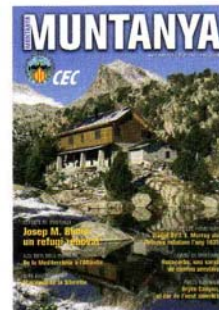


Lleure i compromís més enllà de la nostàlgia

L'editorial de *Muntanya* de juny del 2005 proposava que l'excursionisme prengués la iniciativa en la reivindicació del nostre paper enfront de la política legislativa de protecció mediambiental. Ho fèiem convençuts que en l'assumpció d'aquest compromís particular s'assumia, també, la defensa de la natura com a marc de desenvolupament de la vida sencera. Ho fèiem argüint l'escassa rellevància amb què hem influït en l'Administració quant a l'elaboració de mesures que limiten la pràctica de l'excursionisme en àrees protegides. Ens queixem, per exemple, de la desigual manera amb què es consideren activitats que es desenvolupen tant a dins dels parcs naturals com en les seves immediacions. Les contradiccions han esdevingut tan patents que són acceptades fins i tot pels estaments governamentals. A petita escala, prenen connotacions absurdes: al Parc Nacional d'Aigüestortes i Estany de Sant Maurici podem ser denunciats per fer un bivac mentre que per la pista d'Amitges circulen taxis a cor què vols. A gran escala, les connotacions són alarmants: projectes urbanístics com els d'Espui, a la vall Fosca, preveuen l'edificació de milers d'apartaments al costat d'un nucli rural diminut, amb una capacitat d'allotjament que supera de molt el nombre d'habitants de tota la vall, en oposició, ja no al sentit comú, sinó a totes les recomanacions dels organismes turístics mundials. Les explicacions que se'ns dona són una tria de raons objectives i d'altres d'esbiaixades, obviant les que no els són favorables: es parla del lliure exercici de la iniciativa privada en concurrència amb els interessos locals, però no es planteja si aquesta concurrència pot tenir lloc en àmbits molt menys sensibles i tan útils per al benefici econòmic i social com els que obstinadament proposen els promotors sota el silenci de l'Administració. Doncs bé, des de l'excursionisme afirmem que això és possible; afirmem que els nostres Pirineus i les comarques de la Catalunya occidental, des del nord de la Noguera fins als dos Pallars i l'Alta Ribagorça, poden desenvolupar-se d'una manera molt més harmoniosa amb el medi natural de com s'ha fet fins ara, preservant el seu valor paisatgístic i humà com a font de gaudi i d'atractius. Salutem, com a un primer pas, l'edict de la Generalitat de Catalunya del 19 d'abril del 2005, pel qual se sotmet a informació pública l'Avantprojecte del Pla Territorial Parcial de l'Alt Pirineu i Aran, en què es fixen pautes de planificació. Lamentem, en canvi, que la visió de país que s'hi dona pateixi, al nostre entendre, d'una mena de paraplegia, de feridura, esdevinguda crònica en els plantejaments de la nostra Generalitat. Es tracta de les seves posicions encarcarades respecte de com s'ha de fer el desenvolupament social i econòmic d'aquestes àrees. S'hi concep el territori com la suma d'un tot, però

es tracta magrament la relació dels elements d'aquest tot. En una concepció estàtica no s'arriben a copsar les profundes implicacions entre velles inèrcies i possibilitats actuals del país. No podem estendre'ns, ara, en aquesta afirmació, però posarem un exemple significatiu fruit de la nostra pràctica excursionista. Els que hem estat en països alpins sabem que, més enllà de les carreteres, el tren (amb els cremalleres i els telefèrics) ha estat, i és, l'element clau de la seva idiosincràsia. Aquells que coneguin alguna cosa dels avatars del futur energètic i les conseqüències econòmiques que suposarà la pal·liació dels efectes de la contaminació mediambiental —llegeixi's, per ara, els protocols de Kyoto—, saben que els països amb una xarxa ferroviària desenvolupada tindran un avantatge decisiu sobre els que no la tenen. Si el nostre país se situa entre els primers d'Europa en dotació d'autopistes i entre els darrers en dotació ferroviària... ¿tant costa d'imaginar què ens cal? La presència d'una xarxa ferroviària suficient permetria el desenvolupament dels Pirineus d'una manera molt més respectuosa, conciliant els legítims interessos privats amb la preservació del paisatge humà i natural, precisament la font de l'economia que se cerca. En aquest aspecte, una contribució recent des del món excursionista és la construcció d'un ferrocarril d'alta muntanya lligat a un futur ferrocarril que cobreixi l'eix País Valencià – Occitània – París, és a dir, unit a la culminació de l'actual línia Lleida – la Pobla de Segur. No ens cansarem d'argumentar el paper històric que l'excursionisme ha tingut en la formació dels coneixements i de les actituds que han contribuït, des de fa 130 anys, a l'assumpció de les nostres responsabilitats com a poble, d'entre les quals ocupa un lloc primordial la protecció i conservació del patrimoni natural. Cap moviment social, cultural o esportiu pot posar sobre la taula una riquesa semblant. No és menys cert, però, que l'embadaliment i la nostàlgia no ens serveixen de res. Som tan hereus dels pioners excursionistes, esquiadors, escaladors i espeleòlegs com dels genials literats de la Renaixença o dels clarividents filòlegs, geògrafs, naturalistes i tants científics com vulgueu, capaços d'imaginar una Catalunya equilibrada, moderna i integradora. A mitjan de la dècada del 1930 la van concretar en una proposta innovadora: el Regional Planning, dirigit per Pau Vila; la pèrdua de la guerra del 1936-39 i la posterior dictadura van impedir que es dugués a terme. Tot ha canviat, però l'excursionisme té el repte d'aportar en clau de coneixement, vinculació a la terra i voluntat tot allò que guarda en el seu si: hem de reclamar ser tinguts en compte a l'hora de regular l'accés a la natura, i el seu gaudi, però hem d'obligar-nos, també, a ser presents en l'àmbit que ens pertoca dintre del procés de planificació del país sencer.



Tren cremallera de Núria.



FOTO: MARÇAL GUARDIOLA (www.werfer.com)