



manual
per esvair dubtes,
desfer mites i
reivindicar drets

Xavier Campillo Besses
Rafael López-Monné

El llibre dels camins

AROLA EDITORS

El llibre dels camins



manual
per esvair dubtes,
desfer mites i
reivindicar drets

Edita: Arola Editors
Edició: Novembre 2010

Il·lustracions i cobertes: Llorenç Brell
Disseny i maquetació: Felix Arola
Correcció lingüística: Josep Artigues
Impressió: Gràfiques Arrels

© de l'edició: Arola Editors
© dels textos, de les fotografies i de les il·lustracions: els autors
Tots els drets reservats
www.arolaeditors.com

ISBN: 978-84-92839-77-3
Dipòsit legal: 1915/2010

Amb el suport de:



El llibre dels camins



manual
per esvair dubtes,
desfer mites i
reivindicar drets

Xavier Campillo Besses
Rafael López-Monné



Contingut

Pròleg	11
Presentació	15
Un ramat de camins	19
¿Què són els camins?	19
Els condicionants de la xarxa	20
El sistema de poblament	20
El sistema econòmic d'exploració del territori	21
La importància del relleu	21
Més vell que l'anar a peu	25
L'antiguitat	25
L'edat mitjana	26
L'edat moderna	27
Camins d'ahir, camins d'avui	33
Més que no pas ens pensem	33
Camins moderns	33
Camins veïnals	34
Camins rurals	35
Camins i pistes forestals	35
Camins històrics	35
Camins de carro	35
Camins de bast o de ferradura	37
Corriols o senders	38
Camins de riu, camins de mar	39
Camins ramaders	40
L'amo del terror	47
Camins públics	47
L'ús públic	48
La immemorialitat	49
Naturalesa jurídica dels camins públics	49
La usucapió	50
Camins privats	51
Servituds de pas	54
Servituds de pas privades	54
Servituds de pas públiques	54
En pau i en treva, per tots dies i per totes nits	59
Competències i obligacions de les administracions públiques	59
Competències municipals en matèria de camins	59
Obligacions legals dels municipis en matèria de camins	60
Desafectació dels camins públics	60



Inventari i classificació	62
Els inventaris municipals de camins segons la norma reguladora	62
Els inventaris comarcals de camins rurals i camins i pistes forestals.	68
Classificació, atermenament i amollonament de vies pecuàries.	68
Molts camins, pocs diners	75
La problemàtica dels camins.	75
Mobilitat obligada i mobilitat de lleure.	75
L'accés motoritzat: cotxes, motos i quads.	76
Els pneumàtics i els camins	77
La regulació de l'accés motoritzat al medi natural.	78
El viari tradicional i la mobilitat no motoritzada	82
La paradoxa de la mobilitat rural	82
Abandó	83
Usurpació	85
Pavimentació	87
Camins, senders i senderisme	91
El gust per caminar	91
¿Què és el senderisme?	91
¿Caminar només per camins senyalitzats?	93
¿Què són els senders?	95
La senyalització de camins i de senders	95
La senyalització direccional	95
La senyalització de continuïtat	96
La senyalització informativa	96
La senyalització interpretativa	97
La senyalització de rutes o itineraris	97
Senyalització d'itineraris: els senders de la FEEC	97
Marques patentades	98
Els GR: una marca internacional però no única	98
Els decrets de senderisme: una iniciativa molt qüestionable	99
Els camins abans que les marques	100
La senyalització de camins en xarxa	102
Vies verdes i xarxes ciclistes	105
Fent camí... ¿cap a on?	109
Camins i mobilitat: algunes reflexions i propostes	109
Les claus d'una política de camins	110
Completar la xarxa de carreteres	110
Definir xarxes funcionals coherents i integrades	110
Ordenar i regular l'ús de les xarxes	111
Senyalitzar xarxa en xarxa	111
Inventariar i protegir els camins.	112
Restaurar i mantenir els camins	113
Declarar els camins històrics béns culturals	113
El paper de la societat civil	114
Bibliografia	119



Pròleg

Caminem. És una de les primeres accions que un nen desitja fer, des de la seva infantesa, i la darrera a la que un avi vol renunciar, després de tota una vida fent camí. És caminant com l'espècie humana va aconseguir expandir-se per les extenses regions del planeta. Caminar és l'exercici que no necessita gimnàs, és la prescripció sense medicina, el tranquil·litzant sense pastilles, l'oci de més baix cost. Caminar no contamina, consumeix pocs recursos naturals i és altament eficient. Caminar és tan natural com respirar.

