

ESTRUCTURES EN LA MUNTANYA CAMINS I VIES VERDES

José Manuel Almerich Iborra *

MOUNTAIN WAYS. TRACKS AND FOOTPATHS. THE RETRIEVAL OF OLD MOUNTAIN TRACKS AND FOOTPATHS HAS MADE IT POSSIBLE TO RE-ENTER AND REDISCOVER LOST COUNTRYSIDE. HOWEVER, IN SOME CASES VARIOUS FACTORS HAVE LED TO SOMEWHAT CHAOTIC SITUATIONS IN THE MOUNTAINSIDE, LIKE, FOR INSTANCE, THE HUGE NUMBER OF VISITORS OR THE FACT THAT THOSE RESPONSIBLE FOR SIGN-POSTING SUCH PATHS LACK CO-ORDINATION, AS THEY BELONG TO DIFFERENT INSTITUTIONS. WITHIN THE CONTEXT OF OPENING UP THE RURAL WORLD TO VISITORS, THE MOUNTAIN BIKE AND THE CROSS-COUNTRY PATHS UNFOLD NEW POSSIBILITIES OF EXPLORING THESE SHELTERED AREAS.

Les muntanyes valencianes posseeixen un patrimoni cultural i natural únic tan excepcional com desconegut per a una gran part de la població. Les nostres zones muntanyoses d'interior es caracteritzen, igual com la resta dels enclavaments mediterranis, per una baixa capacitat de recuperació enfront de les agressions de què poden ser objecte. El clima, que posa la naturalesa en una situació extrema durant l'estiu, la verticalitat i el fort desnivell en a penes espai que accelera l'erosió quan s'ha perdut la cobertura vegetal, junt amb la intensa antropització des

del paleolític, han fet que els paratges naturals valencians estiguen, en alguns casos, en una situació límit.

Davant aquesta situació heretada per segles de presència humana i pressió constant (sobrepasturatge, carboneig, repoblacions forestals inadequades) sobretot a principis de segle, l'administració va prendre una sèrie de mesures de protecció tímides i indecises en un primer moment per salvaguardar paratges en perill de desaparició imminent (el Montgó, el Penyal d'Ifac, Prat de Cabanes) per a passar en els últims anys a les serres interiors de molta major extensió i biodiversitat (Espadà, Mariola, Calderona). Paradoxalment, quan un espai natu-



Foto: J.M. Almerich

Hi ha un maremàgnum excessiu de senyalitzacions que ha provocat en moltes ocasions confusió. Tots els pobles i mancomunitats volen tenir els seus propis PR.

ral queda protegit legalment sota la figura de Parc Natural, sense haver-se previst unes mínimes infraestructures i una ordenació del territori, la divulgació del lloc i la difusió dels seus valors provoca una massiva presència de visitants concentrats en breus períodes de temps i accessos incontrolats amb vehicles de motor que sol ser perjudicial per a l'entorn i la fauna, i que ocasiona en èpoques de cria o niada seriosos problemes a espècies protegides.

Per a les entitats excursionistes o culturals vinculades al món rural, sempre ha estat una demanda la creació d'infraestructures que permeten, d'una banda, l'accés lliure i responsable de qualsevol ciutadà a gaudir del medi ambient com un dret fonamental i, d'una altra, la gestió ordenada i adequada dels recursos per a protegir l'entorn. En aquest sentit, tenim claríssims exemples d'utilització massiva i desmesurada, esports agressius poc respectuosos, obertura indiscriminada de pistes forestals, marcatge excessiu de senderes sense criteris proteccionistes previs, construccions legals o il·legals i actuacions urbanístiques desmesurades en espais naturals protegits o altres de gran valor que han resultat irreversiblement danyats. Casos dramàtics com els de la mola de Cortes de Pallars, la serra Mariola o la pròxima i entranyable Calderona, les quals han passat períodes de la seua història on semblava que tot estava perdut.

D'altra banda, comencen a detectar-se també aquest tipus d'actuacions molt més a l'interior, en llocs que fins al moment s'havien mantingut més o menys intactes a causa de la seua endèmica inaccessibilitat, o fins i tot amb evidents signes de millora i recuperació forestal des de l'abandó del món rural. Al Penyagolosa, Fredes, la comarca de la Serrania i les muntanyes de la Marina apareix una nova ocupació de l'entorn rural, abandonat des dels anys cinquanta, però seguint el mateix model litoral que va destruir totalment el paisatge original i que a tants turistes va atraure abans de la seua eradicació. Els projectes d'urbanització massiva de la vall de Guadalest, les urbanitzacions de l'interior alacantí i transformacions agràries a gran escala a la vall de Gallinera, amb capitals excedents de la indústria, la proliferació de granges porcines a la comarca dels Ports, o la pèrdua de l'arquitectura tradicional en pobles i llogarets de la Serrania són exemples que la nova ocupació del món rural no segueix un desenvolupament sostenible.

