2023 JULIOL 1

PLECS D'HISTÒRIA LOCAL

190

Directors: Ramon Arnabat (URV), Josep Santesmases (CCEPC)
Coordinació d'aquest número: Elvis Mallorquí
Producció: L'Avenç
Disseny original: Canseixanta
Tria de novetats: Héctor Isidro i Sandra Ordoño (IRMU)
Dipòsit legal: B. 47.520-76
ISSN 2339-6997

Plecs d'Història Local és una revista trimestral que publica articles originals de recerca i reflexió sobre història local i comarcal i en divulga la producció editorial i les activitats en l'àmbit territorial de les terres de parla catalana.

CONTINGUTS

EDITORIAL: Els camins històrics 1
TEMES 1: Camins històrics ... 2
TEMES 2: Assaig metodològic... 6
TEMES 3: Evolució de la xarxa ... 10
TEMES 4: Els camins de Menorca ... 14
PATRIMONI: Un museu dels camins ... 18
RESSENYES 20
TRIA DE NOVETATS 22
TAULELL 24

ELVIS MALLORQUÍ. Centre d'Estudis Selvatans

ELS CAMINS HISTÒRICS

La independència de Suïssa té les arrels en les franqueses medievals concedides als habitants de les valls que mantenien transitables els passos dels Alps. D'aquí ve que els articles 78 i 88 de la Constitució federal protegeixin doblement els camins històrics com a monuments culturals i com a rutes per a vianants i ciclistes. L'Institut Geogràfic de la Universitat de Berna va coordinar, entre 1984 i 2003, l'elaboració d'un inventari de caràcter patrimonial[1] que ha permès recollir dades i cartografia de 3.750 km de camins d'importància nacional, 6.800 km d'altres vies significatives, 11.500 km de vies regionals i 25.000 km de camins locals.

Si diem que bona part dels Països Catalans són «terra de pas», hauríem de considerar els camins, des del d'Hèracles fins al corredor mediterrani, com una peça clau de la nostra història. En canvi, les transformacions del món rural des del 1960 per la mecanització del treball agrícola, l'abandó de la muntanya, les noves infraestructures viàries a la plana i la massificació turística del litoral, han arraconat els vells camins. Ja entrat el segle XXI, s'ha estès la necessitat de caminar i fer esport sense passar per vies de circulació ràpida i motoritzada, de manera que tots veiem que «sense camins públics [...] no hi ha llibertat» per circular i accedir al medi natural.[2] Aquí rau l'interès dels camins antics perquè, per molt que no s'hagin conservat en ús, continuen sent públics.

Estat actual i tram excavat del camí que unia el poblat ibèric d'Ullastret i la ciutat grega d'Empúries. Font: Museu d'Arqueologia de Catalunya.

En el país sencer, les bardisses ens barren el pas i no ens deixen fer camí. Les institucions públiques no han endegat cap projecte de valoració de la xarxa viària històrica com el de Suïssa. Però d'iniciatives locals i d'investigadors no en manquen. La diversitat de punts de partida, enfocaments i metodologies els ha mantingut desconnectats. En aquest número de *Plecs d'Història Local* pretenem donar-ne compte. Xavier Campillo presenta un balanç actualitzat de l'elaboració d'inventaris de camins públics; Carlos Guàrdia exposa com identificar el viari tradicional al Pirineu; Pablo Medina reconstrueix les xarxes de camins entre la costa i l'interior de Castelló des de l'arqueologia; Pere Català i Pere Pons resumeixen la lluita col·lectiva pels camins tradicionals de Menorca, i Elvis Mallorquí reivindica el valor del fràgil patrimoni vinculat a les vies de la Selva. ■

Notes

1. L'*Inventaire des voies de communication historiques de la Suisse* (IVS) és accessible a través del web següent: https://viastoria.ch/fr/inventaire-ivs/.

2. X. CAMPILLO; R. LÓPEZ-MONNÉ, *El llibre dels camins. Manual per esvair dubtes, desfer mites i reivindicar drets.* Tarragona: Arola Editors, 2010.

DOI 10.34810/plecsn190id416740

temes-1

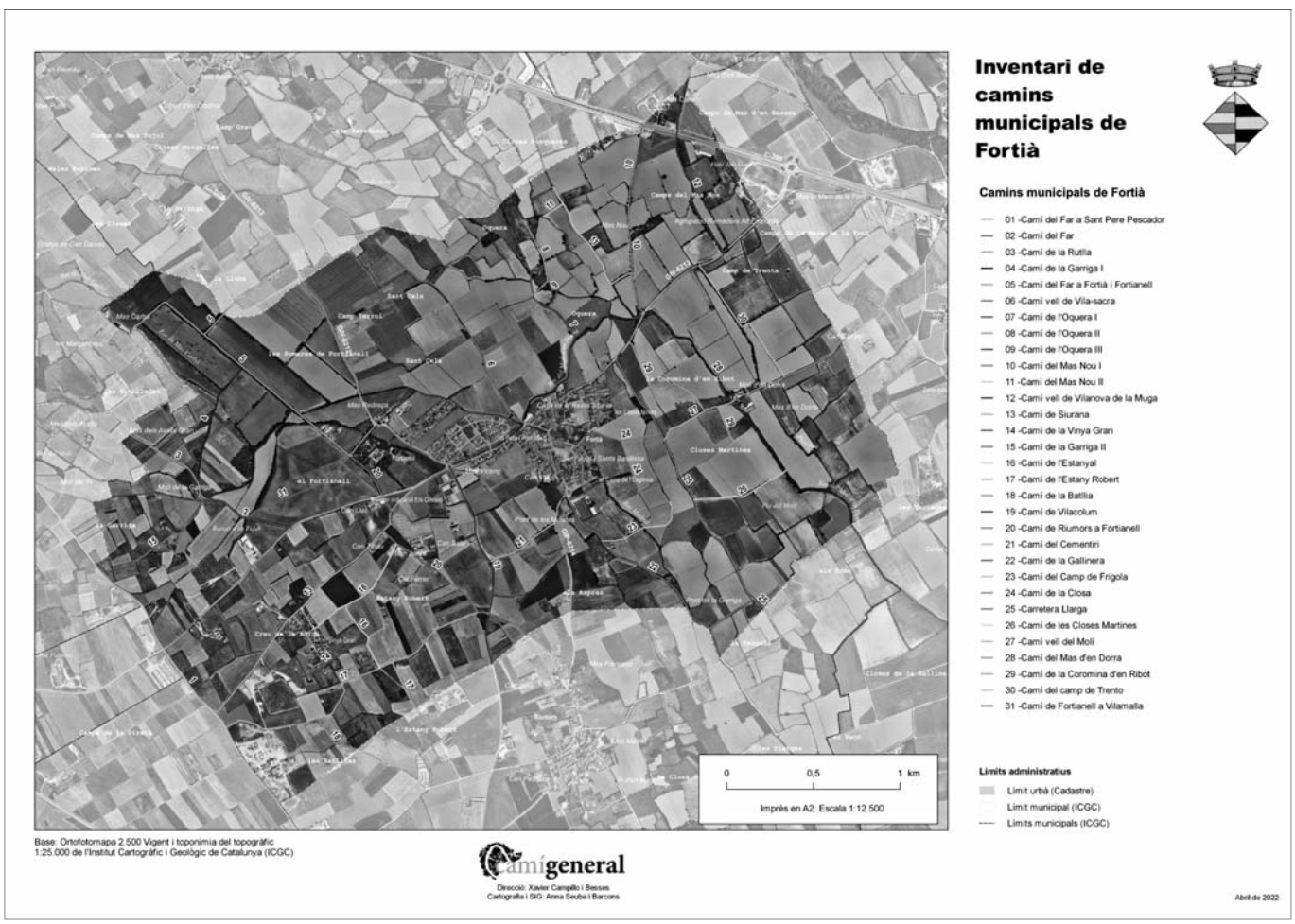
XAVIER CAMPILLO I BESSES. Doctor en Geografia

CAMINS HISTÒRICS I INVENTARIS DE CAMINS MUNICIPALS

Els inventaris de camins municipals són un manament legal però, més important encara, són també una eina útil per als ajuntaments. Els faciliten l'exercici de les seves competències per ordenar i gestionar correctament la mobilitat rural i l'accés al medi natural, així com per defensar i protegir un bé comú, els camins públics, que té una alta significació social i cultural. Els inventaris de camins serveixen també al conjunt dels ciutadans, informant-los d'on són aquests béns que els pertanyen perquè els puguin utilitzar lliurement, respectant les normes que en regulen l'ús. En suma, els inventaris són un instrument clau per fer efectius dos drets fonamentals que la Constitució reconeix a la ciutadania: el dret a circular i el dret a gaudir del medi ambient, junt amb el deure de conservar-lo.

Tanmateix, no serà fins a la promulgació del Reglament de béns espanyol de 1986 que es generarà als ajuntaments l'obligació d'inventariar tots els seus béns i drets, incloent-hi les vies rústegues, és a dir, els camins. El Reglament del

Inventari de camins de Fortià (2022). Font: Ajuntament de Fortià



Xavier Campillo i Besses. Camins històrics i inventaris de camins municipals. DOI 10.34810/plecsn190id416741

1
2
6
10
14
18
20
22
24

patrimoni dels ens locals de Catalunya, de 1988, assenyala la mateixa obligació i disposa que els ajuntaments hauran de finalitzar l'inventari en el termini màxim de tres anys. D'aleshores ençà la majoria de municipis del país s'han dotat d'un inventari de béns. Tot i això, encara és excepcional que a l'inventari municipal hi figurin les vies públiques, i específicament els camins.

La causa d'aquesta absència rau fonamentalment en la dificultat de determinar quina part de la xarxa viària és de titularitat municipal, atès que la propietat dels camins públics generalment no ha sorgit d'un negoci jurídic convencional (compra, cessió, etc.) sinó que resulta d'un procés de naturalesa històrica, l'ús públic des de temps immemorial, que no sol estar documentat formalment. Al respecte, cal subratllar que els béns de domini públic segons el codi civil estan exempts d'inscripció al Registre de la Propietat, que fins a la modificació del Reglament hipotecari el 1998 no es podien inscriure, i que no és fins a la Llei del patrimoni de les administracions públiques, aprovada el 2003, que no s'estableix l'obligació d'inscriure'ls. En suma, no se solen inventariar els camins perquè la titularitat cadastral de les vies al mapa parcel·lari no té valor probatori de la propietat i perquè només excepcionalment hi ha camins inscrits al Registre de la Propietat a favor de l'ajuntament. Fer un inventari de camins municipals requereix dur a terme una investigació geogràfica i històrica, que té una dificultat tècnica i un cost econòmic a voltes difícil d'assumir pels ajuntaments petits.

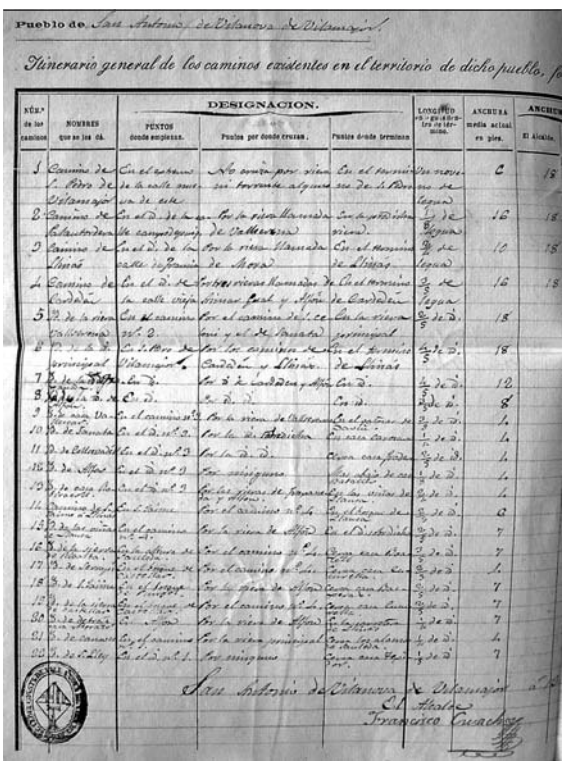
Nogensmenys, hi ha a casa nostra un nombre creixent de municipis que es doten d'un inventari de camins municipals, per diversos motius: per la necessitat de conèixer aquesta part del patrimoni municipal i guanyar seguretat jurídica; per promoure i desenvolupar el turisme rural (senderisme i activitats de lleure); per atendre noves demandes socials d'accés al medi natural, i per abordar una conflictivitat creixent amb la propietat privada, mitjançant la recuperació de la possessió de camins d'ús públic obstruïts o tancats. I si bé l'obligació d'inventariar els camins no s'estableix fins a una època relativament recent, val la pena conèixer els precedents que serveixen alhora per documentar els camins públics de naturalesa històrica.

Els primers inventaris de camins

Al segle XIX l'aprovació del Reial decret de camins veïnals de 1848 obligava els ajuntaments a fer un llistat o itinerari dels camins del municipi: «Los alcaldes formaran desde luego un itinerario circunstanciado de todos los caminos de cualquier especie que crucen el termino de sus pueblos». Naixien així els itineraris de camins veïnals, que entre 1848 i 1864 aprovaran tots els municipis de la província de Barcelona i, en menor mesura, els municipis de la resta de províncies catalanes. Això no obstant, la majoria d'itineraris elaborats no comprenien «todos los caminos» sinó tan sols una llista reduïda dels camins principals –sovint menys de cinc– que les diputacions provincials havien de subvencionar per transformar-los en carreteres o camins transitables amb carruatges. En realitat, la majoria de camins inclosos als itineraris s'acabaran transformant en les actuals carreteres provincials.

Malgrat tot, alguns municipis, excepcionalment, sí que van presentar una llista més extensa o completa del viari municipal, que comprenia camins carreters i de ferradura. En són exemples els itineraris de Santa Cristina d'Aro i de Sant Antoni de Vilamajor, ambdós amb una vintena de camins. A la mateixa època, l'any 1877, el negociat de camins veïnals de la Diputació de Girona envià als ajuntaments una circular instant-los a elaborar un itinerari més complet: «los Sres. Alcaldes procederán desde luego á la formación del respectivo itinerario de su localidad, comprendiendo no solo los caminos vecinales clasificados, sino los nuevamente construidos, los que estén en curso de ejecución y aquellos de uso público que conocidos hasta ahora por rurales, de senda ó de peatones, sirven sin oposición alguna para el tránsito de

Itinerari de camins veïnals de Sant Antoni de Vilamajor (1864). Font: Arxiu Històric de la Diputació de Barcelona.