Però no solament és un fet natural sinó que es tracta d'un clàssic que s'ha convertit en avantguarda del segle XXI. Caminar està de moda i cada cop guanya més adeptes, en diferents modalitats més o menys sofisticades que reinventen la dita «més antic que l'anar a peu». Al costat dels conceptes més tradicionals com l'excursionisme, el muntanyisme i el senderisme, hem adoptat noves denominacions anglosaxones com *hiking*, *trekking*, *walking* i molts altres *ings*, fent que el caminar, en totes les seves formes, assoleixi nivells de popularitat mai abans aconseguits en la nostra societat moderna.

I és en aquest context de plena efervescència caminadora, que cal també reconèixer el caminar com un dret fonamental i universal. Caminar ens fa lliures. Un dret com a element d'oci i salut, però sobretot com a condició per a la lliure mobilitat. I malauradament aquest dret es contraposa massa sovint a un altre principi que determina les regles del joc de la nostra cultura occidental: la propietat privada.

Així, davant aquest marc d'explosió de la mobilitat lenta que sovint es tensiona amb el terreny del que és particular, es fa completament imprescindible, com orienta el subtítol d'aquest llibre, un manual per esvaïr dubtes, desfer mites i reivindicar drets.

Un treball —aquest *Llibre dels camins*—, que es fa tant oportú com necessari. Perquè les persones hem de tenir l'oportunitat de celebrar i gaudir de caminar com a part habitual de la nostra vida social, política i cultural. Perquè caminar sembla una activitat massa senzilla, massa corrent, massa òbvia i, en efecte, massa econòmica com a mitjà per desplaçar-se i, a més, mantenir-se sa, que cal ser reivindicada no com un fet d'apologia dels temps passats, sinó com un exercici de responsabilitat i revalorització d'allò que hem heretat.

I la infraestructura que ho fa possible, sobretot en el món rural on també dona servei a les activitats agrícoles, forestals i ramaderes tradicionals, és la xarxa de camins. Camins que a més són saviesa popular, història, tradició i patrimoni. A l'entorn dels camins, la gent comerciava i es socialitzava; els camins unien pobles. Ara també, però d'una altra manera. I per això la importància cabdal de tenir-los presents sota tots aquests punts de vista, com a infraestructura, com a patrimoni i com a història viva. ¿Qui no ha sentit la força del passat sota els seus peus tot passejant per un ombrívol corriol vorejat de murs de pedra seca? I més enllà d'aquesta visió romàntica o estètica, cal esmerçar esforços per readaptar els seus elements funcionals, que són molts.

< Pàg. 10 | Restes de la via romana del Coll de Panissars (568 m), punt de trobada entre la Via Domitia i la Via Augusta. Serra de l'Albera, Vallespir, Catalunya Nord.



Per això la defensa del camí públic com a patrimoni al servei de la col·lectivitat i fonament del sistema viari ha de ser, també en l'actualitat, la base de qualsevol política de camins i de la mobilitat rural. La problemàtica està servida quan a Catalunya, una vasta i rica xarxa de camins, s'estén per un territori molt ampli però alhora poc poblat que administren municipis rurals d'escassos recursos financers i humans. Hi sumem aspectes de la mobilitat obligada del món rural (motoritzada, sobretot) i la mobilitat de lleure (motoritzada o no) sobretot d'origen urbà, a més de l'abandonament, la usurpació i la pavimentació, fent dels nostres camins

un còctel que necessita de l'atenció urgent de la nostra societat a tots nivells i amb visió estratègica, fent bona més que mai la dita «camí llarg, passa curta».

