca 718,8 km de camins ramaders (MAPA 5.3.), que suposen el 21,6% de la xarxa viària comarcal, incloses les carreteres, atès que aquests camins són en realitat un atribut que poden suportar tant camins tradicionals com camins i pistes per a vehicles i carreteres.

Característiques tècniques

COSTA (1987) descriu molt bé les característiques i les funcions dels camins ramaders:

“La cabanera és el camí que estableix el lligam entre els peixius d'estiu i els d'hivern, i viceversa. El terme cabanera és d'utilització comuna a tot el territori llevat d'Andorra i algunes localitats veïnes de l'Alt Urgell, on és substituït per camí o pas ramader. Per carrerada es designen els caminets secundaris i locals. En alguns llocs de la vall de Lavansa els coneixen per passants, i a Sauri, al Pallars Sobirà, hem sentit camí del carreral; alguns pastors distingeixen entre camí i pas ramader, per designar, respectivament el vial important i el vial secundari (Arinsal) o viceversa (Arcavell). Ram (ramal, blanc, braç) és la branca que uneix una cabanera amb una altra.

Al llarg del recorregut, hi ha diversos eixamplaments: són els paradors (aturadors)¹⁰⁹. És en aquests punts on els animals poden gitar-se (xitar-se), o bé amoriar-se (amorriar-se, morriar-se), i buscar l'ombra que ells mateixos projecten, amagant el cap dessota la panxa de l'ovella veïna. Els mots mosquera (amoriador, amoriador) s'acostumen a utilitzar quan el parador disposa d'ombra d'arbres, matolls, penyes, etc.

Les cabaneres tendeixen a ser camins bastant elevats o fins i tot de carena (clenxa, crenxa, crestallera, fil de serra, trencaigües), a fi d'eludir les sinuositats dels barrancs i, sobretot, per no constituir un destorb per a l'agricultor; com que a més a més, és per les carenes on freqüentment es fan passar les partions dels termes, els inconvenients que les cabaneres poden representar queden més equitativament repartits. Com és natural, el traçat d'un pas ramader no és aliè a la presència d'aigua - periòdicament es troben punts d'abeurada -, ni a la de pasturats on poder péixer. Cada municipi té cura del manteniment del camí i dels punts d'aigua.”

El Diccionari Alcover-Moll esmenta una amplada d'almenys 32 pams a la Conca de Tremp (aprox. 6 metres), mentre que el Diccionari Salvat (1938) n'esmenta uns 40 pams (aprox. 8 metres). El Costumari Català de la Mancomunitat (1921) afirma que l'amplada màxima dels camins ramaders és de vint-i-nou passes (és a dir 11,504 metres)¹¹⁰. SORRE (1913) esmenta 4 canes a l'Alta Cerdanya (entre 6 i 8 metres). Altres autors multipliquen aquestes xifres amb escriu. LLOBET i VILÀ (1951) parlen d'amplades d'entre 40 i 60 metres. Solé Sabarís (1951) afirma que *“En Cataluña la costumbre fija entre los 40 y 60 metros la amplitud de las vías transhumantes”*. SORRE (1913) afirma que el camí ramader que des de la Cerdanya travessava el Coll de la Perxa i es dirigia als pasturats del Conflent, assolia en

¹⁰⁹SOLE i Sabarís (1951), pp. 291-292, esmenta els següents noms: *restaurada* (Berguedà i Ripollès), *remonta* o *estassada* (Cerdanya), *desviada* (Pallars), *mosquera* (Ribagorça), *dormidora* (Llivera).

¹¹⁰Per bé que diu a continuació: *“però si un tros és assenyalat amb fileres de pedres, té la de les fileres, i si la carrerada passa entre conreus té l'amplada del camí de carro i un xic més.”*

alguns indrets una amplada de 360 metres. Al catàleg d'Eusebi Martí les amplades mitjanes varien moltíssim, entre 1,5 m i 60 m. La causa n'és que el catàleg inclou tant camins ramaders secundaris (ramals), que coincideixen amb mers camins de bast o carreters, de caràcter veïnal, rural o forestal¹¹¹, com veritables i extenses cabaneres per als ramats. D'altra banda, la classificació de les vies pecuàries de l'Alt Berguedà (un document del tot fiable), aprovada per la Generalitat el 1982, fixa amplades que oscil·len entre 10 i 32 metres (TAULA 5.24.). Les disparitats podrien provenir també de confondre veritables camins ramaders (bens de domini públic), de gran amplada, amb meres servituds de pas ramader, per a les quals l'article 570 del Codi Civil espanyol fixa una amplada màxima de 10 metres (propera als 11,504 m del Costumari Català).¹¹²

TAULA 5.24. Relació de vies pecuàries classificades a l'alt Berguedà

Municipi	Camí ramader	Longitud (m)	Ample (m)
Bagà	Camí vell de Bagà	2.200	32
	Camí de Paller a Coll de Pal	7.500	20
	Camí ral de Bagà a C. de Jou	3.920	32
	Camí dels empedrats al Coll de Pendís	3.700	20
	Ramal del c vell de Bagà a l'abeurador del Bastareny	200	10
	Ramal del camí vell de Bagà a l'abeurador de Bagà	150	10
Castellar de N'Hug	Camí ral de Berga a Castellar de N'Hug	5.100	10
	Camí del Pla d'Anyella a Sant Jaume de Frontanyà	8.400	20
	Camí de la Pobla de Lillet a Coll de Pal	8.050	10
Guardiola de Berguedà	Camí ral de Berga a Castellar de N'Hug	7.200	32
	Camí de Sant Romà de la Clusa a Coll de Pal	13.500	20
	Camí vell de Bagà	400	32
	Camí ral de Saldes	2.600	20
	Camí de G. de B. a Peguera	2.100	20
	Camí dels empedrats a Coll de Pendís	2.900	20
	Camí ral de Bagà a C. de Jou	800	32
	Camí de Bagà a Coll de Pal per Paller	2.900	20
La Pobla de Lillet	Camí ral de Berga a Castellar de N'Hug	7.000	32
	Camí del Pla d'Anyella a St. Jaume de Frontanyà	6.100	20
	Camí de la Pobla de Lillet a St. Jaume de Frontanyà	4.200	20
	Camí de St. Romà de la Clusa al Coll del Pal	900	20
	TOTAL	89.820	

Font: DARP (1980), expedients de classificació

Això no obstant, les amplades documentades permeten assimilar plenament els camins ramaders catalans amb les vies pecuàries descrites per la Llei espanyola. En realitat, tot i que la classificació castellana no tingui tradició a Catalunya, el mateix Eusebi Martí ja aplegà

¹¹¹En aquest sentit diu el Costumari Català (1921): “Aquell que mena bestiar pot fer-lo passar per un camí ral o veïnal, o per un de públic que sigui de carro, o per un jaç de riu o de riera ...”. L'antic municipi de Bescaran, com altres pobles, va respondre el qüestionari d'Eusebi Martí dient que: “El Ayuntamiento de este pueblo manifestó en 1º de Octubre de 1913 que en dicho término no existen vías pecuarias de ninguna clase y que los ganados para su paso utilizan los caminos vecinales.”

¹¹²Tanmateix no hem trobat cap document que expliqui què distingeix un camí ramader d'una servitud de pas ramader.

els camins ramaders al seu catàleg en “*cañadas (o vías pecuarias de carácter general), cordeles y veredas (o vías pecuarias de carácter local).*”¹¹³

També LLOBET i VILÀ (1951) es refereixen a les dificultats amb què es troba la comprovació sobre el terreny:

"En cuanto a la anchura es difícil de precisar en las diversas vías pecuarias. Se trata de un asunto de derecho consuetudinario y por tal motivo presentan formas asaz diferentes. Al mismo tiempo el abandono de muchas carrerades o por lo menos su más escasa utilización, dificulta la investigación en este aspecto. Antiguamente existían lindes en los límites del camino de transhumancia, pero en la actualidad han desaparecido en muchas partes, y puede decirse, como característica general, que el camino se mide a partir de un eje central considerando que la faja por donde debe o puede pasar el ganado abarca de 20 a 30 metros a cada lado. En realidad ha sucedido que el camino - si es que jamás tuvo esta anchura en todo su recorrido - se ha ido reduciendo paulatinamente."

També COSTA (1987) explica que:

"A vegades donen constància de l'amplada del pas algunes fites formades per una o diverses pedres pulcrament apilonades i freqüentment amb el damunt emblanquinat de calç, que no cal confondre amb les fites senyalitzadores de trenques (...) de termes municipals o de propietats."

A més dels apartadors i les fites, un altre element dels camins ramaders són els pilarets de pedra que serveixen per guiar els pastors en dies de poca visibilitat o per donar una mica d'ombra¹¹⁴.

Els camins ramaders del Pallars Sobirà

Novament l'Inventari de camins del Pallars Sobirà ens ofereix la primera visió exhaustiva de la xarxa de camins ramaders d'una comarca de muntanya catalana. L'Inventari inclou un mapa detallat (MAPA 5.3.) i, per primer cop, una anàlisi de les amplades dels camins ramaders.

