

Els camins:

una assignatura pendent de l'ordenació del territori

EN UN SENTIT GENÈRIC, qualsevol via de comunicació, des d'una autopista fins a un modest viarany, és un camí. Però la construcció, sobretot al segle XX, de vials amples i pavimentats, aptes per a la circulació de vehicles i automòbils, i l'assumpció de llur titularitat i gestió per part de l'Estat o de les províncies, ha forçat en el decurs d'aquest segle la redefinició del concepte *camí*.

Avui dia, la percepció popular identifica les carreteres amb els vials asfaltats i aplica el terme *camí* a la resta. Sovint hom distingeix també entre pistes (vials de terra per a vehicles) i camins (vials estrets aptes només per als vianants). Aquesta senzilla classificació popular té, però, poc a veure amb la realitat jurídica, legal i administrativa dels nostres camins. Els camins, com veurem seguidament, ho són amb independència de llurs característiques fiscoconstructives (amplada, tipus de paviment, etc.)

Definició actual del concepte *camí*

En realitat, a Espanya no tenim cap llei de camins i, per tant, els camins es defineixen per exclusió respecte de les carreteres. D'acord amb la Llei de Carreteres són camins tots els vials de titularitat municipal, els camins rurals i les pistes forestals, els vials públics tancats a la circulació (vies de servei) i els camins privats. Aquesta categoria inclou, doncs, tant camins per a vehicles (asfaltats o no), com camins rurals tradicionals (carreters, de bast, senders). Els camins ramaders, excepcionalment, disposen d'un marc legal propi: la Ley de Vías Pecuarias.

Quan parlem de camins parlem, doncs, d'un viari intrínsecament rural, de titularitat generalment

municipal. Les excepcions són els camins ramaders, la titularitat dels quals correspon, d'acord amb la Ley de Vías Pecuarias, a les autonomies, i òbviament, els camins privats. D'altra banda, no és clar si la titularitat de les pistes forestals construïdes per l'antic ICONA o l'actual Direcció General del Medi Natural correspon als municipis o al Departament d'Agricultura, Ramaderia i Pesca.

Pel que fa a la naturalesa jurídica dels camins públics, aquests pel fet de ser béns de domini públic, són inalienables, inembargables i imprescriptibles, exempts de registre i no tributen. Això, entre d'altres coses, vol dir que un camí públic, encara que hagi estat envaït per la vegetació, encara que se l'hagi endut el riu, encara que hagi estat usurpat per un particular o que un pagès l'hagi llaurat, encara que no hi passi ningú des de fa trenta anys, etc., segueix existint jurídicament i l'administració pot recuperar-lo en qualsevol moment. Un camí públic només pot desaparèixer –jurídicament– com a resultat de la resolució favorable d'un expedient de desafectació instruït per l'administració titular, d'acord amb el procediment establert per la Llei Municipal i de Règim Local o per la Ley de Vías Pecuarias, en el cas dels camins ramaders.

La xarxa de camins i el territori rural

Els camins ocupen el graó inferior al si de les modernes xarxes de comunicació. En realitat, són camins aquells vials que les administracions –estatal, provincial o autonòmica– no han volgut assumir i han deixat en mans dels municipis. Efectivament, en una societat predominantment urbana i industrial,

els camins constitueixen una infraestructura rural de caràcter marginal, o si més no marginada, a la qual en general hom destina escassos recursos.

Això no obstant, la xarxa de camins té als municipis rurals una gran importància. Els camins són la xarxa bàsica de relació al medi rural i satisfan necessitats econòmiques i socials de primer ordre. A



més, la xarxa de camins és molt més extensa que la de carreteres.

L'anàlisi de les funcions de la xarxa de camins ens permet també de proposar una categorització bàsica per a aquests. Sovint els termes com ara camí veïnal (també camí ral), camí rural, o pista forestal, s'empren indistintament. Però aquests termes es refereixen, de fet, a realitats diferents. Així, *camins veïnals* foren aquells que comuniquen pobles habitats entre si o amb la xarxa de carreteres; *camins rurals* els que comuniquen cases soles o els que serveixen a l'activitat agrícola i ramadera; *pistes forestals* els que serveixen a l'explotació forestal; i *camins ramaders* els que segueix el bestiar transhumant. Els camins

Camí rural que comunica Gisclareny amb Bagà.