Esperem que els camins que un dia van servir per marxar dels nostres pobles rurals a la cerca de noves oportunitats a les ciutats serveixin ara d'esperó i guia per retornar-hi. Però sobretot fent camí. I caminem perquè és un mode de coneixement i de percepció de la vida, un acte senzill que contribueix a un futur més sostenible.

Ramon Arribas i Quintana

Director del Consell Assessor per al
Desenvolupament Sostenible de Catalunya
CADS



Presentació

Sense camins no hi ha llibertat

La llibertat de circular o desplaçar-se pel territori del país, sigui aquesta l'expressió d'una necessitat social o econòmica, com ara els desplaçaments quotidians de mobilitat obligada, o bé d'un desig de moure's per simple gaudi, pel gust de conèixer indrets propers o llunyans del propi país, és un dret fonamental que reconeix i empara la Constitució espanyola.

Ara bé, aquest dret tan natural —doncs la vida mateixa és moviment— topa amb un altre dret, que potser no té un caràcter natural però que sens dubte està molt arrelat en la naturalesa humana. I aquest és el dret a la propietat privada, que és també un dret emparat per la mateixa Constitució, però de rang inferior al dret a circular. Cal recordar que el dret constitucional a la propietat privada està delimitat per la seva funció social. És justament d'acord amb la preeminència del dret a circular o a gaudir del medi ambient, que alguns països europeus com Alemanya tenen establert un dret de pas universal —regulat legalment— i que neguen, en canvi, el dret general a tancar les finques privades de naturalesa rústica.

Tenim, doncs, dos drets fonamentals que entren o poden entrar en conflicte: el dret a circular i el dret a la propietat privada. I és ben sabut que, en una proporció molt majoritària, el territori del nostre país, pel qual ens movem o desitgem moure'ns, és de propietat privada. I aquest conflicte potencial es concreta i es fa evident quan la propietat

privada exerceix una potestat que li atorga la legislació civil: el dret a tancar finques que impera a Espanya, i també en altres països.

Però aquí hi ha un tercer dret en joc. Una motivació habitual per exercir el dret a la mobilitat —i que novament recull i empara el text constitucional— és el dret a gaudir d'un medi ambient saludable, el qual té un límit molt clar en l'obligació de respectar-lo i protegir-lo que estableix la mateixa Constitució.

Lògicament, no és possible exercir el dret a gaudir plenament de la natura sense tenir igualment el dret de poder-hi accedir, fet pel qual el dret a circular i el dret a la natura són complementaris. Així, doncs, ambdós drets poden topa amb el dret a la propietat privada.

¿Com es resol al nostre país —o, millor dit, caldria resoldre— aquesta situació contradictòria que resulta de la col·lisió de drets en principi oposats? La resposta és clara: a través del viari públic. Consegüentment, així com al medi urbà els carrers i les places són la garantia que permet als ciutadans exercir el dret fonamental a circular, a l'espai rural i al medi natural, carreteres i camins públics aconsegueixen la mateixa funció.

En suma, sense camins públics els ciutadans no tenim la llibertat fonamental de moure'ns pel propi país ni de gaudir de la seva natura ni del seu paisatge. Sense camins públics, ras i curt, no hi ha llibertat. Així, doncs, anem a veure què són aquests objectes tan summament importants per a la ciutadania i que haurien de gaudir d'una



Els camins públics són la principal garantia que permet al comú dels ciutadans el gaudi en llibertat dels drets fonamentals a circular pel territori i a gaudir del medi ambient.

alta estima i consideració social en qualsevol societat democràtica. Aquest llibre, doncs, està dedicat als camins.

Hi ha, però, un fet essencial que cal subratllar: els camins són per definició una infraestructura rural, que en primera instància neix i existeix per satisfer necessitats socials i econòmiques pròpies i específiques de la societat rural. Tot i que cada cop resulta més difícil definir el sentit del terme *rural* en una societat progressivament urbanitzada com la nostra, potser un dels trets distintius de la societat rural respecte de la societat urbana són justament els dèficits que afecten la mobilitat de les persones que viuen o desenvolupen llur activitat econòmica a l'espai rural, al «camp», si volem fugir de tecnicismes.

