

Els camins

Entrevista a Xavier Campillo

Xavier Campillo és Doctor en Geografia per la Universitat Autònoma de Barcelona i pèrit judicial. Ha publicat 'El llibre dels camins' juntament amb Rafael López-Monné. La tasca professional d'aquest berguedà és única a Catalunya: està especialitzat en fer inventaris i dictàmens pericials de camins.

Quan va decidir dedicar-se a això? D'on ve i com explica la seva passió pels camins?

Des de sempre m'han agradat els temes relacionats amb el medi rural i el medi ambient. Havia fet muntanyisme, però mai havia acabat fent la reflexió per on caminava. Aleshores, a l'any 1995 vaig rebre un encàrrec del Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat que consistia en fer un estudi de la xarxa de camins dels Pirineus. Es tractava d'elaborar una espècie de llibre blanc dels camins a

les comarques de muntanya: què passava, si hi havia moltes rutes o poques, quines potencialitats tenien, etc., així com també un assaig d'inventari que es va fer al Parc natural del Cadí-Moixeró. Va ser així que vaig topat amb un camp desconegut per a mi

fins aleshores i que no s'havia treballat gens. I és que, en realitat, sembla que els camins no hi siguin. Tothom els fa servir, però ningú s'atura a pensar com s'originen, de qui són, quines problemàtiques tenen, què passa si s'embosquen o si es perden...

Així, va trobar un punt on conflueixen les seves dues passions, la geografia i el muntanyisme.

Bé, per a un geògraf és un camp molt interessant. La geografia no

deixa de ser una ciència transversal on es toquen moltes tecles però cap amb la profunditat dels especialistes, i els camins em van atreure molt perquè em vaig trobar amb un camp de treball en el qual em podia endinsar i anar assolint coneixements especialitzats, però a la vegada també era molt transversal i pluridisciplinari. Perquè els camins són un element territorial, però també tenen una història al darrere, unes funcions econòmiques i socials. És per això que per a mi és fantàstic, perquè

«Sembla que els camins no hi siguin. Tothom els fa servir però ningú s'atura a pensar com s'originen, de qui són, quines problemàtiques tenen, què passa si s'embosquen o si es perden... »



és un àmbit geogràfic del qual, curiosament, els geògrafs no se n'han ocupat gaire.

No se n'ha ocupat ningú perquè no hi ha demanda o perquè es tracta d'una disciplina que encara desperta poc interès?

Tot i que les coses estan canviant, és cert que ningú se n'havia preocupat fins ara, o ho havia fet molt poc. Veient el poc interès que els camins desperten, es podria arribar a la conclusió equivocada que no interessen perquè no serveixen per a res.

Els camins constitueixen un patrimoni cultural de primer ordre, essencial per entendre la història dels territoris.

Però després, quan analitzes la realitat de la xarxa de camins, t'adones que és tot el contrari, que té una gran importància social i econòmica.

Els camins són una part de la xarxa viària terrestre, i participen d'una jerarquia on hi ha, en primer lloc, les autopistes i les carreteres. Són una estructura de transport que dona servei a l'economia i a la població rural, però la nostra societat és urbana i industrial. Per tant, des del punt

no podríem comptar amb agricultura explotació agrària, ni ramaderia, ni activitat forestal, ni protecció civil, ni lluita contra incendis, etc.

Així doncs, quin paper hi juga la seva tasca en tot això?

Jo faig bàsicament dos tipus de feina: inventaris municipals de camins i peritatges. Els inventaris, precisament, són una eina bàsica per a la gestió d'aquests. Per gestionar-los primer de tot cal saber quants n'hi ha, on són, quines característiques tenen, quines funcions satisfan i en quines condicions es troben. A més, els ajuntaments, per llei, estan obligats a tenir un inventari de camins públics. La immensa majoria dels ajuntaments incompleixen aquest manament legal i, sovint, quan volen fer un inventari no saben tampoc com fer-lo. Es tracta d'un inventari de camins públics i, per tant, cal haver determinat quins ho són i quins no, i per a això cal tenir uns coneixements, perquè la propietat dels camins és bàsicament el resultat d'un procés històric fonamentat en la funcionalitat social i territorial.

la que rep menys inversió, perquè els ajuntaments rurals són una administració amb pocs recursos.

