

ELS CAMINS MEDIEVALS AL COLLSACABRA – III

RELACIÓ ENTRE ELS GRANS CAMINS I EL POBLAMENT

El primer que cal preguntar-se en relació a l'enunciat del subtítol és què devia influir primer: el camí sobre el poblament o, al revés, el poblament sobre els camins. A l'inici dels anys del canvi del primer mil·lenni de la nostra era, i segons es desprèn de les investigacions fins ara conegudes, és més plausible que fos el camí, quan aquest és de llarg recorregut, el que marqués el poblament i no al contrari. En aquest cas, l'objectiu d'aquest tipus de camins era comunicar territoris per causes diverses com pot ser el pas de bestiar, el comerç o bé raons militars. Segons el motiu el recorregut podia variar, ja que es podia buscar el traçat més ràpid o bé el més segur. Qualsevol camí del Collsacabra suposava en general el pas per terreny muntanyós; per tant, en un camí de llarg recorregut s'hi buscava la rapidesa i la seguretat. Aquest tipus de camins s'adaptaven al terreny i evitaven els trams abruptes. Així, tal com es veurà, es prioritzava les possibilitats al seu pas per nuclis de població, que per altra part, no eren gaire freqüents en aquesta primera etapa.

Tal com s'ha vist en apartats anteriors, el Collsacabra es pot dividir en dues grans àrees diferenciades per la seva morfologia. La part oest, més planera fins als cingles de Cabrera, és la que fou aprofitada pel pas de la *Strata Francisca* que en els seus orígens o en la reutilització, es va fer servir militarment quan els carolingis volgueren donar una via de pas ràpida per Osona i França, passant per Girona. Aquesta via solament estava vigilada pel castell de Cabrera que comença a documentar-se a partir del segle x.

Segle x:

Si es comença a analitzar el poblament en la part baixa, com és a Sant Martí, la documentació mostra que aquesta era una zona molt poblada ja al segle x. Seguint el trajecte que ja s'ha indicat abans, s'anava cap a la vila de Corcó i la d'Azeredo, viles que fan de límit amb la *strata*. El pas per Corcó deuria ser per una partió, perquè si després havia de passar per l'actual carrer del Pont, hauria de fer una volta.²⁵ Des d'aquest punt no es coneixia una

altra zona d'habitatge fins a Pruit, on constaven algunes "cases" aïllades.

Segles xi-xii:

Els llocs per on passava la *strata* ja existien com a habitatges dispersos entre els segles xi i xii coincidint amb una etapa d'un augment demogràfic, i un impuls constructiu segons la tècnica del romànic. Es formaren masos, es construïren esglésies i es començaren a formar incipients nuclis agrupats de poblament: Sant Martí Sescorts; el Simó, amb l'ermita i la masia de Sant Hilari; Santa Maria de Corcó; Sant Llorenç Dosmunts (al costat del mas actual conegut com les Viles); Sant Andreu de Pruit; Sant Pere de Falgars i Sant Julià de Cabrera. Tant Sant Martí Sescorts com Sant Pere de Falgars es construïren uns metres apartades del camí. Aliena al camí s'alçà l'església de Sant Julià de Cabrera que tenia la missió d'agrupar els pagesos que s'instal·laren a la part baixa del cingle.

Segle xiii:

Per una banda Jaume I organitzà el territori de Catalunya en delegacions administratives delegades del poder reial, de tal manera que Catalunya quedarà cohesionada en parcel·les d'àmbit més reduït²⁶. A aquesta situació s'hi ha d'afegir que el segle experimentà un creixement de la producció secundària destinada als mercats, com el teixit. Com a conseqüència d'aquesta nova situació, afegida a un excedent en cereals i un mercat de caps de bestiar, va fer que el mercat fes acte de presència en l'economia catalana en centres de segona categoria o que n'afavorís la creació de nous. De resultes de la conjunció dels dos fets és evident que, en general, els camins prengueren una gran importància en ser indispensables per poder accedir als "serveis administratius o econòmics".

Però tant a Santa Maria de Corcó, com a Sant Martí Sescorts es creà un nucli de cases al voltant de l'església moltes de les quals es dedicaven al teixit de robes, però aquesta producció estava destinada a cobrir les necessitats de la pròpia comunitat pobletana i

no pas a un mercat, ni tant sols de la pròpia zona. En aquests casos queda en evidència que estar prop del camí que portava a França no afavoria el seu desenvolupament, per tant no es produí ni la creació de llocs de servei com hostals ni la producció de cara a un comerç exterior. Un altre exemple d'aquesta situació es dona a Rupit, que es desenvolupà gràcies a la producció que es creà al voltant del riu i sota la protecció o vigilància del castell. Al segle XIII existia, doncs, un petit nucli organitzat amb presència d'una plaça on tenia lloc el mercat. Rupit, però, quedava apartat del camí ral. El mateix es repeteix a Tavertet, encarat més cap a la vall de Sau.