En efecte, els municipis rurals es caracteritzen per tenir un territori en general molt extens i poc poblat, molts camins i pocs recursos econòmics. Aquesta combinació afecta molt directament —i de manera negativa, no cal dir-ho— tot el que té a veure amb la mobilitat rural: des de la millora, la defensa i el manteniment de la xarxa viària rural de titularitat pública fins al transport públic.

Per consegüent, aquest llibre vol reivindicar també la necessitat de pensar (és a dir,

de teoritzar i conceptualitzar) la mobilitat rural al servei de la societat rural, amb la seva pròpia especificitat, clarament diferenciada de la mobilitat urbana, la qual rep gairebé totes les atencions.

Tres exemples solament d'això: en primer lloc, mentre a les ciutats el transport públic i els vianants des de fa anys guanyen terreny al transport privat i al vehicle motoritzat, al medi rural la situació és, generalment, a l'inrevés, car mentre l'oferta de transport públic és insuficient i ineficient, quan no simplement inexistent —fet que obliga la població rural a dependre del vehicle privat, en un temps en què el preu del carburant tendeix a enfilarse pels núvols—, el vianant és directament expulsat d'una xarxa viària que es concep o millora únicament per al trànsit motoritzat; en segon lloc, la nova Llei de mobilitat de Catalunya no requereix l'elaboració de plans de mobilitat als municipis de menys de 50.000 habitants (i quan s'elaboren són plans de mobilitat urbana que obvien l'espai rural dels municipis); finalment, a les acaballes del segle XIX el món rural català estava millor servit per ferrocarril que a l'inici del segle XXI.

«Els mals dels camins, els paguen els veïns», diu un refrany popular. En suma, si els

Els camins són per definició una infraestructura rural, la qual satisfà múltiples funcions socials i econòmiques. El pont Gran sobre el riu Montsant, la Vilella Baixa, Priorat.



camins públics són una garantia de llibertat per al conjunt de la ciutadania, són també una garantia de qualitat de vida específicament per als habitants del medi rural, en constituir una infraestructura fonamental per poder disposar de les mateixes oportunitats de

promoció socioeconòmica de què gaudeixen les zones urbanes, i són també un instrument bàsic de cohesió social indispensable per fixar la població rural al territori, a més d'un patrimoni cultural i un recurs econòmic i un signe d'identitat de la col·lectivitat.

Els camins i la saviesa popular

La significació social i simbòlica dels camins es manifesta en el refranyer popular:

Beu vi, que l'aigua espatlla els camins.

Bon camí sempre és dreuera.

Camí d'arena, camí de pena.

Camí llarg, passa curta.

El bon camí no és marrada.

Els mals dels camins, els paguen els veïns.

Fuig de les dreueres, que totes són canseres.

La marrada torna a casa.

La millor dreuera, la carretera.

Mal camí, passar-lo prest.

No deixis les sendes velles per les novelles.

No hi ha dreuera sense costera.

Per tot hi ha cent llegües de mal camí.

Quan aniràs de camí, no viatgis sense pa ni vi.

Qui camina mal camí, no fa bon pas a la fi.

Qui la dreuera a caçar va, marrada fa.

Qui no porta bon camí que no esperi bona fi.

Qui per bon camí va, marrada no fa.

Qui s'aixeca dematí, Déu li surt al camí.

Qui sembra en camí ral perd lo gra i lo jornal.

Tot bon camí és dreuera.

Tot camí és dreuera per al qui sap de caminar.

Tots els camins fan cap a Roma.

Un camí i un mal veí fan aixecar de matí.

Vés per bon camí, i trobaràs bona fi.



Al medi rural els camins són un signe d'identitat de la col·lectivitat que entronca amb la tradició.



Un ramat de camins

¿Què són els camins?