Les cabaneres o camins ramaders dibuixen al Pallars Sobirà una xarxa jerarquitzada d'accés als principals peixius. Es tracta d'itineraris transhumants amb amplades consuetudinàries, que oscil·len entre els 2 i els 78 metres, segons l'enquesta d'Eusebi Martí Lamich (1916). Els principals peixius que estructuraven la xarxa són la muntanya de Llessui, la muntanya de Campirme, la muntanya de Lladorre, i la muntanya de l'Orri.

¹¹³Es possible que aquesta manca de tradició expliqui perquè molts ajuntaments manifestaren que no existien al seu terme “*cordeles*” o “*veredas*” (o manifestaren que els ramats empraven els camins veïnals), però sí “*cañadas*” fàcilment identificables amb les carrerades del país.

¹¹⁴Sobre els pilarets escriu COSTA (1987): “*Un altre senyal que trobarem si seguim una cabanera és el format per una pila de pedres que configuren una columna, d'una altura que pot apropar-se a la d'una persona i el perímetre de la qual, a la base, és lleugerament superior al del capdamunt; localitzem aquest senyal als cims o als fils de les serres, i s'anomena pilaret (pilar). Els pastors coincideixen que els pilarets no tenen cap sentit, llevat potser de servir d'orientació en dies de poca visibilitat o per projectar una mínima ombra, sempre agraïda quan s'és al pic de la calor i no hi ha cap altre element que faci de pantalla. Sigui com sigui, el pastor, possiblement mogut per un sentiment que li ve de mil·lenis, continua bastint pilarets, la significació del quals no deu pas estar deslligada dels brancs de boix i/o les figures d'un sant, que moltes vegades s'hi posen.*”

Campirme i Llessui mostren la major densitat de camins. Alhora apareixen quatre grans grans eixos transhumants que travessen la comarca:

1. El primer prové de Senterada i la Pobla de Segur, s'enfila per Serra Espina i Sant Quiri i ressegueix la carena fins al Coll del Triador, des d'on segueix cap a Espot.
2. El segon comença com l'anterior però prop del Cap de Cobristà trenca en direcció a Rialp i continua en direcció a Alins i Tor per acabar a Andorra
3. El tercer travessa la comarca de nord a sud per la vall de la Noguera Pallaresa des del camí de Montgarri fins a la Ribera de Sort i coincideix bàsicament amb la carretera actual.
4. El quart arrenca de Gerri de la Sal, es dirigeix al Cantó i segueix cap a la Coma de Burg per acabar a Andorra

Altres camins ramaders destacables són la cabanera del Port de la Bonaigua, la cabanera d'Espot a Durro pel Portarró, la cabanera de la Vall de Cardós, les de Baborte, Boavi i Sabollera, i la cabanera de l'Orri.

El mapa és, això no obstant, incomplet. El motiu principal és que diversos ajuntaments del Pallars Sobirà no contestaren o contestaren negativament l'enquesta realitzada per Eusebi Martí vers 1913. Es tracta dels següents: Altron, Àreu, Enviny, Estac, Esterra d'Àneu, Isil, Llavorsí, Norís, Ribera de Cardós, Sorpe i Tor. La resposta, clarament falsa, d'alguns municipis no està mancada de pintoresquisme.¹¹⁵

En efecte, l'inventari ha identificat un bon nombre de camins tradicionals d'accés als peixius que no poden tenir altra finalitat que la ramadera. Són els camins ramaders no documentats que apareixen al mapa amb línia discontinua (MAPA 5.3.). Aquests són especialment nombrosos al sector nordoriental de la comarca, en terme de Tavascan, Lladorre i Àreu, però també n'hem trobat a Campirme i a la muntanya de Llessui, entre d'altres.

Això no obstant, sí que recull tots els camins ramaders principals, o gairebé. Si hom seguís investigant, possiblement descobriria que la pràctica totalitat dels antics camins veïnals servien al trànsit ramader¹¹⁶, com posa de manifest la resposta dels municipis d'Alins, Estac, Farrera, Llavorsí, Llessui, Norís i Peramea al qüestionari adés esmentat d'Eusebi Martí (1916).¹¹⁷

¹¹⁵“Según manifestación del Ayuntamiento de fecha 31 de Mayo de 1913, en dicho pueblo [Tor] por ser rayano a Francia y Andorra no existen vías pecuarias que conduzcan a dichas repúblicas ya que está prohibido el paso al ganado por no haber Aduana y sólo existen algunas vías pastoriles que se aprovechan para pastar en el monte utilizándose además los caminos rurales.”; “Este distrito municipal [Àreu] está constituido de un solo grupo de población y es rayando su término a las Repúblicas de Francia y Andorra sin que haya ninguna carretera camino vecinal ni cañada alguna que conduzca a dichas Repúblicas, siendo prohibido el paso de toda clase de ganados a las expresas naciones por no haber ninguna aduana al efecto: por cuyo motivo no existen cañadas y sí sólo algunas vías pastoriles sin nombre por haberlas hecho las pisadas de de los ganados pasando de una ladera a otra para pastar”

¹¹⁶A la mateixa conclusió arriben ROVIRA i MIRALLES (1999): “si gratíssim durant anys, estem segurs que acabariem trobant suficient indicis per acabar solapant bona part de la xarxa de carrerades a la xarxa de camins veïnals, fins teixir una retícula extremadament densa...” (p. 111).

¹¹⁷“El Ayuntamiento en oficio de 8 de Abril de 1913 manifestó que en dicho término municipal [Llavorsí] no existe ninguna cabañera y que los ganados de tránsito pasan por los caminos vecinales”;

L'inventari d'Eusebi Martí Lamich (1916) és l'única font que documenta l'amplada dels camins ramaders del Pallars Sobirà. Les xifres varien molt, de 2 a 78 metres, però les amplades entre 50 i 60 metres són les més freqüents.

Del mapa se'n poden extreure algunes conclusions:

1. Les amplades es basen en el costum local i es corresponen bàsicament amb termes.
2. L'amplada no té una relació directa amb la importància del camí ramader.
3. Les amplades són, en general, inferiors en fons de vall i zones de conreu.

La comparació entre amplades i termes (TAULA 5.25.) revela la connexió existent entre ambdós. Generalment els camins ramaders tenen en cada terme una mateixa amplada. Així és clarament en els casos de Soriguera, Sort, Surp, Enviny, Jou, Son, València, Rialp, Lladorre i Escart. Les excepcions no són, en canvi, gaire importants. Al terme d'Unarre les cabaneres tenen 50 metres d'amplada excepte la cabanera d'Escalarre a Cerbi. Una altra excepció és el terme de Sorpe, on les cabaneres tenen també 50 m excepte (sempre segons Martí) el tram entre Sorpe i el Pont de Sorpe, que en tindria 30.

L'amplada no sol tenir a veure amb la importància de la cabanera. A les valls d'Àneu, per exemple, les cabaneres tenen una amplada de 50 metres amb independència del seu caràcter comarcal o local.

En canvi, sembla molt evident que la competència amb els conreus tendeix a estrènyer les cabaneres. Això s'aprecia molt bé a la part baixa de la comarca, entre el Pla de Corts i Gerri, però també en fons de vall i municipis petits com ara a la Ribera de Cardós i Tírvia. Al Pla de Corts, per exemple, la gran cabanera que ve de Senterada només fa 18 metres d'amplada i la resta de cabaneres 10 metres com a màxim.

TAULA 5.25. Camins ramaders: amplades i termes

Amplada (m)	Termes
78	Soriguera, Sort, Surp,
50-60	Llessui ¹ , Enviny, Altron, Espot, Jou, Son, València d'Àneu, Sorpe ² , Unarre ³ , Estaon
30-40	Castellàs del Cantó
15-20	Rialp, Montcortès, Estac, Baén ⁴
8-10	Lladorre, Peramea, Gerri
5-4	Peramea
< 3	Escart, Ribera de Cardós, Esterri de Cardós, Tírvia, Gerri

¹Llessui (78 m entre Llessui i Escàs); ²Sorpe (30 m entre Sorpe i el Pont); ³Unarre (30 m entre Escalarre i Cerbi); ⁴Baén (40 m al Cap de la Serra).

A Lladorre sembla que és la propietat privada del terme la que força les cabaneres a perdre amplada (només 10 metres). Però, en canvi, a la muntanya de Llessui, un altre mont de propietat privada, l'amplada més freqüent són 60 metres. Per contra, una important cabanera

“No hay ninguna especial y exclusiva para vía pecuaria, hay varios caminos de herradura de dos o tres metros de anchura por término medio, que empiezan a la salida de los pueblos respectivos del distrito [Farrera], y casi todos terminan en los montes públicos y están destinados a todo uso utilizándose principalmente para las propiedades particulares”

en mont públic, la que va de Burg al Portal de Sabollera, té una amplada de només 5 metres. Per tant no es pot establir cap relació directa entre propietat privada i cabaneres estretes ni tampoc entre propietat pública i cabaneres amples.

Un cas remarcable és la cabanera de Gerri al Port del Cantó, que guanya amplada a mesura que abandona els conreus i s'enfila muntanya amunt: 8 m en terme de Gerri, 15 m fins al Pla de l'Hostalet, 20 m entre el Serrat dels Boixos i el Coll de Mollet, 40 m al Cap de la Serra i 78 quan entra al terme de Soriguera.