Segles xv-xvi:

En el segle xv s'iniciarà la formació del poble de l'Esquirol al voltant d'un tram del camí ral, a la vegada que comptarà amb l'eficient atractiu de l'aigua de la riera. La quantitat d'aigua que transportava la riera de les Gorgues era suficient per crear-hi petits centres productius com les filatures. Entre aquests dos segles es formà, en bona part, el carrer del Pont al llarg del camí.

Igualment ja constaven l'hostal del Perai (l'Esquirol), destinat sobretot a donar allotjament als viatgers; l'hostal del Grau (Falgars), que ja figura en la documentació del segle XIV, i començà a aparèixer el nom de Cantoni com a topònim. Serà a partir d'aquesta època quan el camí influenciarà en tot aquest poblament, com l'Esquirol o Cantonigròs, i la creació d'importants hostals com la Devesa i les Palanques.

Amb tot, es pot assegurar que el camí ral no fou un factor desencadenant de la formació del poblament anterior al segle xv.

DESCRIPCIÓ DE LES TIPOLOGIES DELS CAMINS. FORMA CONSTRUCTIVA

A l'època medieval, amb l'excepció de les grans vies de comunicació, la majoria dels camins eren de bast. *El mal estat de les vies de comunicació en els períodes comtals, dels Àustries i dels Borbons, fou endèmic. [...] En entrar al segle passat (S. XIX), només un terç escàs del Principat tenia co-*



municacions rodades, i la resta se servia de camins de bast. ²⁷

Es considera, i així es pot constatar en el Collsacabra, que els camins presentaven un recorregut sinuós, buscant les parts més planes i salvant els desnivells fent llaçades i allargant molt el recorregut si era convenient.

El camí ral

En alguns indrets del camí ral, el desnivell se solucionava directament afrontant la pujada en línia recta sobre la roca natural, com ara el tram que va d'una antiga Teuleria a la Bertrana o el que va del capdamunt del carrer del Pont de l'Esquirol a Cantonigròs, (segons la toponímia actual). En canvi la baixada des de Falgars fins a la Plana es resolvia de dues formes gairebé contraposades: l'una

En el tram que connectava el camí ral amb la plana d'en Bas es passa per sobre un pont medieval, el pont de l'Hostalot.

Foto: Lluís González



El grau d'Olot salva el desnivell amb la Plana, i les marrades mostren l'empedrat restaurat recentment.

Foto: Arxiu Cingles

sortia de la masia del Torrent, seguia la muntanya i descendia molt a poc a poc utilitzant les llaçades, i l'altra, de forma molt sobtada, aprofitava una canal de la muntanya sortint de l'hostal del Grau o de l'Hostalot.

Si s'utilitzés la mida del pas del pont per conèixer l'amplada d'aquests camins s'arribaria a la conclusió que eren camins estrets, de la cabuda d'un carro. Tal com s'aprecia en algunes fotografies, l'amplada solia ser de dos metres. Però, en canvi, en el cas de l'esmentat camí que va de la casa del Torrent, a Falgars, fins a Sant Feliu de Pallerols, en general tenia 6m. d'amplada tal com es pot comprovar en algun dels trams que es conserven del camí, amb l'empedrat format per pedres col·locades en forma de full de llibre, així com un espai rodó, en la part exterior, segurament destinat a guardar rodes de recanvi, tal com passava a la calçada de Capsacosta.

Una menció especial es mereix el camí que va de l'Hostalot fins a les Planes, que presenta una forta inclinació ja que aprofita una canal. L'obra d'enginyeria amb què està fet fa pensar que els seus orígens foren medievals, però fou reformat cap al seglex VIII. Actualment aquest tram se'l coneix com les Marrades del grau d'Olot. L'estat de conservació és immillorable i, per tant, se'n pot fer un estudi molt acurat. Compta amb delimitació per les dues bandes: pel cantó intern, hi ha la paret natural i en alguns indrets, té parets de contenció. La part externa conté pedres travesseres que, sobre-

sortint del sòl, aguanten la terra o la mateixa construcció del camí.

En el primer cas i a l'inici del tram que ara s'exposa, es passa per sobre d'un pont medieval, el pont de l'Hostalot. L'amplada del pont és de 2 m, i la del camí és d'entre 2,5 m a 3 m. Aquest sí que és un camí pensat per ser utilitzat per carros, ja que està molt ben fet a la part dels revolts i pren una gran amplada per tal de poder fer el gir correctament. El sòl del camí està cobert per grans pedres d'uns 90 cm de llarg i una amplada que varia entre els 10 cm i els 20 cm.