Un camí és una franja de terreny que possibilita el trànsit o que té aquesta destinació. És a dir, que en un sentit genèric, qualsevol via de comunicació o infraestructura viària és un camí: no sols corriols i camins rurals i pistes forestals, sinó també carrers, carreteres, autopistes, etc. «Al principi eren els camins» hauriem de dir. En realitat, totes les vies destinades a la mobilitat terrestre en totes les seves formes constitueixen una única xarxa de comunicacions de naturalesa territorial. Aquesta xarxa, malgrat la diversitat inherent a una estructura jerarquitzada, forma una unitat funcional, car integra al seu si tots els nivells del sistema territorial, dels corriols a les autopistes.

Conseqüentment, essent la xarxa un sistema vertical però gradual i continu, les distincions o jerarquies viàries no deixen de ser classificacions en certa manera arbitràries. Això no obstant, tothom té clar que la xarxa viària és configurada per una jerarquia, dins la qual hi ha els camins que ocupen, en qualsevol cas, el nivell inferior de la xarxa, situant-se a la base del sistema de comunicacions. Tot són camins, sí. Però ¿què hem de considerar com a camins en un sentit

restrictiu? És a dir, ¿en quin moment o nivell de la jerarquia viària una via de comunicació rep la consideració de camí?

Al nostre país, l'ús popular del terme camí segueix criteris molt heterogenis que impedeixen assolir una definició unitària. Per a molts, en oposició a carretera, un camí és una pista, és a dir, un vial destinat al trànsit de vehicles que no està pavimentat amb asfalt; però per a d'altres, un camí és un vial apte sols per als trànsit de vianants, és a dir, un corriol que n'exclou l'ús amb vehicles de motor. Ara bé, fins i tot dins del mateix àmbit dels camins, les distincions existents entre camins rals i camins veïnals, camins rurals, camins o pistes forestals, camins de carro, camins de ferradura o de bast, carrerades, cabaneres o camins ramaders, corriols, senderes i ròssecs, entre moltes altres, posen de manifest que ens trobem davant d'un objecte complex i de mal definir.

Al final, doncs, més enllà de les concepcions populars i dels usos lingüístics, els camins són una realitat administrativa que defineix i caracteritza la llei. És a dir, que en aquesta obra divulgativa, el terme *camí* comprendrà tots els vials que la legislació espanyola i catalana denomina d'aquesta manera, això és, tots els vials que no tenen la



Els camins permeten que les persones accedim a indrets altrament inaccessibles. Camí de tartera al bosc de Poblet, Conca de Barberà.

Camí

1 m. [LC] Espai a recórrer per a anar d'un indret a un altre.

2 m. [LC] [AGF] Tira de terreny més o menys ampla que va d'un indret a un

altre disposada expressament per a transitar-hi.

(Definició del *Diccionari de la llengua catalana* de l'Institut d'Estudis Catalans.)



L'orografia i el sistema de poblament són els factors principals que històricament han afaïçonat el sistema de comunicacions del nostre país. Arsèguel, Alt Urgell.



La xarxa viària és dinàmica i evoluciona al compàs del progrés tecnològic, adquirint una creixent complexitat. Antiga via fèrria de la Val de Zafan, convertida en via verda, i la nova carretera C-12, l'Eix de l'Ebre, a l'alçada de Benifallet, Baix Ebre.

consideració de carreteres segons l'article 2 de la Llei de carreteres.

En suma, al nostre país, car les definicions del terme o concepte varien entre països i llengües, els camins es defineixen per exclusió respecte de la xarxa de carreteres. Per tant, un camí no és un vial que «és» un camí, sinó un vial que «no és» una carretera. Aquesta definició negativa, per exclusió, diu molt també de la pobra consideració de què els camins, malauradament, gaudeixen en la nostra societat. Un camí no és una carretera *ergo* deu ser menys que una carretera.