Però, com hem esmentat en l'apartat anterior, els camins ramaders són en realitat un atribut sobreposat sobre el conjunt de la xarxa viària. Per tant, al marge de l'amplada consuetudinària, més o menys important, que correspon a un dret de trànsit i pastura, i que - com estableix la Ley 3/1995, de vías pecuarias - delimita la superfície del bé de domini públic, sobre el terreny els camins ramaders al Pirineu català equivalen tècnicament a camins tradicionals (generalment camins de bast), camins i pistes per a vehicles i carreteres. Al Pallars Sobirà, 80,4 km (11,2%) de camins ramaders corresponen a carreteres, 152,2 km (21,2%) a camins i pistes per a vehicles i 486,2 km (67%) a camins rurals tradicionals. Els casos en què el camí mostra una fesomia específica (en forma de pastura allargada), tal com passa a Castella amb les imponents *cañadas reales*¹¹⁸, són a Catalunya un fet excepcional.

5.4.5.. La xarxa de camins rurals tradicionals

Extensió

Gràcies a la realització d'inventaris de camins, com ara els del Parc natural del Cadí Moixeró (1995), Parc natural de la Zona Volcànica de la Garrotxa (1998) i, molt especialment, Pallars Sobirà (1999), comencem a conèixer l'extensió i l'estructura de la xarxa de camins rurals tradicionals a les comarques de muntanya de Catalunya.

A diferència de les modernes xarxes de carreteres de naturalesa radial o amb forma d'espina de peix (una estructura freqüent en zones de muntanya¹¹⁹), les xarxes tradicionals de camins tendeixen a dibuixar una espessa retícula poligonal.¹²⁰ És a dir que els nusos de la xarxa (pobles, cases, esglésies, etc.) s'uneixen tots amb tots.¹²¹ Això és així tant en pla com en muntanya, perquè a peu o amb animal la línia recta sol ser el camí més curt (en temps) encara que la superació de desnivells demani grans esforços (MAPA 5.4.).¹²² A més, cal tenir present

¹¹⁸Vegeu MANGAS 1992.

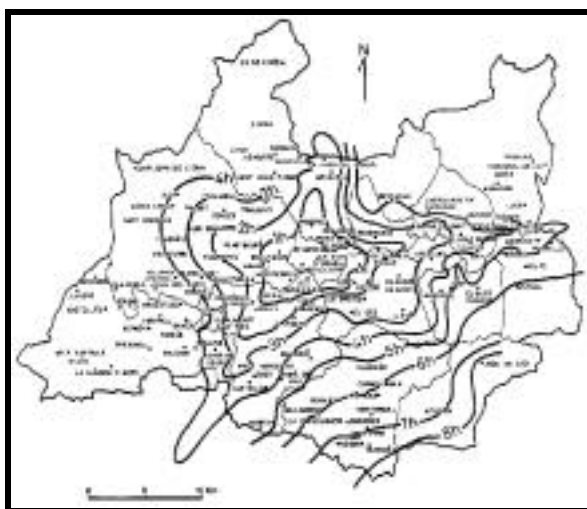
¹¹⁹També FONT (1999, p. 51) hi fa referència: "Aquests factors físics [del relleu pirinenc], per altra banda, també haurien contribuït a l'afaiçament d'una xarxa viària molt esquemàtica que s'hauria configurat en la forma típica d'espina de peix, amb manca d'interconnexió entre valls."

¹²⁰"... La trama de camins tradicionals, organitzada sobre la base d'un sistema d'assentaments humans molt antic i amb connexions similars a les previstes en el model de Christaller." (FONT 1999, p. 28)

¹²¹A la mateixa conclusió arriba FONT (1999, p. 28): "El més probable és que les connexions dels assentaments s'organitzessin en funció del principi de la connexió de tots amb tots, pel camí més curt possible (tant en àrees de poblament dispers com de poblament concentrat)"

¹²²En relació amb el mapa d'isocrones de Catalunya amb centre a Barcelona el 1808 FONT (1999, p. 78) apunta: "Aquest mapa permet apreciar que en aquell moment l'accessibilitat, mesurada en temps de desplaçament, era gairebé funció directa i exclusiva de la distància. Les línies isocrones queden, de fet, poc distorsionades pel relleu

que en temps passats la densitat de població al medi rural era més elevada i també ho era la intensitat d'exploració del territori.¹²³ El resultat és una xarxa de camins més o menys reticular molt més densa que la moderna xarxa de comunicacions. Aquest fet l'hem pogut constatar personalment en diferents recerques. Ja el 1998 afirmàvem que *"La xarxa tradicional de camins de ferradura unia tots i cadascun dels pobles de la vall, i comunicava les valls veïnes. La seva extensió densa i regular reflectia la riquesa i la necessitat dels intercanvis socials."* (VILLARÓ, CAMPILLO 1988, p. 39). La xarxa tradicional de camins era, doncs, més extensa que l'actual xarxa de carreteres i camins per a vehicles automòbils (MAPA 5.1., 5.2. i 5.6.).¹²⁴



MAPA 5.4. Isocrones amb centre a la Seu d'Urgell pel voltant de 1900.

Font: Campillo, Sanclimens 1086

D'altra banda, a l'Inventari de camins del Pallars Sobirà (p. 46) apuntem que els "[camins d'accés als camps] solen construir una xarxa radial o reticular de reduïdes dimensions al voltant dels nuclis de població (p.e. a Rialp, Estac, Sorpe, Borén)". L'existència de xarxes radials d'abast local ja l'havíem observat també als pobles situats sobre els graons de l'altiplà del Baridà, com ara Cava o el Quer Foradat o Ansovell (MAPA 5.7.). En canvi, a les planes agrícoles sorgeixen xarxes reticulars especialment denses, com per exemple a la plana de la Cerdanya (MAPA 5.5.) o a l'altiplà de Batet, a la Garrotxa (MAPA 8.2.).

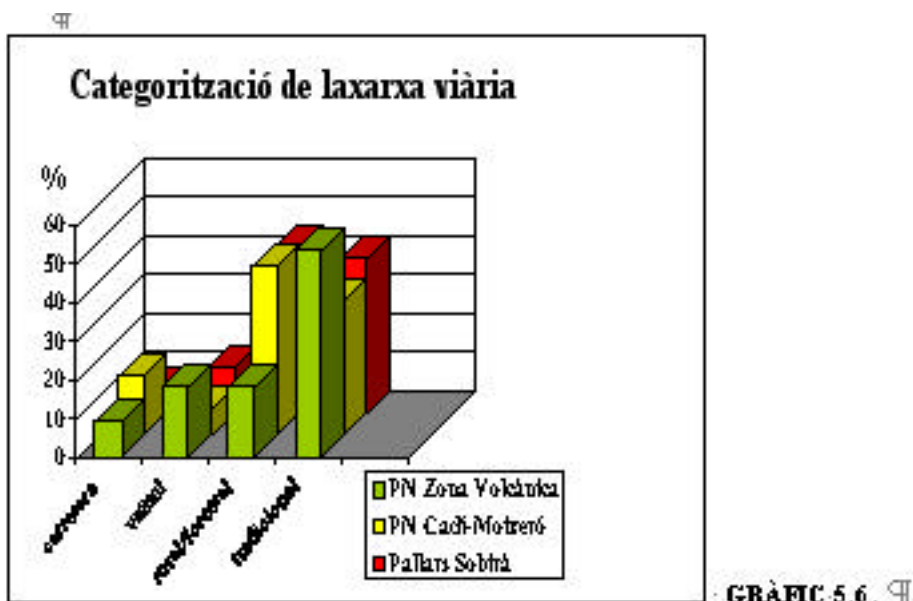
Ja hem fet esment que la xarxa de camins rurals tradicionals ens ha pervingut amb caràcter fragmentari, atès que aquesta ha estat substituïda o interrompuda en molts punts pel

o l'equipament viari dels llocs i adopten una distribució concèntrica. La comparació d'aquest mapa amb un altre d'actual permet valorar fins a quin punt s'ha deformat l'accessibilitat dels llocs en funció de la distància-temps."

