

JORDI BOLÒS I MASCLANS

ELS CAMINS DE LA CATALUNYA MEDIEVAL

1. El camí com a element d'un paisatge

En primer lloc, m'agradaria de cridar l'atenció sobre el fet que qual-sevol camí ha estat, al llarg dels segles, un dels elements variables d'un paisatge complex i també variable. L'estudi dels paisatges arqueològics, dels paisatges del passat —que estem d'acord amb P. Bonnassie quan afirma que és una de les línies de treball actualment més de moda a nivell europeu—¹ vol dir precisament intentar d'arribar a conèixer les relacions mútues que hi hagué entre els diversos elements que els constituïen: entre, per exemple en el cas que ara ens interessa, d'una banda, les vies de comunicació i, de l'altra, els camps, els boscs, els molins i les salines, les ciutats, els pobles i els masos, els límits administratius, senyorials o eclesiàstics, etc.

Cal tenir, així mateix, present la relació que hi ha entre el paisatge històric, la forma com s'organitzava un territori determinat, i l'economia, entre el paisatge i la societat o entre el paisatge i les estructures administratives; per tant, cal pensar en el paper fonamental que ha tingut l'home en la configuració de quasi tots els paisatges.

Com a historiadors, hem de tenir també sempre present el fet temporal, que permet i comporta una constant transformació directa d'alguns

1. PIERRE BONNASSIE, "Avant-propos", a "Paysages, habitat et vie rurale dans le Languedoc médiéval", *Annales du Midi*, núm. 180 (1987), pàg. 393.

dels components del paisatge i indirecta de tots els altres. Si es crea un nou poble s'han de crear nous camins i fins i tot es poden moure de lloc alguns de vells. Quan, per exemple, al segle XIII es creà la població de Bellver de Cerdanya, el rei concedí permís perquè l'antiga via cerdana anés a passar pel costat de la nova població.² Un segon exemple: el creixement del comerç de sal, en relació amb la ciutat de Cardona, a l'Alta Edat Mitjana, féu que aparegués (o prenguéss una nova importància) tota una xarxa radial de vies anomenades cardoneses, a l'entorn d'aquesta població: eren els camins que portaven cap a Manresa, cap a Berga, cap a Solsona, etc.³ Encara un darrer exemple. És molt interessant un document de l'any 971, del comtat de la Ribagorça, segons el qual Endiscle i el seu pare Dac donaren al monestir d'Alaó el castell de Sopeira amb les *vias et semitas unde parentes nostri iter fecerunt*,⁴ és a dir amb els camins que portaven al castell, que resta aclarit que havien estat fets pels avantpassats dels donadors.

Per contra, cal pensar que quan s'abandonava una zona, els camins que hi passaven perdien la raó d'ésser, especialment els que tenien només un abast local. Ja he exposat d'altres vegades l'exemple del camí que va dels Colls al Mas Carrer, prop del Santuari dels Arcs (municipi de Santa Pau, la Garrotxa): entre un camp i el vessant de la muntanya, hi ha un antic camí abandonat, totalment amagat dins del bosc, segurament bastant antic; al seu costat, hi ha un segon camí també abandonat, fa, però, pocs anys; actualment, es passa per un tercer camí que agafa una llenca del camp de conreu.⁵ És probable que els canvis s'hagin produït en sengles moments d'abandonament d'aquest camp. Així entrem en un segon aspecte.

2. JOSEP M. FONT I RIUS, *Cartas de población y franquicia de Cataluña*, Madrid-Barcelona, 1969, doc. 279; JORDI BOLÒS I MASCLANS, MONTSERRAT PAGÈS I PARETAS, "L'hàbitat concentrat a l'edat mitjana. Aportació a l'estudi de Bellver de Cerdanya i dels seus túnels medievals", *Ilerda*, núm. XLVIII (1990), pàgs. 107-118.

3. Vegeu: JORDI BOLÒS, "Aportacions al coneixement de les vies de comunicació", a *Symposium Internacional sobre els orígens de Catalunya* (en curs de publicació).

4. RAMON D'ABADAL, *Catalunya Carolíngia*, vol. III: *Els comtats de Pallars i Ribagorça*, Barcelona 1955, doc. 213.

5. JORDI BOLÒS, *El mas, el pagès i el senyor. Paisatge i societat a la parròquia de Sant Vicenç de Salient (la Garrotxa) a l'edat mitjana*, Ed. Mirador, Barcelona (en curs de publicació).

2. El camí com a necessitat. Les poblacions centrals

És cert que, en estudiar els camins, cal valorar molt les perduracions. En estudiar les vies en una època determinada, hem d'aproximarnos a l'abans i al després d'aquestes vies. Això però és normal. En estudiar d'altres components del paisatge, com l'hàbitat, hem de conèixer també els precedents i les perduracions dels llocs de poblament, o bé, en estudiar els espais conreats, hem d'analitzar, per exemple, la continuïtat o les transformacions de la forma dels camps. D'altra banda, però, sempre, a l'hora d'estudiar aquestes pervivències i perduracions, hem de pensar que només es conserva allò que té una utilitat i que, igualment, més bé o més malament, només es féu tot allò que era indispensable (quasi només allò que era vital) per a la gent de l'època, especialment en uns temps tan durs com eren els medievals.