Els condicionants de la xarxa

Arreu, el sistema de comunicacions actual és el resultat de diversos factors que tenen una plasmació territorial: poblament, economia i tecnologia, els quals han interaccionat dinàmicament al llarg del temps. En suma, el sistema de comunicacions és el reflex d'un model de poblament, d'un model d'explotació dels recursos naturals, d'uns condicionants orogràfics i d'unes capacitats tecnològiques. D'aquests factors, n'hi ha que tenen una gran permanència: per exemple, l'orografia o un origen remot, com s'esdevé a Catalunya amb el sistema de poblament. Això explica que l'estructura bàsica de l'actual

xarxa viària catalana coincideixi fonamentalment amb la que els romans varen definir fa dos mil·lennis. La resta de factors, però, són marcadament dinàmics i canviants i, a més, mai com ara no havien mudat amb tanta rapidesa.

El sistema de poblament

A grans trets, l'actual model de poblament de Catalunya queda fixat amb la fi de la conquesta de la Catalunya Nova i la repoblació consegüent a partir del segle XII. Aquest model fixat en plena edat mitjana s'ha mantingut gairebé invariable fins als nostres dies i és la base de l'actual sistema de comunicacions. En el conjunt de Catalunya, l'estructura del sistema de comunicacions es basa encara en l'articulació d'un sistema d'àrees de mercat principals —les capitals comarcals— i centres secundaris, i un gran nombre de nuclis de població de caràcter concentrat i de dimensió més reduïda. Per unir aquests nodes territorials nasqueren els camins rals.

Avui dia, la moderna xarxa interurbana de carreteres i camins veïnals és la que té una major significació social i econòmica, car en una societat motoritzada com la nostra la mobilitat obligada s'explica sobretot per la necessitat de fer desplaçaments quotidians del lloc de residència al lloc de treball, per

Els noms dels camins

La diversitat dels camins i la seva significació social es manifesten en la riquesa del llenguatge popular per denominar-los: assagador, atall, banqueteta, braç, branc, cabanera, cabanyera, calçada, callís, callissot, camí, caminal, caminarro, caminàs, caminello, caminet, caminetxo, camineu, caminiu, caminoi, caminoiet, caminot, canaró, carral,

carrera, carrerada, carreral, carrerany, carreranyet, carretera, carril, carrilla, carrillada, corriol, drecera, esporret, estafarell, estrada, fillol, lligallo, marrada, marranxola, passant, pista, ram, ramal, ròssec, senda, sendall, sender, sendera, senderó, senderol, tirany, travessera, tresquera, tret, trilla, troc, vereda, via, vial, vialet, viarany, viaró.

poder accedir a serveis essencials situats als nuclis urbans i pel transport de mercaderies.

Cal fer esment, però, de dues situacions especials: els territoris amb un sistema de poblament dispers basat en un escampall de masies, on la xarxa veïnal de camins adopta un patró difús, i la muntanya del Pirineu, on trobem un sistema d'ocupació i explotació del territori articulat també en nivells altitudinals.

El sistema econòmic d'explotació del territori

L'explotació dels recursos naturals és un segon factor bàsic que intervé en la definició i el desenvolupament del sistema de comunicacions. Ja des de l'antiguitat els camins comuniquen els pobles amb la mar, amb les zones de conreus, les pastures i els boscos, i amb els meners i les pedreres. La moderna xarxa viària conduirà als mateixos recursos i n'inclourà de nous, com ara rius, estanys o carenes per a la producció d'energia —abans hidroelèctrica, ara també eòlica i solar—,

jaciments minerals per a l'explotació industrial, paisatge o neu per al turisme.

I malgrat que la nostra economia es fonamenti actualment en el predomini dels serveis i la indústria, sobre el conjunt del territori encara predominen les activitats primàries i el sòl agrícola. A les comarques de relleu suau, com ara l'Empordà o el Pla d'Urgell, la xarxa rural de camins és la categoria viària més extensa, densa i complexa. En canvi, en les zones i les comarques de muntanya, com ara el Pirineu o el Montseny, aquest protagonisme pertoca a la xarxa forestal de camins.

Alhora, la modernització dels sistemes productius comporta una evolució del sistema viari. Bàsicament, els camins s'eixamplen perquè hi pugui passar la maquinària moderna, s'obren nous camins i se n'abandonen de vells.

