ELS CAMINS MEDIEVALS AL COLLSACABRA – II
TIPUS DE CAMINS QUE S'ESTENEN PER TOT EL TERRITORI

La "strata Francisca"

Segurament en èpoques anteriors, però ja des de l'època ibèrica, existien unes grans vies que comunicaven, de nord a sud, tot Catalunya. Segons alguns autors, aquestes primeres grans vies eren utilitzades per transportar bestiar. Però seran els romans qui, aprofitant el trajecte, les reedificaran i milloraran enormement i així foren utilitzades tant per al transport de mercaderies com per a la comunicació de les persones. La primera gran via era la dita d'Hèrcules, que després es coneixerà com la via Augusta o Aurèlia, quan és reparada per l'emperador Octavi August, primer i Marc Aureli, després. Aquestes vies passaren a l'època medieval, i amb poques modificacions van arribar fins a mitjan segle XIX. Si bé aquests foren els eixos vertebradors del territori[5], les vies també foren complementades amb d'altres d'àmbits més reduïts, tant de forma paral·lela com perpendicular.

El traçat d'aquestes grans vies ve determinat per la morfologia del país. Amb origen a la Gàl·lia, passava una via a Catalunya pels passos més fàcils dels Pirineus, com el coll del Portús, i s'endinsava pel Gironès, la Selva i el Vallès. Passat el pont de Martorell continuava pel Penedès, Camp de Tarragona i passat l'Ebre continuava cap al País Valencià. Una altra via paral·lela seguia per la costa, passant per Cotlliure, Castelló d'Empúries, Palamós, Sant Feliu, Blanes i cap al Maresme. La disposició de les dues serralades, la Litoral i la Prelitoral, paral·leles a la costa, proporcionen dues depressions igualment paral·leles per les quals transcorrien les dues grans vies. Però aquesta disposició dificultà la comunicació transversal, que fou conduïda pels passos que ofereixen els rius que tenen el seu traçat de muntanya a mar. Però tot i això, la major part de l'interior català restà sense calçades rodades fins a la construcció de la xarxa de carreteres modernes, mentre que les terres litorals i prelitorals gaudiren de bones comunicacions al llarg de tota la història.

L'eix principal de la via romana que travessava de nord a sud tot Catalunya, fou refeta pels francs als inicis del segle IX. Llavors fou anomenada Francisca o francesa a la part nord, la que anava de Barcelona a França. D'aquesta via sortien diverses branques cap a l'interior de Catalunya.

Del camí romà, pel seu pas per Osona, se'n tenen molt poques referències segures i aquestes es localitzen bàsicament a la part de la Plana. Se'n coneixen dues que a l'època romana eren considerades d'àmbit local i per aquesta raó no apareixen en la documentació escrita. La primera, anomenada la via de Collsuspina, seria el tram inferior de la strata Francisca medieval i es considera la més antiga. "...sortia de Vic, passava per l'oest de l'actual Tona, d'on s'enfilava cap al Vilar i continuava fins a Collsuspina, i d'aquí, per Santa Maria Sasserra i per Castellterçol, devia baixar a Caldes de Montbui" [6]. La segona és la del Congost. Però tot i que no es pot assegurar, sembla que pel Collsacabra n'hi podia transcórrer un tram, si s'accepta que en aquest indret la "strata Francisca" també era successora d'una via romana local, la qual Quirze Parés[7] situa en el camí que surt de la masia del Torrent de Falgars i baixa cap a Sant Feliu de Pallerols. Antoni Pladevall reconeix que la via del Congost és una antiga via romana i que aquesta, a Vic, "... s'encreuava amb un altre





camí ral, dit durant els primers segles de la reconquesta la strata francisca o francigena o camí de França que baixava del coll d'Ares... per traspassar la serra osonenca de llevant pel grau de Falgars i el Collsacabra... Aquest camí es convertí a l'edat medieval en el camí ral de Vic a Olot..."[8]. Tot i això també se sap que a Tavertet aparegueren monedes romanes en els trams de la carretera cap a l'Esquirol en el seu pas per la Torre i també que als volts del Feu o la Parra de l'Esquirol es troben unes restes d'una possible vil·la romana. Un altre testimoni que caldrà estudiar són els ponts que, com el del carrer del Pont de l'Esquirol o el de l'Hostalot de Falgars, en la seva part inferior recorden les construccions romanes. Caldrà esperar que experts en aquesta època ho determinin.