En estudiar els camins de l'Edat Mitjana, és important tenir present tots aquests conceptes a causa del gran pes que hi tenen les pervivències del passat. Tothom sap que la xarxa viària medieval és bàsicament la xarxa de vies de l'època romana; tanmateix, també cal adonar-se que si es conserven unes vies és perquè s'usen, que fan un servei als mercaders que transporten les teles o les espècies d'un lloc a l'altre, al senyor que recorre el seu territori per tal de controlar-lo i alimentar-se sobre el terreny, al bisbe que va als sinodes i concilis o al pagès que va al mercat més pròxim per a portar-hi unes gallines o per comprar unes sabates.

Per conèixer aquestes necessitats de la gent, de tots els habitants d'un territori, cal conèixer molt bé quins eren els pols d'atracció econòmica, social o político-administrativa de la població, en d'altres paraules, quines eren les poblacions centrals (*focal places* en anglès). Ha estat assenyalat recentment que el paper dels diversos centres d'atracció econòmica, social o política no fou el mateix al llarg de tota l'Edat Mitjana.⁶ El pes de la capital del comtat o de la seu episcopal era més important en una època inicial, anterior a l'any 1000; després, adquirí més importància, com a lloc d'atracció de la població pagesa, el centre de la senyoria i, de vegades, més endavant, poblacions amb una funció bàsicament econòmica. Vegem-ne alguns exemples.

6. Vegeu GUY BOIS, *La mutation de l'an mil. Lournand, village mâconnais de l'Antiquité au féodalisme*, Fayard, París 1989, pàgs. 115-150. La importància dels diversos centres d'atracció de la població: MICHAEL ASTON, *Interpreting the Landscape*, Londres 1985, pàgs. 44-52.

Al comtat de Besalú, en una època inicial els centres polítics i eclesiàstics eren Girona i Besalú. Així, durant el segle X, els judicis se celebren al palau que el comte tenia a la petita ciutat de Besalú. A l'inici del segle XI, fins i tot, un comte besaluenc, Bernat I, intentà, durant uns quants anys (1017-20), de convertir la capital del comtat en seu episcopal.⁷ Aviat però aparegueren nous centres, nous pols d'atracció. Així, al costat del Monestir de Banyoles, un dels més importants del comtat, es creà una vila i un mercat. També es bastiren o consolidaren pobles que tenien una funció nuclear a causa d'interessos senyoriais: el Mallol, Santa Pau, Castellfollit de la Roca, etc. Al mateix temps, augmentà el pes d'Olot, centre creat en part per uns interessos senyoriais, però també econòmics. Cal recordar que al Pla d'Olot s'ajuntaven les vies que venien de Besalú, de Santa Pau, del Ripollès i de la Plana de Vic. Això vol dir que, en la constitució d'aquests nous centres hi intervingueren factors socials o administratius (proximitat d'una seu monàstica o existència de la capital d'una senyoria laica), però també factors econòmics (existència d'un mercat i sobretot proximitat a llocs per on passaven diverses vies de comunicació).

A l'Empordà, a l'Alta Edat Mitjana, les capitals eren Empúries (port marítim) i Peralada (en una cruïlla de camins). Després prengué importància el Monestir de Sant Pere de Rodes o la ciutat episcopal de la Bisbal. Finalment, uns dels centres econòmics més importants es constituïren a Castelló, al costat d'un gran estany i del mar, i a Figueres, vila reial situada prop de l'encreuament de la via o estrada *francisca* amb la via que anava de Besalú a Castelló d'Empúries. També adquirí importància Monells, al costat del camí que anava de Girona a Empúries, i Bàscara, al costat de la *via francisca* o mercadera; ambdues reberen sengles privilegis comtals per a fer-hi mercats setmanals.

Al Vallès, també podem parlar de l'antiga capitalitat eclesiàstica d'Ègara o Terrassa, del pes que, en època carolíngia, va tenir el Monestir de Sant Cugat (centre d'una senyoria molt important i, al mateix temps, lloc molt ben situat en relació amb les principals vies que travessaven aquesta comarca) i, després, de la creació de les viles mercats de Martorell (*in foro Martorelio*, any 1032), de Montornès (*ad ipsum mercatum*, any 1019) o de Granollers, totes tres situades en indrets clau d'intersecció de vies de comunicació.⁸

