



La via romana de Capsacosta, aquí i a les pàgines següents, en el seu estat actual i en diversos moments de la intervenció arqueològica que s'hi ha fet.

La intervenció a la via del Capsacosta

Cesc Busquets
Montse Freixa

Arran de la construcció dels túnels del Capsacosta, que han permès escurçar l'actual trajecte entre la comarca de la Garrotxa i la del Ripollès, l'empresa constructora del nou traçat, Dragados y Construcciones SA, d'acord amb la Llei del patrimoni cultural català, ha destinat una part de l'1% que ha d'invertir en accions culturals en l'excavació, la restauració i la consolidació de l'anomenada via romana del Capsacosta.

Branca secundari de la Via Augusta

Les referències a la via del Capsacosta, que la identifiquen com un camí romà, no són noves. Les més velles daten ja del s. XVII

tot i que es refereixen només a parts concretes de la via, no n'existeix cap sobre el seu recorregut complet. En canvi, des d'aquell segle fins als nostres dies han estat diversos els autors que s'han referit de passada a algun dels trams de la via o a tot el seu recorregut.

Així, doncs, sembla ser que la via del Capsacosta podria ser de construcció romana, i tractar-se d'un brancal secundari de la Via Augusta (que unia Cadis amb Roma). Se separava d'aquesta a l'Empordà a través de dos trams diferents que s'unien de nou a Esponellà per continuar en línia recta cap a Besalú. A partir de Besalú i seguint el riu Fluvià travessava part de la Garrotxa fins a Sant Joan les Fonts, i es dirigia, llavors, cap a la Vall de Bianya, travessant el coll del Capsacosta fins a Sant Pau de Segúries. Allí



es bifurcava: un tram en direcció Ripoll i un altre cap a Camprodon i coll d'Ares. Travessava aleshores el Vallespir fins al Voló on es tornava a unir amb la Via Augusta.

Una investigació més a fons

Ara bé, malgrat tots aquests estudis, la via del Capsacosta requeria una investigació més aprofundida, tant pel seu coneixement com per a la seva difusió, ja que en els darrers anys el seu estat de conservació s'havia anat degradant (per la mà de l'home i per la mateixa vegetació).

L'elecció del tram objecte de la intervenció arqueològica i de consolidació arquitectònica s'ha basat en el fet simple de la pre-existència de restes en una longitud mínima per permetre'n l'anàlisi i estudi científic. L'únic tram de tota aquesta via que mostra restes del ferm amb una certa continuïtat i que, a més, presenta algunes obres de fàbrica, transcorre entre Sant Pau Vell (terme municipal de Sant Pau de Segúries, el Ripollès) i el pas dels Traginers (Vall de Bianya, la Garrotxa), amb una longitud total de 8,05 quilòmetres.

Aquesta zona és de les més complexes i variades de la geografia catalana, atès que hi ha una transició entre la muntanya i la plana, passant d'un ambient mediterrani (amb boscos d'alzines) a uns ambients medieuropeus (més temperats i humits, amb vegetació caducifòlia).

Al llarg de tot aquest tram on s'ha actuat, els constructors es veïeren obligats a fer unes grans obres d'enginyeria (que es poden considerar úniques a Catalunya, només comparables amb el tram de via que es conserva entre el coll de Parpers i Mataró) per tal de solventar les dificultats que imposava el terreny i la seva topografia.

A causa d'aquestes, el camí es construï en «serpent», és a dir, en curts fragments rectes sostinguts per sòlides plataformes (més o menys quadrades) i murs de contenció fets amb grans blocs de pedra seca.



La calçada i les obres de fàbrica

La calçada de la via està construïda a base de dues filades de carreus ben tallats, que limiten els extrems exteriors, trobant-se en alguns d'ells pilons guarda-rodes. L'espai comprès entre aquestes dues cintes de carreus és empedrat amb blocs de pedra de dimensions regulars. A més presenta en gran part del seu recorregut una amplada regular (de 300 a 555 cm com a amplada màxima).

En alguns llocs es pot apreciar la secció en forma d'arc que presenta el paviment, solució adoptada per tal d'evacuar les aigües de la pluja. A més, a la part interior del camí, entre la vorera i la paret de muntanya, existeix una cuneta tallada a la roca que respon també a la necessitat d'evacuació d'aigües. També per aquest mateix motiu trobem en els llocs on hi ha un desnivell important, una filada de pedres verticals travessant la calçada, sobresortint alguns centímetres de les lloses de l'empedrat, funcionant com a trenca aigües. A voltes aquests trenca aigües estan construïts a base de dues filades paral·leles farcides en el seu interior per pedruscall col·locat en sec, que fa possible un sistema de drenatge per filtració d'aigües. El darrer sistema documentat d'evacuació d'aigües és la filtració per sota el paviment per mitjà de clavegueres i desguassos subterranis, que surten a l'exterior per la paret de contenció.