Així, una de les branques de la strata Francisca passava pel Collsacabra tal com ho testimonien els documents que pertanyen a Sant Martí Sescorts. Les referències en la documentació del segle X l'anomenen strata[9], i no serà fins a la segona meitat del segle XI quan s'hi referiran com la strata Francisca, que és quan comencen a desenvolupar-se els mercats i fires comarcals. Es pot considerar que aquesta via es recuperà per tal de comunicar la part de la Catalunya conquerida pels francs amb l'imperi, on pertanyien aquests, amb un interès d'índole militar, i van reforçar les comunicacions de les valls prioritzant, en aquest cas, la rapidesa. Posteriorment, el benefici estaria encaminat a comunicar entre si la xarxa econòmica dels mercats i, en aquest cas, Osona, amb el mercat ja totalment implantat de Vic i d'Olot; d'aquí a Besalú i seguiria cap a França.[10] Tal com ja s'ha dit anteriorment, aquesta via es reconegué, al llarg del temps, com el "camí ral".

El recorregut del camí ral pel Collsacabra és prou conegut, unes vegades per referències documentals i d'altres pels seus testimonis, com ponts o trossos del mateix camí que surt de la Teuleria i, seguint pel pont romànic situat prop del que actualment es coneix com l'hostal de les Gorgues, s'apropa a Sant Martí Sescorts. Quan la documentació indica aquesta parròquia, es refereix a tot el terme i en aquest segle X, que és quan apareix la referència a strata, el poblament d'aquesta part es trobava disseminat en un espai prou ampli com per limitar amb el monestir de Casserres. El camí supera un petit desnivell i segueix fins al pont de les Palanques, on al segle X hi deuria haver una palanca. Aviat, pels seus entorns, es construí una esglesieta que avui es confon amb el mas del Simó[11]. A uns metres s'arriba a la zona de l'actual Bertrana on encara se'n conserva un tros molt característic, tal com es pot apreciar en la imatge que més endavant s'exposa i es descriu.

Arribat al poble de l'Esquirol, el camí continua al llarg del carrer Major i el del



Pont de l'Esquirol. Un altre testimoni que caldrà estudiar són els ponts que, com el del carrer del Pont de l'Esquirol o el de l'Hostalot de Falgars, en la seva part inferior recorden les construccions romanes.

Foto: Arxiu Cingles

Pont. Justament aquest és un poble característic dels que es formen al llarg del camí. Tant Joan de la Guàrdia primer, com Francisco de Zamora,[12] en els seus escrits parlen del carrer de l'Esquirol, de tal manera que evoquen clarament a aquesta disposició. Si bé s'especula que podia passar pel carrer Nou, sembla més factible que passés pel carrer Major atès que les cases d'aquest carrer són més antigues, com ara can Llemosí o el Perai. El carrer Major i el del Pont estan connectats per un pont de dos grans arcs que segurament fou construït a finals del segle XIV[13], tot i que no es descarta la possibilitat que els seus orígens fossin romans.

El camí seguia per l'empedrat del mateix carrer del Pont i arribava a l'actual Cantonigròs[14], vorejava els cingles d'Aiats on trobava el coll de Cabra, prop de Comajoan, i continuava per Pruit, on tornem a trobar referències a la strada també al segle X. De Pruit seguia cap a Falgars on prenia dues direccions, una baixava cap a Sant Feliu de Pallerols sortint del mas Torrent i l'altra



Foto dels anys 20 del carrer Major de l'Esquirol al seu pas per la Plaça Major.