¹²³"En primer lloc i a escala local, les necessitats locals d'exploració de la terra i dels recursos naturals originarien una xarxa de camins locals; en segon lloc, la necessitat d'interrelació dels assentaments humans veïns propers, per motius econòmics i per motius de relació social, devia donar peu a una xarxa de camins, que s'imbricaria amb l'anterior [romana] i que respondria al principi de la connexió de cada nucli de població o de cada mas aïllat amb el seu veí, pel camí més curt possible; en tercer lloc, la necessitat de connexió de diversos assentaments amb les ciutats mercat, donaria peu a l'existència d'uns camins particularment destacats respecte als anteriors, però imbricats amb ells; finalment, els camins de llarg abast, transitats per traginers, comerciants i uns escassos viatgers, formarien la xarxa de camins rals, molts trams dels quals formarien part dels camins anteriors. A aquests camins caldria afegir els que seguïen els ramats transhumants." (FONT 1999, p. 67)

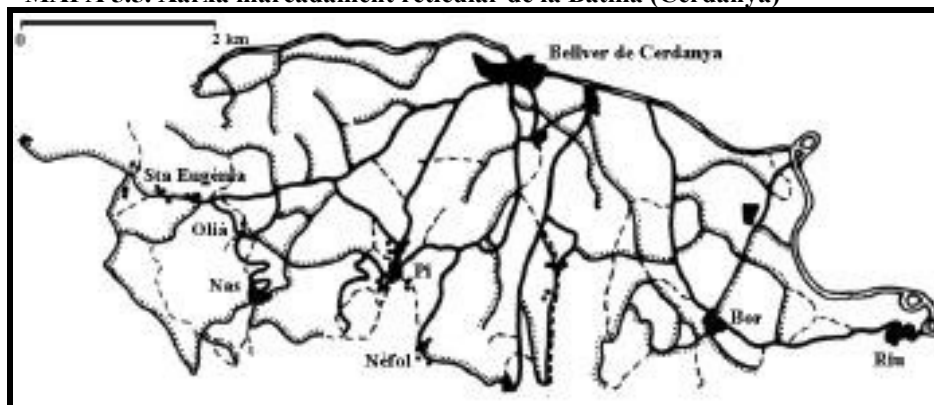
¹²⁴ També BLANCHARD, VILA (1925-1978) hi fan referència: "D'altra banda, a muntanya antigament hi havia camins per tot arreu... D'aquí la constatació que la xarxa de vies de muntanya era més espessa abans que els perfeccionaments moderns hi fossin aplicats." (pp. 64-65).

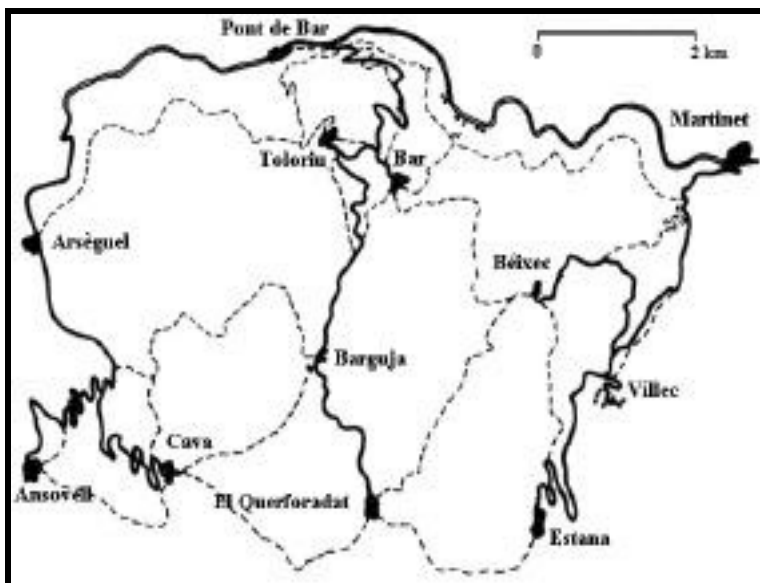
desenvolupament de la xarxa de comunicacions moderna. Però, així i tot, a les comarques de muntanya, els fragments de la xarxa històrica gairebé igualen en extensió el que ha esdevingut la xarxa de comunicacions moderna.



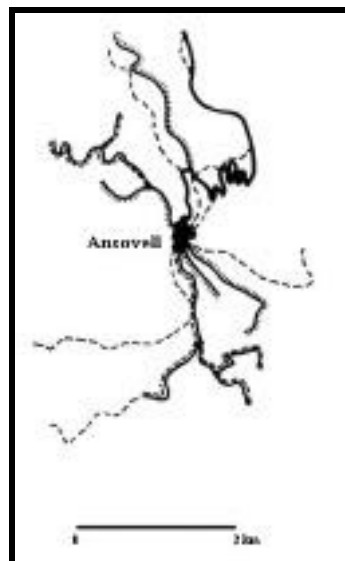
L'inventari del Parc natural del Cadí-Moixeró (1995) comptabilitza 483 km de camins tradicionals. Això representa el 34,1% d'una xarxa viària (carreteres incloses) de 1.413 km d'extensió (GRÀFIC 5.6). Al Parc natural de la Zona Volcànica de la Garrotxa (1998) trobem 342 km de camins tradicionals que representen el 53,8% d'una xarxa de 635 km (GRÀFIC 5.6). Pel que fa al Pallars Sobirà (1999), tenim 1.322,7 km de camins tradicionals, el 39,7% d'una xarxa amb una dimensió de 3.326,9 km (GRÀFIC 5.6). Però el nombre real de camins tradicionals és superior a aquestes xifres. Això és així perquè els esmentats inventaris no apliquen el mateix nivell d'exhaustivitat a la xarxa de camins per a vehicles automòbils i als camins tradicionals. Els inventaris recullen tots els vials aptes per a vehicles automòbils però només els camins tradicionals estructuradors de la xarxa històrica (antics camins veïnals, camins ramaders, camins missers o romeus, accessos a refugis), mentre s'exclouen molts camins antics de caràcter secundari (camins situats per damunt del límit superior del bosc, itineraris d'ascensió, camins de bosc, corriols agrícoles, etc.). Si els recollíssim tots segur que les xifres s'enfilarien vers el 50% de la xarxa. Per consegüent, la xarxa de camins tradicionals a les comarques de muntanya del Pirineu català podria rondar els 10.000 km.

MAPA 5.5. Xarxa marcadament reticular de la Batllia (Cerdanya)





MAPA 5.6. Xarxa de camins del Baridà (Alt Urgell-Cerdanya)
Font: Elaboració pròpia



MAPA 5.7. Xarxa radial de camins d'Ansovell (Alt Urgell)

Característiques tècniques

Pel que fa a les característiques tècniques del viari tradicional a les comarques de muntanya o en altres regions de Catalunya, hi ha algunes obres que hi fan referència (DE LA VEGA 1984, RIU 1985, 1993, PLADEVALL i VIGUÉ 1985-1993, CARULLA 1991),¹²⁵ però no tenim encara cap estudi científic de caràcter sistemàtic.

El camins rurals tradicionals són el fruit del coneixement mil·lenari del terreny. Per això, aquests camins busquen sempre el millor pendent i els millors passos. Quan el terreny és costerut, els camins tradicionals fan característiques i repetides tortes. La seva lògica i adaptació al relleu és perfecta, i per això mateix, sovint els vials moderns no han fet sinó reprendre un itinerari històric preexistent (fet que ha contribuït a la destrucció parcial i fragmentació de la xarxa històrica), principalment en fons de vall i planes.¹²⁶

Els principals elements constructius dels camins tradicionals són els murets i les espones de pedra seca. En terrenys plans, com per exemple a la Cerdanya, els murets separen el camí de les finques veïnes alhora que delimiten el seu recorregut. En terrenys pendents, les espones de pedra seca aguanten la terra dels ribassos que queden a la banda de dalt i a la banda de baix del camí, tal com passa amb les feixes. De vegades, les espones proporcionen la superfície mateixa del camí, en constituir un veritable esglaó artificial adossat a la penya vertical o entre els camps (com s'observa per exemple en diferents trams del Camí Ral de Cerdanya o del Camí Ral d'Andorra).

¹²⁵ Així com el nostre estudi *La xarxa de camins a les comarques de muntanya* (1995).

¹²⁶ FONT (1999, p. 30) "Només en llocs més o menys planers, ..., l'adaptació de la xarxa tradicional sol ser fàcil i no destrueix el sistema de camins antic. En aquests casos, moltes carreteres es tracen, de fet, sobre la base de camins antics, ..."

El principal element categoritzador del viari tradicional era el mitjà de transport, determinat principalment per l'amplada. En funció d'aquest podem distingir tres tipologies fonamentals: camins de carro, camins de ferradura o de bast (per al trànsit amb animals de bast) i corriols (per anar a peu).¹²⁷

Camins de carro

Els camins de carro eren una raresa a les comarques de muntanya. Aquests pràcticament només existien a les planes agrícoles i a la terra baixa, com ara a la Conca de Tremp, l'Urgellet, la Cerdanya, el baix Berguedà o el Pla d'Olot, o als pobles situats en altiplans que disposaven d'alguns camps plans a tocar de les cases (quan no es construïen al mateix poble, sovint calia transportar-hi els carros desmuntats a peces, amb matxos pel camí de bast). Aquests camins, quan no els han convertit en pistes o carreteres, han esdevingut fàcilment camins de tractor d'ús agrícola, com vam poder comprovar amb motiu de l'inventari de camins del Parc Natural de la Zona Volcànica de la Garrotxa.

La seva amplada fa uns 1,80-2,20 metres (com ara els trams carreters del Camí Ral de Cerdanya o del Camin Reiau de la Vall d'Aran).¹²⁸ Pel vial només hi passa un carro (però a intervals sempre hi ha indrets que permeten l'encreuament dels vehicles). El ferm no és empedrat sinó explanat, de terra premsada per l'anar i venir d'animals, persones i carros. Els camins carreters sovint passen arran dels ribassos que tallen el pendent i disposen de murets i espones de pedra seca. Quan travessen terrenys molt plans poden tenir la forma d'un simple vial de terra que travessa els camps, però també poden estar perfectament delimitats amb murets de pedra. En aquests casos, el nivell del camí de vegades es troba a una alçada superior a la dels camps o prats que l'envolten. L'entrada als camps o prats sol comptar amb una rampa de pedra recoberta de terra i gleva per tal que els carros hi puguin accedir.