7. JORDI BOLÓS, "El marc Històric", a *Catalunya Romànica*, vol. IV: *La Garrotxa*, Barcelona 1990, pàg. 49.

8. JOAN VILA VALENTÍ, *El món rural a Catalunya*, Ed. Curial, Barcelona 1973, pàg. 45.

3. Tipus de vies i llur funció

De fet, en el darrer apartat, ens hem allunyat una mica del tema de les vies, però no gaire. Com es desprèn de tot el que hem dit, per comprendre les vies cal conèixer com s'organitzaven els centres de poder polític i econòmic de cada territori. Hem d'ésser conscients també que existien vies amb un nivell d'importància divers, d'acord amb unes funcions econòmiques diferents.⁹

a) Un primer nivell correspondria a les grans vies, per on passava, per exemple, el comerç internacional. Són les vies per on, cap a l'any 1000, viatjaven els mercaders que venien del nord d'Europa i anaven cap a les terres musulmanes, tot portant draps i teles, espècies i objectes de luxe.¹⁰

b) Un segon nivell seria format per les vies intercomarcals. Correspondria a la xarxa de vies que unia les diverses capitals de comtat, de vegueria o de comarca o bé els centres religiosos importants.

c) Un tercer nivell, el trobaríem en les vies que unien les diverses poblacions, les diverses parròquies.

d) Finalment, un darrer nivell serien els camins, viarany, corriols que permetien la relació a nivell local, per poder anar als camps, a la font, a la bassa, a les eres, al bosc o, en zones d'hàbitat dispers, per unir entre ells els diversos masos.

Si agafem, per exemple, l'Empordà, tenim, com a camí principal, la *via francisca*, que corresponia a l'antiga Via Augusta, que anava d'Elna, a l'altra banda de l'Albera, fins a Girona. Hi havia però també ramals que anaven cap a Empúries o que anaven devers Besalú, els quals, a l'Alta Edat Mitjana, també podien rebre el nom de *via francisca*.¹¹ En el nivell "b", de vies intercomarcals, podríem col·locar les vies que anaven d'Empúries a Peralada o d'Empúries a Besalú o a Girona, per exemple. En el tercer nivell, el "c", caldria situar tota la xarxa de vies que unia els

9. M. ASTON, *Op. cit.*, pàgs. 143-146.

10. PIERRE BONNASSIE, *Catalunya mil anys enrera*, vol. 1, Ed. 62, Barcelona 1979, pàgs. 360-367.

11. Vegeu: JORDI BOLÒS, VÍCTOR HURTADO, *Atlas Històric de Catalunya. Anys 759-992*, fulls 10-1 (Ripoll-Olot) i 11-1 (Figueres), Mirador edicions, Barcelona 1974-1976; JORDI BOLÒS, "Aportacions al coneixement de les vies...", especialment el mapa (en curs de publicació). En relació a la *via francisca* principal, vegeu: JOSEP BALARI I JOVANY, *Orígenes històrics de Catalunya*, Barcelona 1899, pàgs. 291-298 i també 679-686.

pobles, una mostra de les quals ja la tenim documentada abans de l'any 1000.¹² Finalment, el quart nivell s'adaptava a les necessitats econòmiques de cadascun dels termes de poble. Una organització semblant, l'hauríem pogut trobar en relació amb la Plana del Rosselló, a l'Alt Urgell, a Osona, al Vallès, al Penedès o al Pla de Barcelona.¹³

4. Datació

Ara entrem en un dels aspectes més delicats del tema. A l'Edat Mitjana, hi havia vies de tradició prehistòrica, n'hi havia moltes de fetes en època romana i n'hi havia de medievals. De fet, amb això ho hem dit tot i no hem dit res. Com podem datar, doncs, les vies?

a) En primer lloc, podem intentar de conèixer l'antigor dels camins fent-ne un estudi mitjançant mètodes arqueològics. Així, una via que conserva un paviment és certament fàcil de datar. És evident que la realització d'una prospecció superficial o bé, per exemple, l'ús de la fotografia aèria poden permetre d'obtenir també uns resultats tan o més bons que la realització d'una excavació puntual. De la mateixa manera, la interpretació adequada dels mapes actuals pot donar-nos molta informació sobre les vies antigues. La toponímia pot aportar-nos també dades útils.

b) També podem utilitzar les fonts documentals, en realitat força diverses. Des del document que ens diu que una terra afrontava amb una via fins als itineraris seguits per un monarca de l'època o al camí fet per un rotlle mortuori. De fet, però, cal tenir present que poques vegades els documents ens diran l'època en què fou feta la via;¹⁴ sols sabrem que en la data en què va ésser redactat el document ja existia el camí i que era

12. Vegeu els estudis esmentats en la nota precedent. Uns exemples molt clars, els trobem, en relació amb la Plana del Rosselló, en: R. LACVIER, "Le Cartulaire de l'église d'Elne", *Ruscino* (1918), pàgs. 175-193, 319-352 i 471-485; i, en relació a la Plana de Vic, en: E. JUNYENT, *Diplomatari de la Catedral de Vic. Segles IX-X*, Vic 1980-87.

13. En relació al Pla de Barcelona, potser una de les representacions cartogràfiques més acurades, pel que fa a l'època carolíngia, és la feta per Josep Moran i publicada, amb poques modificacions, a la *Gran Geografia Comarcal de Catalunya*, vol. 8, Enciclopèdia Catalana, Barcelona 1982, pàg. 44.