Quines són, en realitat, les funcions dels camins, i quin paper juguen?

En realitat juguen el mateix paper que les carreteres, l'únic que compten amb molts menys recursos. Quan parles de camins la gent pensa en els corriols, però hi ha una distinció molt important: la xarxa actual de camins és el resultat de sobreposar la xarxa viària moderna destinada al transit motoritzat sobre una xarxa històrica preexistent destinada al trànsit no motoritzat. I, això, el que dona com a resultat és una xarxa on hi ha una capa de camins de bast, de ferradura, per on només es pot passar a peu o a cavall, i una altra de camins veïnals, rurals o forestals per on pots circular amb vehicles.

Sembla, però, que cada vegada són més els camins pavimentats per on pots circular amb vehicle...

És cert que hem passat de tenir accessos a pobles no asfaltats a asfaltar-ho tot sense tenir en compte que a vegades caldria reflexionar una mica més sobre si realment és necessari pavimentar. Perquè quan tu asfaltes un camí estàs facilitant determinades funcions, com la circulació motoritzada, i n'estàs dificultant d'altres, com per exemple determinades activitats de lleure. Així, en comarques on el que es vol és potenciar el turisme rural i els esports de natura apareixen contradiccions.

A més, encara hi ha una mentalitat rural que pensa que ciment és sinònim de ciutat i ciutat és sinònim de progrés. Com si això hagués de ser així necessàriament. Cal que els ajuntaments tinguin en compte que els camins sense pavimentar són també una infraestructura bàsica pel turisme rural, perquè són necessaris per desplaçar-se a peu, en bicicleta, a cavall...

Creu que al Berguedà hi ha sensibilitat en relació a aquesta temàtica?

Al Berguedà, amb recursos relativament petits, tenim una xarxa bastant potent. Podríem

Avis de camí particular.



«Cal que els ajuntaments tinguin en compte que els camins són una infraestructura bàsica pel turisme rural, perquè són necessaris per desplaçar-se a peu, en bicicleta, a cavall...»

de vista d'aquesta jerarquia funcional els camins queden sempre en últim terme.

No obstant això, encara que el medi rural estigui a la cua de les nostres prioritats, la realitat és que la major part del territori és agrícola i forestal, i no pas urbà.

En percentatge, les superfícies no urbanitzades superen el 80%. Com representa, doncs, que ens hem de moure per aquest 80% del territori? La resposta és clara: pels camins. Per tant, això ja dona una primera idea de la importància d'aquesta xarxa, que representa entre el 90-95% de la xarxa viària. Això vol dir que, sense els camins,

Què pot motivar a un ajuntament encarregar un inventari de camins?

Per començar, perquè és l'administració encarregada de gestionar-ho. Molts ajuntaments l'encarreguen perquè s'adonen que el necessiten, per exemple, per a planificar una xarxa de centrisme, o perquè veuen que comencen a tenir problemes amb la propietat de particulars que tanquen camins, després hi ha veïns que es queixen... i veuen que tenint el tema més endreçat podran evitar conflictes. L'inventari és un element bàsic per la gestió i la defensa jurídica dels mateixos camins. Cal destacar, però, que és paradoxal que la infraestructura més extensa de la xarxa viària és

dir tenim els deures ben fets. La majoria d'ajuntaments no tenen inventari de camins, però l'inventari comarcal és especialment exhaustiu, molt més que la majoria d'inventaris comarcals. A més, el Grup de Defensa de la Natura del Berguedà va fer l'inventari complet de camins ramaders. De manera que, si ajuntes el comarcal, que inclou la xarxa històrica, i el ramader, tenim un coneixement de la xarxa pública de camins molt bo.

Si bé és cert que a partir d'això els ajuntaments haurien pogut traslladar aquesta informació a inventaris municipals, a nivell comarcal tenim una bona base que ha estat aprofitada pel Consorci de Turisme del Berguedà per desenvolupar la xarxa de senderisme del Berguedà. En relació a això, al 2006 es va fer el Mapa de

que ha impulsat la necessitat de recuperar la xarxa preindustrial de camins de ferradura per segregar el trànsit motoritzat del trànsit no motoritzat.