Pueblo de San Antonio de Vilanova de Vilamajor

Itinerario general de los caminos existentes en el territorio de dicho pueblo, p

NÚM.º de los caminos	NOMBRES que se les dá.	DESIGNACION. PUNTOS donde empiezan.	Puntos por donde cruzan.	Puntos donde terminan	LONGITUD en leguas de 5 kilómetros.	ANCHURA media actual en pies.	ANCHURA El Alcalde.
1	Camino de [illegible]	En el camino de la calle mayor de dicho	No cruza por viaducto ni tiene alguno	En el término de la Roca	[illegible] legua	6	18
2	Camino de [illegible]	En el d.º de la calle de la [illegible]	Por la vía de [illegible]	En la [illegible]	1/8 de legua	16	18
3	Camino de Llinás	En el d.º de la calle [illegible]	Por la vía [illegible] de Moya	En el término de Llinás	3/8 de legua	10	18
4	Camino de Cardedeu	En el d.º de la calle [illegible]	Por [illegible] vías [illegible]	En el término de Cardedeu	3/8 de legua	16	18
5	D. de la vía [illegible]	En el camino n.º 2	Por el camino de [illegible]	En la vía [illegible]	3/5 de d.º	18	
6	D. [illegible] vecinal	En el [illegible] de Vilamajor	Por los caminos de Cardedeu y [illegible]	En el término de Llinás	4/5 de d.º	18	
7	D. de [illegible]	En d.º	Por 2 de Cardedeu y [illegible]	En d.º	1/5 de d.º	12	
8	D. de [illegible]	En d.º	Id. d.º	En d.º	1/5 de d.º	8	
9	D. de [illegible]	En el camino n.º 2	Por la vía de [illegible]	En el [illegible]	2/5 de d.º	6	
10	D. de [illegible]	En el d.º n.º 2	Por la d.º	En [illegible]	1/5 de d.º	6	
11	D. de [illegible]	En el d.º n.º 2	Por la d.º	En [illegible]	2/5 de d.º	6	
12	D. de [illegible]	En el d.º n.º 2	Por ninguna	En [illegible]	2/5 de d.º	6	
13	D. de [illegible]	En el d.º n.º 2	Por los [illegible]	En las vías de [illegible]	2/5 de d.º	6	
14	D. de [illegible]	En el [illegible]	Por el camino n.º 2	En [illegible]	2/5 de d.º	6	
15	D. de la [illegible]	En el camino	Por la vía de [illegible]	En el d.º	2/5 de d.º	7	
16	D. de la [illegible]	En la [illegible]	Por el camino n.º 2	En [illegible]	2/5 de d.º	7	
17	D. de [illegible]	En el [illegible]	Por el camino n.º 2	En [illegible]	2/5 de d.º	6	
18	D. de la [illegible]	En el [illegible]	Por la vía de [illegible]	En [illegible]	2/5 de d.º	7	
19	D. de la vía [illegible]	En el [illegible]	Por el camino n.º 2	En [illegible]	2/5 de d.º	7	
20	D. de [illegible]	En [illegible]	Por la vía de [illegible]	En [illegible]	2/5 de d.º	7	
21	D. de [illegible]	En el camino	Por la vía vecinal	En [illegible]	2/5 de d.º	6	
22	D. de [illegible]	En el d.º n.º 1	Por ninguna	En [illegible]	2/5 de d.º	7	

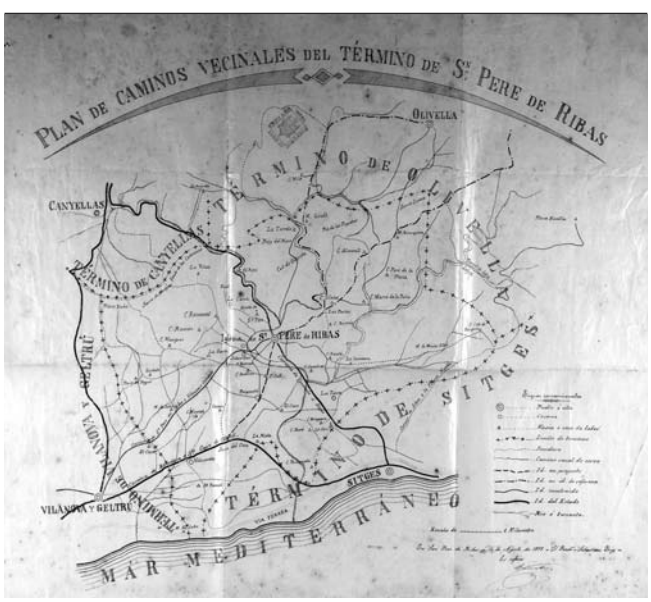
San Antonio de Vilanova de Vilamajor
El Alcalde
Francisco Cuacho

Xavier Campillo i Besses. Camins històrics i inventaris de camins municipals. DOI 10.34810/plecsn190id416741

carros y carretas siendo continua la circulación por las necesidades de la agricultura ó por otros intereses del común de vecinos».[1] De resultes de la circular, municipis com Lloret de Mar o Massanes (amb quatre camins veïnals i vuit de rurals) elaboraren un llistat més complet de camins públics de primer i segon ordre.

També excepcionalment, hi ha municipis que *motu proprio* elaboraren un catàleg de camins municipals sense cap requeriment legal o administratiu. Per exemple, el 1898 Sant Pere de Ribes elaborà i aprovà un *Plan de caminos vecinales*. Les actes municipals documenten com l'ajuntament en va encarregar la redacció al pèrit agrícola Sebastià Puig i Noya: «se acordó proceder cuanto antes a la formación de un nuevo plan de los caminos vecinales de este término». El document constava de memòria i plànol. Desapareguda la memòria, el plànol és en realitat un croquis geogràfic de la xarxa de camins veïnals i rurals del municipi, camins de carro i de ferradura, que va rebre el vistiplau de la corporació: «Presentado al examen del Ayuntamiento el proyecto de plan de caminos vecinales de este termino municipal [...] fue objeto de los plácemes de los Concejales, por la exactitud y riqueza de detalles que contiene, siendo aprobado por unanimidad lo propio que las memorias que lo acompañan». Posteriorment es va publicar al butlletí de la província l'anunci de l'exposició pública i, no havent-se presentat al·legacions, es va aprovar definitivament el dia 22 d'octubre de 1898. Aquest document històric ha estat posteriorment una de les fonts documentals que sostenen l'inventari de camins de Sant Pere de Ribes aprovat inicialment el 2023. Un altre exemple és el de l'Ajuntament d'Olot, que el 1925 decidí instruir un «Expediente [...] con el fin de formar el Inventario de los caminos públicos de este termino cuya conservación corresponde al Ayuntamiento», inventari elaborat i aprovat el mateix any, que comprèn dinou camins municipals, mentre que a l'itinerari de camins veïnals d'Olot de 1877 n'hi constaven només sis. D'altra banda, Olot compta amb un inventari de camins molt més complet des de l'any 1986.

Pla de camins veïnals de Sant Pere de Ribes (1898). Font: Arxiu Històric de Sant Pere de Ribes.



Inventaris recents

Molts municipis han fet l'inventari de camins per pròpia iniciativa, però hi ha diferents situacions que val la pena subratllar. Ja l'any 1995 la majoria de municipis de la Garrotxa aprovaren un inventari de camins promogut pel Consell Comarcal, però atès el temps transcorregut i les deficiències tècniques del document original, són diversos els municipis que s'estan dotant d'un nou inventari.

A les comarques de Tarragona, gràcies a una iniciativa del Consorci Tàrraco Romana, l'any 2011 sis municipis del Tarragonès (Altafulla, Constantí, Creixell, Torredembarra, Roda de Berà i Vila-seca) van fer l'inventari de camins, si bé només el municipi de Constantí consta que l'hagi tramitat i aprovat definitivament. Tarragona el va aprovar l'any 2010 i és també un dels pocs municipis de Catalunya –juntament amb Palafrugell– que ha inscrit els camins municipals al Registre de la Propietat.[2] Fa poc també els municipis del Catllar i de la Canonja han fet l'inventari de camins.

L'any 2015 l'Institut per al Desenvolupament i la Promoció de l'Alt Pirineu i Aran (IDAPA) va confeccionar un decàleg per a l'elaboració dels inventaris municipals de camins. L'any 2018 el Consell Comarcal de l'Alt Urgell impulsà l'elaboració dels inventaris de camins de tots els municipis alturgellencs, iniciativa que ha desembocat fins ara en tres inventaris aprovats. Altres municipis altpirinencs que han aprovat l'inventari són la Vall de Cardós, Prats i Sansor, i Lles de Cerdanya.

El Consell Comarcal del Gironès va iniciar l'any 2017 un programa de suport als municipis de la comarca que ha desembocat en disset inventaris el 2023.

En realitat, darrere les tres comarques catalanes on una majoria de municipis ha fet l'inventari (Alt Urgell, Garrotxa, Gironès) hi ha una iniciativa del consell comarcal. Aquestes situacions, igual com les de Mallorca i Menorca, demostren el paper destacat que poden tenir consells comarcals i els consells insulars a l'hora de facilitar als municipis l'elaboració i l'aprovació dels inventaris de camins.

1
2
6
10
14
18
20
22
24

Catàlegs de camins

A la demarcació de Barcelona, després d'un primer intent fallit d'elaborar inventaris de camins des de l'àmbit comarcal (només es va publicar l'inventari de camins del Baix Llobregat el 1984), la Diputació de Barcelona va engegar devers 2012 un ambiciós programa de catalogació de camins municipals per fases que una dècada més tard ha comportat que dues terceres parts dels municipis de la província disposin d'un catàleg de camins. Això no obstant, fins que molt recentment no se n'ha renovat la metodologia d'elaboració, la majoria de catàlegs aprovats incomplien diverses prescripcions legals per poder ser considerats veritables inventaris de camins municipals segons els criteris de la Llei municipal i del Reglament del patrimoni dels ens locals, a saber:

- El catàleg parteix d'una selecció de camins de caràcter discrecional i no d'una investigació inicial de la titularitat municipal dels camins catalogats, que només s'investiga (i no per a tots els camins) en una segona fase que contempla únicament camins rodats. Per conseqüent, no s'inventaria la totalitat del viari municipal ni se n'assenyala el títol adquisitiu, incomplint la llei. La catalogació no parteix tampoc d'una investigació de la titularitat fonamentada sobre una base almenys indiciària, tal com exigeix la jurisprudència aplicable.
- De resultes del punt 1, no es pot saber si els camins catalogats són de propietat pública, i no hi ha tampoc cap garantia que els camins catalogats corresponguin a la totalitat del viari municipal.
- Els camins no catalogats pateixen una situació de major vulnerabilitat que abans de la catalogació. A més, s'han exclòs expressament –amb excepcions puntuals– els camins de bast o ferradura, d'un elevat interès cultural i paisatgístic, perjudicant alhora els usuaris no motoritzats del viari públic.

Per conseqüent, la majoria de catàlegs de Barcelona no són conformes amb les disposicions legals que regulen l'inventari de béns, i en la majoria de casos tampoc no s'han tramitat administrativament ni aprovat com un annex de l'inventari de béns municipals. Tot plegat deixa els catàlegs i els camins catalogats en una posició molt feble davant de qualsevol impugnació per la via contenciosa administrativa o civil, i dificulta als ajuntaments la defensa dels seus béns, que és també una obligació legal. La paradoxa implícita és que, si bé la majoria de municipis de la província han fet el catàleg, molt pocs han aprovat l'inventari. En realitat, sols els camins investigats en una segona fase –una fracció del catàleg– complirien els requisits legals exigibles per poder ser inventariats.

Balanç actual

En l'actualitat, no sabem exactament quants municipis de Catalunya han fet l'inventari de camins municipals, però en base a diferents fonts d'informació[3] es pot fer l'estimació següent:

Inventari:[4]	126 (13%)
Catàleg (Diputació de Barcelona):	189 (20 %)
Sense inventari/catàleg:	633 (67 %)

En suma, menys del 15 % dels municipis de Catalunya disposen d'un veritable inventari de camins municipals.
El principat d'Andorra encarregà l'any 2017 un estudi de la xarxa pública de camins històrics i tradicionals. A Andorra els inventaris de camins es fan a través de l'elaboració del cadastre, que al Principat és una competència de les parròquies. El mateix estudi informa que l'any 2020 sols el comú d'Ordino havia fet un inventari de camins, i Canillo en tenia un esborrany.
A les Illes Balears, el Consell Insular de Mallorca, amb una llarga trajectòria, ha fet el catàleg de 36 municipis (67 %), que han aprovat 24 ajuntaments (44 %). Pel que fa a Menorca, entre els anys 2018 i 2020 es van dur a terme tots els catàlegs de camins de l'illa, amb el suport del Consell Insular, i fins ara se n'han aprovat definitivament tres: Ciutadella, Ferreries i Es Castell. Cal destacar en aquest àmbit l'aprovació l'any 2018 de la Llei de camins públics i rutes senderistes de Mallorca i Menorca. Quant a les illes Pitiüses, en aquests moments s'està treballant en els catàlegs de camins de Santa Eulària des Riu i de Formentera.
Malauradament, no hi ha dades del conjunt del País Valencià. ■

Notes

1. BOP núm. 72, 15/06/1877.

2. El municipi del Vendrell està en procés de fer-ho.

3. Treballs professionals, web de la Diputació de Barcelona, butlletins oficials de Lleida i Girona. Malauradament, no es poden fer cerques per text al butlletins de Tarragona i Barcelona.

4. S'inclouen els municipis amb l'inventari aprovat de manera definitiva o inicial, i també els que el tenen fet i pendent d'aprovació.

temes-2

CARLOS GUÀRDIA CARBONELL. Geògraf

ASSAIG METODOLÒGIC PER A L'ESTUDI GEOGRÀFIC DELS CAMINS TRADICIONALS PIRINENCS

Els camins públics de naturalesa històrica del Pirineu van constituir, durant segles, la infraestructura viària fonamental per a les relacions socials i les activitats econòmiques; internament, dins del mateix territori pirinenc, i externament, fent possibles els intercanvis de tota mena amb les valls veïnes, catalanes, andorranes i occitanes, i també amb la plana. Tal com assenyalen Campillo i López-Monné, els camins formaven una xarxa de caràcter funcional, és a dir, garantien la permeabilitat del territori en facilitar l'accés a pobles, veïnats, camps, boscos, mercats, fires o santuaris.[1]

Aquesta xarxa viària pública d'origen remot començà a perdre bona part de la utilitat socioeconòmica amb la construcció de les carreteres modernes a principis del segle XX i, sobretot, amb la construcció de les centrals hidroelèctriques i l'explotació forestal. A partir dels anys cinquanta, la crisi agrària, l'emigració cap als centres urbans i la irrupció del cotxe van provocar la decadència d'un model d'organització del territori (pobles, valls, sistemes de conreu i pastures) que de retruc va marginar de forma dràstica la xarxa de camins tradicionals, és a dir, aquells camins públics de naturalesa històrica construïts o concebuts per al trànsit no motoritzat (a peu, amb cavalleries o animals de bast) que conserven el caràcter original sense haver estat modificats substancialment. S'imposava una nova cultura de les comunicacions, els fluxos i la mobilitat que canviaria el mapa de les infraestructures, atès que els vehicles moderns necessitaven uns vials amb unes característiques diferents de les dels antics camins des del punt de vista de l'amplada, el pendent i el ferm. En conseqüència, els camins que no eren aptes per passar-hi smb vehicle s'abandonaren i quedaren obsolets. Això ha comportat, per exemple, que una part de l'antiga xarxa pública de camins tradicionals no quedi reflectida en la cartografia oficial vigent ni en el planejament urbanístic, fet que contribueix a l'oblit i la precarietat i, indirectament, a percebre'ls com un fòssil de les formes de vida preindustrials.