14. I quan es diu, de fet, pot ésser fals. En època carolíngia, hi havia la tradició, que penso que era bàsicament equivocada, que la Via Augusta o *francisca* havia estat feta en el moment de la conquesta de Barcelona pels francs.

utilitzat més o menys sovint, a causa de la seva importància més gran o més petita.

c) Finalment, també hem de tenir molt present allò que hem estat dient fins ara. Les vies es relacionaven d'una forma immediata amb d'altres elements del paisatge i, en el fons, amb l'activitat humana. Les vies perduren o es creen perquè hi passen unes persones, perquè tenen una utilitat.

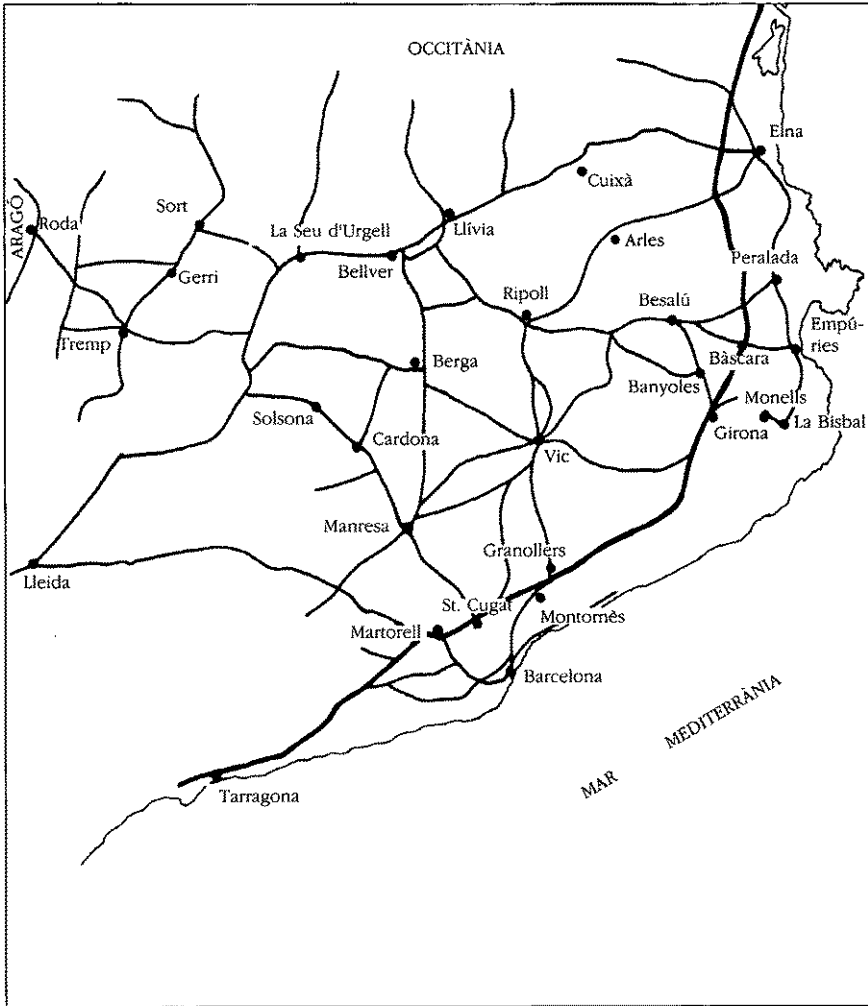
De fet, cal pensar que hi havia unes grans vies, l'origen de les quals arrenca de molt endarrerere. A l'Empordà, per exemple, s'ha considerat que alguns camins de bast tenen un origen pre-romà.¹⁵ La xarxa viària medieval deu molt, però, a l'època romana, quan no tan sols es varen crear els grans eixos, sinó també moltes de les vies importants a nivell comarcal. Així, els nivells que hem anomenat "a" i "b" foren en bona part heretats d'aquesta època anterior. Hi ha però un gran interrogant sobre el nivell "c", el dels camins interparroquials. ¿De quan era la xarxa de camins que permetien d'unir els diversos pobles de la Plana del Rosselló o tots els poblets de la Plana de l'Empordà o bé els pobles de la Cerdanya o de l'Alt Urgell? De fet, hi ha autors que consideren que aquesta xarxa és típicament medieval. Consideren que es poden contraposar les vies de tradició romana, les quals no es desvien per anar a cap població, a les medievals, que serveixen per a unir poblacions.¹⁶ Certament, estem d'acord amb un fet que és una realitat evident: hom pot afirmar amb seguretat que aquesta trama de camins es creà quan nasqueren aquestes poblacions. Això ens porta a un problema tan o més difícil que l'anterior. No tenim més remei que passar de qüestionar-nos sobre quan es feren les vies a passar a plantejar-nos la qüestió sobre quan es construïren els llocs de poblament que les feren possibles i necessàries.

