

DE CARRERS, CAMINS I CARRETERES

Els qui tenim la sort –alguns en diran desgràcia- de viure en un ambient diguem-ne rural, estem acostumats a una sèrie d'hàbits a l'hora d'utilitzar els diferents vials del país, siguin carrers, camins o carreteres.

Pel que fa als carrers, estem avesats a veure'ls i sentir-los com una extensió de casa nostra, un espai comú per trobar els veïns i on és bo de fer petar la xerrada o prendre la fresca a l'estiu. El bar de la cantonada, el petit banc per seure, la font o aquell racó on de petits ens amagàvem, són espais que sentim particulars i comuns a la vegada, perfectament sabuts fins a la darrera pedra, i per això estimats. Fins i tot, i per més que els nostres pobles siguin tan petits, alguns carrers han adquirit amb els segles personalitat pròpia i diferenciada. Penso en el de Sant Bartomeu a Canto-nigròs, i molt més encara en el del Pont a l'Esquirol, tots dos amb Festa Major pròpia i una personalitat forta, indiscutible.

Els camins. Fins avui, a Collsacabra no hi ha hagut problemes en utilitzar lliurement els camins rurals, no tan sols per accedir a un camp o a una masia, sinó també per sortir a caçar bolets quan n'és el temps o simplement a passejar amunt i avall del territori. Els camins rurals són doncs, o eren, alguna cosa més que simples accessos a masos, conreus o granges –ja que en aquest cas només els utilitzaria qui viu o treballa als llocs on hi du cada camí en concret. Esdevenen de fet un accés privilegiat a allò que algú en va dir el rerepaís. Hi ha unes prevencions mínimes que acomplim la majoria: obrir i tancar els filats o portes de les pastures, no envair els sembrats ni fer la guitza al bestiar, respectar la intimitat de les masies (les que encara són habitades), i procurar no fer més soroll del compte ni córrer massa si ens desplaçem a motor.

Per acabar, estem acostumats també a carreteres comarcals i locals de manteniment més que dubtós i de recorregut difícil, però que al mateix temps permeten encara que l'espai temporal del viatge s'adigui amb l'espai físic que es travessa. O amb altres paraules, que no ens aïllen del territori que travessem. No cal explicar la diferència que

hi ha en fer una autopista o, posem per cas, la nostra estimada carretera de Vic a Olot, que fa cinquanta anys l'auca de Cantoni ja descrivia com d'aspirant a tercera.

Tot això, em temo, és a punt d'acabar.

No m'estendré pas en el tema dels carrers. Ben cert que encara conservem els carrers tradicionals, amb les cases de dos o tres pisos, ran de vorera, i amb alguns negocis o botigues –cada vegada menys- que els donen activitat i un cert caliu humà. Nogensmenys, els carrers de nova creació s'estan convertint en un reguitzell de casetes unifamiliars amb jardí, sense cap bar, ni tenda, ni negoci de cap classe. Autèntics carrers-dormitori habitualment deserts, on no es fa vida de poble i amb els veïns tancats rere un clos. No és el cas només dels nous carrers de Tavertet, Cantonigròs o Rupit, farcits de segones residències d'estiu o cap de setmana. Penso també en el Pedró de l'Esquirol, on hom hi viu tot l'any però que de tan llarg com és, obliga a accedir-hi en cotxe des del centre del poble, i apareix desert de qualsevol tipologia que no sigui la caseta unifamiliar. Les urbanitzacions-dormitori han arribat, doncs, al nostres pobles.

Pel que fa als camins, fixem-nos en la Llei catalana 9/1995, de 27 de juliol, de regulació de l'accés motoritzat al medi natural, i en el Decret 166/1998 de 8 de juliol que la desenvolupa. Amb el lloable objectiu de preservar els espais naturals i acabar amb una sèrie de pràctiques de

*Tavertet, carrer de
Baix
Foto: Ernest Gutiérrez*





La carretera de Vic a Olot pel túnel de Bracons.

Foto: Ignasi Bofill

conducció inacceptables, aquestes normes estableixen una sèrie de límits i prohibicions en l'ús per camins rurals de vehicles a motor. I així tenim la limitació de velocitat a 30 Km/h, uns límits concrets al nombre de vehicles que poden circular-hi en grup, o bé una regulació expressa i més restrictiva de l'accés als àmbits naturals protegits o d'especial interès. Altres prescripcions són de pura lògica i ja existien abans, com ara la prohibició absoluta de circular camp a través, o la necessitat d'autorització per a celebrar competicions. I gairebé totes semblen enraonades i perfectament assumibles per qualsevol ciutadà, entès no ja com habitant de la ciutat sinó com a subjecte de drets i deures; per alguna cosa aquesta paraula deriva del *civitas* llatí que n'ha originat d'altres com són civilització i civisme.

Hi ha alguns aspectes de la Llei que tractem, però, que poden convertir-se en armes de doble tall. Em centraré només en aquell que sembla més evident, i és la prohibició que s'estableix per al públic en general (però compte: no pas per als propietaris de les finques en qüestió) de circular a motor per camins de menys de quatre metres d'amplada. D'entrada sembla una mesura ben raonable, que molts justificaran en base a evitar la contaminació dels espais rurals, o recordant-nos que la millor forma de conèixer la muntanya és a peu. Parem esment però que la pràctica totalitat del CO₂ que emeten els motors a l'atmosfera no prové precisament dels vehicles que circulen pel camp (una ínfima minoria), i sobretot que avui, amb el poc temps lliure de què hom disposa, quan ens