Camins de bast

El camí de bast és la categoria de camí més freqüent del viari tradicional de les comarques de muntanya. En realitat, originàriament, pocs camins eren tan estrets com per a no permetre el pas d'un animal carregat. De camins de bast n'hi ha de més amples i de més estrets, i l'amplada pot variar considerablement en el decurs del recorregut en funció de les característiques del terreny (pendent, subsòl rocallós, etc.).

Segons les mesures que hem pres, l'amplada varia considerablement i oscil·la entre 0,80 i 1,80 metres (camins de Còll i Durro a l'Alta Ribagorça, camins de la vall d'Alinyà, camins de Bescaran a Arcavell, d'Arsèguel a Vilanova i Camí Cardoner d'Ansovell a l'Alt Urgell, o

¹²⁷La descripció de les tres categories de camins tradicionals que segueix està extreta bàsicament del nostre estudi *La xarxa de camins a les comarques de muntanya* (1995).

¹²⁸El Costumari Català de la mancomunitat (1921) diu el següent sobre l'amplada del camí de carro: “*El camí de carro ha d'ésser ample que hi passi un carro d'ús comú en les terres que trepitja, carregat amb càrrega que embalumi, i, que, demés, hi pugui passar al costat un home a peu si alguna riba o algun marge molt alts no ho fan impossible; o sigui, almenys, de catorze pams (2,736 metres) i de gairebé el doble (5,572 metres) en les girades.*” (p. 38). Pocs camins de carro de les comarques de muntanya devien assolir aquestes amplades.

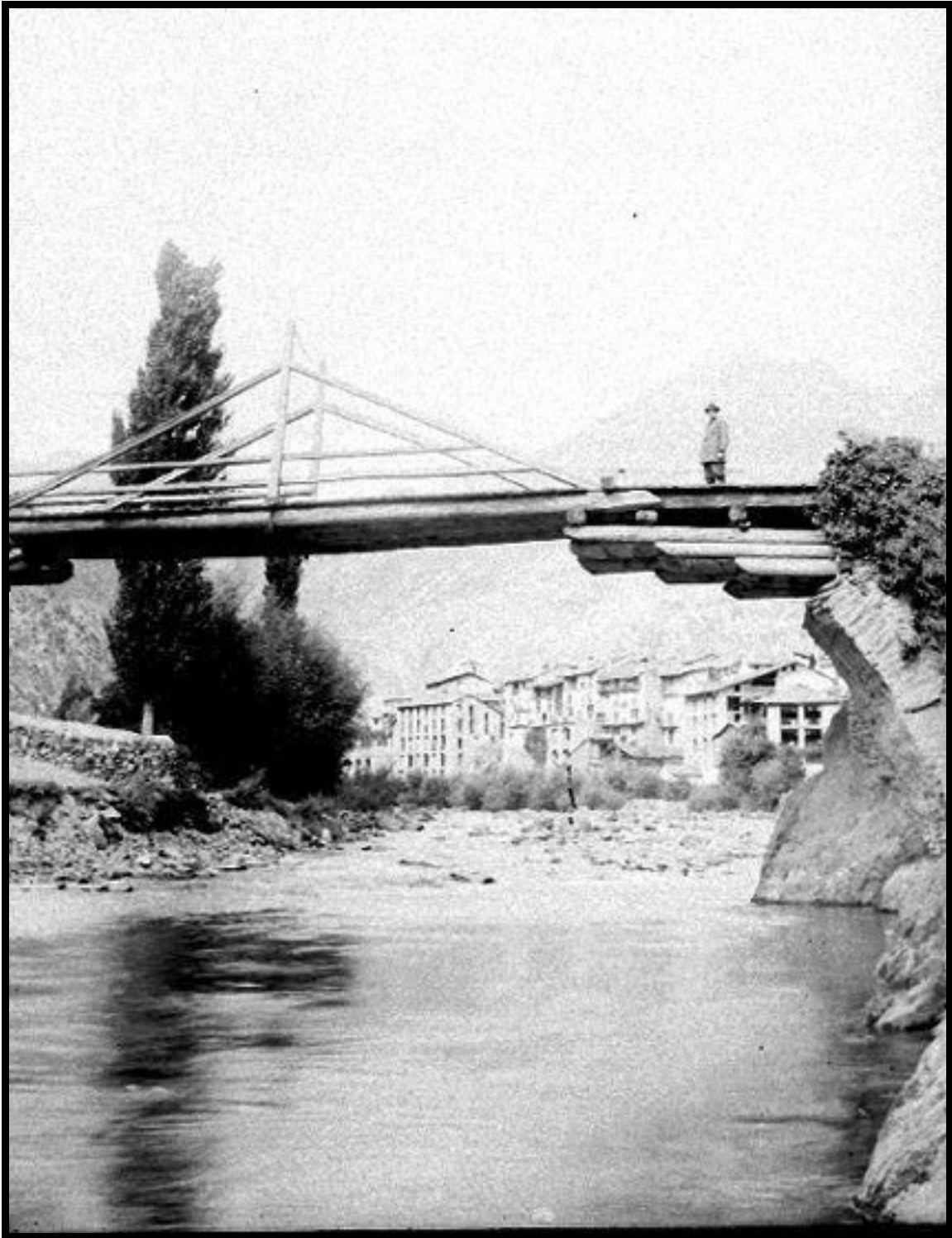


Figura . Pont tradicional de fusta bastit sobre la Valira a Sant Julià de Lòria (fotografia 220 de la Col·lecció Gaussen, 1913). *“Los soportes construidos en el cauce prácticamente no existen en los puentes de alta montaña... de ambos pilares verticales [de piedra] sobresale una hilera de vigas [horizontales], sobre la que reposa otra hilera que sobresale otro tanto [y así sucesivamente]; de esta forma se consigue que las vigas que integran la estructura del puente obtengan una base mayor, pudiendo en caso necesario pasar con vigas más cortas”* (Fritz Krüger, 1939)

Camí Ral de Cerdanya), encara que sovint la vegetació redueix considerablement l'amplada aparent del camí.¹²⁹ En punts rocallosos o molt pendents l'amplada pot reduir-se considerablement, per dessota de 1 m (com ara al camí de Núria).¹³⁰ També els únics camins de bast construïts modernament a Catalunya - el camí vell i el camí nou de Montrebei al Montsec¹³¹ - tenen amplades similars, al voltant de 1,50-1,80 m.

Hi ha però, camins de bast d'amplades inferiors. Per exemple, l'amplada del camí de Bagà a la Cerdanya pel Coll del Pal oscil·la entre 0,80 i 1 m, o l'important camí de bast de Coll de Jou al Moixeró, entre el Berguedà i la Cerdanya, té una amplada constant de 60 cm (coincident amb la de l'*iterromà*). Les amplades mínimes poden reduir-se a 50 o 40 cm. En canvi, en tots els camins de bast, els passos foradats a la roca tenen sempre una amplada considerable (d'almenys 1,70 m) per tal de deixar passar còmodament els animals carregats amb les alforges.

Els camins tradicionals, sempre que això era possible, travessaven els torrents i rius a gual. Quan no hi havia altre remei, es construïa un pont. De ponts n'hi havia de pedra i de fusta (sobretot al Pallars Sobirà, l'Alta Ribagorça i la Vall d'Aran). De ponts de pedra encara n'hi ha. Molts són d'època medieval i són molt populars. En canvi, dels ponts tradicionals de fusta no en queda cap rastre. Aquests han estat substituïts per ponts moderns, generalment de formigó, sense cap atractiu especial. Per conèixer la tipologia dels antics ponts de fusta tradicionals del Pirineu cal recórrer a fotografies antigues. L'etnògraf alemany Fritz Krüger (1939)¹³² ens descriu l'estructura constructiva d'aquests ponts, que resten en l'oblit més absolut, i ens en mostra algunes fotografies¹³³. La figura 5.4. correspon a un pont de les mateixes característiques fotografiat el 1913 a Sant Julià de Lòria (Andorra) pel botànic francès Henri Gausson. La seva àrea de distribució devia abastar si més no la vall del Segre i la de la Noguera Pallaresa.

TAULA 5.26. Amplades d'alguns ponts vells de les comarques de muntanya

Pont	Amplada (m)	Pont	Amplada (m)
Isil	3,90	La Tosca	1,60
Arreu	3,10	Diabla	2,00
Torrassa	3,25	Vall-llonga	3,00
Esterrí d'Aneu	3,50	Vall d'Ora	2,20
Gerri	2,30	El Far	2,90
Lladorre	2,40	Guardiola de B	3,25
Tavascan	2,80	Cabreta	2,80
Cassibrós	2,50	Camprodon	3,20
Lladrós	2,50	-	-

Font: Catalunya Romànica i elaboració pròpia.