Aquest treball té com a objectiu presentar una proposta metodològica que, mitjançant la utilització de fonts documentals i el reconeixement de camp, permet identificar el viari tradicional des del punt de vista de la funcionalitat a partir d'un cas concret o de detall, com és el municipi d'Alàs i Cerc, de l'àmbit territorial de l'Alt Pirineu i Aran.

Secció abandonada del camí vell de Cerc al Ges (Alàs i Cerc). Autor: Carlos Guàrdia

Les fonts documentals com a base de la proposta

La importància i utilitat de la documentació cartogràfica i fotogramètrica per al coneixement i la identificació dels camins públics ha estat constatada en la tasca de la perícia de camins i servituds de pas. La pràctica del dictamen pericial geogràfic en l'àmbit dels camins i l'inventari d'aquests reivindica la cartografia com a font de coneixement històric que permet reconstruir i interpretar el passat, i el mapa com a eina que pot ajudar a un millor coneixement territorial de l'àmbit de treball. Les fonts administratives, cadastrals i literàries també fan un paper fonamental en aquesta tasca, ja que permeten l'adquisició, contrastació i triangulació de la informació per a l'obtenció de resultats.

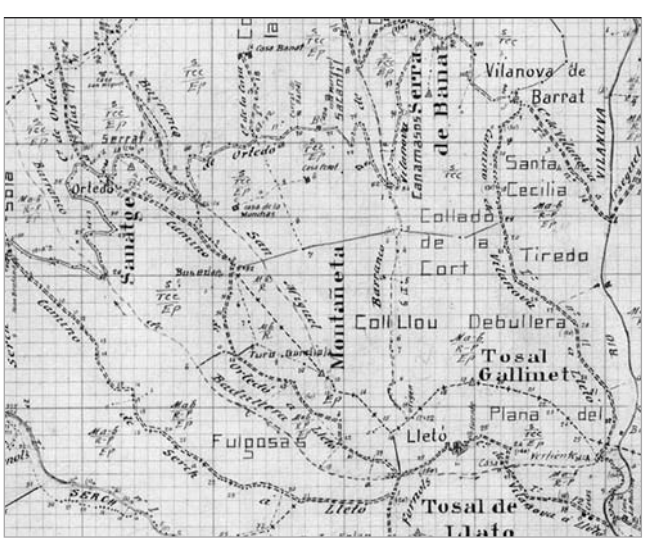
Les fonts d'informació utilitzades en la identificació dels camins tradicionals de l'àmbit d'estudi són de diversa tipologia i s'han agrupat de la manera següent:

Carlos Guàrdia Carbonell. Assaig metodològic per a l'estudi geogràfic dels camins tradicionals pirinencs. DOI 10.34810/plecsn190id416743

1
2
6
10
14
18
20
22
24

- **Cartogràfiques**. Dins de les fonts de naturalesa cartogràfica, se'n poden distingir de primàries, pel seu detall i extensió, i de secundàries, que complementen les primeres. Pel que fa a les principals, destaquen les planimetries o minutes cartogràfiques i el Catastrón o Minutas del Mapa Topográfico Nacional 1:50.000 (1915-1960). L'any 1870 es creà l'Instituto Geográfico y Estadístico, amb l'objectiu d'elaborar el Mapa Topográfico Nacional de España a escala 1:50.000. Aquest mapa, organitzat en fulls (més de mil), va trigar noranta anys a quedar enllestit, i la part corresponent a Catalunya va ser la que es va publicar més tard: l'últim full és de 1945.[2] Per tal de confeccionar-lo, es van elaborar uns treballs topogràfics previs, coneguts com a minutes, a escala 1:25.000 i prenent com a referència el terme municipal. Aquests treballs es van desenvolupar entre els anys 1912 i 1932, majoritàriament pels tècnics de l'Instituto, mentre que una petita part es va encarregar al Depósito de la Guerra, la institució militar amb competències cartogràfiques.[3] Les planimetries constitueixen el primer mapa oficial dels termes municipals i recullen la xarxa viària estructurant. Des del punt de vista de la titularitat, les planimetries no determinen si es tracta de camins públics o privats, però aporten indicis sobre el seu ús o funcionalitat. Posteriorment a la publicació de la primera edició del Mapa Topográfico Nacional de España (MTN) a escala 1:50.000, es va elaborar, a la dècada de 1940, el Catastrón o revisió del MTN. Aquest mapa incorpora la mateixa informació que les minutes cartogràfiques, però en comptes de disgregar-la en tres suports diferents (altimetries, planimetries i conjuntes) s'aplega en un mateix mapa. Es tracta d'una cartografia complementària a la planimetria, ja que en alguns casos es recullen camins que no figuren a les minutes cartogràfiques. Quant a les fonts secundàries, la cartografia històrica utilitzada correspon a un seguit de mapes de caràcter general de naturalesa diversa (militar, oficial, excursionista) i comprèn un període des de finals del segle XVII fins a finals del segle XX.
- **Cadastrals**. Entre les fonts cadastrals destaquen, en primer lloc, les *Instrucciones para la ejecución de Catastro Topográfico Parcelario*, de l'any 1942, elaborades per la Dirección General del Instituto Geógrafico y Catastral. Aquestes directrius són d'especial interès pel que fa a l'ús dels camins veïnals en la delimitació de polígons cadastrals.[4] D'altra banda, s'ha treballat amb les referències a camins que conté el cadastre antic de rústica dels anys cinquanta del segle XX i s'ha dibuixat sobre fotogrames del vol d'Hisenda. En el cas del cadastre antic de rústica, la identificació dels camins en aquest instrument –especialment per mitjà d'un nom distintiu– permet sovint determinar la destinació a l'ús públic i la naturalesa històrica de molts camins, principalment camins veïnals o camins rals, però també camins ramaders que figuren identificats com a «camino de... a…», «camino antiguo de…», «cañadas» o «senda para ganados».[5] En aquests casos, la naturalesa demanial del camí no s'infereix de la titularitat cadastral, sinó de la informació toponímica i geogràfica (com ara el traçat) que conté el mapa parcel·lari.
- **Fotogramètriques**. La fotografia aèria de caràcter històric no contribueix a determinar la titularitat dels camins, però sí que ens permet determinar l'existència del camí en el moment de la realització de la fotografia, així com el seu estat. En aquest sentit, s'han emprat els dos vols americans (Sèrie A, de 1946 i Sèrie B, de 1956), i els de la Generalitat de Catalunya des de l'any 1990 i fins a l'actualitat.
- **Literàries**. Dins de les fonts literàries, cal distingir diferents tipologies: els informes i les guies itineràries de caràcter militar, corresponents als segles XVII i XVIII, i els butlletins i les guies itineràries del Centre Excursionista de Catalunya (CEC) de finals del segle XIX i principis del XX. Els dos primers tipus de documents són una font d'informació d'interès, ja que permeten conèixer els itineraris dels exèrcits en les seves escomeses pel territori català i contenen una relació dels nuclis que travessaven les tropes, així com informació sobre l'estat dels camins.
- **Administratives**: en l'àmbit administratiu són rellevants les referències a camins que contenen les actes d'atermenament de finals del segle XIX i principis del XX. Es tracta

Detall de la planimetria municipal de l'antic terme de Cerc (1929). Font: Instituto Geográfico Nacional.



Carlos Guàrdia Carbonell. Assaig metodològic per a l'estudi geogràfic dels camins tradicionals pirinencs. DOI 10.34810/plecsn190id416743

de documents legals que, de manera descriptiva, detallen la forma i la localització de les fites de terme entre municipis veïns i estan signats per les comissions municipals respectives.[6] Alguns camins figuren com a límits de terme o bé transcorren molt a prop de les fites que les comissions de treball fixaven com a referència. Des de l'òptica de la vialitat històrica, les actes aporten dues informacions interessants per a la identificació i caracterització dels camins públics: l'existència del camí i el nom, del qual es pot inferir l'ús públic.

D'acord amb Campillo,[7] de les fonts documentals citades i utilitzades s'ha d'extreure, fonamentalment, la informació destinada a raonar la titularitat pública, així com la tipificació morfològica i funcional, a partir d'un seguit de paràmetres:

a) Existència: la documentació acredita l'existència i el traçat del camí identificat.
b) Antiguitat: la documentació permet datar l'antiguitat del camí (la primera dada documental) o en quin lapse de temps aquest apareix en la documentació (moment de la construcció o l'establiment del traçat). Aquesta dada és fonamentalment per poder tipificar el camí inventariat com a «camí històric» o com a «camí modern».
c) Morfologia: la documentació permet documentar la morfologia original del camí i la seva evolució: amplada, camí de ferradura, camí carreter, camí rodat, camí pavimentat, etc.
d) Utilitat o funcionalitat: la documentació pot qualificar funcionalment l'ús del camí. Per exemple, mitjançant un nom o denominació descriptius de la funcionalitat original o actual, o bé per la tipificació del camí (camí veïnal, camí ral, camí ramader, etc.) en algun document.
e) Títol adquisitiu: de l'antiguitat de la font documental pot inferir-se la naturalesa immemorial del camí si es tracta d'un camí històric i, si és d'ús públic, també la titularitat. Algunes fonts documentals (administratives, notarials, registrals, etc.) permeten acreditar altres formes d'adquisició de la propietat si es tracta d'un camí modern.

Secció del camí vell de la Seu d'Urgell a Solsona (TM. d'Alàs i Cerc). Autor: Carlos Guàrdia

Notes metodològiques per a la identificació i caracterització dels camins

La proposta fonamenta el procés metodològic en la utilització de dos instruments: la recerca bibliogràfica i documental, i l'observació de camp. L'anàlisi de la informació no ha consistit en una juxtaposició de dades, sinó que les fonts seleccionades s'han treballat aplicant tècniques d'interpretació territorial, una metodologia basada en els enfocaments de Font i Campillo.[8] Els camins públics són una infraestructura de naturalesa funcional i existeixen perquè tenen una utilitat determinada: anar de poble a poble, anar al mercat, a fira, a festa major, a missa, etc. La metodologia es basa en l'anàlisi de les necessitats de mobilitat dels habitants del territori objecte d'estudi abans de la construcció de les carreteres modernes i, a partir d'aquí, es diferencien els camins que estan al servei d'un particular dels que responen a la col·lectivitat.

En aquest model els nuclis de població constitueixen els nodes primaris a partir dels quals s'articulen les xarxes territorials de transport i de mobilitat terrestre. Els camins, per la seva banda, actuen com a vectors i configuren una malla territorial de naturalesa funcional, complexa i diversa, que s'articula segons el principi de «tots amb tots», establint totes les connexions possibles i necessàries aprofitant els millors passos naturals (colls, valls, carenes) que proporciona l'orografia.

A partir d'aquest plantejament i de les fonts documentals disponibles anteriorment exposades, s'identifiquen els camins públics i es descarten els vials moderns construïts específicament per al trànsit rodat. El treball de gabinet es contempla amb l'anàlisi de la fotografia aèria a escala 1:2.500 per tal de

Carlos Guàrdia Carbonell. Assaig metodològic per a l'estudi geogràfic dels camins tradicionals pirinencs. DOI 10.34810/plecsn190id416743

1
2
6
10
14
18
20
22
24

Secció del camí vell de Lletó a Ansovell (Alàs i Cerc). Autor: Carlos Guàrdia.

descartar els camins històrics que s'han transformat en camins aptes per al trànsit rodat, pavimentats o de terra, atès que no corresponen a l'objecte d'estudi. Finalment, els camins restants configuren el viari tradicional de titularitat pública; és a dir, camins públics de naturalesa històrica construïts o concebuts per al trànsit no motoritzat (a peu, amb cavalleries o animals de bast) que conserven el caràcter original sense haver estat modificats substancialment.

El reconeixement de camp ha consistit en la comprovació del traçat dels camins que tenen aquesta consideració, dels quals es recull informació detallada (morfologia, patologies associades i elements constructius) que es trasllada sobre un suport cartogràfic. Així mateix, l'observació de camp ens ha servit per comprovar i corregir alguns traçats poc precisos o fiables, sobretot en entorns amb cobertura boscosa.

Resultats

L'aplicació de la proposta ha donat com a resultat la identificació de divuit camins públics que no han estat modificats substancialment i encara conserven les característiques originals, amb una longitud total de 19 km. L'assaig metodològic ha pres com a àmbit d'estudi el municipi pirinenc d'Alàs i Cerc, però és extrapolable a altres àrees de muntanya, atès que bona part de les fonts d'informació emprades són comunes i altres que es puguin utilitzar, encara que no siguin homogènies, s'han de posar al servei de la interpretació territorial per obtenir uns resultats adequats. ■

Notes

1. X. CAMPILLO; R. LÓPEZ-MONNÉ, *El llibre dels camins. Manual per esvair dubtes, desfer mites i reivindicar drets*. Tarragona: Arola Editors, 2010, p. 33.

2. M. C. MONTANER, *Mapes i cartògrafs a la Catalunya contemporània (1833-1941). Els inicis i la consolidació de la cartografia topogràfica*. Barcelona: Rafael Dalmau Editor, 2000, p. 102-104.

3. L. URTEAGA; F. NADAL, «El levantamiento del mapa topográfico a escala 1:50.000 en Cataluña (1912-1932)», en *Treballs de la Societat Catalana de Geografia*. Barcelona: Institut d'Estudis Catalans i Societat Catalana de Geografia, 2013, p. 81-108.

4. «Los límites de estos polígonos serán siempre líneas permanentes no expuestas a variaciones, como ríos, arroyos, caminos vecinales, carreteras, canales, etc. Se prescindirà, por tanto, de arroyos cuyo curso pueda variar, caminos rurales que no estén bien determinados y puedan asimismo cambiar de un año para otro, sendas, caminos de servidumbre que puedan perderse y, en general, de cuanto no presente garantía de inmutabilidad», cf. DIRECCIÓN GENERAL DEL INSTITUTO GEOGRÁFICO Y CATASTRAL, *Instrucciones para la ejecución del catastro topográfico parcelario*. Madrid: Talleres del Instituto Geográfico, 1942.

5. CAMPILLO; LÓPEZ-MONNÉ, *El llibre dels camins...,* p. 70-72.

6. J. MASSÓ; M. TORRES, «Noves dades territorials. La delimitació municipal a Catalunya», en *Segon Congrés Català de Geografia*. Barcelona: Societat Catalana de Geografia, 2008, p. 598.