RAMON VILADÉS

tancats a l'ús comú general i destinats a facilitar les activitats específiques de llurs titulars s'haurien d'anomenar *vies de servei*. Aquesta divisió funcional bàsica la recullen –totalment o parcial– diversos documents administratius i legals. D'altra banda, els camins poden assumir també altres funcions, com ara turístiques, de protecció civil, de lluita contra els incendis, de gestió del medi ambient, etc. Alhora, molt sovint, les diverses funcions existeixen solapades sobre un mateix vial.

La gestió dels camins

Són sis els elements fonamentals que, al nostre entendre, integren la gestió del viari: construcció, millora, senyalització, manteniment, regulació de l'ús i inventari.

Fins ara, els camins han despertat un migrat interès entre els estudiosos de casa nostra. M'hi refereixo des d'una perspectiva moderna de gestió del viari, perquè des d'una perspectiva històrica sí que s'ha fet feina. En canvi, els col·lectius professionals i acadèmics potencialment interessats, com ara geògrafs, urbanistes i enginyers de camins, gairebé han obviat el tema.

Això no obstant, des del anys vuitanta l'administració catalana ha demostrat un interès creixent per la xarxa de camins. El primer treball significatiu va ser el Pla de camins de les comarques del Pirineu i el Prepirineu elaborat per la Generalitat amb motiu dels aiguats del 1982, que, recordem-ho, tingueren uns efectes devastadors. Aquest pla contenia el primer inventari modern de camins realitzat a Catalunya. L'inventari recollia variables com el recorregut, la titularitat, el nom, l'amplada, etc.

Un segon treball, encara més destacable, foren les diagnosi comarcals realitzades en el marc de l'aplicació de la Llei de Muntanya de Catalunya. Els plans comarcals de muntanya contenen un inventari exhaustiu de la xarxa de camins veinals i de llurs característiques. Aquests treballs han estat la base de la sèrie de millores experimentada per la xarxa al Pirineu d'ençà del 1990. Pensem que, als anys vuitanta, el 80% de la xarxa de camins veinals (d'accés als nuclis de població habitats) de comarques com ara el Pallars Sobirà o l'Alt Urgell corresponia encara a pistes de terra en mal estat. Al Berguedà el canvi no

s'ha conegut tant perquè la Diputació de Barcelona, tradicionalment, havia esmerçat més recursos en la xarxa de camins i carreteres que la Diputació de Lleida.

El primer problema amb què es troba la gestió de la xarxa de camins és la inexistència d'inventaris. La llei obliga els ajuntaments a inventariar llurs camins, però aquests inventaris generalment no existeixen o, quan existeixen, són poc exhaustius. Això és també un reflex del desinterès administratiu per la xarxa i del caràcter marginal d'aquesta. De fet, molts ajuntaments tenen por de reconèixer la titularitat pública de molts camins, perquè això els obliga a mantenir-los i a destinar-hi les corresponents inversions. El resultat és que molts camins es perden o són «regalats» als particulars.

Els camins tradicionals

Però tot el que acabem de dir es refereix gairebé exclusivament als camins per a vehicles o «pistes». I si aquests són la «ventafocs» de la xarxa de comunicacions, els camins rurals tradicionals són veritablement «l'últim mico.» Certament, els camins històrics no interessen ni als ajuntaments. I no gaire tampoc, i això sí que és una paradoxa!, als clubs excursionistes. I, tanmateix, la xarxa de camins històrics és encara més extensa que la de camins moderns per a vehicles i satisfà i pot satisfer encara moltes funcions d'interès social i, àdhuc, econòmic.