Foto: cedida Josep Casadesús

baixava a la vall d'en Bas passant pel pont romànic que ara és al costat de l'hostal del Grau. Aquest, doncs, és un camí de llarg recorregut que enllaça Osona amb Girona. La característica més destacada d'aquest camí és la seva intencionalitat de passar pels llocs més planers o menys abruptes.

Ara bé, segons es desprèn del recorregut abans exposat, es pot comprovar que Tavertet queda totalment al marge d'aquesta via, i en canvi hi havia un poblat ibèric al pla del Castell on encara s'hi pot veure part de la muralla. Un altre dels poblats ibèrics de la zona és el de l'Esquerda i ambdós estan situats a la zona del Ter. En aquest cas, en ser una zona muntanyosa, el camí ibèric aprofitaria les valls dels rius després de baixar el cingle de Tavertet, segurament pel baixant, o portal de les Gotes com encara es conserva. Pujaria cap a l'Avenc i per Rajols baixaria a Sant Joan de Fàbregues.

Les carrerades

S'entén com a carrerada el camí ramader que uneix la zona d'origen del ramat i el lloc on es trasllada fent la transhumància. Són utilitzats dues vegades a l'any, a la primavera, quan es busquen les pastures de muntanya, i a la tardor, quan retornen al pla. Aquests camins a l'edat mitjana prengueren importància a partir del segle XI, quan transportaven els grans ramats de propietat bàsicament monàstica. Tal com ja s'ha apuntat abans, l'economia familiar, en l'àmbit de la pagesia, produïa per al propi consum i en restava un petit excedent que intercanviaven per productes bàsics. Però fins al segle XIII no s'aconseguí tenir suficient excedent per invertir en una ramaderia important. També cal tenir en comte que l'agricultura era extensiva, el que implicava la necessitat de terres conreables en detriment de pastures. Si a això hi afegim la privatització del bosc en mans dels senyors feudals tenim el quadre complet per entendre que els grans ramats eren de propietat senyorial, ramats que procedien de monestirs com Poblet o Santes Creus i



anaven cap als Pirineus on els comtes donaren privilegis als esmentats monestirs, entre d'altres, per a pasturar sense gaires càrregues econòmiques[15]. Serà, sobretot, després de la Pesta Negra del 1348 quan, en quedar masos deshabitats per la mort o desplaçament dels seus habitants, es produí una reordenació de l'espai rural i una part important estigué destinada a pastures. Un altre fet a tenir en compte és la demanda de carn, llana o cuir per part dels nuclis urbans on l'artesanat, cada cop més especialitzat, treballava per a un mercat més ampli i, per tant, era un gran receptor de matèries primeres que provenien de la ramaderia. Així doncs, és possible que les carrerades fossin reutilitzades per la ramaderia municipal o la propietat privada pagesa i n'apareguessin d'altres, segurament secundàries, en ampliar-se les zones de pastures, com abans s'ha assenyalat. La documentació de finals del segle XIV, posterior a la Pesta Negra i a partir del segle XV al Collsacabra, mostra el moviment de ramats dins la mateixa contrada i també cap a les valls d'en Bas o d'Hostoles[16].

L'estudiós d'aquest tema a Catalunya és Joan Vilà i Valentí[17] qui considera que, a nivell de Catalunya, existeixen grans vies que comuniquen les tres zones més importants de pastures com són la Pirinenca, per a les pastures d'estiu; les d'hivern cap a les comarques de l'Empordà, el Gironès i la Depressió Prelitoral (Vallès, Penedès) i els vessants muntanyosos de la franja litoral com el Maresme. També destaca la Depressió Central com la Noguera, el Segrià, l'Urgell i les Garrigues. I el tercer sector se situa al sud de Catalunya: Ports de Beseit i el Maestrat, amb la seva zona d'hivern que es troba fonamentalment en el curs final de l'Ebre.

Dins aquest mapa existeixen unes zones caracteritzades per una orografia plujosa on els moviments ramaders procedeixen de la part baixa de la mateixa muntanya o de la plana propera, és el que es denomina "trasterminància". Els exemples i llocs més característics són el Puigsacalm, Collsacabra i el Montseny[18].