7. X. CAMPILLO, *Els inventaris municipals de camins. Decàleg per a l'elaboració*. La Seu d'Urgell: Institut per al Desenvolupament i la Promoció de l'Alt Pirineu i Aran (IDAPA); Arola Editors, 2015, p. 66.

8. J. FONT, *La formació de les xarxes de transport a Catalunya (1761-1935)*. Vilassar de Mar: Universitat de Barcelona i Editorial Oikos-Tau, 1999, p. 67; X. CAMPILLO, *La gestió de la xarxa de camins en zones de muntanya. El cas del Parc Natural del Cadí-Moixeró*. Tesi doctoral inèdita, Bellaterra: Universitat Autònoma de Barcelona, 2001, p. 152-153 (en línia: http://hdl.handle.net/10803/4942).

temes-3

PABLO MEDINA GIL. Universitat Rovira i Virgili – Institut Català d'Arqueologia Clàssica, Grup Investigació Arqueologia del Paisatge – Universitat de València

EVOLUCIÓ DE LA XARXA VIÀRIA HISTÒRICA DE L'ALCORA (L'ALCALATÉN, CASTELLÓ)

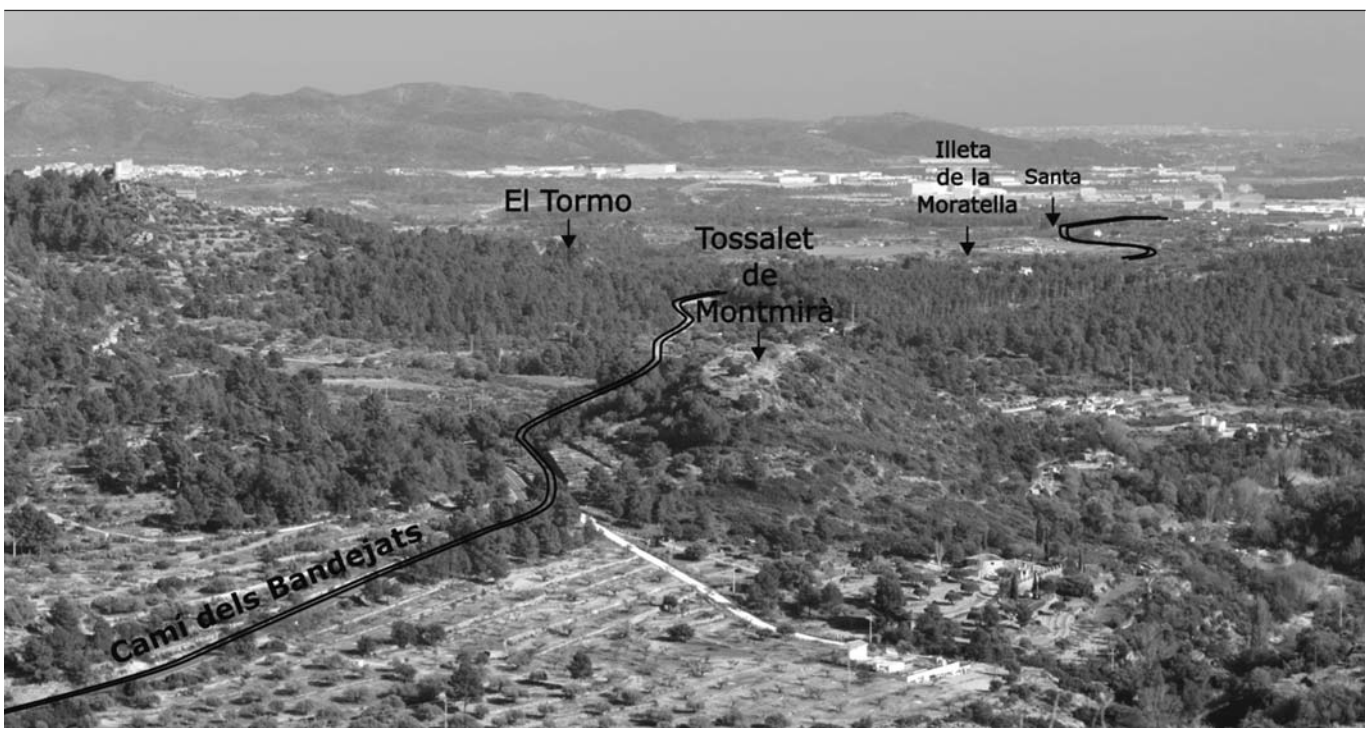
Els assegadors, camins, carreteres i vies es corresponen amb una llarga enumeració de mots associats a infraestructures utilitzades amb l'objectiu de crear enllaços entre diferents territoris. Així, tant si és a peu com mitjançant animals o amb trànsit rodat, aquestes infraestructures esdevenen essencials per a la unió i vertebració dels territoris. A més, també hem de valorar-les com a elements a través dels quals es produeix l'intercanvi de productes, cultures, coneixements o creences. Totes aquestes construccions, com qualsevol resta arqueològica, deixen una empremta que perdura en el temps. Per tant, la xarxa viària que trobem en l'actualitat respon a una acumulació i evolució progressiva resultat d'una agregació continuada al llarg de la història.

En l'estudi de la xarxa viària hem aplicat els conceptes metodològics de l'arqueomorfologia proposats per Eric Vion i que posteriorment han estat utilitzats en context peninsular per Josep M. Palet en la plana de *Barcino* i per M. José Ortega en la de *Valentia*.[1] Per això, per a l'estudi se suggereix la restitució, definició i lectura arqueològica de les diverses traces que l'activitat humana ha deixat en el paisatge mitjançant una anàlisi regressiva fonamentada en la cartointerpretació, la fotointerpretació, la documentació escrita i les evidències arqueològiques.

Marc geogràfic

El nostre estudi abasta el territori del terme municipal de l'Alcora.[2] Un espai que s'estén per 94,9 km², situat en la zona meridional de la província de Castelló (País Valencià). Orogràficament es configura com un espai de transició entre

Panoràmica del traçat del camí dels Bandejats i jaciments d'època ibèrica. Autor: Pablo Medina.



Pablo Medina Gil. Evolució de la xarxa viària històrica de l'Alcora (l'Alcalatén, Castelló). DOI 10.34810/plecsn190id416745

1
2
6
10
14
18
20
22
24

les planes litorals i les àrees de muntanya. De resultes d'aquesta particularitat, trobem que l'espai està dividit en dues parts: una primera meitat, situada en l'extrem oest, correspon als últims estreps del massís de Penyagolosa (sistema Ibèric), amb un territori amb relleu pronunciat i abrupte; i l'altra meitat, situada a l'est, és un preludi de les planes litorals amb un relleu de planes i xicotetes elevacions. Tot aquest territori està vertebrat pel riu Llucena, el qual flueix en direcció sud-est.

Anàlisi estructural de la trama viària

La xarxa de camins històrica obtinguda en el nostre treball conjuga un total de 143 traces viàries. Es tracta d'una trama complexa, amb valor històric i arqueològic, que ens permet fer una aproximació a la seua evolució al llarg de diferents èpoques històriques.

A. Època ibèrica

En aquest període era essencial que l'articulació del poblament obeïra a criteris basats en la vigilància de les diferents vies de comunicació terrestres, amb la finalitat de controlar les mercaderies, la seguretat del trànsit i els recursos repartits en les xarxes de poblament.

Com evidencien les restes arqueològiques, en època ibèrica ja devia existir i desenvolupar-se una xarxa viària a la zona. Així doncs, partint d'aquesta premissa, l'acostament al teixit de comunicacions l'hem fet combinant el càlcul de rutes òptimes entre els jaciments ibèrics i l'estudi arqueomorfològic. Com a resultat, trobem que existeix una superposició entre els itineraris creats a partir de l'anàlisi de rutes òptimes i les traces que componen la xarxa viària històrica, destacant entre totes l'itinerari anomenat camí dels Bandejats. Aquest s'erigeix de manera destacada dins del territori: seguint orientació SE-NO i amb diversos jaciments ibèrics a banda i banda, vertebra tota l'àrea, i es configura com la principal via de penetració litoral-interior.

B. Època romana

Quan l'arribada de Roma provocà progressives transformacions del territori, l'estructuració de la xarxa viària obeí a una nova organització segons les necessitats de cada espai.

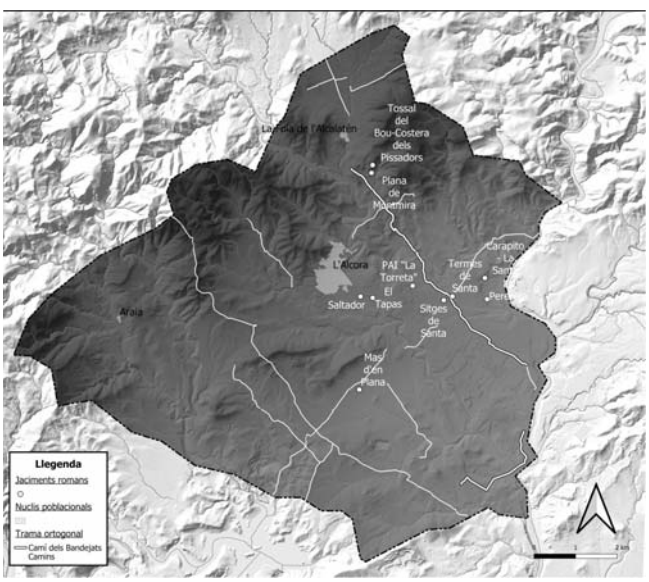
Per extraure la possible trama viària d'època romana, ens hem fonamentat en dos factors: les relacions morfològiques amb altres trames amb datacions relatives (trama radial), i l'associació d'aquesta trama amb els diversos jaciments d'època romana.

Fent l'anàlisi morfològica hem detectat dues trames ortogonals en les quals, malgrat l'orografia abrupta, els itineraris s'ajusten als múltiples accidents geogràfics. En la primera trama, situada en la meitat sud-est, els eixos viaris corren en direcció NO-S amb una inclinació de 45° E respecte al nord geogràfic i NE-SO amb inclinació 45° O. La segona trama, localitzada al nord, està formada per un conjunt de traces orientades SO-NE amb una inclinació de 60° E respecte al nord geogràfic i 30° O per als eixos orientats ES-NO.

La comparació de les diverses trames que coexisteixen a la nostra regió mostra l'existència d'interaccions que permeten atribuir una cronologia relativa a aquest conjunt viari. Per exemple, en l'àrea central del terme municipal podem observar l'assimilació que es produeixen entre els eixos de la trama ortogonal i una de les vies pertanyents a la trama radial, la qual es data a partir dels segles XIII i XIV.

Quant a la relació que existeix entre aquesta trama i els diferents jaciments, apreciem que aquests es troben en posicions adjacents als camins i que, a més, l'orientació que segueixen els edificis en el cas de Termes de Santa i el Saltador coincideix amb l'orientació del trànsit dels itineraris de la zona.

Trama ortogonal i jaciments d'època romana. Autor: Pablo Medina.



C. Edat mitjana

Els segles medievals suposen un nou canvi en l'organització territorial de la zona, amb la creació i consolidació de nous nuclis de població. En conseqüència sorgiren noves necessitats de mobilitats i estructuració del territori que derivaren en un fenomen fonamentat en trames radiocèntriques.

Morfològicament, aquest tipus de trames s'articulen a partir d'un eix central i les diferents traces s'allunyen en totes les direccions, per associar-se amb altres punts d'interès o altres

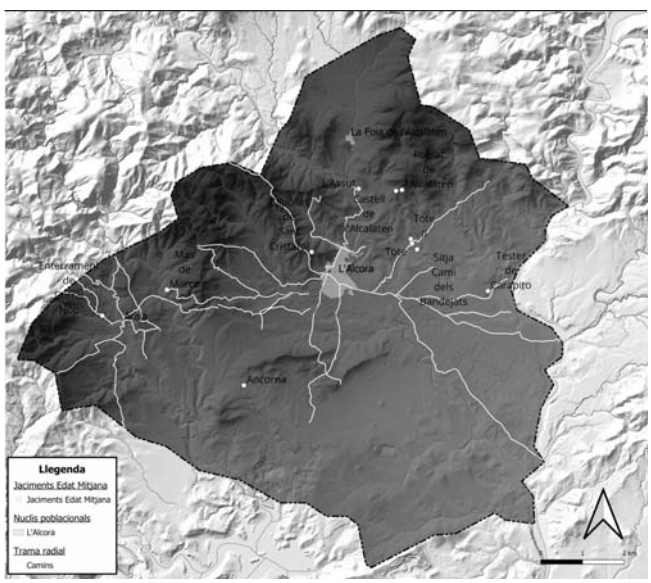
Pablo Medina Gil. Evolució de la xarxa viària històrica de l'Alcora (l'Alcalatén, Castelló). DOI 10.34810/plecsn190id416745

nuclis de població veïns. A mesura que s'allunyen apareix una altra sèrie de vies secundàries que s'uniran a aquests ramals principals.

En el nostre cas, l'eix central predominant és la població de l'Alcora, a partir de la qual es conforma una important trama radial. De moment, la cronologia més antiga possible per a aquesta trama l'establim *post quem* al segle XIII/XIV, moment en què es va atorgar la carta de poblament a l'Alcora, en 1305.[3]

Associades a aquesta trama i al mateix període, apareixen dues trames radials secundàries. Una situada al sud-oest, en la pedania d'Araia, i l'altra, al sud, en el Mas de San Chils. Tots dos espais conserven restes arqueològiques de l'edat mitjana.

Trama radial i jaciments de l'edat mitjana. Autor: Pablo Medina.



D. La implantació de la Reial Fàbrica

L'últim entramat que cal destacar és el vinculat a activitats derivades de la terrisseria, i sobretot al desenvolupament territorial que va suposar la implantació de la Reial Fàbrica de Pisa i Porcellana del comte d'Aranda l'any 1726.

Per fer una aproximació a les traces que pogueren sorgir en aquest lapse temporal, hem de retrocedir fins al segle XVI, ja que podem suposar que la gran quantitat d'obradors en funcionament que trobem més endavant (vint-i-quatre entre els anys 1712 i 1735) són indicatius d'una intensa explotació del territori des de temps enrere. Dos segles més tard, arran de la instal·lació de la Reial Fàbrica en 1726-27, Joseph Cavanilles plasma que «las fábricas de loza y porcelana han dado nueva vida, han multiplicado el numerario, y mantienen una porción crecida del pueblo».[4] Aquest aspecte indubtablement deixà petjada en l'explotació i enllaç de nous espais en el territori.