¹²⁹El Costumari Català de la mancomunitat (1921) diu el següent sobre l'amplada del camí de bast: “*El camí de bast ha d'ésser ample que hi passi un animal amb argues carregats amb càrrega que embalumi; o sigui, almenys, de dotze pams (2,336 metres).*” (p. 38). Pocs camins de bast de les comarques de muntanya assoleixen aquesta amplada.

¹³⁰Aquest camí tenia originàriament una amplada de 1,5 m, mentre que la memòria de restauració d'aquest proposava una amplada mínima de 1 m (GANYET 1987).

¹³¹Vegeu l'apartat 4.5.1.

¹³²Pàgines 447-455 de la 2^a part del Vol. I de la reedició de 1996.

¹³³Fotos 13 (V. d'Aran) i 43 (Lladorre) de la 2^a part del primer volum de la reedició del 1996. També n'apareixen imatges al llibre de PORTET i BOIXAREU (1992): *Rais i raiers del Pirineu* (pp. 34, 53).

Com les foradades a la roca, també els ponts de pedra solen tenir una amplada un xic superior que la mitjana del camí al qual serveixen, per tal que els animals carregats i els seus guies puguin passar còmodament. De la mateixa manera, les baranes de camins i ponts són sempre baixes (de no gaire més de 50 cm) per tal que la càrrega hi pengi per sobre. Segons la informació continguda a l'obra *Catalunya Romànica* les amplades més freqüents dels ponts medievals oscil·len entre 2,5 i 3 metres (TAULA 5.26.).

A les comarques de muntanya els camins de bast solen ser camins de vessant. Això obligava els seus constructors a excavar un graó pla en el pendent de la suficient amplada, per on poguessin transitar persones i bèsties. Si el terreny ho permet, el graó és simplement de terra, i els marges els subjecta la vegetació natural, però, quan es necessari, aquests disposen de les corresponents espones de pedra seca per tal que no s'esfondri el marge del pendent que cau sobre el camí, o que aquest s'esbalci pendent avall. De vegades, principalment en congostos de parets verticals, es construïen arcs de pedra encastats a la penya (com s'observa encara als anomenats Pontarrons, al camí dels Tresponts a l'Alt Urgell)¹³⁴ o el camí s'excavava a la roca viva (com s'observa encara en les restes de l'antic camí medieval dels Terradets al Pallars Jussà).

Quan les parets de les cingleres apareixien tan dretes que la tasca d'excavar un pas a la roca esdevenia tècnicament impossible o massa feixuga, podia construir-se un camí volat. El camí volat consisteix en una passera de taulons que reposa damunt de bigues encastades a la roca. Hem pogut documentar almenys tres camins volats a les comarques de muntanya. Un de medieval és el camí volat de Sant Pere de Grau d'Escales al Solsonès, documentat i interpretat a l'obra *Catalunya Romànica*. D'aquest camí només en resten els forats on s'encaixaven els suports de les passeres. Un altre camí volat és el que existia al camí de Montrebei al Pallars Jussà, abans que la Mancomunitat de Catalunya construís el camí de bast que encara ara es pot recórrer quan el nivell de les aigües del pantà d'Escales és baix. L'excursionista i estudiós Lluís Marià Vidal ens el va descriure de la següent manera: “*atravessa la serra del Montsech en un congost anomenat Bonremey. Acaba aquest congost en la Vall de Corçà, i són tan espadades ses parets que un troç de camí ha de fer-se sobre estaques horitzontals clavades a la penya, fent-se impossible lo pas amb animals.*”¹³⁵ També al riu Lavansa, a l'Alt Urgell, havia existit un camí volat. Salvador Filella en feu una impressionant fotografia devers 1923, que trobem reproduïda en un article de DE LA VEGA (1984).¹³⁶ Possiblement fou bastit pels enginyers que feien les prospeccions geològiques per a la construcció del pantà de Lavansa.

¹³⁴Francisco de ZAMORA (1788) ens fa una magnífica descripció del que era el camí de la Seu d'Urgell abans de la construcció de la carretera: “*Es este sitio de los Tres Ponts tan estrecho y peligroso, que sólo viéndolo puede comprenderse. El camino va siempre sobre el mismo río, formado en una especie de roza de la misma peña, no habiendo otro resguardo que pueda impedir el precipicio del río que un pequeño parapeto de dos pies de alto; y en muchas partes no hay ninguno. El piso es de piedra viva, lleno de pedrezuelas que han caído de la montaña, que aumentan el peligro por el mal piso; es necesario ir con gran cuidado, para ver si viene alguna caballería, pues no pueden pasar dos a un tiempo.*”

¹³⁵Carreras Candi, F. (1909?), *Geografía General de Catalunya*, p. 9., vol. I, Barcelona.

¹³⁶Aquest camí possiblement fou construït amb motiu de les prospeccions geològiques del projecte d'embassament del riu Lavansa, que no s'arribà a construir.

A la Catalunya Nord trobem actualment camins volats moderns, esdevinguts atraccions turístiques molt populars a les gorges de Carançà, al Conflent, i a les gorges de la Fou, al Vallespir.

A causa del caràcter rocallós del país, molts camins de bast presenten graons excavats a la pedra viva (popularment anomenats “graons”) i passos de considerable amplada excavats a la roca. També són freqüents els esglaons, construïts amb pedres o picats a la pedra, i les rampes de terra o pedra. Cal pensar que el perfil d'aquests camins s'havia d'adaptar als requeriments dels animals, de manera que no hi podia haver desnivells o pendents excessius, ni passos excessivament estrets o lliscants que posessin en perill la vida dels animals o les persones. Per això, algunes vegades també es dotaven de baranes.

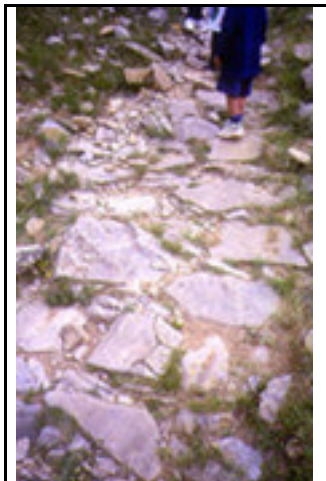


FIGURA 5.4. Empedrat al camí vell d’Espinalbet a Corbera (Berguedà)

Un darrer element característic dels camins de bast són els paviments de pedra (FIGURA 5.4.). D'empedrats o enllosats n'hi ha de molt rústics i d'acabats amb gran art (en aquest sentit destaquen els magnífics empedrats de l'Alta Ribagorça). Són característics els empedrats fets amb pedres o lloses arrencades i disposades verticalment. També criden l'atenció els empedrats construïts *in situ* amb els rocs (de vegades de dimensions considerables) de la mateixa tartera que travessa el tram enllosat del camí en qüestió (com ara al camí de Núria). En aquests casos, la tasca de fer el graó del camí i l'enllosat formen part d'un mateix procés. El mateix s'observa de vegades en els camins que segueixen la llera pedregosa d'un torrent (com ara als anomenats “Empedrats” del camí del Coll del Pendís al Berguedà).

La datació dels empedrats és molt incerta. Davant d'un enllosat qualsevol, sovint resulta impossible afirmar si aquest és d'època romana, medieval o senzillament modern. Els empedrats són freqüents, però representen un percentatge petit dels paviments, que normalment són de terra esplanada i comprimida pel mateix trànsit. Aquests solen trobar-se a prop dels pobles (on el trànsit era més important), als trams de fort pendent longitudinal o als indrets on l'acumulació d'aigua o de fems enfangaven el vial i dificultaven el pas). Els empedrats recobreixen sectors d'un camí, de vegades força llargs, però mai tota la longitud d'aquest. Altres elements que poden esmentar-se són les estrenques o trenques per foragitar l'aigua del camí i els enllosats que cobreixen els recs i canals que travessen els camins.

5.4.6. La xarxa de senders

Els senders no són camins ans itineraris. Els senders neixen, doncs, quan els camins són senyalitzats per tal de facilitar la pràctica de l'excursionisme, el senderisme, la passejada, el ciclisme de muntanya, les marxas a cavall, etc.

Extensió

El 1920 la Mancomunitat de Catalunya va equipar el camí de Setcases a la Portella de Mantet, al Ripollès, que esdevingué així el primer sender abalisat al nostre país. L'actual xarxa de senders de gran i petit recorregut (GRs i PRs) i senders locals (SL), la més important de Catalunya i Espanya, per la seva extensió i pel seu caràcter sistemàtic i uniforme, neix el 1975 quan el Comitè de Senders de Gran Recorregut (creat dos anys abans) de la Federació Catalana de Muntanyisme pinta a Tivissa el primer tram de GR d'Espanya (LÓPEZ-MONNÉ 1990). Els GRs s'identifiquen per les característiques franges de color vermell i blanc (groc i blanc en el cas dels PRs) (FIGURA 5.5.).