La xarxa de camins rurals tradicionals la integren els camins antics,

generalment d'origen medieval, que no han estat transformats modernament en carretera o camí per a vehicles. Aquests camins, encara que en general no interessin a les administracions, gaudeixen exactament de les mateixes garanties jurídiques que la resta de camins.

Els camins tradicionals els podem classificar en tres categories d'acord amb l'amplada: els camins més amples o carreters, per al trànsit dels carros, sovint convertits en pistes o carreteres; els camins de bast, no tan amples, per al tragi de cavalls, mules i rucs; i els corriols, encara més estrets, per al trànsit de vianants. La majoria de camins tradicionals són camins de bast. Des d'una perspectiva funcional sobresurten els camins ramaders, que a Catalunya reben també d'altres noms, com ara carreteres, cabaneres, lligallos (a les terres de l'Ebre), etc.

Aquests camins constitueixen a més una part important del nostre patrimoni històric. A l'interès històric, cal sumar-hi la bellesa paisatgística dels recorreguts, les obres de fàbrica com ara murets de pedra seca, empedrats, ponts, passos excavats a la roca, pilars, creus, capelles, hostals de camí, hospitalets, etc.

L'estudi de Joan Serra i Vilaró sobre les baronies medievals de Pinós i Mataplana, permet de fer-nos una bona idea dels costos i les necessitats de manteniment que temps enrere tenien els camins tradicionals. Serra i Vilaró diu al respecte: «Una de les més importants obres públiques faedores per les universitats

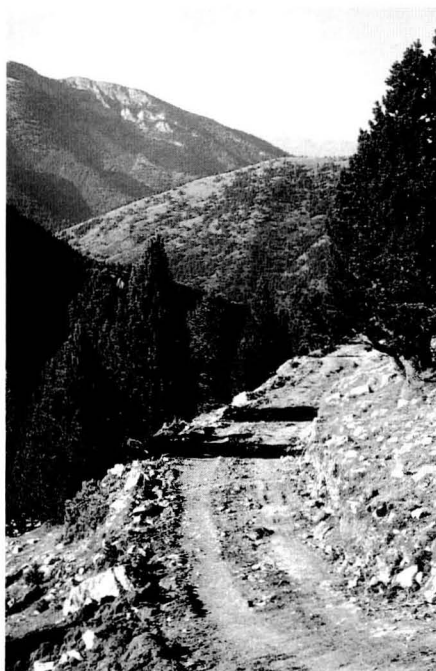
era la construcció i conservació dels camins en la qual despenien grans quantitats, com ja hem vist d'alguns anys en tractar del pressupost general de la vila (de Bagà)». La vila de Bagà tenia per exemple una colla d'obrers, «*operarii itinerum baiulie Bagani*», dedicats ordinàriament al manteniment dels camins. Els homes que integraven aquestes colls s'anomenaven *terrallons*. A més, quan nevava, els obrers es dedicaven a «apalar» els camins; és a dir, a treure'n la neu.

Serra i Vilaró ens explica també: «Hi havia un *imposít sobre els vianants* que se'n deia l'*ajuda o barra del camí* i també l'*ajuda de la barra*, per tal com amb una barra tancaven el pas. Era un gros crim trencar les barreres del camí o passar-les sense pagar... Hi havia encara sobre els camins el *dret de lleuda* i el *passatge*, un i altres pertanyents al senyor... Sembla que la lleuda era igual a la barra, només que aquella la cobrava el senyor i aquesta la universitat; i el *passatge* era un *dret imposat* només als ramats de bestiar de llana. L'*ajuda de la barra* servia per adobar els camins; la lleuda era un tribut al senyor, per tal com ell s'obligava a defensar-los». Com podem veure, l'existència de peatges en ponts i camins és una constant històrica, almenys des de l'època romana; per tant, no pot dir-se que aquest sistema de finançar la construcció i el manteniment de vies públiques sigui una innovació moderna.