Aquesta obra està coronada pels trencaai-gües per tal que l'aigua no faci malbé el traçat. Aquestes trenques igualment estan fetes amb pedres. L'altra gran obra són els petits ponts o la canalització de l'aigua procedent de la muntanya, que directament era enterrada sota el camí.

Camí del Molí-Bernat a Tavertet

Aquest camí té orígens medievals, de fet va cap al Molí-bernat i passa per sobre del pont medieval del mateix nom. Segurament fou refet al segle XVIII, quan els molins tornen a prendre molta importància²⁸. Ben segur que que tenia la funció de camí de bast atès el desnivell que presenta, amb uns revolts difícils per girar-hi un carro. Però, tot i això, l'amplada del pont varia entre el 1,80 m en la part estreta, que està a l'esquena del pont i els 2m, de tal manera que hi podia passar un carro. Així és de suposar que quan es feia un pont es pensava que fos útil per a totes les necessitats.

És possible que aquest molí en època medieval utilitzés l'aigua canalitzada del salt del Molí-bernat, però quan fou ampliat, al seglex XVII o XVIII, es canviaria també la forma de captació de l'aigua. També és possible que aquesta ampliació fos del segle XV i la canalització sigui d'aquesta època, quan una part dels molins del Collsacabra agafaren impuls. La documentació, però, mostra la dificultat d'obtenir aigua per emplenar les basses. De fet, sembla que el canal arrencava a prop del pont antic, el pont de Molí-bernat, que forma part del recorregut, des del poble fins al mateix molí. La canalització quedà penjant tot un trajecte, en la part dreta del riu, on encara s'hi conserven alguns petits trams. Però on prengué embranzida fou a la baixada, ja que

s'hi va afegir una conducció d'aigua al costat del camí, que uns cops sembla enterrada, i d'altres totalment afegida. Feta amb grans pedres planes, en forma de lloses, és una canalització amb parets i sostre.

El camí de l'Avenc, i el camí de Sa Palomera, la balma dels Bogaders, l'Espluga... a Tavertet

El camí de l'Avenc enllaçava dos pobles com a mínim: Tavertet amb Pruit i Rupit, per tant estava pensat per passar-hi més gent i el seu manteniment segurament era municipal. Tot i que algun document diu que s'hi transitava amb animals de bast, podien fer-ho amb carro, ja que era un camí planer i tenia 2 m d'amplada. Tal com passa sovint en la descripció, presentava uns límits en pedres travesseres i el sòl del camí estava fet amb pedretes en forma de llibre.

El segon és un camí, segurament veïnal, en el sentit que serien els propis usuaris els que el van fer i el mantenien. És molt interessant pel seu estat de conservació i perquè no hi ha cap dubte que és medieval. Té 2 m d'amplada tot i que la falta d'ús l'ha limitat força. Tota la part exterior està protegida per pedres verticals. Aquest és un camí que valdria la pena de recuperar, a través de l'arqueologia, per la seva autenticitat, així com pels masos que encara perduren en estat ruïnós. És un espai que cal conèixer ja que hi feien vida els nostres avantpassats; gairebé tot es manté encara com ells ho van deixar, encara que avui pot ser difícil de passar-hi per la vegetació.

Amb tot el que hem dit es pot concloure que els camins de l'època medieval carenaven més que no pas baixaven de cop amb grans desnivells. Buscaven la línia recta si era possible, per evitar els revolts pronunciats. La majoria estaven destinats al transport de bast, tot i que els ponts estaven preparats per poder-hi encabir un carro. Crec que l'últim tram de la *Strata Francisca* és el que surt del Torrent i passant per coll d'Uria va a Sant Feliu de Pallerols. Els altres podien ser medievals, suposadament de bast i refets amb la forma actual en els segles XVII o XVIII.



NOTES:

²⁵. En aquest punt cal fer un incís si es té en compte que cap a la Parra existia un habitacle més antic que fins i tot podia ser romà. En aquest cas el camí deixaria la vila separada. Tal com hem dit, en aquesta època el pont o bé només permetia passar-lo amb passeres o bé era útil si encara estava dempeus el pont romà, si és que n'hi havia un, com alguns ho consideren atenent la part baixa del mateix pont.

²⁶. F. SABATÉ: *Corona de Aragón*. A "Historia de España. La época medieval: administración y gobierno. Editorial Istmo, Madrid, 2003.

²⁷. GEOGRAFIA DE CATALUNYA. Editorial Aedos. vol. 1, p. 585. Barcelona, 1958

²⁸. Gairebé tots els molins d'aquesta zona, existents anteriorment, foren reformats en aquest segle.

El pont de Moli-bernat prengué el nom del Molí, i formava part del camí des del poble de Tavertet fins al mateix molí.

Foto: Arxiu Cingles