FIGURA 5.5. Marca al GR 107 (Camí dels Bons Homes)

Els GRs són:

“Itineraris superiors a 50 km de longitud; tenen per objectiu el ser els eixos vertebradors de la Xarxa Catalana de Senders. Poden tenir variants i derivacions.” (FEEC, SC 1998)

els PRs:

“Itineraris d'una longitud mínima de 10 km i màxima de 50 km; tenen el mateix objecte que els GR, dels quals solament es diferenciaran per la longitud total. El fet de tenir una extensió més reduïda que un GR pot donar-los un caire complementari dels GR (connexió entre do senders d'àmbit català o entre un sender i alguna població, etc.) i una aplicació conceptual més ajustada a una zona concreta del país. Poden tenir variants i derivacions.” (FEEC, SC 1998)

i els SL:

“Itineraris que com a màxim tindran 10 km de recorregut; tenen com a objecte el permetre l'accés a algun punt d'interès excursionista o proper a l'excursionisme situat molt a prop d'una població, en la qual hi haurà el punt d'inici del recorregut, amb àmbit de nivell municipal així com l'accés a punts complementaris d'una zona concreta.” (FEEC, SC 1998).

La xarxa de senders de la FEEC té actualment 5.000 km a Catalunya i 20.000 km a Espanya (JEREZ 1998). Malgrat el creixement espectacular que ha experimentat la xarxa homologada de senders en només 10 anys,¹³⁷ una anàlisi comparativa (TAULA 5.27.) revela que encara estem molt allunyats dels països capdavanters a Europa (Suïssa, Alemanya i França). A més, a Espanya la xarxa de senders és marcadament asimètrica i mentre està

¹³⁷El 1990 tenia una extensió de 4.000, el 1994 de 10.000 km (LÓPEZ-MONNÉ, 1995).

considerablement desenvolupada a Catalunya (MAPA 5.8.), l'Aragó, Navarra i Euskadi, a la resta de l'estat és inexistent o gairebé (MAPA 5.9.) (FEDME 1998).

MAPA 5.8. Xarxa catalana de senders de gran recorregut



Font: Generalitat de Catalunya. Departament de Comerç, Consum i Turisme (1993)

Ultra la xarxa de GRs cal destacar els senders creats a través del programa “Vías Verdes”. Aquest programa va néixer el 1993 impulsat per la Fundación de los Ferrocarriles Españoles amb el suport de diverses administracions (AYCART 1995, AYCART et al. 2000). El programa promou l'adequació de vies fèrries fora de servei per a la pràctica del senderisme (en bicicleta, a peu i/o a cavall). Les vies verdes operatives sumen 900 km a Espanya i 130 km a Catalunya. El potencial de creixement de la xarxa és important atès que hi ha a Espanya 7.500 km de vies fèrries en desús (471 km dels quals a Catalunya). A les comarques de muntanya n'hi ha dues en funcionament: el Camí de Ferro entre Ripoll i Toralles (Sant Joan de les Abadesses) (11 km) i el Carrilet d'Olot a Girona (55 km) (PLANELLAS 1998). A part, a les comarques de muntanya hi ha d'altres vies fèrries abandonades que no han estat fins ara motiu de cap actuació, com ara el carrilet de Manresa a la Pobla de Lillet.

MAPA 5.9. Xarxa espanyola de senders de gran recorregut



Font: FEDME (1998)

La xarxa de senders de Catalunya és força uniforme. La densitat de senders a les comarques de muntanya ($0,14 \text{ km/km}^2$) no difereix gaire de la del conjunt de Catalunya ($0,16 \text{ km/km}^2$). Això no obstant, el Pirineu es travessat pel GR més popular i més fressat de l'Estat, l'únic que veritablement funciona com un sender de gran recorregut:¹³⁸ el GR 11, o gran travessa pirinenca, del Cap de Creus al Cap Higuer. Més recentment, també l'anomenat Camí dels Bons Homes (GR 107) està funcionant com a sender de travessa entre Berga i Montsegur (Arieja).¹³⁹ La resta de senders suporten un ús més escadusser i fragmentari al servei de passejades i excursions més curtes (TAULA 5.28.).

Cal remarcar, però, el gran desenvolupament que han experimentat les infraestructures de senderisme durant els anys 90 a tot Catalunya. El problema és que el desenvolupament recent del senderisme s'ha basat en multitud d'iniciatives individuals, disperses i descoordinades. Associacions, ajuntaments, consells comarcals, diputacions, espais protegits han dissenyat, equipat i promogut nous senders al marge del Comitè Català de Senders de la Federació d'Entitats Excursionistes de Catalunya, responsable del disseny i manteniment del senders de gran recorregut. El mateix ha passat arreu d'Espanya.¹⁴⁰ El 1995 en el marc de l'estudi *La xarxa de camins a les comarques de muntanya* vam analitzar

¹³⁸Més per la naturalesa emblemàtica del sender que per la idoneïtat del recorregut i les infraestructures de suport, bastant deficientes en molts trams.

¹³⁹En aquest cas la manca de serveis d'allotjament en algunes etapes i la impossibilitat de recórrer el sender en bicicleta, contradient la promoció de la ruta, ha estat objecte de nombroses queixes.

¹⁴⁰Els exemples són innombrables, però podem destacar-ne els camins de la Serra de Tramuntana a Mallorca i els caminos reales de Gran Canària. Ni a Balears ni a Canàries no hi ha GRs. El cas més flagrant és el camí de Santiago. A França és un GR mentre a Espanya té una senyalització pròpia.

les iniciatives de senderisme impulsades a les comarques de muntanya (TAULA 5.29.). De les 25 iniciatives ressenyades, només dues - Camí dels Bons Homes i xarxa de senders del Parc natural del Cadí-Moixeró - s'han integrat en la xarxa de GRs. No sabem, doncs, l'extensió d'aquestes xarxes de senders no homologats, i no sabem tampoc quines d'aquestes iniciatives romanen realment operatives actualment, en la mesura que les actuacions de l'administració no sempre contemplen l'establiment d'un sistema eficient de manteniment de les infraestructures creades, només una inversió inicial en senyalització i publicitat.¹⁴¹ Cal subratllar que sense un manteniment regular, al cap d'un temps els senders abalisats poden esdevenir impracticables a causa dels actes de vandalisme (que malmeten la senyalització) i d'altres problemes com el creixement de bardisses o les esllavissades. En qualsevol cas, la xarxa actual de senders, per força, ha de doblar la xarxa homologada de GRs i PRs car les iniciatives ressenyades contemplen en la majoria dels casos un nombre de senders molt superior.

TAULA 5.27. Xarxes europees de senders

	Km	Densitat
Suïssa	50.000	1,21 km/km ²
Alemanya	210.000	0,58 km/km ²
França	140.000	0,25km/ km ²
Anglaterra-Gal·les	24.000	0,16 km/km ²
Catalunya	5.130	0,16 km/km ²
Bèlgica	4.500	0,14 km/km ²
Comarques de Muntanya	1.400	0,14 km/km ²
Països Baixos	5.000	0,12 km/km ²
Espanya	20.900	0,03 km/km ²
Suècia	6.000	0,01 km/km ²

Fonts: LÓPEZ-MONNÉ 1999; FEEC, *Senders de Catalunya* 1998; FEDME 1998; SMITH 1998, AYCART 1995, 2000.

Característiques tècniques

Les característiques morfològiques dels senders són les dels camins que els serveixen de suport. Els senders transcorren tant per camins tradicionals (en general camins de bast i corriols) com per pistes de terra. Les pistes de terra són especialment indicades per a la creació d'itineraris de bicicleta i turisme eqüestre. En tots els casos hom procura defugir els vials asfaltats.

¹⁴¹També LÓPEZ MONNÉ (1995, pp. 1-2) es refereix a aquesta problemàtica: "en el contexto de nuestra sociedad normalmente resulta más atractivo 'crear' que 'mantener'. Esto explica, quizás, que habitualmente sea más fácil encontrar fondos para llevar a cabo nuevos senderos - susceptibles de ser inaugurados 'políticamente' - que para su gestión y conservación. A pesar de ello, es precisamente en la gestión y la conservación donde reside la clave de la consolidación y del éxito de la actividad senderística, entendida como una parte substancial de la oferta turística y recreativa de los espacios naturales."