Alhora, els particulars eren obligats a mantenir en bon estat els camins davant de les seves propietats: «Ara oyats que mana lo batlle de la vila de Bagà a tot hom e a tota fembra que hayen terres ne possessions qui afronten el camí públich del Serrat del Holm entrà al Puig Cabanil, on aye parets enderrocades que les haye adobades dins espay de VIII dies, sots pena de L sol. Item, que nuyl hom ne nuyla fembra no gos trencar les rases ho torrents qui devalen pel Sarat del Holm, qui devalen pel Torent de la Riera per tal que no dampnaje el camí qui ve de Puigcerdà, sots la dita pena».

El 1413, una amnistia general decretada per Bernat Galceran de Pinós n'exceptuava els destructors de camins, «*fractores itinerum*» (equiparats als delators, als falsificadors de moneda i a d'altres individus poc recomanables).

Avui, a causa del desús i l'abandó que pateixen la majoria d'aquests camins, també a la inexistència d'in-



Inici d'una pista forestal o camí rural al terme municipal de Cercs.

ARXIU ARB

TAULA 5.11. RELACIÓ DE VIES PECUÀRIES CLASSIFICADES A L'ALT BERGUEDA

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 Coll de Jou	3.920	32
	Camí dels empedrats al coll de Pendis	3.700	20
	Ramal del camí 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 Saltes	2.600	20
	Camí de G. de B. a Peguera	2.100	20
	Camí dels empedrats a coll de Pendis	2.900	20
	Camí ral de Bagà a Coll de Jou	800	32
	Camí de Bagà a coll de Pal per Paller	2.900	20
	Camí ral de Berga a Castellar de n'Hug	7.000	32
	Camí del Pla d'Anyella a Sant Jaume de Frontanyà	6.100	20
La Pobla de Lillet	Camí de la Pobla de Lillet a Sant 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.

ventaris i al despoblament del medi rural, l'estat de molts camins tradicionals és lamentable i fa hereditat veure a quina velocitat s'està perdent el coneixement de molts d'ells. D'altra banda, hi ha propietaris particulars que s'apropien indegudament d'aquesta xarxa pública. Per tot plegat és urgent començar una actuació decidida en favor del coneixement i la conservació dels camins públics tradicionals.

El despertar dels camins

Hi ha diversos factors que fan pensar que en els propers anys veurem créixer l'interès públic per la xarxa de camins rurals i forestals, i també pels camins tradicionals.

De primer, les importants millores que en aquests darrers anys ha experimentat la xarxa de carreteres han permès que les administracions comencessin a destinar més recursos a la xarxa de camins, principalment veïnals.

D'altra banda, la importància creixent del medi rural i natural quant a espai de lleure per als habitants de la ciutat, i el boom recent del turisme rural a les comarques d'interior i de muntanya, així com la generalització dels vehicles tot terreny, comporta un ús turístic de

la xarxa de camins cada cop més intensiu.

Aquesta freqüentació creixent de la xarxa de camins té, de vegades, conseqüències negatives sobre el medi ambient (acumulació de deixalles, increment del risc d'incendis, molèsties a la fauna...), sobre la propietat (perjudicis per al bosc i les pastures, molèsties al bestiar...) i sobre la pròpia conservació dels camins (amb costos econòmics molt elevats).

Això ha despertat per primer cop al nostre país una preocupació per regular l'ús dels camins. Un exemple evident d'això és la Llei de regulació de l'accés motoritzat al medi natural, aprovada l'any 1995, o el tancament progressiu de pistes per part de propietaris, municipis, espais naturals protegits, etc.

El debat sobre l'accés al medi natural és una novetat a casa nostra, però en molts països europeus es tracta d'un debat antic. En realitat, països com ara la Gran Bretanya, Suïssa o Alemanya han adoptat polítiques d'accés al medi natural molt restrictives per als vehicles motoritzats. A Alemanya i Suïssa, per exemple, només els propietaris, els pagesos i els forestals poden circular en vehicle pels camins. Els camins ro-

manen tancats per al comú dels vehicles, però el trànsit a peu i en bicicleta és lliure (fins i tot per camins privats o camps a través). A la Gran Bretanya el debat de l'accés al medi natural va esclatar en els anys 20 i la primera llei que el regula és del anys 40. A Alemanya aquestes regulacions es van establir ja en els anys 60. El nostre retard és, doncs, considerable, per bé que comparable al de França, que no ha fet el mateix fins a l'any 1991.