En les contínues excursions, bé amb bicicleta de muntanya com un excel·lent mitjà d'investigació geogràfica, bé a peu, hem tingut l'ocasió d'observar detingudament *in situ* aquestes agressions. En massa ocasions hem comprovat que, literalment, s'han arrasat petits racons curulls de vegetació autòctona, o talat



Foto: J.M. Almerich

«QUAN UN ESPAI NATURAL QUEDA PROTEGIT LEGALMENT, LA DIFUSIÓ DELS SEUS VALORS PROVOCA UNA MASSIVA PRESENCIA DE VISITANTS CONCENTRATS EN BREUS PERÍODES DE TEMPS»



Foto: J.M. Almerich



Foto: J.M. Almerich



Foto: J.M. Almerich

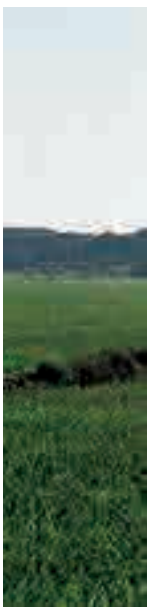


Foto: J.M. Almerich



Foto: J.M. Almerich



totalment bosquets de gran valor relictual. Les fonts i els seus entorns han estat també víctimes d'aquesta transformació, bé per adaptar-les com a infraestructures –àrees d'esplai o acampada– o, com en el cas dels Ports, perquè hi puga abeurar un bestiar boví que només s'explica per les subvencions.

Paral·lelament a aquest procés, hi ha un interès per part de cada comarca, mancomunitat o municipi de donar a conèixer el seu patrimoni al visitant fomentant el turisme rural, que no sempre és la panacea perquè no tots resulten atractius, sobretot en aquells llocs on faraòniques infraestructures, incendis o falta d'interès per cuidar l'entorn han tancat les seues possibilitats turístiques (Cortes de Pallàs, Vall de Cofrents). Així, moltes localitats han promogut el marcatge de senders per a facilitar l'accés als seus llocs d'interès natural. L'aspecte més curiós del cas és precisament aquesta contradicció entre promoure el senderisme, el ciclisme de muntanya, certs esports respectuosos amb la naturalesa o simplement el descans, i no obstant permetre actuacions que van precisament en contra de la conservació de l'entorn. No obstant això, "els urbanites són els que realment recuperaran el valor del paisatge", afirmava Gerard Vilar.

La contemplació estètica de la naturalesa i del patrimoni rural és una necessitat urbana, una experiència només de qui està lluny de la necessitat i de la subsistència. Qui ha hagut de fer carbó, recol·lectar, conrear o sobreviure diàriament al camp no estava per a massa contemplacions estètiques. Les muntanyes, per a aquell que hi viu, són boscos per talar, mines per explotar, parcel·les per urbanitzar o obstacles que dificulten el pas d'homos i mercaderies. En definitiva, el paisatge és més valorat per l'home emancipat del món rural, que es pot permetre tornar a les comarques interiors per contemplar lliurement l'espai geogràfic sense temors i, fins i tot, sentir nostàlgia pel món abandonat dels seus avantpassats.

És en aquest entorn urbà, occidental, fruit de la cultura moderna, quan comencen a aparèixer a França, allà per l'any 1947, les primeres sendes abalisades de gran recorregut que permeten a l'home de les ciutats recórrer a peu, amb la seguretat necessària, els antics camins de muntanya i reprendre de nou el contacte amb la naturalesa, els pobles i les seues gents. L'any 1987 se celebren en el mateix país els 40.000 km de senders marcats i abalisats. Des de llavors, Alemanya n'ha marcat 21.000 km; Suïssa, 50.000 km; Holanda, 5.000 km; Bèlgica, 4.500 km; Suècia, 6.000 km; i Espanya comptava al juny de 1992 8.100 km marcats únicament i exclusivament per a caminar. Catalunya publicava la primera topogüia el 1973. En l'actualitat el panorama ha canviat