Pel que respecta a la xarxa viària, per una banda s'observa com es defineixen noves línies per a la comunicació entre les noves mines i la Reial Fàbrica, o entre els nous molins i els espais urbans. Aquesta xarxa evolucionarà paral·lelament al desenvolupament tant de la fàbrica com de les noves àrees d'aprovisionament que es mencionen en la documentació històrica dels segles XVIII i XIX,[5] o fins i tot en la toponímia, com per exemple el camí de l'Algepsar o el camí de la Mina. Per altra banda, també trobem la continuació en l'ús d'itineraris supraregionals, com és el cas de la utilització de vies per transportar les mercaderies als ports de Castelló i de Borriana.[6]

Conclusions

Tot i comptar amb evidències sobre la possible vinculació de l'itinerari del camí dels Bandejats que permet situar-ne l'ori-gen en el ferro antic, no és fins a l'època ibèrica quan es pot confirmar de forma fefaent una primera estructuració de la xarxa viària històrica del territori estudiat. Englobat dins de les traces que compondrien la xarxa viària en el moment ibèric, destaca l'itinerari del camí dels Bandejats, el qual vertebra el territori i exerceix com a nexe d'unió entre el litoral i l'interior muntanyenc.

Fou amb l'arribada de Roma quan el paisatge sofrí novament una transformació. El canvi en la tendència poblacional passà de llocs situats majoritàriament en zones altes, d'alt valor estratègic visual i poliorcètic, a zones on prevalien les capacitats agrològiques del sòl. Tot i aquest canvi de model, el camí dels Bandejats contínua sent l'eix vertebrador de la regió. La utilització d'aquest eix vertebrador es deu principalment a dos factors: en primer lloc, a l'existència d'una preestructuració territorial que estava adaptada a una orografia complexa, i en segon lloc, a l'existència d'un corredor litoral-interior que funcionava eficaçment d'acord amb les demandes de la zona.

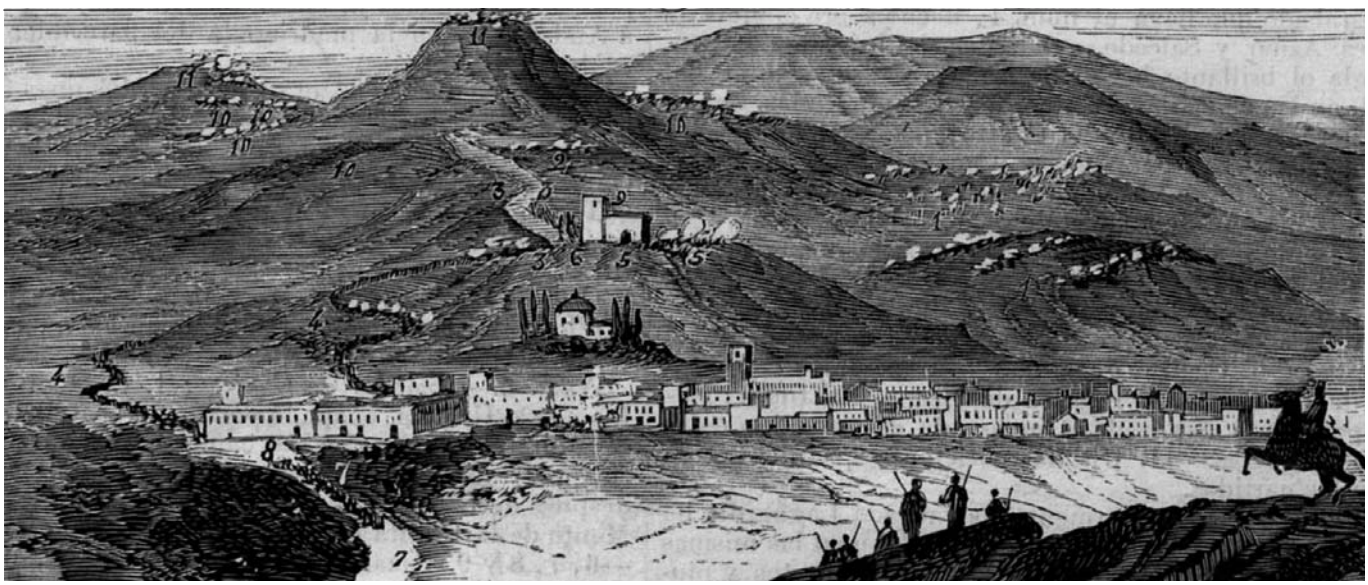
D'altra banda, en aquest moment també trobem una trama ortogonal definida i estructurada, la qual organitzaria el poblament dispers per tota la zona.

Posteriorment, no fou fins al moment de l'auge i la consolidació del nucli urbà de l'Alcora, entre finals del segle XIII i inicis del XIV, que sorgí la xarxa viària que configurà la trama radial. Aquesta nova xarxa creà una dinàmica pròpia, estructurant novament tot el territori a partir d'un nucli de població predominant i articulant el seu voltant com una àrea de captació de recursos. Paral·lelament, itineraris com el camí dels Bandejats continuaren utilitzant-se amb caràcter supraregional.

Pablo Medina Gil. Evolució de la xarxa viària històrica de l'Alcora (l'Alcalatén, Castelló). DOI 10.34810/plecsn190id416745

1
2
6
10
14
18
20
22
24

Gravat anònim de l'Alcora (l'Alcalatén, Castelló) publicat el 30 de desembre de 1874 en la revista *La Ilustración Española y Americana*.



Finalment, la darrera etapa documentada és la vinculada amb la instauració de la Reial Fàbrica, tot i que segurament comença a gestar-se al segle XVI. En aquest cas la creació de nous eixos i itineraris obeeix clarament al desenvolupament de l'activitat terrissera.

En conclusió, i com a resultat de l'estudi, l'aspecte més destacat és l'estreta vinculació entre la dinàmica poblacional i la xarxa viària, amb agents entre els quals es desenvolupa una interacció constant i indissociable que antropitza el paisatge d'acord amb les necessitats de cada època històrica. ■

Notes

1. E. VION, «L'analyse archéologique des réseaux routiers: une rupture méthodologique, des réponses nouvelles», en *Paysages découverts: histoire, géographie et archéologie du territoire en Suisse romande,* vol. 1, 1989, p. 67-99; J. M. PALET, *Estudi territorial del Pla de Barcelona: estructuració i evolució del territori entre l'època ibero-romana i l'altmedieval, segles II-I aC - X-XI dC*. Barcelona: Centre d'Arqueologia de la Ciutat i Institut de Cultura, 1997; M. J. ORTEGA, *Origen y evolución del paisaje histórico de la llanura de Valencia. Estudio de la estructuración y ocupación del territorio entre las épocas ibérica y feudal (siglos V aC - XIII dC).* València: Diputación de Valencia, 2020.

2. Aquest article parteix del treball de final de màster, dirigit pel doctor Josep M. Palet i Martínez, i d'altres investigacions vinculades a la tradició terrissera de l'Alcora. Per a les referències bibliogràfiques completes, cf. P. MEDINA, *Poblamiento y red viaria en el término municipal de l'Alcora (Castelló): desde época ibérica al final de la época romana*. Treball final de màster, Tarragona: Universitat Rovira i Virgili, 2016.

3. E. GUINOT, *Cartes de poblament medievals valencianes.* València: Generalitat Valenciana, 1991.

4. A. J. CAVANILLES, *Observaciones sobre la Historia Natural, Geografía, Agricultura, Población y frutos del Reyno de Valencia.* Madrid: 1795, p. 26.

5. J. CABRERA, *La Real Fábrica del Conde de Aranda en Alcora. Sostenibilidad, materiales y edificación industrial*. L'Alcora: Asociación de Amigos del Museo de Cerámica de l'Alcora, 2015, p. 68-120.

6. F. OLUCHA, «Noves dades per la història de la fàbrica de cerámica d'Alcora», *Estudis Castellonencs,* 4, 1987-1988, p. 368.

temes-4

PERE CATALÀ I COLL; PERE PONS I BAGUR. Coordinadora de Camins de Menorca

ELS CAMINS DE MENORCA. RECUPERAR EL PASSAT PER GAUDIR DEL FUTUR

L'origen i la construcció d'un camí neix de les necessitats dels habitants d'aquella regió. És molt clara la relació entre l'augment de població dels pobles i zones rurals i la seva xarxa de camins: en la mesura que la població creix o que l'activitat econòmica es diversifica, es van creant camins i la xarxa viària es va adaptant a les noves necessitats. Açò configura la fisonomia del territori.

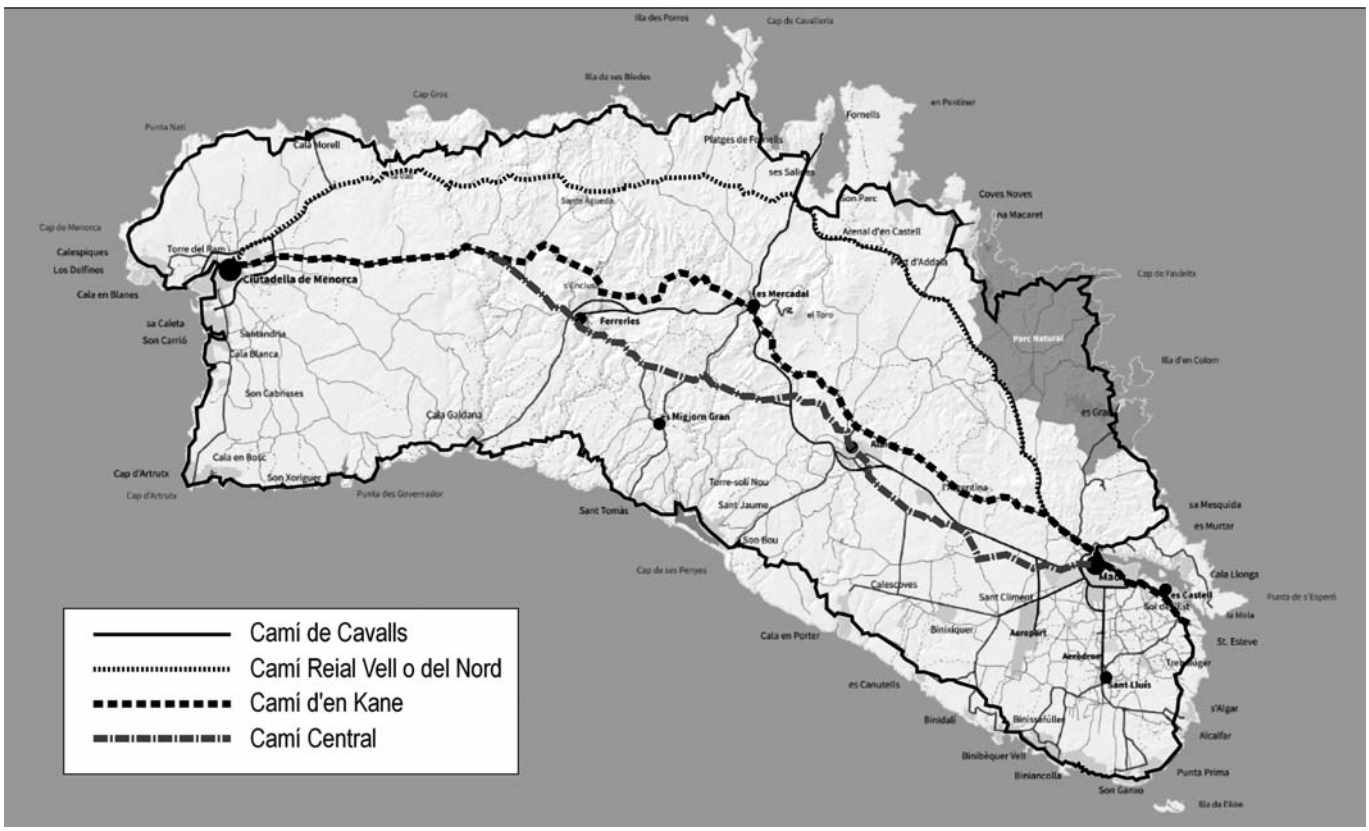
Un camí es construeix per facilitar la connexió de persones, animals i productes agraris entre diferents punts amb un clar sentit de rendibilitat econòmica. Els camins que recorren els camps connectaven finques i nuclis de població per establir una xarxa de comerç i usos agrícoles, en molts casos encara vigents avui en dia.

Però en el cas de Menorca hem d'afegir una altra variable, o factor, que cal tenir en compte: per la seva posició estratègica al centre de la Mediterrània occidental, històricament Menorca ha estat un lloc de pas per a multitud de cultures, per la qual cosa també hi havia un sentit militar, de defensa insular, a l'hora de projectar-ne les vies de comunicació.

Estructura de la xarxa viària de Menorca

Menorca és una illa relativament petita i lleugerament allargada, com una mongeta. Aquest fet, junt amb la bipolarització de la població en els dos nuclis principals, Maó i Ciutadella, situats un a cada extrem de l'illa, ha condicionat l'estructura

Els camins històrics de Menorca. Autor: Pere Català.



Pere Català i Coll; Pere Pons i Bagur. Els camins de Menorca. Recuperar el passat per gaudir el futur. DOI 10.34810/plecsn190id416747

1
2
6
10
14
18
20
22
24

general de les seves vies de comunicació. Aquesta estructura, que podria recordar una espina de peix, ha consistit bàsicament en un eix que travessava l'illa de llevant a ponent i del qual sortien diferents ramals per anar a la costa o a altres indrets importants.

Per intentar concretar una mica més aquesta estructura viària, simplificant-ho molt, es podria dir que a la part de ponent, a Ciutadella –antiga capital on havien residit tradicionalment la noblesa i el clergat–, la xarxa de camins té una estructura radial en què diferents camins surten del nucli urbà i van unint les finques rurals (els *llocs*) fins a arribar a la que es troba més propera a la costa, formant una mena de ventall. En canvi, a la part de llevant, on hi ha tres nuclis de població i els llocs són més petits, els camins rurals estan estructurats en forma de xarxa i molt més connectats entre si.

Els camins històrics

Sembla que en l'època romana ja existia aquest eix transversal de comunicació que unia les poblacions de *Iago* i *Mago* (les actuals Ciutadella i Maó), del qual s'han trobat algunes restes, però el primer camí de què tenim constància i del qual coneixem el traçat és el Camí del Nord. A principis del segle XVII hi ha referències escrites que l'anomenen Camí Reial Vell, cosa que fa pensar que en aquella època ja havia deixat de ser l'eix principal de comunicació de l'illa.

Aquest era el camí que durant l'edat mitjana unia les dues poblacions més grans, sense passar per cap altra, per la zona nord de Menorca: donava accés al castell de Santa Àgueda, la principal fortificació de l'illa en l'època musulmana, facilitava l'arribada als ports de la costa nord i defugia els barrancs de la zona sud de l'illa i la zona central, geogràficament més accidentada. L'intent de Jaume II de fixar a les proximitats diverses parròquies i capelles en el *Pariatge* del 1301 és una prova de la seva vigència en aquella època.

A finals de l'edat mitjana aquest camí va entrar en decadència per l'abandonament del castell de Santa Àgueda i la manca d'ús de diverses parts del recorregut. La via de comunicació principal va passar a ser l'anomenat Camí Central, que des de Maó passava per Alaior, entre es Mercadal i es Migjorn Gran –prop d'aquest darrer–, i per Ferreries fins a arribar a Ciutadella, pel que és l'actual carretera general. Aquest va ser el camí més important fins a la construcció del Camí d'en Kane, a principis del segle XVIII.