Les vies que uneixen "vil·les" al Rosselló ja són esmentades abans de l'any 1000.¹⁷ Quan es crearen però aquests petits pobles i llogarets? ¿És possible de relacionar llur origen amb el món baix romà o amb el món visigot o cal anar als primers anys de domini carolíngi? ¿Podem suposar, com jo mateix he suposat en algun altre lloc, que els pobles més importants vénen d'una època anterior a la carolíngia, mentre els pobles petits,

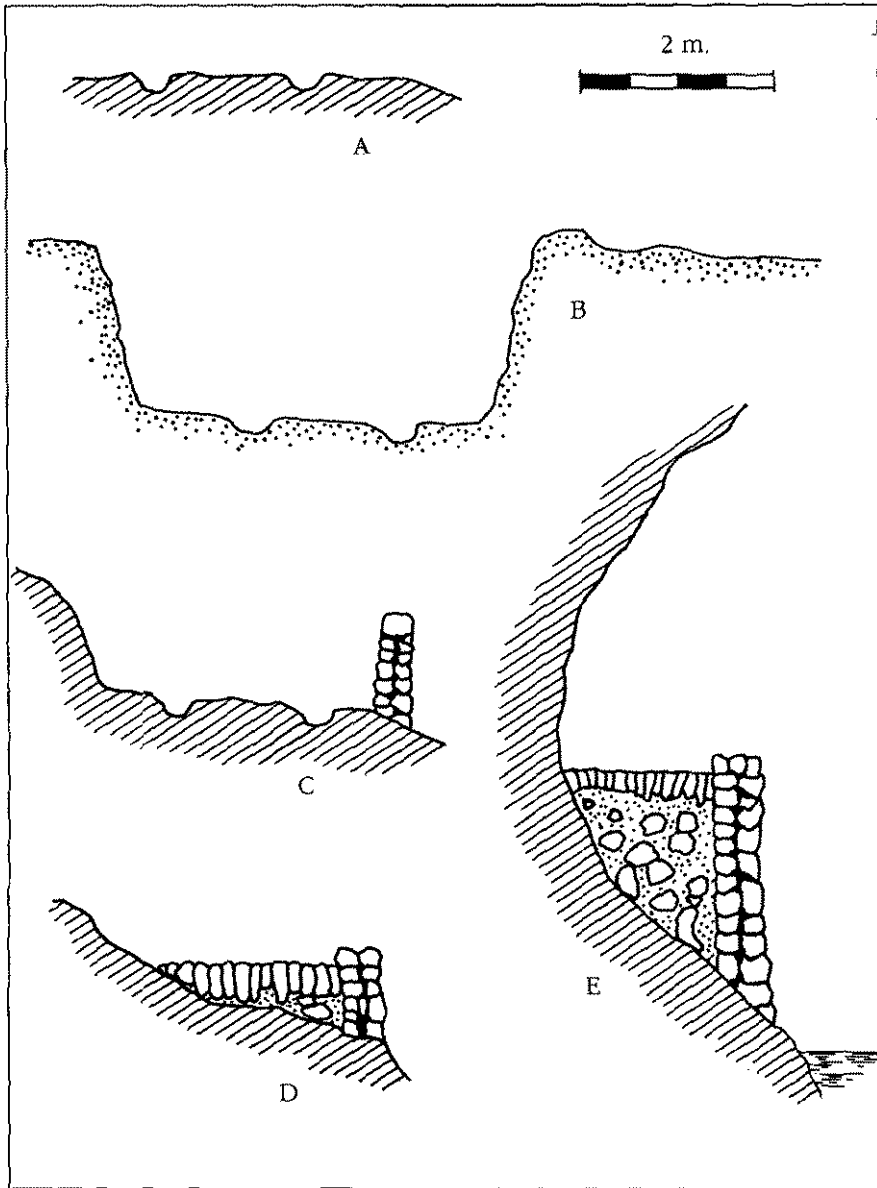
15. M.D. PIÑERO, E. CARRERAS, B. BOFARULL, J. BADIA, "Les vies de comunicació", a *Catalunya Romànica*, vol. VIII: *Empordà I*, Barcelona 1989, pàg. 114.

16. Vegeu el, malgrat tot, notable article de: JOSEP CASAS I GENOVER, "Les vies de comunicació romanes al Pirineu Català oriental", a *5è Col·loqui Internacional d'Arqueologia de Puigcerdà*, Puigcerdà 1984, pàgs. 39-60, en especial les primeres pàgines i el mapa I.

17. Vegeu nota 12.



Mapa dels principals camins de la Catalunya Vella a l'Alta Edat Mitjana.



Seccions de diversos tipus de camins. A) Camí de carro amb roderes marcades a la roca. B) Camí de carro enclotat (els marges poden ésser de terra o de pedres. C) Camí de carro protegit per un muret. D) Camí de bast empedrat. E) Camí de bast en un congost.

els llogarets o vilars – d'acord amb la terminologia medieval– es crearen en aquesta època?¹⁸ Si això és així, ens porta a pensar en un origen força antic per a les vies del tipus “c” i, de fet, no ens permet pas d'assegurar ben bé si són medievals o antigues.

Per tant, tindriem que sols són clarament medievals els camins més locals, del tipus “d”, i especialment aquells que uneixen els masos isolats, que sabem que es crearen cap a l'any 1000, o bé els camins que, en zones d'hàbitat agrupat, surten d'un poble medieval, d'un vilar, o van, per exemple, a un camp d'època medieval.