Justament aquesta classificació correspon exactament a finals de l'edat mitjana quan es pot observar que els animals de la Matavera o l'Arimany eren traslladats a la Vola o a Sant Julià de Cabrera. També és molt important fer notar que a Vic, on a partir del segle XIII és un centre productor de cuir molt destacat i consumidor de carn ovina, no consumeix ramats procedents del Collsacabra. Existeixen uns llibres molt detallats dels comptes del municipi on consten la quantitat d'animals sacrificats cada dia i els pastors que hi cuitaven i, per tant, el lloc tant de pasturatge com de procedència; el Collsacabra solament figurava en molt poques quantitats quan els faltava algun cap.

Amb aquesta exposició queda de manifest que pel Collsacabra no transcorria una via important de transhumància. Segons Quirze Parés i el record popular, queda un tros de carrerada a l'alçada del Feu[19]. Actualment, en aquest indret existeix un camí que es bifurca entre la Vola i Sant Julià de Cabrera que, com ja s'ha exposat, era el lloc on hi havia pastures en aquest sector. Tal com exposa Joan Vilà i Valentí: "La situació dels camins de transhumància,... respon fonamentalment a la seva segona funció com a pastura per al bestiar durant el trajecte, i no únicament com una via de trànsit, i també com a subministrador d'aigua"[20]. En aquesta carrerada es troba un dipòsit en un tram del camí, segurament de construcció prou recent. Per la seva banda, Isabel Coromina exposa l'itinerari del desplaçament dels ramats tal com encara es conserva en la memòria d'un pastor, Joan Serrat, que l'havia utilitzat. Els desplaçaments eren molt curts des de l'Esquirol fins a Falgars, però podien baixar fins a Sant Feliu de Pallerols sortint del Torrent i passant pel coll d'Uria[21]. Aquest itinerari sembla indicar la transformació dels camins antics en "carrerades" i, per tant, la reutilització d'un camí medieval planer, per als ramats.

Continuant amb les característiques que Joan Vilà i Valentí considera que tenen les carrerades, es pot dir que aquesta les compleix atès que està situada a la carena de la muntanya, allunyada dels llocs de conreu i de les valls. També considera que "Es donen casos en què s'aprofiten com a vies pecuàries camins abandonats al trànsit per una raó o altra. En aquests casos predomina la idea d'apartar-se de les zones sotmeses a una circulació intensa o a una activa explotació agrícola..."[22]

Segurament que aquesta deuria ser la idea general per a aquests grans camins, ja que a nivell local es creaven molts conflictes entre els que portaven els animals a abeurar al riu i els agricultors que veien com els seus camps o arbrat patien les maleses que produïen els animals. Aquests problemes se solucionaven en el mateix poble amb la intervenció dels coneguts com a prohoms que solien ser dues persones que actuaven com a "jutges de pau" i eren elegides entre els homes de cada poble [23].

L'amplada de les vies pecuàries és molt difícil de precisar. Es tracta d'un assumpte de dret consuetudinari i, per tant, presenta formes bastant diferents. Al mateix temps, l'abandonament de moltes carrerades o almenys la seva escassa utilització dificulta la investigació sobre aquest aspecte. Aquest és el cas que ens ocupa ja que actualment és usat com a camí per al trànsit de persones. La conservació solia anar a càrrec del municipi pel qual discorria i l'amo o el pastor pagaven les despeses del seu manteniment.