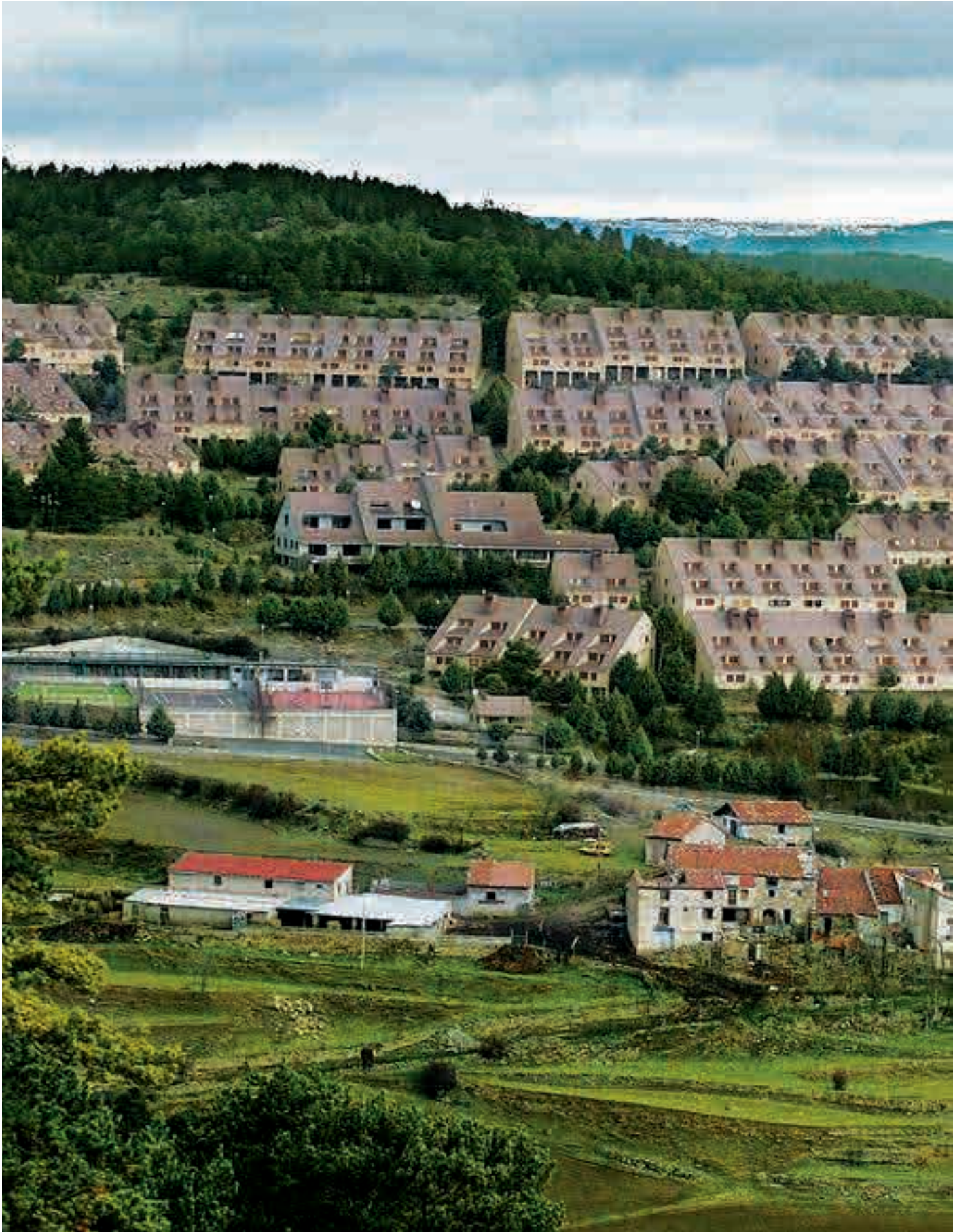


Foto: Miguel Lorenzo

Tenim claríssims exemples d'utilització massiva i exagerada, esports agressius poc respectuosos, obertura indiscriminada de pistes forestals, marcatge excessiu de sendes sense criteris proteccionistes previs, construccions legals o il·legals i actuacions urbanístiques desmesurades en espais naturals protegits o altres de gran valor, que han resultat irreversiblement malmesos. En la fotografia, urbanització en la Virgen de la Vega (Terol).





radicalment, fins i tot, en moltes ocasions, s'abusa tant de les marques que arriben a crear confusió. De vegades algunes marques s'han hagut d'esborrar perquè traçaven sendes per paratges de difícil accés o que travessaven llocs d'alt valor ecològic pels quals no era recomanable ni desitjable el trànsit massiu, com en el cas del massís de Penyagolosa. El mateix ocorre a la serra Espadà, on les sendes són utilitzades per motos de trial o pels ara terribles *quads*, que destrossen i erosionen la xarxa d'antics camins fent saltar pels aires l'empedrat històric que els va consolidar durant segles.