De fet, això és així, en principi. Cal, però, pensar que tots els camins, tant els del nivell “c” com els del nivell “b” o “a”, foren transformats i adaptats al llarg de l'Edat Mitjana. Només cal recordar un document de la Seu d'Urgell, de l'any 1081, en què els homes de les vil·les de Bar i de Toloriu es comprometien a aplanar un tros del camí que anava de la Cerdanya a l'Alt Urgell i a fer un pont sobre el riu Segre.¹⁹

5. La xarxa de vies

Les vies principals eren sobretot les que anaven de nord a sud. La més important, segurament, era la que anava del Rosselló fins a Girona i a Barcelona i després fins al Penedès.²⁰ Una variant d'aquesta passava pel Vallès. A part d'aquesta via, hi havia l'eix del Segre, que tingué força importància, l'eix del Llobregat i el del Cardener, l'eix del Ter i el del Congost, l'eix de la Noguera Pallaresa, el de la Noguera Ribagorçana i el de l'Isàvena. De fet, però, cal tenir present, en primer lloc, que no sempre el camí que seguia el fons de la vall era el més bo ni el més utilitzat. Al costat del camí romà que seguia el riu Congost i unia el Vallès i la Plana de Vic, n'hi havia un altre, també de tradició romana, que anava per Caldes de Montbui i s'enfilava cap al Moianès. Així mateix, als Pirineus, eren més

18. JORDI BOLÓS, “Per a un estudi dels pobles de l'edat mitjana”, en “L'hàbitat concentrat a l'edat mitjana. Aportació a l'estudi de Bellver de Cerdanya i dels seus túnels medievals”, *Ilerda*, núm. XLVIII (1990); hi diem: “en època carolíngia, segurament es difongueren les parròquies en relació amb antics llocs d'habitatge, que en llur majoria ja existien en una època anterior. Al mateix temps (...), hi hagué una dispersió de l'hàbitat que comportà la creació de nous centres reduïts, satèl·lits dels precedents.” Cap al segle X, al costat de la vil·la potser pre-carolíngia, varen néixer tot de llogarets, els vilars dels documents (pàg. 109).

19. CEBRIÀ BARAUT, “Els documents, dels anys 1076-1096, de l'Arxiu Capítular de la Seu d'Urgell”, *Urgellia*, vol. VII (1984-85), doc. 952.

20. Vegeu el nostre article sobre vies, esmentat a la nota 3.

utilitzats els camins de carena que no pas els camins que seguien els grans rius. Cal tenir-ho ben present; de fet, fou així fins fa pocs decennis.

A part d'aquestes vies que anaven de nord a sud, també n'hi havia de transversals, algunes de tradició antiga, com la que unia la Garrotxa i el Ripollès pel Capsacosta o bé les que unien Vic amb Manresa.²¹ També podem esmentar la que unia Vic amb el Berguedà, la que anava del Solsonès a l'Alt Urgell, les que unien les planes de l'Alt Urgell amb les valls del Pallars i les que anaven de la conca de la Noguera Pallaresa a la Ribagorça.

Al Pla de Barcelona, pel nord, venint del Vallès, arribava una via que seguia el riu Besòs. També hi arribava un altre camí, la "via marítima", que provenia del Maresme. Cap al Baix Llobregat, sortien del pla barceloní, així mateix, dues vies. Una que passava per Santa Eulàlia de Provençana, més a prop de mar, i que venia, directament, de la ciutat, i una altra que s'enfilava cap al Coll de Codines (al final de la Diagonal). Al nivell de l'actual Travessera (de Gràcia o de les Corts), passava una via important, que anava d'un extrem a l'altre del pla, sense passar per Barcelona; s'hi unien, però, al Camp de l'Arca (o de l'Arpa) i a Magòria, senyals vies provinents de la ciutat. A un nivell més alt de la muntanya de Collserola, sembla que hi havia un camí que unia Sarrià, Sant Gervasi, Sant Genís dels Agudells, potser també el Coll, Horta, Santa Eulàlia de Vilapicina, fins arribar a Sant Andreu de Palomar. A més, diversos camins travessaven la serra de Collserola, cap al Vallès, per Vallvidrera, per Sant Genís i per Horta.²²

Des del sud de Barcelona, una via seguia la riba esquerra del Llobregat i una altra travessava aquest riu i seguia la seva riba dreta, fins arribar a Martorell, on enllaçava amb la via de tradició romana que venia del Vallès. D'altra banda, de la riba dreta del Llobregat, sortien dos camins que anaven cap al Penedès, un d'ells passant per Eramprunyà i un altre passant per Vallirana.

6. Característiques dels camins

Sense pretendre d'ésser exhaustius, podem distingir els tipus de camins següents:

21. Vegeu: M. DOLORS MOLAS I FONT, *Els Ausetans i la ciutat d'Ausa*, Vic 1982, pàgs. 74-78.

22. Vegeu el mapa fet per JOSEP MORAN, esmentat a la nota 13.

1. Camí de carro. Les vies més importants eren amples, prou amples perquè hi pogués passar un carro amb dues rodes. Eren sobretot abundoses a les terres més planes; a la muntanya predominava, tanmateix, el camí de bast. No sabem, amb tot, quina importància tenien aquests camins carreters a nivell local (per exemple, per anar del poble als diversos camps o, fins i tot, per a comunicar els diversos pobles).