Durant aquest segle, Menorca va viure la paradoxa de ser una illa tan tranquil·la que restava al marge de tot signe de progrés i, a la vegada, una moneda de canvi pels grans països del moment en les disputes internacionals. Anglaterra, Espanya i França valoraven molt la posició estratègica de l'illa, i en especial del port de Maó, un gran port d'escala i refugi.

En la primera dominació anglesa de Menorca, després del Tractat d'Utrecht (1712), un dels primers governadors, Richard Kane, va manar construir una via que anés de llevant a ponent per facilitar el moviment de tropes per l'illa. Les vies que hi havia en aquell moment just servien per passar-hi a peu, a cavall o en bístia: el Camí Reial Vell o del Nord (alguns trams), el Camí Central, i el Camí de Cavalls. Aquest nou camí militar, molt més ample, fet construir pels anglesos, unia les principals poblacions des del castell de Sant Felip fins a Ciutadella, passant per Maó, Alaior, es Mercadal i Ferreries.

Amb relació a aquesta carretera i als vehicles que circulaven per Menorca en aquella època, en les cartes publicades per Francis Schroeder el 1846 llegim: «La carretera es inglesa y perfecta, pulida como el suelo de una casa, extendiéndose por toda la isla hasta Ciudadela [...]. Existe, creo yo, únicamente un solo vehículo en toda la isla, la destartalada diligencia que va a Ciudadela; por tanto, no hay nada que pueda estropear esta carretera».

L'any 1878 es va iniciar la construcció de la nova carretera general (actual Me-01), que no es va acabar completament fins a l'any 1900. A partir de llavors el Camí d'en Kane va entrar en decadència.

Aquests tres camins eren –i encara són– camins lineals amb problemes de connexió i d'accessibilitat a la costa. D'aquí la importància que tenia l'altre camí històric de Menorca: el Camí de Cavalls, que envolta tota l'illa a poca distància de la costa.

Les primeres referències documentals que tenim del Camí de Cavalls són d'abans de la dominació francesa de l'illa (1756-1763), però és molt possible que la seva antiguitat es remunti a finals del segle XVI o fins i tot a la baixa edat mitjana. La seva funció principal era de vigilància i defensa de

Excursió reivindicativa pel Camí d'en Kane l'any 2017. Autor: Pere Català

Pere Català i Coll; Pere Pons i Bagur. Els camins de Menorca. Recuperar el passat per gaudir el futur. DOI 10.34810/plecsn190id416747

l'illa: unir les fortificacions i talaies de la costa i enllaçar els diversos camins que des d'allà es dirigien a l'interior.
Aquests quatre camins històrics (el Camí Reial Vell o del Nord, el Camí Central, el Camí d'en Kane, i el Camí de Cavalls) són i van ser en el seu dia els més importants de Menorca, completats amb una densa xarxa de camins secundaris.
La majoria de camins secundaris eren caminets estrets o carreranys que només permetien el pas d'una persona, o d'un cavall o bístia (camins de ferradura), i unien els quatre camins històrics entre ells i amb els nuclis de població, llocs, alqueries i rafals, ermites i capelles, punts d'interès militar o estratègic, torres i talaies, a més dels accessos a la costa, cales, platges i especialment els ports principals del nord i els embarcadors naturals del sud. Aquests punts costaners tenien una gran importància per al comerç insular, no tan sols exterior sinó també interior.
Amb la construcció de vies alternatives més modernes, aquests camins van anar perdent l'ús original –alguns fins i tot es van deixar d'emprar totalment– i es van començar a tancar, tapar de vegetació i oblidar.
Avui dia, l'estat de cadascun d'aquests camins és molt divers: n'hi ha que han passat a formar part de les carreteres actuals, que s'han convertit en camins rurals –amb trànsit rodat o bé d'ús no motoritzat–, que han acabat tapats per la vegetació, que s'han tancat, que han estat privatitzats legalment, que han estat usurpats per les propietats per on passen, etc. També hi ha camins que s'han pogut recuperar per a l'ús públic després d'anys de mobilització ciutadana, com és el cas del Camí de Cavalls o d'un tram usurpat del Camí d'en Kane.

El Camí de Cavalls

Els camins formen part de la història d'un poble i d'un territori i són una eina imprescindible per conèixer-lo. Per açò, podem afirmar que no es pot conèixer Menorca, la seva història i el seu paisatge sense conèixer-ne els camins. El Camí de Cavalls té pels menorquins un significat especial, que va més enllà del fet de ser un camí històric: és un camí estimat i que és part nostra, és el nostre Camí!
A finals dels anys vuitanta, el Consell Insular de Menorca (CIME) va sol·licitar un primer estudi sobre el Camí de Cavalls amb la intenció de conèixer-ne el traçat històric, l'estat de conservació, i la ubicació dels pous i dels béns d'interès cultural que formen el patrimoni històric i etnològic del Camí.
En les dècades de 1980 i 1990 del segle passat, el Camí de Cavalls es trobava fortament degradat, no era transitable en la totalitat i tenia molts bocins en autèntic mal estat. A partir dels anys noranta van aparèixer els primers conflictes per seguir emprant lliurement el Camí de Cavalls. Alguns particulars afectats pel traçat tradicional del camí van tancar algunes barreres, van paredar qualque portell i van posar obstacles als habituals excursionistes i usuaris que volguessin passar pel camí. I tot açò amb el consentiment de l'Administració, que no feia res per garantir l'ús públic i lliure de l'immemorial Camí de Cavalls.
Fruit de la gran sensibilització ciutadana per aquesta situació, l'any 1996 es va constituir la Coordinadora per a la Defensa del Camí de Cavalls, amb el suport de més de noranta associacions de Menorca i de molts particulars, per donar resposta a la demanda social de salvaguardar l'herència rebuda dels nostres avantpassats. Es van fer intenses campanyes de sensibilització, manifestacions, xerrades, festivals, exposicions i més de cinquanta excursions amb una mitjana de 400 participants, per reivindicar el dret del poble a seguir emprant l'antic Camí de Cavalls.

Excursió reivindicativa pel Camí de Cavalls l'any 1998. Autor: Eduard Serra.

L'any 2000 es va aprovar al Parlament de les Illes Balears la Llei del Camí de Cavalls, el 2002 la delimitació, el 2003 el Pla Especial, i el 2008 l'expropiació del dret de pas i l'inici de la neteja de trams que s'havien anat tapant i fitant. Finalment, el 2010 el Ministeri de Medi Ambient, Medi Rural i Marí, conjuntament amb el CIME, va començar a senyalitzar el recorregut del Camí de Cavalls com a GR223 (Sender de Gran Recorregut 223) amb unes plaquetes vermelles afegides a les fites.
Així, el Camí de Cavalls va ser el primer camí històric que va entrar a formar part de la Xarxa de Camins Naturals d'Espanya.

El canvi d'usos de la xarxa viària

De manera general, antigament la majoria de camins eren de lliure trànsit, ja que l'economia i la vida dels menorquins

Pere Català i Coll; Pere Pons i Bagur. Els camins de Menorca. Recuperar el passat per gaudir el futur. DOI 10.34810/plecsn190id416747

1
2
6
10
14
18
20
22
24

depenia d'ells. Molts dels camins públics eren projectats i construïts per l'Administració amb ajuda dels propietaris dels terrenys per on passaven, i seguien una sèrie de normes d'amplada i tancament (normalment amb paret seca) que regien de manera general el traçat. El manteniment anava a càrrec dels ajuntaments, però els camins reials i veïnals de primer ordre rebien partides pressupostàries de la Diputació Provincial.

Els usos tradicionals i històrics dels camins de Menorca, sobretot pel que fa a l'accés a la costa (bàsicament de vigilància i defensa, navegació i comerç, i pesca i recollida de sal), van canviar radicalment durant la segona meitat del segle XX amb els canvis socioeconòmics, l'augment demogràfic, l'interès turístic del litoral i la popularització dels vehicles de motor. Per altra banda, la progressiva manca d'ús de molts camins rurals després de la construcció o adaptació de nous vials més adequats per al trànsit de vehicles motoritzats va provocar la desaparició o tancament de molts dels antics camins veïnals.

L'oci, el turisme i l'interès creixent per la pràctica esportiva a l'aire lliure van alimentar la demanda social per reivindicar els camins d'accés al litoral i el Camí de Cavalls, sobretot a partir dels anys vuitanta, quan alguns propietaris van tancar l'accés a la platja o van cobrar peatges per accedir a la costa. Allò va provocar nombrosos conflictes socials, fins que es va resoldre amb la compra o expropiació dels accessos i aparcaments de les platges verges per part del CIME.

Avui, amb el Camí de Cavalls plenament operatiu i solucionats els accessos a la costa, la pressió social per recuperar els antics camins rurals ha demancat considerablement. Ara el problema és l'excessiu nombre de vehicles que hi volen accedir, fins al punt que s'han hagut de limitar els accessos i en alguns casos prohibir-los a vehicles particulars durant els mesos d'estiu.

L'avui i demà dels antics camins

Els antics camins que s'havien construït per satisfer unes necessitats socials i econòmiques concretes, i que consistien bàsicament en carreranys, caminets, camins de bístia o de ferradura, etc., s'havien deixat d'emprar amb la popularització del trànsit motoritzat i les noves prioritats.

L'any 2011, alguns col·lectius de ciclistes i excursionistes van unir esforços per anar tots a una i tenir una sola veu. Així, amb l'objectiu de treballar per aconseguir la clarificació de les titularitats dels camins i a continuació poder-los recuperar i obrir de nou, va sorgir la Coordinadora de Camins de Menorca, que organitza excursions, xerrades, convocatòries de voluntaris per a la neteja de camins públics tapats per la vegetació i, sobretot, reunions amb l'Administració perquè s'hi impliqui.

El problema principal a què s'ha enfrontat la Coordinadora de Camins de Menorca és que aquests camins, que en principi són de titularitat municipal, no constaven en els inventaris municipals de la majoria d'ajuntaments de Menorca, molts dels quals en desconeixien la titularitat. Hi hem d'afegir les poques ganes dels ajuntaments per crear nous conflictes i els pocs recursos de què disposen per a la recerca i la investigació.

Grup de voluntaris procedint a la neteja i recuperació del Camí de Ses Planes. Autor: Pere Català

Finalment, l'any 2015, amb els suport del CIME, es va formar la Comissió de Camins amb representants de tots els municipis de l'illa, del mateix CIME i d'entitats ciutadanes per resoldre aquest tema i donar el suport necessari als ajuntaments perquè poguessin inventariar els seus camins.

El 2018, amb l'aprovació de la Llei de camins públics i rutes senderistes de Mallorca i Menorca, es va donar un nou impuls a la clarificació de les titularitats dels camins i noves eines per a la recuperació de camins tancats o usurpats. Tot junt fa que puguem tenir una mica més d'esperances pel que fa a la futura recuperació dels antics camins públics.

La situació per la qual passen aquests camins és perillosa, i recuperar-los és bàsic per preservar les nostres arrels; per facilitar activitats de lleure, esportives i educatives a l'aire lliure, i per complementar el turisme de sol i platja amb altres ofertes mediambientals i saludables. En definitiva, per gaudir d'un patrimoni etnològic que és de tots i que no podem deixar perdre. ■

Pere Català i Coll; Pere Pons i Bagur. Els camins de Menorca. Recuperar el passat per gaudir el futur. DOI 10.34810/plecsn190id416747

patrimoni

ELVIS MALLORQUÍ. Centre d'Estudis Selvatans

UN MUSEU DELS CAMINS HISTÒRICS A LA COMARCA DE LA SELVA

Sense sospitar-ho, l'any 1608 un pagès de Tordera va resseguir els passos del poeta Dante Alighieri que, a la meitat del camí de la vida, es va perdre «per una selva obscura» en deixar la recta via. En efecte, en Pere Porter es dirigia a Maçanet de la Selva per cobrar uns diners que li devien i fer front a l'amenaça d'embargament dels seus béns per culpa d'un deute del seu pare que el notari d'Hostalric, Rafael Jalmar Bosom, no havia cancel·lat. L'acompanyava un jove molt savi, el diable, que el va dur per un camí fondo a l'infern.[1] Aquest indret, si existís, avui seria un *xarrabasco*, mot encara no consignat en cap diccionari que derivaria de *xaragall*, perquè és un antic camí que, per l'escolament de les aigües, s'ha enfonsat fins al punt de deixar de ser transitat i quedar cobert per la vegetació. Fins i tot la gent ha oblidat que havia estat un camí.

Abans, els avis avisaven els nens que no caiguessin pels *xarrabascos*. En canvi, avui no hi ha perill: anem massa de pressa. Proveïts de quatre rodes com a extremitats inferiors, podem travessar la plana de la Selva en menys de quinze minuts si anem per l'autovia A-2 o per l'autopista AP-7. De manera semblant, les urgències de la gestió política i els terminis inflexibles de l'administració no deixen temps –ni pressupost– per aprofundir en el coneixement dels antics camins. El projecte del Consell Comarcal titulat *Els camins de la història de la comarca de la Selva,*[2] presentat el 2023, ha permès unificar[3] els itineraris dels Grans Camins de l'Aigua amb els camins de Sant Jaume i incorporar la senyalització per arribar a 75 indrets d'interès. Malauradament, no s'ha pres en consideració l'interès patrimonial dels traçats dels camins ni de les restes associades.

D'un pont a una xarxa

L'any 2000 les obres de construcció de l'autovia A-2, al damunt o al costat de la carretera N-II, van fer visible un pont sobre la riera del Riudevilla, a Riudellots de la Selva. En realitat, n'eren tres: el basament d'un pont documentat el 1330, la volta feta al segle XVII i l'ampliació feta amb rajols al segle XIX, que va esfondrar-se a inicis del XXI. A partir del pont i de treballs previs sobre Sils i Vallcanera, el Centre d'Estudis Selvatans va publicar un primer llibre dedicat al camí ral de Girona a Barcelona que, a la creu de la Mà, es dividia en dos brancals, un cap a Hostalric i el Vallès i un altre, el de Marina, cap a Tordera i el Maresme.[4]

A semblança d'aquest estudi, diversos investigadors van publicar treballs sobre altres camins selvatans en els *Quaderns de la Selva* i revistes locals, tasca que s'ha completat amb la descripció detallada de prop de 500 km dividits en 26 camins que travessaven la plana d'un extrem a l'altre, de Girona a Hostalric i de Blanes a Anglès.[5] Els resultats no són només quantitatius, sinó també qualitatius:[6] relacionant la xarxa viària selvatana amb els jaciments romans, hem pogut identificar el traçat més antic de la Via Augusta amb el camí vell de Caldes a Girona, que s'enfila a Palausacosta, passa per Fornells, travessa tres vegades el riu Onyar segueix fins a Caldes de Malavella i Vidreres i, vorejant l'estany de Sils pel sud, fa cap a Maçanet i Hostalric.