Només la Comunitat Valenciana ja compta 3.500 km abalisats entre PR (sendes de petit recorregut, aptes per a realitzar en un dia i amb marques blanques i grogues) i GR (sendes de gran recorregut, amb marques roges i blanques per a realitzar en diversos dies o fins i tot mesos). A l'Estat Espanyol hi havia, el 31 de desembre del 2001 un total de 38.772 km de sendes marcats, entre PR (16.521 km) i GR (11.598 km), comptant-hi també els projectats o pendents d'homologació, que sumaven 6.375 km i 957 km respectivament. Un maremàgnum excessiu que ha provocat en moltes ocasions confusió. Tots els pobles, mancomunitats i comarques volen tenir els seus propis PR i tots volen apuntar-se al tren del senderisme. Els nous usos de la muntanya tenen avui un caire molt distint al de principis de segle i permeten endinsar-se a les serres i valls més recòndites a persones i col·lectius aliens al món rural. Les conseqüències a llarg termini seran una naturalesa a mesura urbana i, també, un major coneixement i sensibilització de la societat davant el valor del paisatge rural.

■ BICICLETA DE MUNTANYA

Lluny de la frivolitat, la bicicleta de muntanya ha permès també una nova utilització ludicoesportiva del món rural, encara que en molta menor escala, potser per les exigències físiques que aquest esport comporta. El pedalejar a l'aire lliure ha mogut un bon nombre d'aficionats, en moltes ocasions aliens al món de la muntanya, que han descobert així una nova forma de viatjar en què importa més l'espai recorregut que la destinació mateixa. La infraestructura per al ciclisme de muntanya no ha estat ni de lluny, la mateixa. A pesar d'haver-se editat nombroses guies per al ciclista a nivell nacional, i la col·lecció de rutes del Centre Excursionista de València, a penes s'han marcat uns pocs itineraris, i quan s'ha utilitzat senyalització vertical, aquesta ha estat destruïda. A vegades els sendes permeten una utilització conjunta si utilitzen camins amples o senderes, especialment els PR. Aquí l'evidència és major perquè les pistes forestals, algunes de

SENDERS DE LA COMUNITAT VALENCIANA GR (gran recorregut)

GR-7	525 km
GR-10	112 km
GR-33	63 km
GR-36	65 km
GR-37	62 km
GR-92	700 km (en projecte)
GR-125	70 km (en projecte)

PR (petit recorregut)

Alacant	975 km (114 sendes homologades)
Castelló	400 km (65 sendes homologades)
València	775 km (75 sendes homologades)

SL (sendes locals)

Castelló	162 km (32 sendes)
València	76 km (23 sendes)
Alacant	— —

Dades de desembre 2001. III Pla Director de Senderisme (2001-2004)

Principals sendes de la Comunitat Valenciana.

les quals no haurien d'haver-se construït mai, ofereixen una gran quantitat de possibilitats excursionistes. Com en el cas del senderisme, s'hi uneix, a més, la possibilitat de pernoctar en les cada vegada mes abundants cases de turisme rural i hotels de muntanya.

Cal reconèixer la labor realitzada a Espanya pel que fa a la recuperació d'antigues vies de ferrocarril abandonades o que mai van arribar a inaugurar-se: ni més ni menys que 6.700 km línies ferroviàries estan en desús, de les quals 1.650 km pertanyen a Renfe. Míg centenar de vies verdes travessen l'estat, habilitades i preparades per a recórrer-les gràcies a un conveni de col·laboració entre Renfe, FEVE, el Ministeri de Medi Ambient i la Fundació dels Ferrocarrils Espanyols. A la Comunitat Valenciana, són sis en l'actualitat les vies verdes recuperades per a ús exclusiu de cicloturistes i caminants: la via Xurra, el trenet dels Anglesos (riu Serpis), la via verda de la Safor, la via del Maigmo, el tren Xixarra i la via d'Ojos Negros. Aquesta darrera, recentment inaugurada, està perfectament preparada fins i tot els túnels, que s'il·luminen automàticament al pas del ciclista. El seu especial traçat sense desnivells, ponts recuperats que salven valls i barrancs, passos en trinxera, túnels i la fàcil comunicació amb els pobles fan que circular-hi es convertesca en una delícia per a tot tipus de persones. Col·lectius familiars, xiquets i fins i tot minusvàlids poden acostar-se així, de manera assossegada i tranquil·la, a paratges de gran bellesa natural. ©

* Geògraf i escriptor, guia del Centre Excursionista de València