1.1. El camí de tradició romana. És molt probable que la major part dels camins de carro medieval haguessin estat fets en època romana. Possien unes característiques especials, com podia ésser tenir una amplada determinada, uns fragments empedrats, unes voreres i uns marges acurats, etc. En trobem mostres en la major part de les comarques, des de la Cerdanya fins al Rosselló i des del Penedès fins a la comarca de la Noguera o fins al Pallars.²³ Segurament, moltes de les "estrades" que surten esmentades als documents de l'Alta Edat Mitjana tenen aquest origen. Devien ésser especialment impressionants les vies que els documents anomenen "calçades", camins empedrats de tradició romana; aquest terme, el trobem sobretot aplicat al Vallès, al Baix Llobregat, al Barcelonès, al Penedès, a l'Empordà, etc.

1.2. Convé també tenir present alguns altres camins de carro. Són especialment interessants els fragments en què es veuen les roderes gravades a la roca, en zones on hi ha codines. De fet, crec que alguns cops eren medievals, però confesso que no estic segur que algunes d'aquestes codines solcades no puguin correspondre a llocs per on passaven vies d'època moderna o, certament, d'altres puguin correspondre a vies de tradició romana. De camins amb aquestes característiques –amb roderes solcades a la codina– en conec diversos: així, per exemple, abans d'arribar al molí de Navel, davant de les mines de Viver (Berguedà), prop de Saló (Bages), en relació amb el camí que hi ha al damunt de la Torre del Llor de Sant Boi de Llobregat (Baix Llobregat), al Coll de Panissars, al sud de Sant Miquel de Fluvià, davant de Sant Mori (Empordà), etc.²⁴

1.3. Dins d'aquesta mateixa categoria de via per on podia passar un

23. JOSEP CASAS, *Op. cit.*; JOSEP PADRO, "Les vies de comunicació romanes al Pirineu Català", a *5è Col·loqui Internacional d'Arqueologia de Puigcerdà*, Puigcerdà 1984, pàgs. 61-87.

24. Vegeu, per exemple: JORDI BOLÓS, "Molinet de Navel", *Catalunya Romànica*, vol. XII: *El Berguedà*, Barcelona 1985, pàgs. 343-344, especialment la fotografia de M. RIU. Vegeu també: M.D. PIÑERO, E. CARRERAS, B. BOFARULL, J. BADIA, "Les vies de comunicació", estudi esmentat en la nota 15, pàgs. 115-116.

carro, podem fer esment dels camins enclotats. De vegades trobem que, a banda i banda del camí, el sòl és a un nivell molt més alt que el nivell del camí. Són camins molt vells. Potser foren fets així per motius de seguretat. També pot ésser que el desgast, al llarg dels segles, els hagi fet amb aquestes característiques. Alguns de l'Empordà s'ha dit, amb encert, que corresponen a camins d'origen romà.²⁵ D'altres poden ésser medievals, tot i que no es pugui rebutjar totalment una tradició romana. Com a exemples, penso ara, també, en el que ja hem esmentat dels Arcs, al Mas Carrer, a la Garrotxa. També n'hi ha uns metres a la vall de Carrera, en aquesta mateixa comarca. Així mateix, prop de l'ermita de Navel, hi ha algun fragment de camí amb aquestes característiques, etc.

2. Camí de bast. Un segon grup de vies són els camins de bast, per on només hi passava un animal, per exemple, una mula o un cavall, o una persona. En moltes comarques, el camí de bast devia ésser el camí normal. Un camí de bast seguia els rius pirinencs fins fa molt pocs anys.

2.1. En alguns camins vells, els trossos més rostos, més abruptes, eren empedrats. La datació d'aquest empedrat planteja problemes perquè, segurament, fou refet moltes vegades. Malgrat tot, molts d'aquests camins, com a mínim, són de tradició medieval. De camins empedrats recordo, per exemple, el del Coll del Pendís (Berguedà), el camí d'Oliana a Cambrils (Solsonès), el camí de Joanetes a Castelló d'En Bas (la Garrotxa), el camí de Collbató a Montserrat (Baix Llobregat), el notable camí de la Baronia de Sant Oïsmo (la Noguera), el de Sant Climent de la Murtra, el que hi ha prop de l'Estrada, al terme d'Agullana, el que hi ha sota el Coll del Pal de la Maçana, als Escalons (Empordà), etc.²⁶ Per fer un empedrat calia anivellar el tros del camí; després, s'hi col·locaven pedres dretes. De tant en tant, es podia fer una línia transversal amb pedres més allargades, per tal de desviar l'aigua i sobretot de donar més solidesa a l'empedrat. D'altres vegades, l'empedrat podia ésser molt més irregular.