Els camins d'àmbit local o de curt recorregut

Un apartat especial es mereixen els camins més antics del Collsacabra que comunicaven entre si zones d'habitatge de forma continuada en el temps i amb canvis culturals inclosos. Aquests camins són els que voregen els cingles i serpentegen per les valls seguint els rius. Del pla de l'Agullola baixant cap al Ter i seguint-lo per la vall, es podia arribar fins a la costa. Igualment, una altra trajectòria podia passar pels cingles de Tavertet on hi havia hagut poblaments diferents en assentaments varis segons la seva cultura, que van des dels neolítics fins els medievals passant pels ibèrics. Són per aquests últims que Tavertet es pot situar com un dels punts de la ruta dels ibers que segueixen el Ter procedent de Manlleu o de l'Esquerda. Cada un d'aquests poblats es troben en la part alta dels cingles i, per tant, afegeixen enllaços amb el camí principal.

Així aquests camins tenen la doble funció de comunicar els poblaments veïns entre si i aquests amb el conjunt. Però per la seva antiguitat es pot considerar que la seva existència manté la pervivència poblacional al mateix temps que la geografia accidentada del terreny també la protegeix.

Els camins veïnals

Aquests camins, al contrari dels de llarg recorregut, relacionen dos llocs propers entre si, i per tant són aquests llocs la raó de la seva existència i no al revés. Aquest sol fet indica que els dos llocs són contemporanis a l'etapa en què existeix el camí. D'aquesta manera el recorregut d'un camí enllaçant diversos masos indica la contemporaneïtat d'aquests durant aquest període. D'aquests camins en destaquen els que segueixen els masos, ja desapareguts, de Sa Palomera o l'Espluga a Tavertet, i el que relacionava la zona de Sorerols amb el mas de la Clota, també a Tavertet, on encara s'hi conserven trossos de paret o empremtes a la part rocallosa. Tots aquests camins eren transitats ja al segle XI.

El camí que passava per davant de l'Avenc i del qual encara se'n conserva un tros, es pot considerar un camí local ja que enllaçava Tavertet amb Rupit, Pruit, Cabrera i la resta d'indrets d'aquesta part, per sobre del cingle.

El nom que prenen indica també quina és la seva finalitat i en quin moment es construeixen. De camí "missaner" n'hi havia a cada mas. De camí moliner se'n descriurà, en el proper número, un de molt interessant: el camí de Tavertet a Molí-Bernat.

Aquests camins estan sota la responsabilitat dels municipis. Cap a finals de l'edat mitja-

Des de 1930
Fonda Marsal
Tel. 93 852 20 86 • C/ Manyà n. 3 • 08569 RUPIT i PRUIT
www.fondamarsal.com.es — Rupit@fondamarsal.com

Un veí de l'Esquirol anònim que col·labora



na, quan funcionen els municipis, aquests dicten bans per tal que els propis veïns s'encarreguin de tenir-los nets i en bon estat de conservació, tal com va passar a Rupit. També posen normes sobre el transport amb bèsties de bast: ...*Per mes vos mana a tots que no sia negu qui gos bastar bestiar de bast en diumenga ni portar caregas*...[24] Igualment era en el mateix municipi on es resolien els problemes que es generaven pel dret de pas entre veïns, tal com abans s'ha exposat en el cas de trànsit d'animals.

Assumpta Serra i Clota



Conjunt del jaciment de Sa Palomera. D'aquests camins en destaquen els que segueixen els masos, ja desapareguts, de Sa Palomera o l'Espluga a Tavertet.

Foto: Assumpta Serra

NOTES:

5 Si és gairebé segur que el recorregut d'aquestes vies romanes és el que s'està exposant, les fonts que aporten el testimoniatge no el cobreixen en tot el seu tram.

6 J. ALBAREDA, J. FIGUEROLA, M. MOLIST, I. OLLICH: *Història d'Osona*, Eumo. Vic, 1984, p.64.

7 Q. PARÈS: *La despoblació rural i les masies del Collsacabra*. Fundació Vives Casajuana, Barcelona 1985, p. 433.

8 A. Pladevall: "Els vells ponts d'Osona". Revista Vic, 1980, p.441.

9 Arxiu Comarcal d'Osona: "Capbreu de les rendes del monestir de Sant Pere de Casserres." D'aquesta època s'ha confeccionat un mapa per part de J. Bolós i V. Hurtado: *Atles del Comtat d'Osona.* Ed. Rafael Dalmau, Barcelona 2001, pp. 44-45.