Mercats i hostals

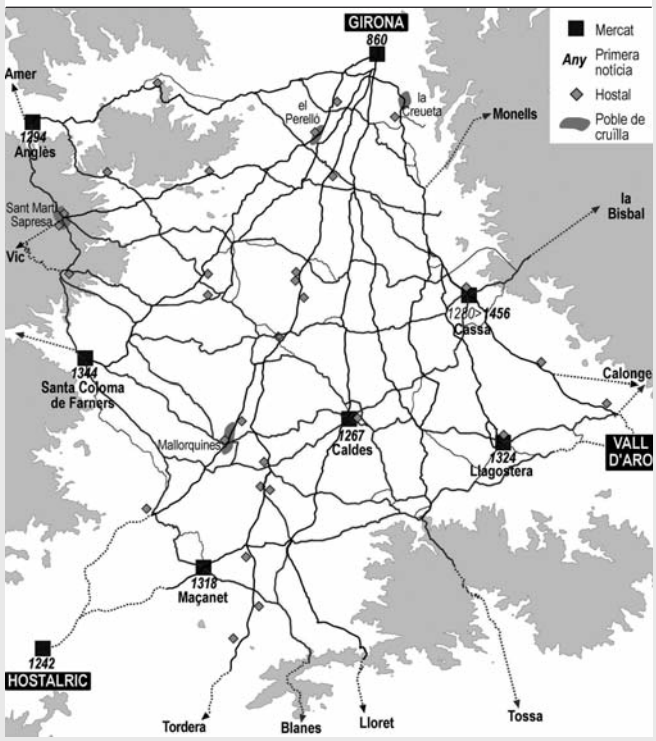
El mercat de la ciutat de Girona, des d'abans de l'any 1000, atreia els habitants de bona part del nord-est de la Selva, mentre la vila de Caldes era una capital secundària segons es desprèn de la xarxa radial de camins que hi van a parar. A partir del segle XIV, la creació de nous mercats a les zones de contacte entre la plana i els massissos de les Gavarres, l'Ardenya i les Guilleries va aportar un major dinamisme a les viles de Cassà de la Selva, Llagostera, Maçanet de la Selva, Santa Coloma de Farners i Anglès.

Paral·lelament, les inversions dels ciutadans de Girona per millorar les comunicacions amb la ciutat de Barcelona van consolidar el traçat del camí ral, o «camí barcelonès», que travessava l'Onyar per un pont a Franciac i vorejava l'estany de Sils pel nord. Això implicava fer passar els viatgers per una zona poc poblada, entre Vallcanera i Hostalric, propensa a les actuacions violentes de bandolers. Ja a l'època moderna, s'hi van consolidar molts hostals. En algunes cruïlles de camins, com a Mallorquines, va néixer un poble nou, de manera semblant a la Creueta, situada al camí de Girona a

DOI 10.34810/plecsn190id416749

1
2
6
10
14
18
20
22
24

Mercats i hostals en relació a la xarxa de camins històrics de la plana de la Selva. Autors: J. Llinàs, E. Mallorquí i M. Martínez Comas.



Sant Feliu de Guíxols, o el Perelló i Sant Martí Sapresa al camí de Vic.

Patrimoni fràgil

Les restes patrimonials vinculades als camins selvatans han estat pràcticament invisibles als ulls de la ciutadania: són massa quotidianes i poc espectaculars per generar una consciència social que en demani la conservació. A més, els vells camins són uns «fòssils tecnològics» perquè, amb la mecanització del camp i la modernització dels sistemes de transport, han quedat fragmentats, llaurats, privatitzats o abandonats davant la passivitat de les administracions. Ni tan sols els historiadors els tenen en compte quan estudien l'evolució del paisatge i de la societat agraris o el comerç.

Per això, ara que es pot completar la xarxa viària històrica amb les informacions procedents de diversos inventaris de camins públics que estan enllestint els ajuntaments de la comarca, es fa més necessària que mai la creació d'un museu o d'un centre d'interpretació dels camins històrics de la comarca de la Selva, prenent com a model els que ja funcionen a la Vall de Siarb al Pirineu, o a Flix, sobre el camí de sirga de l'Ebre.[7] D'ubicacions possibles, n'hi ha que parteixen amb avantatge: antics hostals com el de l'Arrupit, que ha deixat empremta en el refranyer popular («A l'hostal de l'Arrupit, ben pagat i mal servit»), o l'Hostalnou de Riudellots de la Selva, que conserva una capella del segle XV i un pati amb els estables, sense oblidar la casa forta de Cartellà, aixecada l'any 1201 arran del camí de Marina sobre l'única capella de Sant Jaume de la contrada.

A l'infern, en Pere Porter va parlar amb el notari d'Hostalric i es va assabentar d'on era el document que li resoldria els problemes. D'igual manera, un futur Museu de Camins Històrics de la plana de la Selva pot pot esdevenir la porta d'entrada a un major coneixement de la història del territori on vivim..

Notes

1. *Viatge a l'infern d'en Pere Porter. Entre la realitat i la ficció* (ed. a cura de J. M. Pons Guri). Barcelona: Curial, 1999, p. 111.

2. El projecte, plantejat el 2014 com *Els camins de Sant Jaume a la comarca de la Selva* per obtenir una ajuda del fons FEDER, s'ha allargat en el temps a causa, també, de la pandèmia de Covid-19.

3. S'han seguit els criteris de X. CAMPILLO; R. LÓPEZ-MONNÉ, *Manual de senyalització de camins per a la mobilitat no motoritzada.* Barcelona: Departament d'Empresa i Coneixement, 2019.

4. M. BORRELL *et al., Deu llegües de pols i roderes. El camí ral de Girona al Tordera.* Santa Coloma de Farners: Centre d'Estudis Selvatans, 2005.

5. E. MALLORQUÍ (coord.), *Cinquanta-cinc llegües de passos oblidats i xarrabascos. Els camins històrics de la plana selvatana (la Selva i el Gironès).* Santa Coloma de Farners: Centre d'Estudis Selvatans, 2015-2016, 2 v.

6. S. ROBERT, «De la route-monument au réseau routier», *Les Nouvelles de l'Archéologie,* 115, 2009, p. 8-12.

7. En relació al Museu de Camins de la Vall de Siarb, cf. http://museudecamins.com. Sobre el de Flix, cf. https://www.dipta.cat/marc/web/diputacio-de-tarragona/flix/centre-d-interpretacio-sobre-el-cami-de-sirga-mas-de-pitoia.

DOI 10.34810/plecsn190id416749

ressenyes

Jordi VIDAL PLA

La Universitat de Vilafranca del Penedès durant els segles XVI i XVII

Vilafranca del Penedès: Institut d'Estudis Penedesencs, 2023.

L'historiador vilafranquí Jordi Vidal Pla presenta un estudi que s'endinsa en la Universitat de Vilafranca del Penedès, una organització política municipal que va representar els interessos d'un ampli conjunt de veïns fins a principis del segle XVIII. Al llarg de 219 pàgines l'autor n'analitza l'evolució i algunes de les fites més importants, com ara la introducció de la insaculació durant el regnat de Ferran II, les reformes del segle XVI i la incorporació de la noblesa a partir de la dècada de 1630.

El llibre reprodueix el funcionament del govern municipal i les institucions i càrrecs més importants. Tal com explica l'autor, l'organització municipal fou un laberint de poder durant l'època moderna a causa de la conjunció de càrrecs i institucions com el Consell General, encarregat d'aprovar les resolucions, o els jurats, encarregats d'executar l'obra de govern. La Universitat tenia àmplies competències en qüestions diverses com el comerç, les obres, l'ensenyament o la beneficència, tot i que sempre s'havia de supeditar a les resolucions del batlle. D'aquesta manera, els jurats eren els encarregats de supervisar les remodelacions dels edificis, pagar les pensions dels censals que devia la Universitat o controlar el mercat dels dissabtes, les fires periòdiques i la compravenda que tenia lloc quasi permanentment a la vila. El llibre també presenta el conjunt de càrrecs tècnics que garantien el funcionament correcte de l'organització. Entre ells destacarien el clavari, que gestionava els ingressos i pagaments de la Universitat, o els dos obrers que dirigien les obres públiques. Un dels càrrecs més singulars eren els mostassafs, encarregats de supervisar i garantir els pesos, la qualitat dels productes i els preus, en un moment en què el govern municipal tenia una gran capacitat per interferir en l'economia de la vila. L'organització disposava d'un conjunt de càrrecs menors, com el rellotger, que era l'encarregat del rellotge de la basílica de Santa Maria, construït l'any 1473. Alguns d'aquests càrrecs podien ser de caràcter excepcional, com el batlle del morbo, que vetllava pel compliment de les normes dictades pels jurats i el Consell General per combatre els brots de pesta, per exemple el de 1651-1653. La Universitat també mantenia un diàleg constant amb altres institucions, com l'església parroquial, amb qui gestionava les festivitats i actes religiosos, a més de disposar d'uns obrers encarregats exclusivament del manteniment dels edificis religiosos.

L'organització va patir una dissolució forçosa a conseqüència de la victòria borbònica i l'aplicació del Decret de Nova Planta (1716), que va posar fi a una tradició de més de quatre segles de representació al govern municipal.

Aquest treball és el resultat d'un procés de recerca exhaustiu on es conjuguen les fonts municipals i una abundant bibliografia. Una de les fonts més importants ha estat el *Llibre Verd*, un manuscrit de 450 pàgines escrit per diversos notaris vilafranquins durant els segles XVI i XVII que reuneix algunes de les fites històriques més ressenyables del període, i inclou el llibre del Bon Regiment de la Universitat. Així mateix, l'autor també ha consultat els llibres de protocols notarials de l'Arxiu Comarcal de l'Alt Penedès per identificar qualsevol notícia referent a la Universitat. Aquesta documentació ha permès, per exemple, rastrejar els procuradors de l'organització i situar en quins casos i amb quina freqüència en feia ús la Universitat.

En termes generals el llibre aprofundeix en una qüestió poc estudiada a Vilafranca del Penedès i es converteix en un treball imprescindible per conèixer el funcionament del govern municipal, les seves competències i els seus membres. L'historiador Jordi Vidal mostra un gran coneixement de l'època i de la institució en aquest estudi, que esdevé el procés culminant d'una trajectòria vinculada a l'estudi de Vilafranca i l'època moderna. Per últim, cal assenyalar que aquest volum és el llibre número 232 editat per l'Institut d'Estudis Penedesencs, que continua mostrant el seu compromís amb el territori i la recerca històrica del Penedès.

CARLOS MORUNO. ISOCAC-URV

DOI 10.34810/plecsn190id416751

1
2
6
10
14
18
20
22
24

Joan Lluís PORCAR ORIHUELA

Els Ports: franquisme i repressió, ciutadania i memòria

Benicarló: Onada Edicions, 2022. 303 p. Edició revisada i actualitzada.

Estudi minuciós sobre la Segona República, la guerra i la sagnant victòria subversiva als Ports (província de Castelló). Se'ns mostra l'abús franquista en la primera comarca ocupada, des dels assassinats de 1938 fins a la política d'extermini contra la guerrilla antifranquista de 1947, i les seues conseqüències. També es reflexiona sobre els usos de la memòria, dels espais, de la simbologia i del record. Mitjançant l'anàlisi de molts fons documentals (arxius municipals, estatals, militars i penitenciaris, a més de premsa de l'època) i especialment de testimonis orals, Porcar es compromet amb la historiografia local i la memòria dels vençuts. A més evidencia la necessitat de més estudis que possibiliten investigar detalladament el territori. Des de les muntanyes del nord castellonenc recorrem el primer terç del segle XX, parant atenció la política, l'economia, la sociabilitat i la tensió entre les classes, fins a arribar al fracàs de l'alçament, la violència revolucionària, l'inici de la repressió la primavera de 1938 i la seua llarga ombra fins a les acaballes dels quaranta. La investigació reflecteix com des de març de 1938 els militars van monopolitzar el control de la repressió militaritzant la zona i, amb la por, van assegurar el control social ajudats per l'Església. Porcar ens endinsa en el clima d'angoixa, revenja i silenci traumàtic materialitzat amb la justícia castrense contra els ciutadans dels Ports. A més, com un deure moral, identifica els 87 executats pel franquisme de la comarca, pensant a facilitar-ne la troballa als familiars. Aquest llibre és un estudi de la complexitat i la importància d'una memòria silenciada que necessita fer un crit als valors democràtics, com també el record anacrònic, encara permanent, del totalitarisme. És el resultat d'un acurat treball històric i antropològic.

NARCÍS TENA SALES. Doctorand en Història Contemporània (UV i UJI)

Enric QUEROL COLL

Francesc Vicent Garcia, poeta barroc: Vida i misteris del Rector de Vallfogona

Barcelona: Rafael Dalmau Editor, 2023. 142 p.

La commemoració enguany del 400 aniversari de la mort de Francesc Vicent Garcia oferia una ocasió propícia per fer una revisió a fons de tot el que fins ara sabíem del primer gran poeta del nostre barroc. L'empresa, però, no era senzilla, ja que les dades conservades són escasses i sovint difícils d'interpretar; a més, ens han arribat barrejades amb un gran volum de notícies falses i anècdotes apòcrifes. Tot plegat ha generat molta confusió entorn dels fets certs de la vida del Rector i ha contaminat molts dels esbossos biogràfics que se n'han fet fins avui.

El nou llibre de Querol arriba per posar ordre en aquest panorama. És una biografia clàssica, que treballa amb dades positives extretes d'una llarga i minuciosa recerca documental i bibliogràfica, i que destria amb precisió les certeses de les especulacions. Permet il·luminar la lectura de diversos poemes de Garcia i estableix una periodificació en quatre etapes que bé pot esdevenir canònica: 1) els orígens familiars i la vinculació amb Tortosa durant la infantesa; 2) els anys de formació a Barcelona i Vic; 3) el pas per Vallfogona, moment central de l'activitat de Garcia com a poeta, i 4) els darrers dos anys de vida, marcats pel servei a Pere de Moncada i per un viatge a Madrid. El llibre es completa amb un capítol sobre la posteritat de l'obra i el mite del Rector que confirma la seva posició preeminent dins el cànon literari català durant més de dos-cents anys, i la seva condició de mite popular fins ben entrada la Renaixença.

L'obra de Querol, rica en detalls i sense elements sobrers, està escrita amb un estil àgil i es presenta en un format molt llegidor. Constitueix, en fi, una eina utilíssima i una lectura obligada per a tothom que vulgui acostar-se al que fou el millor poeta en llengua catalana entre Ausiàs March i Jacint Verdaguer.

MARC SOGUES MARCO. Universitat Oberta de Catalunya

DOI 10.34810/plecsn190id416751

DE trianovetats

Ramon GABRIEL ROBLES; Sara MASALIAS PALOU

La fàbrica de tabacs de Tarragona

Tarragona: Arola Editors, 2023. 314 p., 24 €.