La importància del relleu

D'altra banda, la xarxa viària s'ha hagut d'emmotllar sempre a les condicions del terreny. L'orografia és un factor decisiu que condiciona tota l'estructura de la xarxa,



Els ponts exemplifiquen el valor simbòlic dels camins com a metàfora de l'existència humana. Pont medieval de Cabacés, Priorat.

Llei 7/1993, de 30 de setembre, de carreteres

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.

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 o 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.



Els camins de bast foren durant segles la principal infraestructura viària del país. Camí del Coll de Jou, Berguedà.



Els viatges comportaven un trànsit difícil i atzarós com la vida mateixa. Per això els viatgers requerien la protecció de la divina providència. Camí de Sant Jaume prop de Tafers, Suïssa.

la qual apareix, però, mediatitzada per les capacitats tecnològiques de cada moment. Mentre els romans cercaven els passos enlairats per evitar els congostos, a l'edat mitjana aconseguien de vèncer-los mitjançant la construcció d'imponents ponts de pedra i agosarats camins volats. I ja al segle XX els explosius, els nous materials —l'acer i el formigó— i la maquinària moderna farien possible la construcció de túnels, trinxeres i viaductes, i que els vehicles automòbils arribessin arreu.

Paradoxalment, la motorització del transport, alhora que acostava territoris, també n'allunyava. Valls i comarques unides secularment a peu per camins de ferradura sinuosos i costeruts, però dreturats i intensament transitats, s'allunyaren per manca de carretera quan s'imposaren els automòbils. En aquests sentit els túnels de Vielha, Cadí o Bracons han revifat connexions entre territoris històricament molt propers que l'abandó dels antics sistemes de transport havien fet caure en l'oblit.

Els camins: construcció humana i símbol existencial

Un dels trets distintius del món animat en oposició al món mineral, inert i aparentment estàtic, és la mobilitat. La vida, en efecte, és moviment. La mobilitat resulta imprescindible per satisfer les necessitats humanes més essencials. No debades hom considera que, després del foc, la roda ha estat el descobriment més decisiu de la humanitat. Les relacions humanes, l'aprofitament dels recursos naturals, l'intercanvi econòmic, res no fóra possible sense sistemes de transport ni mitjans de comunicació. Per això, és clar que els camins, entesos com l'element primordial que permet el desplaçament, han d'ocupar una posició especialment significativa dins de la cultura humana. Això és efectivament així i la història de la humanitat no es podria explicar ni comprendre sense parlar de migracions, descobriments i invasions, i dels camins que ho feren possible.

El diccionari defineix la paraula camí com «l'espai a recórrer per anar d'un indret a un altre». En primera instància, doncs, el camí és un faixa de terreny, sòlid i tangible, gairebé sempre un objecte construït per la humanitat —calçada romana, via fèrria o carretera asfaltada— i suportat físicament per l'escorça terrestre.

L'abstracció del concepte ens mena, però, a una línia que separa dos punts, a l'inici i el final de quelcom. També al mitjà per arribar a una fi. Aquesta dimensió atorga a la idea de camí una profunda càrrega simbòlica: «No deixis les sendes velles per les novelles.» I, certament, el llenguatge és ple d'adagis i al·legories referents als camins. Hom a la vida va pel «bon» o pel «mal camí». Ja ho diu la saviesa popular: «Qui camina mal camí, no fa bon pes a la fi.» El camí es confon amb l'acció de passar-hi i, en català, la paraula camí és, en alguns indrets, sinònim també dels mots volta o vegada. Així, qualsevol recorregut, material o imaginari, és també un camí. El camí esdevé la metàfora per excel·lència, un mirall de l'existència mateixa. Doncs, ¿què és la vida, sinó un trànsit passatger entre un punt de partida i un punt d'arribada?