Catalunya és un país amb una importantíssima tradició excursionista. Els nostres clubs són els degans d'Espanya, n'hi ha a totes les comarques i ciutats importants. A través de Catalunya s'introdiren a Espanya els senders de gran recorregut, i a l'estiu són moltes les caminades populars que apleguen un públic nombrós i entusiasta. Dit això, sorprèn el poc interès que la ciutadania del nostre país mostra per l'estudi i la conservació dels camins, que, en definitiva, constitueixen la infraestructura bàsica per a la pràctica d'aquesta activitat lúdica tan popular a casa nostra.

Els camins del Berguedà

Segons l'inventari del Pla comarcal de muntanya (1991), el Berguedà té

363,7 km de carreteres i 388,1 km de camins per a vehicles (pistes). No tenim, en canvi, dades sobre els camins tradicionals.

Això no obstant, l'antiga Direcció General d'Acció i Planificació Territorial encarregà l'any 1995 l'inventari de camins del Parc natural del Cadí-Moixeró. Aquest inventari, força exhaustiu i fiable, fou realitzat principalment partint de documents cadastrals i fonts cartogràfiques antigues. Les dades de l'inventari no estan segregades per comarques, però ens poden servir de referència. Del total de vials del parc natural i el pre-parc (1.486 km), el 15% són carreteres, el 47% pistes i el 37% camins rurals tradicionals.

Els camins romans

Històricament el Berguedà no ha estat un cul de sac. Hi ha indicis que ja en temps dels romans un important camí comunicava la Cerdanya amb el Berguedà pel Coll de Jou, a través del Moixeró. De fet, aquest important camí té una amplada constant de 60 cm, coincident amb la de l'iter romà.

Dues vies romanes d'una certa importància travessaven el Berguedà. D'una banda el camí de Llívia a Tarraco (alternatiu a les rutes més importants que des de la Cerdanya hi feien cap per Lleida i Barcelona), possiblement per Coll de Jou, i, de l'altra, el camí de Lleida a Perpinyà, per Solsona, Berga, Ripoll i el Coll d'Ares.

Els passos de muntanya cap a la Cerdanya

A l'edat mitjana, el Berguedà era part integrant del comtat de Cerdanya i són molts els camins històrics que comuniquen ambdues comarques. Hi ha sis els camins que travessen les alteroses serres que separen la conca del Llobregat de la vall del Segre: camí de Gisclareny a Nèfol pel coll de Tancalaporta (2.340 m); camí del coll del Pendis (1.790 m); camí de coll de Jou (2.017 m); camí de coll de Pal (2.100 m), i camí del coll de la Creueta (1.953 m). Com podem comprovar es tracta de passos a alçades considerables; a l'hivern, per tant, sovint impracticables. D'altra banda, excepte el primer i el darrer, tots els camins arrenquen de Bagà, capital històrica de l'Alt Berguedà i important nus de comunicacions medieval.

Altres elements que ens demostren la importància històrica d'aquests camins és l'existència d'hospitalets o hostals de camins: l'Hospitalet de Roca-sança sobre el camí de coll de Jou; Paller de Dalt, sobre el camí de coll de Pal; i l'Hostalet, sobre el camí del coll del Pendís.

Roca-sança és un edifici del segle XIII, fet que ens confirma la importància històrica del camí de coll de

Són els anomenats *camins cardoners*. L'antic camí de Cardona arriba a Berga per la Vall d'Àn i passa entre l'església de Sant Bartomeu i l'hostal del mateix nom. L'Hostal del Gran-Nom d'Àvià, l'hostal de l'Espunyola o l'Hostal Vell de Gargallà, són testimonis de l'antiga importància d'aquest camí cardoner. També el dramàtic enfrontament entre Guillem de Berguedà i el vescomte de Cardona, que

Els camins ramaders encara són importants pel Berguedà.