El llibre és un estudi històric i cronològic de la Fàbrica de Tabacs de Tarragona, la Tabacalera, un espai que va ser de treball per a moltes persones de la ciutat i de la comarca. En primer lloc, s'ofereix una anàlisi general de la història del tabac en l'àmbit global i a l'Estat espanyol. Seguidament, la recerca se centra en la Tabacalera, avaluant els aspectes socials i la relació entre la fàbrica i el territori durant diferents períodes històrics. Així, es parla de la fàbrica durant la Guerra Civil i la postguerra, dels moments més àlgids durant les dècades dels cinquanta i vuitanta del segle XX, i de l'etapa més negativa de l'empresa a partir dels anys noranta, moment en què la van privatitzar i hi va haver diverses reestructuracions, conflictes i lluites col·lectives fins que en va arribar el tancament.

Alfons MÉNDEZ VIDAL

Pa, vi i oli

Una història de l'agricultura i l'alimentació a Menorca

Maó: Institut Menorquí d'Estudis, 2023. 142 p., 16 €.

Aquesta obra és fruit d'un treball d'investigació fet per l'economista Alfons Méndez sobre la història de l'agricultura a Menorca i de com s'alimentaven els menorquins. Durant segles, el pa, el vi i l'oli han tingut un paper central en la dieta dels menorquins. En aquest volum s'analitza la importància que tenien el blat, la viticultura i l'olivera al territori menorquí molt abans que el formatge es convertís en una de les senyes d'identitat de l'illa. L'autor documenta l'origen i l'evolució d'aquests productes amb documents i dades que permeten seguir-ne la petja des de l'edat mitjana fins als nostres dies. Finalment, també ofereix un recorregut per les diferents narracions sobre l'agricultura, l'alimentació i la gastronomia menorquines en la literatura de viatges.

Joan ESCULIES

Joan Selves, de l'alcaldia republicana de Manresa a governar l'ordre públic de Catalunya

Barcelona: Fundació Irla, 2023. 216 p., gratuït.

Aquest volum de l'escriptor i historiador Joan Esculies ressegueix la vida i l'obra de qui fou periodista vocacional, advocat i destacadíssim polític de l'etapa republicana. El 1931 fou elegit el primer alcalde republicà de Manresa i posteriorment va esdevenir diputat a les Corts Constituents, diputat al Parlament de Catalunya, conseller d'Agricultura i Economia, conseller de Governació, comissari general d'Ordre Públic, governador general de Catalunya i, de nou, conseller de Governació. Home de la màxima confiança del president Lluís Companys i figura preeminent d'Esquerra Republicana, pilotà el traspàs de l'ordre públic de la Catalunya autònoma fins que morí sobtadament en plena joventut a les portes dels Fets d'Octubre de 1934. Amb aquesta obra la Fundació Irla continua recuperant la memòria històrica del país, complint així un dels seus grans objectius fundacionals.

Josep Ma PRAT FORGA; Salvador PUJOL GINESTA

Els termenals, camins i fonts de Prats i Sansor

Puigcerdà: Institut d'Estudis Ceretans, 2023. 139 p., 15 €.

La nostra actual desconnexió amb l'entorn natural implica l'abandonament i l'oblit d'alguns elements del nostre paisatge que antigament van ser molt freqüentats. En aquest llibre editat per l'Institut d'Estudis Ceretans i que ha obtingut el suport de l'Institut Ramon Muntaner es fa una mirada retrospectiva als termenals, camins i fonts que hi havia a mitjan segle XX al terme municipal de Prats i Sansor. És fruit de la iniciativa i l'esforç per recercar, visitar, fotografiar i catalogar moltes de les fites, camins, fonts, sorgiments i mines d'aigua del municipi. Els autors s'han compromès a conservar la memòria d'aquests espais per a les futures generacions.

Josep VALLDEPÉREZ

Amposta

Un viatge a la profunditat del passat

Benicarló: Onada Edicions, 2023. 170 p., 18 €.

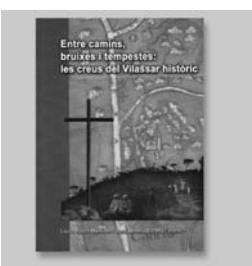
Josep Valldepérez ens guia en un viatge a la profunditat del passat d'Amposta. Amb una formació autodidacta, ha anat construint coneixement mitjançant l'observació sistemàtica de l'entorn i ha posat en valor l'excepcional heterogeneïtat que mostra l'àrea geogràfica que comprèn la desembocadura de l'Ebre. El territori d'Amposta és una àrea geogràfica molt antiga que ha acollit població des de temps ancestrals. En aquest llibre analitza la distribució poblacional durant la prehistòria i la protohistòria i examina els signes i les conseqüències de la romanització. Els resultats de la recerca duen a plantejar més d'una hipòtesi, com la defensa que el poblat protohistòric d'Amposta gaudia d'un mercat portuari des d'on es transportaven els productes per a l'abastiment d'altres poblats i també per a l'exportació.

DOI 10.34810/plecsn190id416752

1
2
6
10
14
18
20
22
24

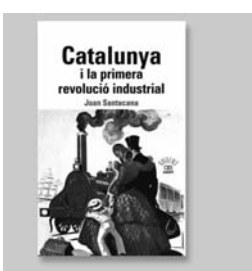
Joan CUSCÓ i CLARASÓ
Josep Maideu Auguet, un músic amb personalitat
Vilafranca del Penedès: Institut d'Estudis Penedesencs, 2023. 122 p., 10 €.

Després de tot un seguit d'accions commemoratives per l'efemèride de la mort de Josep Maideu (1971) que es van començar a celebrar l'any 2021, per primera vegada es posa tot el llegat de l'organista i compositor a l'abast del públic en aquesta edició que aplega quaranta partitures dels balls de la Festa Major, una vintena de crits, cançons i cants i dues partitures de tocs de campana. Aquest treball consta de tres parts: la biografia del compositor, els articles sobre la seva visió de la música religiosa i litúrgica que es van publicar durant el període de màxima producció musical i, per acabar, la recopilació d'una petita part de les recerques etnomusicològiques.



Laura BOSCH MARTÍNEZ; Jordi MONTLLÓ BOLART (eds.)
Entre camins, bruixes i tempestes
Argentona: Museu Comunitari de Cabrils, 2023. 150 p., 15 €.

Aquest llibre és fruit d'un treball col·lectiu en què han participat historiadors, arqueòlegs, antropòlegs, arxivers, museòlegs i historiadors de l'art vinculats al territori. Tots ells han aportat els seus coneixements per recollir informació d'uns elements patrimonials que poden ser funcionals i alhora estètics, com són les creus del Vilassar històric. Moltes d'elles estan vinculades a llegendes que es poden escoltar gràcies a gravacions accessibles mitjançant codis QR que s'han incorporat als articles. En aquesta edició s'han aportat dades inèdites importants, s'han actualitzat cronologies i s'han fet noves reinterpretacions. Tanmateix, es tracta d'una recerca oberta i s'espera que futures generacions l'actualitzin amb les recerques que es vagin duent a terme d'ara endavant.



Joan SANTACANA
Catalunya i la primera revolució industrial
Barcelona: Albertí Editor SL, 2023. 190 p., 20 €.

Fa dos-cents cinquanta anys de la revolució industrial a Catalunya. Els primers burgesos catalans van anar a Anglaterra per copiar-ne els sistemes de treball i importar-ne màquines, però eren plenament conscients que la situació a Catalunya i Espanya era diferent. Espanya era un territori rural on els nuclis burgesos eren escassos i no tenien força per influir en un sistema polític anquilosat, i tampoc no disposava de matèries primeres adequades. En aquesta obra Joan Santacana aconsegueix mostrar la complexitat d'aquest procés, els seus protagonistes, els enginyers que van acompanyar les transformacions i, sobretot, l'aportació dels catalans a la primera revolució industrial, motivada per l'aparició de la màquina de vapor.

Joan SOLÉ BORDES; Manel GÜELL BARCELÓ; Pilar SOLER GARCIA
El poble que estimava la fusta.
Vilafranca del Penedès: Casal Societat La Principal, 2022. 210 p., 20 €.

Els socis i historiadors Joan Solé i Manuel Güell analitzen un segle de vida del teatre del Casal de Vilafranca a través de fotografies, textos escrits anteriorment per la historiadora Pilar Soler (qui ja havia fet una gran tasca d'investigació i recopilació) i altres materials inèdits fins avui. La investigació s'ha dut a terme en el marc dels actes de celebració del centenari del Teatre Casal i fa un viatge a aquest segle d'història del teatre i la seva gent. *El poble que estimava la fusta* deixa constància de la importància que té la gent que aprecia la cultura del seu territori i la iniciativa associativa que ha fet possible que aquest espai aculli tantes activitats culturals i d'esbarjo.

Martí ROM
Miroia Miró Mont-roig
Tarragona: Arola Editors, 2023. 508 p., 30 €.

Aquest és el tercer llibre que Martí Rom dedica a la relació entre Joan Miró i Mont-roig del Camp. D'aquesta manera es tanca el cicle mironià que l'autor va començar el 1979. Es tracta d'una recopilació de textos que Martí Rom ha anat publicant sobre Miró, concretament anàlisis de la seva obra i altres que tracten temes com els orígens del pintor a Cornudella, personatges que van col·laborar amb ell, la relació personal de l'autor amb Miró i la seva obra, i la crònica del Centre Miró, clausurat l'any 2018 després de catorze anys d'obertura. El llibre també inclou entrevistes a personatges cabdals de la cultura catalana que parlen de la seva relació amb Joan Miró, entre ells el cineasta i polític Pere Portabella, el cantant Raimon, i Francesc Queralt, de la sastreria de Reus.

DOI 10.34810/plecsn190id416752

taulell)

1
2
6
10
14
18
20
22
24

Maria Carme Jiménez Fernández,
directora de l'Institut Ramon Muntaner

VINT ANYS TEIXINT COMUNITAT CULTURAL

El 3 de juliol l'Institut Ramon Muntaner, l'IRMU, commemora els vint anys de la seva creació.

Té com a missió donar suport als centres d'estudis de recerca local i comarcal i, des del 2021, als ateneus federats. En total interactua amb més de 400 entitats, algunes de les quals es troben agrupades dins la Coordinadora de Centres d'Estudis de Parla Catalana (CCEPC, 135 entitats) i la Federació d'Ateneus de Catalunya (FAC, 188 entitats).

Són dos col·lectius centrats en l'estudi, la vindicació i la difusió del patrimoni i en la generació d'activitat cultural des de la societat civil i sense finalitat de lucre, amb una forta implantació territorial i un elevat nombre de persones associades que generen i participen en les activitats proposades. Són la base cultural de molts barris i municipis, motors essencials i diferencials de la cultura en l'àmbit lingüístic català. Comparteixen una part important d'objectius i valors: socialització de la cultura, formació, defensa de la llengua, cohesió i integració social, rigor científic en la recerca, consciència cívica, i foment del pensament crític i de l'interès pels valors patrimonials locals o comarcals entesos com a reflex de la vida de les persones.

Per assolir el seu objectiu fundacional principal l'IRMU impulsa projectes culturals múltiples i en connexió amb altres institucions i organismes amb els quals ha anat teixint aliances. Centres d'estudis i ateneus dialoguen des de la cultura amb altres sectors com l'ensenyament, la recerca universitària, el desenvolupament sostenible, la salut o el tercer sector social, cosa que explica la varietat i profusió de línies d'actuació de l'IRMU.

L'escolta activa és un dels trets diferencials de l'IRMU. L'atenció a les necessitats de les entitats i de les persones que en formen part és la base per dissenyar els projectes i marcar les línies de treball. La presència en els esdeveniments de les entitats, així com en aquells on cal donar veu o aprendre per generar noves propostes, en consonància amb els reptes de la societat actual, és també un dels signes d'identitat.

Es podrien destacar quatre eixos d'actuació que s'han anat definint al llarg d'aquests vint anys: treball en xarxa, diàleg amb el patrimoni, cerca d'eines per a la comunicació i foment i reconeixement dels estudis locals.

Formar part de la xarxa fa més fort. Per aquest motiu, s'ha treballat des del convenciment que la suma d'estratègies i projectes és fonamental per reforçar l'acció de les entitats i donar-hi visibilitat. En aquest sentit, s'ha mirat de cercar i ampliar els canals de comunicació, perquè facin més accessibles els continguts generats i siguin un aparador de l'activitat ingent de les entitats.

Un altre eix central ha estat el suport a la recerca: des del foment, des de la connexió, des de la perseverança per assolir el reconeixement i des de l'impuls de la transferència. És una recerca vinculada amb el patrimoni de proximitat, element central per a les entitats.

Deixem enrere vint anys de molts reptes, que han estat possibles gràcies a la bona entesa i el treball continuat de les institucions que formen part del patronat de l'IRMU, com també del seu valuós equip humà, i que són un bon pòsit per als propers que vindran.

Consell de redacció: Victòria Almuni (C.E. Seniencs), Joan Busqueta (UdL), Bernat Campins (Institut d'Estudis Baleàrics), Josep Campmany (Centre d'Estudis del Baix Llobregat), David Cao (P. Estudis Osonencs), Meritxell Ferré (Centre de Lectura de Reus), Narcís Figueras (UOC), Enric Garcia Domingo (M. Marítim Barcelona), Andreu Ginés i Sánchez (Federació d'Instituts d'Estudis del País Valencià), Oscar Jané (UAB), M. Carme Jiménez (IRMU), Manuel Lopez Esteve (UdL), Joan-Lluis Mas (Terra dels Avis, Cat. Nord), Jordi Morell (Taller d'Història del Clot), Manuel Pastor (Federació d'Instituts d'Estudis del País Valencià), Jaume Perarnau (Museu Nacional de la Ciència i de la Tècnica de Catalunya), Joaquim M. Puigvert (UdG), Teresa Reyes (Oficina Patrimoni Cultural - Diputació Barcelona), Enric Saguer (UdG), Carles Santacana (UB), Sebastià Serra (UIB), Ramon Ten (Fundació Bosch i Cardellach), Francesc Viso (CCEPC).

Consell assessor: Agustí Alcoberro (UB), Ferran Archilés (UV), Josep Casanovas (UVic-UCC), Montserrat Duch (URV), Enric Guinot (UV), Antonieta Jarne (UdL), Antoni Mas Forners (C.E. Repoblació Mallorquina. UIB), Marina Miquel (Agència Catalana del Patrimoni Cultural), Conxita Mir (UdL), Vicent Olmos (UV), Joan Peytaví (UPVD), Santi Ponce (UVic-UCC), Joan Santacana (UB), Gemma Tribó (UB), Antoni Virgili (UAB). http://www.irmu.org/projects/plecs.

Revista editada per:

Amb el suport de:

DOI 10.34810/plecsn190id416753