Entre la metàfora i la realitat, els camins arrosseguen sempre una forta càrrega simbòlica. Els camins, mirats amb la ullera de la història, ens remetent a l'origen de la humanitat. A casa nostra, aquest imaginari col·lectiu gira al voltant de les mítiques vies romanes, dels ponts medievals, dels camins rals i dels camins ramaders, dels

primers ferrocarrils, impregnats avui de romanticisme, però inclou també les modernes autopistes o el tren d'alta velocitat, com a signe i símbol de modernitat. Alhora, el camí és sinònim de rept: «Per tot hi ha cent llegües de mal camí.» Les persones «s'obren o fan camí» a la vida, la qual rarament és un «camí de roses». En efecte, el trànsit pel camí es converteix per a l'individu en ritual purificador, en ritu de pas, en mitjà per assolir un estat moralment superior. Així s'esdevé amb l'*Odissea* o amb l'èxode bíblic. Aquest és el sentit del pelegrinatge, antic o modern, tant si parlem del camí de Sant Jaume, renovellat amb nous simbolismes, com de la mítica Route 66, de Chicago a Los Angeles.

Els camins són alhora un reflex de l'estructura de la societat i del seu sistema de valors. Al voltant dels camins i del dret a circular, en el decurs de la història, cada societat ha bastit un sistema propi de normes socials, sovint acceptades, de vegades contestades. Els models socials d'accés al territori són construccions socials, però la seva assimilació en forma d'ús o costum per part del comú dels ciutadans els transforma en patrimoni cultural, en doctrina popular amb rang gairebé de llei natural. D'aquesta manera, camins i drets de pas contribueixen també a definir el tarannà dels pobles. Així ho va entendre l'any 1921 l'Oficina d'Estudis Jurídics de la Mancomunitat de Catalunya, que dedicà el segon volum del *Costumari català* als «Costums sobre termenals, camins i aigües en terres de pagès». Aquesta meritòria obra no s'ha reeditat mai.

Sense abandonar el pla simbòlic, l'evolució de les vies de comunicació i dels sistemes de transport s'usa sovint com a representació del progrés de la humanitat. No oblidem que la millora de camins i carreteres ocupa sempre un lloc de privilegi entre les promeses dels polítics en campanya electoral. En les societats més desenvolupades, la possessió d'un automòbil esdevé un signe d'integració econòmica i de promoció social. Gairebé la clau de la felicitat, si ens hem de creure el que ens comuniquen els missatges publicitaris. De la mateixa manera, els embussos a les ciutats i les cues de cap de setmana, com les notícies del trànsit, esdevenen un element indestriable del nostre *modus vivendi*. Avui, però, apareixen altres maneres de valorar el progrés, com el concepte de sostenibilitat o la qualitat de vida. Això explica també en certa mesura per què bona part dels conflictes territorials a Catalunya tenen a veure amb les comunicacions i la mobilitat, del túnel de Bracons al quart cinturó vallesà, dels peatges als boscos del Pirineu i el carnet de boletaire, del desdoblament de l'eix del Llobregat a la redempció dels peatges de les autopistes.

En definitiva, els camins són, doncs, una part del nostre patrimoni material i cultural, i això fa molt difícil destriar l'objecte material, el vial construït, de naturalesa eminentment funcional, de la seva significació simbòlica, car ambdós plans interaccionen constantment.

COSTUMARI CATALÀ

VOLUM II

COSTUMS SOBRE TERMENALS, CAMINS I AIGÜES, EN TERRES DE PAGÈS

RECOLLITS PER L'OFICINA D'ESTUDIS JURÍDICS
DE LA MANCOMUNITAT DE CATALUNYA



BARCELONA
IMPREMTA CASA DE CARITAT
1921

Els usos i costums relatius als camins entronquen amb una antiga tradició que es transmetia entre generacions, la qual un segle enrere rebé l'atenció dels juristes de la Mancomunitat de Catalunya. En absència d'una legislació específica, i mentre aquest no contradigui la llei i els principis generals del dret, el costum local manté el seu valor i eficàcia al si de la comunitat, però en la societat rural actual el coneixement del dret consuetudinari pràcticament ha desaparegut.