ARXIU A.R.B.



Jou. Però el mateix topònim de *roca-sança* («roca santa»), que correspon a un espectacular esperó que els vianants de diverses èpoques han senyalat amb creus de diverses mides i formes, gravades o pintades a la roca, fa pensar en un indret de culte precristià i, per tant, en un origen molt més reculats d'aquest itinerari. El nom del collet de Deugràcies, que anuncia l'arribada a coll de Jou, ens il·lustra a la perfecció la dificultat i la perillositat d'aquests passos muntanyencs.

El camí de Cardona

Hi ha, d'altra banda, dos esdeveniments històrics amb una influència cabdal sobre les comunicacions berguedanes. El 880 Guifré el Pilós reconstrueix el castell de Cardona i en repobla la vall. El restabliment del comerç de la sal convertirà aquesta vila en un nus de comunicacions dels més importants de Catalunya, on convergiran camins provinents de Manresa, Berga, Solsona, la Seu d'Urgell o Cervera.

va tenir lloc a mitjan segle XII, podria tenir el seu origen en el control del comerç de la sal, atès que el trobador berguedà era senyor del castell de Montmajor, situat estratègicament sobre el camí de Cardona.

La transhumància i el camí ramader de Poblet

El segon esdeveniment fou el restabliment de la transhumància a mitjan segle XII. Els pobles ibèrics i bascoïdes que poblaven el Pirineu quan els romans desembarcaren a Hispània ja devien practicar la transhumància. I és molt probable que els romans, en bastir les seves vies al Pirineu, aprofitessin els traçats de vies pecuàries preexistents. La invasió sarraïna al segle VIII va interrompre aquest intercanvi ancestral entre la muntanya i la plana, però la conquesta de Lleida i la fundació dels monestirs de Poblet (1152) i Santes Creus (1160) restablí la migració periòdica de la transhumància. Els monestirs, que posseïen importants ramades de bestiar,

compraren o reberen els drets de pastura en diferents valls del Pirineu. De manera que al Berguedà, entre els anys 1171 i 1174, els nobles Pere de Berga, Ramon de Peguera, Guillem de Berguedà (pare) i Ramon d'Àvià donaven a Poblet les pastures dels Rasos de Peguera. Qui sap si no fou aquesta donació, promoguda per Pere de Berga, la causa dels versos insultants que Guillem de Berguedà adreçaria al senyor de Berga.

El pas d'extensos ramats de milers de caps de bestiar (fonamentalment ovi i de peu rodó) demana amples camins de 20 a 70 metres d'amplada i pastura per a alimentar els animals. Els camins de bast d'una cana i els ponts i camins penjats dels congostos foren un perill per al bestiar, que s'estimbaria amb facilitat (i que faria malbé els mateixos camins). Alhora, el pas dels ramats pels fons de les valls faria malbé els conreus. Per això els camins ramaders, generalment, transcorren lluny d'engorjats i valls estre-

tes i cerquen el mig aire o les carenes amples i planeres.

Això és exactament així en el cas del camí ramader de Poblet als Rasos de Peguera, que careneja per l'altiplà segarrenc que separa la Depressió de l'Ebre del Penedès i la conca del Llobregat. Aquest antic camí, més modernament, comunicava els pasturatges d'hivern del Penedès amb els pasturatges d'estiu del Berguedà i la Cerdanya. Segons l'estudi dels geògrafs Salvador Llobet i Joan Vilà i Valentí (1951), el camí arrenca de Roda de Berà, segueix per Rodonyà, Santa Coloma de Queralt, Calaf, Pinós, Cardona, Montmajor, Àvià, Berga i Bagà, i mor al Puigllançada, o per la Pobla de Lillet i Castellar de n'Hug, assoleix el Pla d'Anyella.