2.2. La realització d'un camí al llarg d'un riu cabalós comportava

25. JOSEP CASAS I GENOVER, ENRIC SANMARTÍ I GREGO, "El camí d'Empúries. Aproximació a la xarxa viària del Baix Empordà", *Informació Arqueològica*, nùms. 33-34 (1980), pàgs. 59-63, especialment les fotografies de la pàg. 62.

26. Vegeu, per exemple: JORDI BOIÒS, "Camí del Coll del Pendís", *Catalunya Romànica*, vol. XII: *El Berguedà*, Barcelona 1985, pàg. 312; J. BOIÒS, "Camí de Cambrils a Oliana", *Catalunya Romànica*, vol. XIII: *Solsonès. Vall d'Aran*, Barcelona 1987, pàg. 206. M.D. PIÑERO i altres, *Op. cit.*, pàgs. 114-116. És possible que alguns d'aquests camins, especialment els darrers, siguin de tradició romana.

dificultats importants. En els congostos, calia tallar la roca i fer ponts que travessessin el curs de l'aigua o que permetessin de superar obstacles. Al llarg del Segre, de la Noguera Pallaresa i de la Noguera Ribagorçana hauríem pogut trobar nombrosos exemples de camins amb aquestes característiques.²⁷ Un cas extrem, segurament força vell, és el camí volat o penjat de Sant Pere de Graudescales, que s'aguantava amb bigues clavades horitzontalment a la paret de la roca, damunt el curs de l'Aigua d'Ora.²⁸

3. En tercer lloc, cal suposar que hi havia viaranys, corriols, potser els *semitarios* o senders dels documents medievals.

4. Tot i que fins ara ens haguem limitat exclusivament a parlar dels camins terrestres (no hem fet pas esment ni de les vies marítimes ni de les fluvials, malgrat que tingueren força importància) i dels camins per a persones o animals de bast, ara podem mencionar també la importància que tingueren els camins per al bestiar, les carrerades. Ja a l'Alta Edat Mitjana devia existir una transhumància, més o menys limitada, per exemple en relació amb els ramats dels monestirs o dels comtes; aquest moviment transhumant, a la Baixa Edat Mitjana, encara prengué més importància. En alguns llocs, aquestes vies ramaderes, que podien tenir una llarga tradició, són molt fàcils de distingir, ja que les trobem tancades a banda i banda per sengles murets, acabats al cim amb un rengle de lloses col·locades verticalment.

En relació a les vies per a persones i animals de bast, encara caldria parlar de molts altres aspectes en els quals ara, però, no podem pas aprofundir, com poden ésser els ponts. Cal tenir ben present que es conserven algunes escasses restes de ponts romans, molt pocs ponts pre-romànics, alguns de romànics, força de gòtics i molts de moderns que semblen, tanmateix, romànics i que sovint han estat considerats d'aquesta època.²⁹ També caldria conèixer més bé les característiques o la localització de les palanques, els guals, els graus, les collades, els edificis que hi havia al llarg del camí, etc.

27. Vegeu: JOSEP DE LA VEGA, "Els camins històrics del sector occidental de Catalunya", a *Sè Col·loqui Internacional d'Arqueologia de Puigcerdà*, Puigcerdà 1984, pàgs. 89-132.

28. JORDI BOLÒS, "Resclosa i camí volat de Sant Pere de Graudescales", *Catalunya Romànica*, vol. XIII: *Solsonès. Vall d'Aran*, Barcelona 1987, pàgs. 186-188.

29. Vegeu, per exemple: MANUEL RIU, "Els camins medievals i els ponts de Vallonga i de les Cases de Posada", *Cardener*, núm. 2 (1985), pàgs. 65-87; JORDI BOLÒS, "Pont de la Cabreta", *Catalunya Romànica*, vol. X: *Ripollès*, Barcelona 1987, pàg. 82; J. BOLÒS, "Pont de Sant Joan les Fonts", *Catalunya Romànica*, vol. IV: *La Garrotxa*, Barcelona 1990, pàgs. 347-348.

Per acabar, m'agradaria de tornar al començament i de cridar l'atenció sobre el fet que un camí és un element dins d'un conjunt estretament interrelacionat i bàsicament condicionat per l'activitat humana. Un camí podia tenir importància com a lloc de pas dels comerciants o, per exemple, com a via per anar al poble o al camp, com a element potenciador de pobles, camps, centres comercials, etc., o, fins i tot, com a límit (d'un camp o fins i tot d'un comtat, com s'esdevenia amb el de Besalú). El camí és una cosa "viva", que viu, creix o es transforma, en funció d'uns interessos, d'uns elements exteriors. De fet, també pot morir, en produir-se unes circumstàncies determinades que el fan innecessari. L'existència d'un camí fou causa que es creessin, per exemple, pobles, fortificacions, mercats, camps i, d'altra banda, ja n'hem parlat, el camí pogué provenir de la construcció de pobles, fortificacions, mercats, camps, etc. Aquesta relació permanent i mudable entre el camí, el seu entorn i l'activitat humana és el que en fa un dels components més interessants del paisatge històric.