La realitat és que, a mesura que la societat demana noves activitats que requereixen l'ús dels camins, se'n potencia el valor. L'exemple més clar és el lleure, però en altres àmbits passa el mateix: el Bages va ser la primera comarca que va fer un inventari de camins, i ho va fer després d'uns anys d'incendis horribles, quan els responsables de la prevenció van creure necessari inventariar i gestionar tota la xarxa de camins rurals i forestals.

Així doncs, el senderisme sembla l'excusa perfecta per a reivindicar el valor dels camins històrics.



«Tenim una de les millors xarxes de senderisme de Catalunya, perquè està ben dissenyada, ben senyalitzada i ben mantinguda.»

Mobilitat Lenta, que és com un pla director. Amb aquest pla es va recuperar la funcionalitat de la xarxa històrica per a nous usos, i podríem dir que tenim una de les millors xarxes de senderisme de Catalunya, perquè està ben dissenyada, ben senyalitzada i ben mantinguda.

Creu que el creixent interès pel senderisme ha ajudat a donar més valor aquells camins oblidats o, contràriament, està suplicant una pèrdua d'autenticitat?

A mesura que s'han anat asfaltant camins que la gent utilitzava per anar a passejar s'han hagut de buscar alternatives, i s'han recuperant camins històrics de ferradura. Un clar exemple d'això és el camí de la vall de Merlès, que forma part del GR-1 i que la seva pavimentació va afavorir la recuperació del camí de ferradura, de l'antic camí ral, que passa just pel costat i que estava abandonat. I és que, en molts llocs, ha estat justament la pavimentació amb asfalt o ciment el que ha millorat la xarxa de camins rodats, cosa

Els camins històrics són una garantia perquè tu saps que els antics camins públics proporcionen sempre la millor ruta per anar d'un lloc a l'altre. Són camins adaptats a les característiques del terreny, avalats per la història, i, a més, són camins que tenen un valor cultural i paisatgístic. Per tant, tot això és valor afegit per a l'usuari si es pensa en el turisme, perquè s'ofereix qualitat. El que s'ha de buscar és això, recuperar el patrimoni i posar-lo al servei de la societat. I la gràcia és la sinèrgia que es crea: perquè el manteniment de camins és una cosa costosa que només es pot justificar si li treus una rendibilitat social i la relació entre senderisme i camins històrics és una relació de suport mutu.

Sembla, doncs, que hi ha molta feina feta. Ens queda, però, alguna assignatura pendent?

Crec que l'administració competent en carreteres és la que s'hauria de fer càrrec també dels camins, perquè aquesta càrrega brutal no pot recaure en uns ajuntaments que, generalment,

tenen pocs recursos. La Generalitat hauria de ser qui gestionés, per exemple, els accessos a nuclis de població. Han canviat coses, sí, però falta encara el canvi fonamental d'entendre que tot el viari s'integra dins de la mateixa xarxa funcional de transport i mobilitat.

Hem començat a superar la fase en què s'ha d'explicar per què cal atendre els camins i per què són necessaris. Ara caldria, doncs, que això es generalitzés per poder sortir d'aquesta visió urbana del territori i del país en temes de mobilitat. El gran repte és passar de la mobilitat urbana i metropolitana a la mobilitat integral, és a dir, entendre que la mobilitat rural ha de ser atesa tal com passa amb la urbana.

Hi ha algun model que consideris especialment interessant pel que fa a l'organització i projecte de treball en els camins? Alguna zona o regió que estigui treballant de manera pionera en el seu tractament?

Per a mi i per a molta altra gent un model a seguir és el de Suïssa.

Xavier Campillo ha publicat 'El llibre dels camins' juntament amb Rafael López-Monné. Es tracta, com bé s'especifica a la portada del llibre, d'un manual per a esvair dubtes, desfer mites i reivindicar drets.

Allà tenen una visió integrada de la xarxa viària. Tenen una xarxa nacional ferroviària, una xarxa nacional de carreteres, una xarxa nacional de camins de bici i una de camins pedestres. Totes gestionades pel mateix ministeri. Són xarxes intermodals, és a dir, que estan interconnectades funcionalment. A Catalunya els darrers anys hem avançat en aquesta direcció amb l'establiment de xarxes funcionals de senders com Itinerànnia o la mateixa xarxa de senders del Berguedà, però ens queda un llarg camí per córrer.

Balma Badal
Periodista