10 En aquest moment se'l reconeix com el camí de França i posteriorment es coneixerà com a camí ral. No seria versemblant que aquest camí, que es pot seguir encara en diversos trams, fos el mateix que el camí romà fins que entra a Falgars, on es bifurca.

11 Les restes que es conserven dins la casa actual són una finestra i un arc de l'ermita romànica de Sant Hilari, del 1124.

12 J. DE LA GUÀRDIA: Diari, del 1632 al 1674. F. ZAMORA: *Diario de los viajes hechos en Cataluña*. Barcelona 1973.

13 A. PLADEVALL: "Els vells ponts d'Osona", a Revista Vic, 1980, p. 445. L'autor concreta que a partir del 1352 es comencen a deixar diners en els testaments per a la seva construcció.

14 Pel camí es troba el dolmen de Puigsespedres.

15 M. RIU: *Formación de las zonas de pastos veraniegos del monasterio de Santes Creus en el Pirineo durante el siglo XII*. Santes Creus, 1963.

16 Aquestes últimes relacions seran més evidents en les relacions matrimonials, ja que amb les mortaldats de població ocorreguda en el segle XIV es trencà l'endogàmia i s'amplià el radi de les comunicacions. El trasllat de ramats a zones més allunyades serà més evident a partir del segle XVI. Aquesta situació queda totalment reflectida en les notes escrites per un pagès de la contrada, Joan de la Guàrdia, recollides i publicades en el llibre: *Guerra i vida pagesa a la Catalunya del segle XVII*, transcrit i comentat per A. Pladevall i A. Simon, Ed. Curial, Barcelona 1986. La redistribució de l'espai després de la Pesta Negra l'he estudiat a: "La crisi agrària del segle XIV a Osona", a *Ausa*, Vic, 1990, pp.13-30. "La ganaderia, una posible solución a la crisis de la Baja Edad Media en la Cataluña central", en Actas del VI *Congreso de la Asociación de Historia Económica*, Girona 1887, 21 pp. I juntament amb X. Coll i A. Pladevall: *Història de la parròquia i poble de Santa Maria de Corcó*. Vic, 2002.

17 J. VILÀ VALENTÍ: "Evolució històrica de la transhumància a Catalunya", a *Treballs de la Societat Catalana de Geografia,* núm. 25. Número especial dedicat al Primer Congrés Català de Geografia, Barcelona 1991, pp.65-66.

18 X. YLLA CASSANY i M. BOSCH: "Los Camins Ramaders de la Plana de Vic". *La Trashumancia Ganadera*. Mercat del Ram 1955.

És sorprenent la poca importància que els autors van donar a aquesta "possible" carrerada en fer aquest estudi que compta amb un mapa on consten les carrerades fins a Ribes o fins al Litoral, i en canvi no hi figura cap indici a la part del Collsacabra

19 Q. PARÈS: *La despoblació rural i les masies del Collsacabra.* Fundació Vives Casajuana, Barcelona 1985. pp. 211, 215

20 J. VILÀ VALENTÍ: "Evolució històrica de la transhumància a Catalunya". T. S. C. G. núm 25. Barcelona 1991, pp.63-72.

21 I. COROMINAS: "Les carrerades", a *Els Cingles del Collsacabra*, n.44. Tavertet 2000, pp.19-20.

22 J. VILÀ VALENTÍ: "Evolució històrica de la transhumància a Catalunya", a T. S. C.G. núm 25. Barcelona 1991, pp.67

23 A. SERRA: *La comunitat rural a la Catalunya Medieval: Collsacabra (S. XIII-XVI)*. Eumo, Vic 1990, p 107.

24 A. SERRA: *La comunitat*...,op. cit. p. 144. Aquesta referència suposa una utilització molt més comuna d'aquest tipus de transport en comptes de carros, i per tant els camins veïnals serien més estrets, tal com es pot comprovar en els camins anteriorment citats.