Pel que fa a les obres de fàbrica relacionades directament amb la via hem trobat els basaments d'un pont que travessa la riera de Sant Salvador, l'origen del qual sembla ser antic; i unes edificacions conegudes com cal Ferrer i els Hostalets de Capsacosta, les quals han estat objecte d'una excavació arqueològica, a hores d'ara en procés d'estudi. Pel que fa a cal Ferrer, funcionà, en un primer moment, com a hostel (documentat al s. XV) i fins al seu abandonament (entorn del 1930) com a ferreria. Els Hostalets de Capsacosta fou també fins al moment del seu abandonament (també pels volts de l'any 1930) un hostel. Ambdues construccions presenten alguns carreus de grans dimensions i ben desbastats que podrien haver format part d'alguna construcció més antiga (també en funció de la via).

Datació i funcionalitat

La gran problemàtica que presenta aquesta via és la de la seva datació, ja que ha estat en funcionament fins pràcticament els nostres dies: en els darrers anys com a camí ramader i, anteriorment, com a única via de pas existent cap a la vall de Camprodon des de la Vall de Bianya, és a dir, pràcticament, comunicant la plana amb els Pirineus. Aquest gran ventall cronològic d'ús, que d'una banda ha propiciat la bona conservació de la via, pressuposa també el seu continu manteniment. Tot això explica les reformes que s'han anat efectuant a la via i que s'han pogut documentar en el decurs d'aquesta intervenció: existència de «variants» en el traçat per tal de salvar desnivells massa pronunciats, diferents tipus d'empedrat de la calçada, reformes en els murs de contenció i en les plataformes de sosteniment de la calçada...

Lligada estretament amb la seva cronologia hi ha la qüestió de la seva funcionalitat, que bàsicament ha estat al llarg dels anys posar en contacte, com ja s'ha dit anteriorment, les terres litorals (sobretot, les de l'Empordà) amb les de la muntanya, amb el que tot això suposa. Ara bé, una obra d'una enginyeria tan acurada no s'explica si no hi ha uns motius econòmics de fons (existència de mines al vessant pirinenc, el comerç de la sal des de la costa, comerç agrícola-rama-



der, aprofitament dels recursos forestals...) o militars (sobretot en època moderna en les diverses invasions franceses des del s. XVII al XIX, que utilitzaren aquest camí com a una de les vies de penetració, i que, per tant, l'hagueren d'adequar a les seves necessitats —el pas de les tropes i el transport de l'artilleria pesada).

Per concloure, només dir que amb la descoberta i consolidació de les restes de la via del Capsacosta s'ha intentat finalment aconseguir tota la informació necessària per endegar un estudi

definitiu sobre aquesta via, a la vegada que amb una senyalització i informació per als visitants, aconseguir un itinerari per a vianants amb la visió d'unes restes històriques notables que pressuposi un itinerari dins la natura que pot contribuir al bon manteniment de la via mateixa.

Cesc Busquets i Montse Freixa són arqueòlegs, membres d'ATICS.

Bibliografia

- PUJADAS, J. *Crònica Universal de Catalunya*, s. XVII.
- BOTET I SISÓ, J. «Las vías romanas en la provincia de Gerona» a *Revista de Gerona*. Vol. II, pàg. 112-113. Girona, 1878.
- MONTSALVATGE, F. *Notícies històriques*. Vol. I. «Besalú», pàg. 23. Olot, 1889.
- TORRAS, C.A. *Príncep Català - Comarca d'Olot*, pàg. 236. Barcelona, 1910.
- CAULA, F. *Les parròquies i comuns de Santa Eulàlia de Begudà i Sant Joan les Fonts (Notes històriques)*. Sant Joan les Fonts, 1930.
- NOGUERA i MASSA, A. *La comarca d'Olot*. Vol. I, pàg. 146-148. Barcelona, 1969.
- SALA CANADELL, R. «Romanització de la Garrotxa» a *III Assemblea d'Estudis sobre el Comtat de Besalú*, pàg. 365-392. Besalú, 1976.
- CASAS GENOVER, J. *La via romana del Capsacosta*. Diputació de Girona. Girona, 1982.
- NOLLA BRUFAU, J.M.; CASAS GENOVER, J. *Carta Arqueològica de les comarques de Girona*. Girona, 1984.
- PLANAS, R.; PRIETO, A. «Algunos problemas de la romanización en la Garrotxa» a *Pre-actes del Congrés de Granollers*. Granollers, 1987.