desplacem pels espais rurals ho fem molt més sovint en 4X4 o moto de muntanya que no pas a peu, a cavall o en bicicleta. Llavors, si la prohibició de circular a motor pels camins de menys de quatre metres es fa efectiva (i de fet ens consta que darrerament, a la zona de Bellmunt els mossos d'esquadra i els agents rurals es fan un tip de posar multes a motoristes), això implicarà de fet que una gran majoria de rutes rurals amb prou feines seran practicades per altra gent que no sigui els propietaris o treballadors de les finques concretes que travessen. Deixeu-m'ho dir: quina alegria que pot suposar això per a certs propietaris rurals –pocs, però que es fan notar–, que podran seguir abocant purins sense control o desfent-se a la brava del bestiar mort! I sense que ningú ho denunciï, ja que els camins que duen als escenaris de la malifeta estaran prohibits a la circulació a motor en raó de la seva amplada. No voldria semblar catastrofista ni sarcàstic, però seria lamentable que un precepte redactat amb tota la bona fe i amb l'objectiu de protegir el país, acabi afavorint els qui més el maltracten.

Hi ha un altre perill en aquesta justificació de tancar camins al trànsit rodat. I és allò que se n'ha vingut a dir la mallorquinització del país. Tots sabem com la senyora Schiffer o un gran nombre d'alemanys instal·lats a l'illa de la suposada calma, han tallat els camins que travessen les seves finques, bo i aplicant un concepte de propietat potser tradicional a Alemanya però que xoca amb els costums dels mallorquins –i els nostres. Cal dir que els nostres verals no són Mallorca ni l'Empordà, però ens hi acostem a poc a poc. El preu del sòl rústic s'ha disparat; hi ha qui diu que comparativament encara més que el sòl urbà, que ja és dir. I cada vegada són més els adquirents d'alt poder adquisitiu, siguin del país o bé comunitaris, que estan comprant terres a Collsacabra amb l'objectiu lloable de retirar-s'hi. Benvinguts siguin, però no a costa de negar el pas a aquells que ara és moda dir-ne indígenes.

De fet, a Collsacabra ja tenim avui uns quants exemples de talls de camins per raons o motius molt diversos, però que la nova normativa de l'amplada de la via podrà ara excusar i fins i tot justificar. Pot ser el cas del camí ral de Vic a Olot, llaurat com a

camp de conreu al seu pas per una molt determinada finca. O un parell de zones que jo em sé, on una sèrie de propietaris s'han posat d'acord i comencen a posar pegues a la circulació rodada per tot el recorregut entre tres, quatre o més finques, i que quan més enllà no han convençut els propietaris que segueixen, senzillament tallen la ruta amb una gran roca o un parell d'arbres abatuts *ad hoc*. Tinguem a més en compte que a Mallorca es va començar prohibint només l'accés motoritzat a certes zones, per acabar impedit-lo de totes totes.

Resumint, que a aquest pas potser veurem els camins del país dividits en dues categories : els prohibits per tal de no molestar els acabats propietaris que volen convertir autèntiques porcions del país en un jardí prohibit, i aquells altres tancats perquè el públic no conegui l'existència d'abocadors i altres *petits affaires* a amagar.

Acabo amb les carreteres. Ben a prop nostre han començat les obres de l'eix Vic-Olot pel túnel de Bracons. És aquest un exemple paradigmàtic de via ràpida no respectuosa amb el país, que es carregarà en gran part el terme de la Vola, els paratges bellíssims del riu Fornés, la vall de Joanetes que va pintar l'escola olotina amb els Vayreda al capdavant... Aneu, si us plau, a veure'n en directe el desori i el balafament ambiental que suposa. Porteu al sarró els plànols de la Direcció General de Carreteres (els seus funcionaris us els donaran sense cap càrrec, orgullosos com n'estan) i corroboreu sobre el terreny el profund tall sobre el territori, com es trinxarà el país. I tot això, si hem de creure l'Associació de Naturalistes de Girona (*), només per guanyar 12 minuts entre Vic i Olot.

D'altra banda és probable que, en referència a les carreteres locals, aquest eix provoqui allò que ja s'ha anomenat "l'efecte AVE". De la mateixa manera que mentre s'inverteix una fortuna en el tren d'alta velocitat les línies de rodalies queden desateses, la nostra única via de comunicació –la carretera comarcal Vic-Olot per Collsabre- pot veure encara més reduïdes les poquíssimes inversions que de tant en tant s'hi fan. I consolidar-se doncs com una ruta turística de tercer ordre, encaixonada a nord i a sud per eixos "ràpids" col·lapsats de camions.



És aquesta, sens dubte, l'explotació irracional que entre tots estem fent del territori, el "desgavell territorial, econòmic, ambiental i social sense precedents" que denuncien una llarga sèrie d'entitats: Salvem les Valls, Plataforma en Defensa de l'Ebre, Salvem l'Empordà... i cinquanta més, que van subscriure fa poc l'anomenada declaració de Figueres (**).

Vull acabar amb unes paraules de Joan F. Mira (***), amb què es plany de la destrucció sistemàtica del litoral del País Valencià i de Catalunya : "...i ja s'hi precipiten les màquines, les grues i els homes amb casc... S'ha acabat, i s'acabarà tot, i els governants s'ho miren complaguts. I el país sencer calla, perquè això és progrés, economia, diners, i ja se sap que és així i que no pot ser de cap altra manera."

Ignasi Bofill

Notes :

(*) El Periódico, dijous 9-X-2003.

(**) Avui, dilluns 3-X-2003.

(***) Setmanari El Temps, del 16 al 22 de setembre de 2003

El camí d'arribada a Taverde des de Cantonigròs a principis del segle passat.

Foto: A. Sambola. Arxiu fotogràfic del Centre Excursionista de Catalunya (CEC)



Construcció en general
Especialitat en pedra
Venda de cases i terrenys

c. del Mig, 10 — Tel. i Fax 93 856 50 16
08511 TAVERTET