Estracta, doncs, d'un dels camins ramaders amb més solera històrica i un dels tres grans camins ramaders del Pirineu oriental, juntament amb el camí del Valles al Pla d'Anyella i la Cerdanya pel Lluçanès i el camí ramader de l'Empordà al Ripollès. Amb un recorregut de més de 200 km, d'aquests tres és, amb diferència, el més llarg. Valdria la pena recuperar aquesta artèria medieval per a usos culturals i turístics tal com s'està fent arreu d'Espanya amb les grans *Cañadas Reales*.

La classificació dels camins ramaders de l'Alt Berguedà

A Catalunya la classificació dels camins ramaders, equivalent a un reconeixement oficial de llur existència, recorregut i característiques, és un fet excepcional. Això no obstant, el 1982, el DARP va aprovar la classificació dels camins ramaders de cinc municipis de l'Alt Berguedà (Bagà, Castellar de n'Hug, Guardiola de Berguedà, la Pobla de Lillet i Vallcebre). Això ens permet conèixer-ne amb precisió el recorregut i l'amplada (vegeu la taula adjunta). Malauradament, aquesta actuació va acabar aquí i el DARP encara no ha procedit ni a la delimitació ni a l'afitament sobre el terreny d'aquests camins (tal com mana la Ley de vías pecuàries).

D'altra banda, el 1997 els estudiants de Ciències Ambientals Guillem Fusté i Xavier Cazorla realitzaren un interessant treball sobre els camins ramaders de l'Alt Berguedà, que pot consultar-se a les oficines del Parc natural del Cadí-Moixeró, a Bagà.

Els camins de la Portella

La xarxa de senders anomenada «Camins de la Portella» constitueix una col·lecció d'itineraris de senderisme al voltant de la serra del Picancel. Es tracta d'una iniciativa integrada al si de les Rutes del Berguedà, promogudes pel Consell Comarcal amb el concurs de diverses institucions públiques (Diputació de Barcelona, Departament de Política Territorial i Obres Públiques, Consorci de Formació i Inicatives de Cercs-Berguedà). El disseny i la realització de la xarxa anà a càrrec d'en Ramon Martí i de l'autor d'aquest article.

Amb aquest projecte ens vam proposar la creació d'una infraestructura al servei del turisme rural de la comarca i, especialment, dels equipaments existents a Vilada i Borredà, alhora que preteníem recuperar la xarxa de camins públics, d'origen remot, que travessa la serra de Picancel i la vall de la Portella.

Aquest treball aplicat ens va permetre experimentar la dificultat de recuperar aquests camins abandonats. A més del treball de gabinet a partir de fotografia aèria i cartografia antiga, vam haver de fer treball de camp amb gent del país i recórrer el territori amunt i avall.

Finalment es van recuperar camins tradicionals com ara el camí de Vilada a Borredà per la boga del Picancel, o l'antic camí, sens dubte d'origen medieval, que uneix Sant Miquel de les Canals amb el monestir de Sant Pere de la Portella. Es tracta en ambdós casos de camins que eren impracticables per haver estat engolits per la vegetació. Va caldre obrir-los de bell nou a cop de podall i, pel que fa al camí de la Portella, només l'incendi del 1994 va permetre esbrinar per on passava el recorregut original del camí.

La circulació motoritzada i la conservació dels camins

La serra de Picancel ha estat un indret de pràctica «tradicional» del motorisme de muntanya (trial). Principalment els caps de setmana, grups de motoristes, de vegades nombrosos, provinents majoritàriament del mateix Berguedà i de comarques properes com el Bages i Osona, recorren els camins de la serra de cap a cap. Els itineraris seguits per les motos no són altres que la xarxa tradicional de camins de bast de la serra, és a dir no aptes per

a la circulació motoritzada, atès que no hi ha cap pista forestal que travessi l'espai (només marginalment). Aquesta activitat ha estat expressament prohibida per successives normatives des de l'any 1989, però la pràctica del motorisme de muntanya subsisteix a la serra atesa la manca de control.