TAULA 5.28. Senders de Gran (GR) i Petit recorregut (PR) a les comarques de muntanya

Codi	Recorregut	Km
GR 1	Empúries-Pont de Montanyana	355
GR 4	Puigcerdà-Montserrat-Mequinensa	103,4 (50%)
GR 7	Farga de Moles-Fredes	102,6 (25%)
GR 11	Túnel de Viella-Cap de Creus	495
GR-107	Camí dels Bons Homes (Berga-Montsegur)	143 (70%)
GR 241	Borredà-Borredà	54,3
PR-C 11	Pobla de Lillet-Clot del Moro	15,3
PR-C 22	Besalú-Besalú	24,8
PR-C 23	Sadernes-Sadernes	20
PR-C 24	Besalú-Besalú	19,6
PR-C 50	Puigcerdós-Puigcerdós	19
PR-C 51	Sant Jaume de Frontanyà- Sant Jaume de Frontanyà	8
PR-C 52	La Pobla de Lillet-La Clusa	10,3
PR-C 60	Sant Joan de les Abadesses-Santa Magdalena de Parella	20,1
PR-C 61	La Seu d'Urgell-La Seu d'Urgell	12,6
TOTAL		1403

Font: FEEC, Senders de Catalunya 1998

TAULA 5.29. Iniciatives de senderisme a les comarques de muntanya

Comarca	Entitat responsable	Any	Denominació	Modalitat
A Ribagorça	Consell Comarcal	1990	Camins i senders	Senderisme
	Parc nacional	1992	Itineraris a peu	Senderisme
	GenCat, Fundació Ford	1995	Rutes naturals Ford	Senderisme
A Urgell	Consell Comarcal	1994	Rutes de l'Alt Urgell	Send. BTT
Berguedà	UEC, Parc natural	1990	Itineraris pel Parc natural	Senderisme
	CCom, Dip. de BCN	1991	Rutes del Berguedà	Send. BTT
	GenCat, Fundació Ford	1995	Rutes naturals Ford	Senderisme
	CFI, Dip. BCN, PNCM, FEEC	1994	Camí dels Bons Homes	Send. BTT,
	CC, Dip. de BCN, Ajunts Parc natural, FEEC	1998	Ruta de les Colònies	cavall
		1998	Xarxa de senders	Send. BTT
Cerdanya	Consell Comarcal	1997	Camí de Sant Jaume	Send., BTT
Garrotxa	Vías Verdes	1990	El Carrilet	BTT
	PNZVG	1990	Itineraris del Parc	Send, BTT
Garrotxa/Ripollès	GenCat, Dip. Girona	1994	Via romana del Capsacosta	Senderisme
Ripollès	Consell Comarcal	1993	Itineraris naturalístics	Senderisme
	Vías Verdes	-	El Camí de Ferro	BTT, send.
P Jussà	-	-	-	-
P Sobirà	Parc nacional	1992	Itineraris a peu	Senderisme
	Consell Comarcal	1993	Itineraris de Natura i Cultura	Senderisme
	GenCat, Fundació Ford	1995	Rutes naturals Ford	Senderisme
Ripollès	GenCat	1987	Camí de Queralbs-Núria	Senderisme
	Consell Comarcal	1993	Itineraris naturalístics	Senderisme
Solsonès	Consell Comarcal	1992	Rutes ciclistes pel Solsonès	BTT
	Consell Comarcal	1992	Rutes a peu pel Solsonès	Senderisme
V d'Aran	CGA, GenCat	1991	Camin Reiau	BTT, send
	CGA	1998	Camins tradicionals	Send, BTT

Font: Elaboració pròpia 2000.

El sender pròpiament dit és un equipament fonamentat en tres elements (LÓPEZ MONNÉ 1999, p. 41):

1. L'existència de camins expressament identificats per a desenvolupar aquestes activitats; bé sigui per mitjà de l'abalisament amb senyals de pintura, pals indicadors, etc., o per mitjà de la publicació de guies d'itineraris, o bé ambdues coses alhora, és a dir, amb l'edició de la guia d'un sender abalisat;
2. la difusió pública d'aquest itinerari i;
3. l'existència d'allotjaments al final de les etapes per tal de facilitar la realització d'excursions de més d'una jornada.

De tots tres, l'element més característic o evident és l'abalisament que identifica el sender. Aquest sol combinar senyalització vertical - pals de ferro o fusta amb senyals direccionals - i senyalització horitzontal - marques de pintura o plaques de confirmació d'itinerari -.¹⁴²

Des del punt de vista tècnic podem identificar diversos problemes que afecten negativament el funcionament dels senders a Catalunya:

La multiplicitat de sistemes d'abalisament

Mancats d'un marc legal que reguli els senders i el senderisme, durant els anys 90 han proliferat arreu de Catalunya nombrosíssimes iniciatives impulsades per administracions, espais protegits, associacions, etc., cadascuna amb un concepte o model propi de senyalització (aquest fet fóra impossible en altres països, com ara Gran Bretanya, França o Suïssa, on l'abalisament dels camins està regulat per llei). Hem de valorar aquesta situació negativament. La proliferació de senyals comporta desorientació per als usuaris, no només per la senyalització diferent (formes, colors, llenguatge), ans perquè suposa també l'existència de senders conceptualment diferents (objectius, recorreguts, etc.). La proliferació de models i promotors dificulta també el desenvolupament d'una xarxa coherent de senders i el seu manteniment (FIGURA 5.6.). A l'últim, tal proliferació de senyals, principalment marques de pintura realitzades sovint de manera poc acurada, comporta de vegades una degradació evident del paisatge i del propi sender.

Només a les comarques de muntanya trobem, pel cap baix, una dotzena de models d'abalisament. Marques de pintura de colors diferents; senyals rodones i rectangulars; pals i senyals de fusta i metàl·lics (de secció rodona i rectangular); textos gravats, pirogravats, adhesius, impresos, etc.; distàncies en hores o km; tot plegat sovint convivint en un mateix

¹⁴²...*en Gran Bretaña, sólo se utilizan postes indicadores y, a lo sumo, chapas direccionales identificando el itinerario concreto. En otros lugares se combinan los postes con señales que se repiten cada cierta distancia y que suelen estar pintadas directamente sobre piedras, muros, árboles, etc. o bien estar impresas en chapas metálicas.*" (LÓPEZ MONNÉ 1995, p. 4)

espai.¹⁴³ Enmig d'aquesta desgavell cal subratllar que tant el Parc natural del Cadí-Moixeró com el Parc natural de la Zona Volcànica de la Garrotxa prohibeixen específicament l'abalisament descontrolat d'itineraris. A més, el Parc natural del Cadí-Moixeró ha adoptat el model homologat dels GRs (GRs i PRs) per senyalitzar els itineraris de senderisme del parc.



FIGURA 5.6. La creu d'Occitània senyalant el recorregut del Camí dels Bons Homes.

Una infraestructura d'allotjament i restauració molt deficient

No és possible la pràctica del senderisme de travessa sense una infraestructura suficient i adequada d'allotjament, restauració i transport públic. Els senderistes han de caminar lleugers (sense tenda), han de menjar, descansar, dormir, canviar-se de roba, dutxar-se, etc. Diversos estudis (EAGLES 1995, The Ecotourism Society 1998, GODARD 1999) demostren que el perfil majoritari del senderista correspon a persones de mitjana edat (entre 35 i 65 anys), amb un elevat nivell cultural, amb un bon nivell de renda, que dins d'un marc d'austeritat exigeix una certa comoditat. Al nostre país, però, la realitat és que el senderisme en general només es pot practicar en condicions d'extrema precarietat. No hi ha prou refugis o no reuneixen les condicions necessàries, o no es troben sobre les rutes de senderisme. Un bon exemple d'això és el GR 107, el Camí dels Bons Homes, perfectament equipat pel vessant francès, però gairebé desprovist d'allotjaments adequats pel costat espanyol.¹⁴⁴

El baix nivell d'integració dels camins tradicionals dins els itineraris de senderisme

El diccionari de l'IEC defineix els senders de gran recorregut com "*Qualsevol dels camins numerats i senyalitzats, que aprofiten generalment antics vials, especialment de muntanya, per a realitzar itineraris de caràcter excursionista, cultural, geogràfic, etc.*". La realitat, però, és que els senders sovint marginen el viari històric i prescindeixen del seu valor cultural. Són molts els casos de senders que enfilen la pista per a vehicles automòbils per raons de "comoditat" o estalvi de costos i esforços. Al costat roman oblidat, envaït per les bardisses, el vell camí medieval, veritable monument cultural, que el senderisme hauria de

¹⁴³Sorpren especialment el camí vell de Núria senyalitzat, a instàncies d'en Ramon Ganyet, d'acord amb les normes de la Federació Suïssa de Senderisme!

¹⁴⁴L'excepció que confirma la regla és el circuit anomenat "Carros de Foc", la volta al Parc nacional d'Aigües Tortes i Estany de Sant Maurici, fonamentada en una esplèndida xarxa de refugis.

contribuir a conservar en benefici de la pròpia pràctica senderística.¹⁴⁵ En d'altres casos els senders segueixen camins realment antics, però sense contribuir al seu manteniment. És freqüent veure camins medievals emboscats, esllavissats, erosionats, dels quals hom només manté les marques de pintura.¹⁴⁶ A l'últim, els senders senyalitzats desaprofiten sovint el patrimoni que representa la pròpia història dels camins. Els codis i colors dels senders acaben usurpant la personalitat del camí històric en un procés d'aculturació (el Camí Ral d'Andorra esdevé així un simple tram del GR 7). Diversos GR travessen Catalunya de sud a nord (GR 4, GR 7, GR 171), però cap no ha servit per conèixer o conservar cap dels grans camins ramaders que històricament comunicaven la Catalunya Nova amb el Pirineu. Fins ara els senders s'han servit dels camins gairebé de franc, i llur contribució a l'estudi, coneixement i conservació dels camins tradicionals ha estat bastant insignificant.

¹⁴⁵Per exemple, el GR 11 (el més concorregut de Catalunya), entre Llançà i Sant Pere de Roda s'enfila per damunt dels marges inestables de pedra seca mentre al costat el camí vell del monestir, amb magnífics enllosats i delimitat per murs de pedra seca, roman impracticable per culpa dels garrics que l'han envaït.

¹⁴⁶Poden servir d'exemple el Camí dels Bons Homes, les Rutes de la Portella al Berguedà, el GR 92 entre Colera i Portbou, o molts trams dels camins de Ronda de l'Empordà.