L'equip que va dissenyar les «Rutes de la Portella» ja va constatar en el seu moment l'impacte del motorisme a la serra de Picancel. Les motos produeixen contaminació acústica i espanten la fauna, fan malbé la vegetació, generen deixalles i, sobretot, destrueixen els camins mil·lenaris de la serra. No hi ha dubte que el motorisme de muntanya representa el principal impacte ambiental en aquest espai del Pla d'Espais d'Interès Natural.

L'impacte sobre els camins és devastador. Les motos destrueixen la plataforma dels senders i desencadenen importants processos erosius. En nombrosos punts s'han pogut constatar pèrdues de sòl de més d'un metre de fondària (per exemple al camí de Salga Aguda pel coll del Tell). En d'altres, l'erosió impedeix seguir al camí a peu, que queda d'aquesta manera inutilitzat. Les motos destrueixen infraestructures associades als camins com ara empedrats, escales i espones de pedra, malmetent un patrimoni històric de caràcter públic. El magnífic pont de pedra que salva el riu Merdançol (el Pont del Climent) podria arribar a esfondrar-se per culpa de l'erosió causada pel pas de les motos. Gràcies a les actuacions de restauració de camins tradicionals que en aquests últims anys han començat a realitzar-se en diversos indrets de Catalunya, podem estar segurs que les destruccions causades pel motorisme de muntanya a aquest patrimoni públic s'han d'avaluar en desenes de milions de pessetes.

D'altra banda, la popularització en aquests últims anys del senderisme a la serra de Picancel ha fet sorgir un nou conflicte, ara de caràcter social, entre motoristes i senderistes. Recentment s'ha començat a tenir notícia de queixes per part d'usuaris dels senders, i d'enfrontaments amb amenaces i petites agressions dels motoristes cap als senderistes. En definitiva, la pràctica del motorisme de muntanya, ultra ser il·legal i malmetre el patrimoni natural i històric,

és incompatible amb la pràctica del senderisme. Això ha fet que diversos empresaris dedicats al turisme rural s'hagin queixat als ajuntaments.

Un patrimoni per gestionar i conservar

Els camins rurals són una realitat que cal conèixer i conservar adequadament. Necessitem els camins per a gestionar el territori, per a la realització de les feines del camp, per al treball del bosc, per a la lluita contra els incendis forestals, per al turisme i també, simplement, per a gaudir lliurement del nostre país. Els camins públics són un bé comú i també un recurs econòmic potencial, com demostren al Berguedà iniciatives com ara l'establiment del Camí dels Bons Homes.

El dret a desplaçar-se pel territori mitjançant els camins públics és un dret constitucional. És molt urgent, doncs, mantenir el coneixement dels camins per tal de poder garantir aquest dret, sobretot pel que fa al trànsit de vianants. El dret de pas, però, s'ha d'exercir sense perjudicar els diversos interessos legítims que conviuen sobre el territori i sense malmetre el medi ambient. Cal, al meu entendre, regular prudentment la circulació de mitjans motoritzats, restringir-la tant com calgui, seguint l'exemple dels països europeus més avançats (Suïssa, Alemanya, Escandinàvia, França...), i facilitar, en canvi, l'ús dels camins a peu i amb mitjans de transport no agressius (com ara bicicletes i cavalls). Ens cal a més una normativa que reguli les obres de vialitat per tal de minimitzar-ne l'impacte ambiental i paisatgístic. A l'últim, no disposem d'instruments o mètodes fiables per determinar la titularitat pública o privada de molts camins i el nostre ordenament jurídic facilita les usurpacions per part dels particulars.

La recent aprovació del reglament de la Llei de regulació de l'accés motoritzat al medi natural no satisfà en absolut aquestes expectatives i el nostre país segueix en aquest àmbit a la cua d'Europa. A Espanya tenim una *Ley de caminos vecinales*, però és del 1911. Necessitem urgentment una llei de camins moderna.

Xavier Campillo i Besses
Geògraf