

Algunes notes sobre els camins històrics i tradicionals

Els fils de la memòria.

"Qui no porti bon camí que no esperi bona fi"

Amunt i avall, acompanyant ramats, carregant collites, venent remeis guaridors, arrossegant canons i desgràcies o músiques i alegries, els humans no hem parat mai de moure'ns d'un costat a un altre. Entre els airosos ponts dels trens d'alta velocitat i els humils de pedra seca construïts per salvar algun barranc, hi ha una profunda connexió: assegurar la mobilitat. A hores d'ara han millorat considerablement la velocitat, la comoditat, la distància que podem recórrer en una sola jornada, han canviat les formes, però el fons segueix sent el mateix: anem d'un lloc a un altre per guanyar-nos la vida, per comerciar, per aprendre, per festejar... i ara també per fruit del temps lliure. Necessitem traslladar-nos, moure'ns. La vida és moviment i trànsit, és a dir, la vida és camí. Per això aquesta paraula, a més de referir-se a un objecte, és plena de significats simbòlics. El camí és l'espai que s'estén entre un inici i un final, sigui material o imaginari, enllosat amb pedres i rocs o bé amb reptes il·lusions. Els camins han esdevingut sinònim de vida, d'anhels, d'humanitat.

El sistema de comunicacions d'un territori és el reflex d'un model de poblament i d'explotació dels recursos naturals, de l'existència d'uns condicionaments orogràfics i de les capacitats tecnològiques i financeres de què disposa la societat per superar-los.

Els temps canvien, les necessitats i les formes de mobilitat també, però les vies de comunicació continuen posant de relleu aspectes essencials que defineixen allò que som com a societat i mostren



El camí de l'Aigua, Vilada.

RAFAEL LÓPEZ-MONNÉ

darament la manera que tenim de relacionar-nos amb el territori. Continuen havent-hi peatges però, a més, ara patim monumentals embussos de trànsit, accidents esgarrifosos o impactes ambientals que mobilitzen els ciutadans i qüestionen una sostenibilitat cada cop més fràgil. En definitiva, els camins han format i formen una part indissoluble de la nostra manera de viure i de la nostra identitat com a comunitat.

És per això també que els camins formen part del nostre patrimoni. Els antics camins constitueixen una peça clau per poder interpretar el nostre passat. I no parlem només dels grans esdeveniments, de les grans batalles, sinó del pols del país, del seu batec més quotidià, fonamental per

entendre el perquè de tot plegat. És per això que els antics camins resulten especialment valuosos per l'ecomuseologia, entesa com l'estudi i interpretació de la gènesi i evolució dels paisatges. Però, a més, els camins no sorgeixen només de trepitjar-los. En la seva gran majoria els camins tradicionals constitueixen objectes construïts específicament per permetre i facilitar el pas de persones, animals i de vegades també de carruatges. És a dir, estem parlant d'obra construïda, d'obra civil. D'altra banda, els antics camins disposen d'una extraordinària capacitat evocadora de la història. Assaguts vora un pont del tramvia de sang vèiem passar els primers combois de carbó i els anhels dels pioners de la industrialització berguedana. Els camins antics són un element identitari de primer ordre i un recurs valuósíssim

per interpretar i divulgar la resta de patrimoni.

Ara bé, mentre Hollywood tira la casa per la finestra per reconstruir virtualment escenaris històrics, a casa nostra l'atenció que han rebut els antics camins ha estat més aviat escassa. Discreta ha estat la dedicació acadèmica a aquests temes fins al moment, mentre que encara és molt recent l'interès de l'Administració per tenir un bon coneixement de la realitat històrica, cultural, patrimonial i del règim jurídic dels camins tradicionals. Per tot plegat, al nostre país, aquest és encara un terreny adobat per a la presumpció o la imaginació popular. No és estrany que es confonguin camins públics amb servituds de pas, que imaginem els reis circulant amunt i avall pels camins rals o que es consideri la transhumància un fenomen castellà estrany a la tradició catalana.

Els principals tipus de camins tradicionals. "No deixis les sendes velles per les novelles"

Essencialment, els camins tradicionals són aquells que van ser construïts abans de la motorització, abans de la revolució industrial, i que no han estat adaptats per a vehicles a motor. El viari tradicional és el fruit del coneixement mil·lenari del territori. La seva lògica i adaptació al relleu és perfecta, tot buscant sempre el millor pendent i els millors passos. És per això que, quan se segueix a peu un camí tradicional, es té la seguretat absoluta de caminar pel camí més fàcil.

Un dels principals elements constructius dels camins tradicionals són els murs i les espones de pedra seca. En terrenys plans els murs separen el camí de les finques veïnes, alhora que delimiten

el seu recorregut. En terrenys pendents, les espones de pedra seca aguanten la terra dels ribassos que queden a la banda de dalt i a la banda de baix del camí, tal com passa amb les feixes. De vegades, les espones proporcionen la superfície mateixa del camí, ja que constitueixen un veritable esglaió artificial adossat a la penya vertical o entre els camps. Segons el tipus de trànsit pel qual van ser pensats, els camins tradicionals presenten amplades diferents. D'acord amb això, i deixant ara a banda els camins ramaders, es poden distingir tres tipologies fonamentals: els camins de carro, els camins de ferradura i els corriols o senderes.

Els camins de carro eren una raresa a les àrees de muntanya com l'Alt Berguedà. En canvi, eren freqüents a les planes agrícoles, com el Baix Berguedà, o als pobles situats en altiplans que disposaven d'alguns camps plans a tocar de les cases (quan no es construïen al mateix poble, sovint calia transportar-hi els carros desmuntats a peces, amb matxos pel camí de bast). Solen presentar amplades d'entre 1,80 i 2,20 m. Normalment es tracta de vials per a un sol carro, tot i que sovint es troben eixamplaments que permeten el creuament de dos vehicles. El *Costumari Català de la Mancomunitat* (1921) deia que «El camí de carro ha d'ésser ample que hi passí un carro d'ús comú en les terres que trepitja, carregat amb càrrega que embalumí, i, que, demés, hi pugui passar al costat un home a peu si alguna riba o algun marge molt alts no ho fan impossible; o sigui, almenys, de catorze pams (2,736 m) i de gairebé el doble (5,572 m) en les girades.» Així devien ser les carreteres que solcaven el país, si més no les antigues carreteres de l'Estat i de les diputacions.

Tret d'algunes vies romanes i d'alguns casos especials, allò més habitual és no trobar camins de carro amb fermes empedrats, sinó que són de terra prensada, per l'anar i venir d'animals, persones i carros. Els camins carreters sovint passen arran dels ribassos que tallen el pendent i disposen de murets i espones de pedra seca. Quan travessen terrenys molt plans poden tenir la forma d'un

simple vial de terra que travessa els camps, però també poden estar perfectament delimitats amb murets de pedra. En aquests casos, el nivell del camí de vegades es troba a una alçada superior a la dels camps o prats que l'envolten. L'entrada als camps o prats sol comptar amb una rampa de pedra recoberta de terra i gleva per tal que els carros hi puguin accedir.

Una gran part d'aquests antics camins, quan no els han convertit en pistes o carreteres, han esdevingut fàcilment camins de tractor d'ús agrícola. És habitual que s'eixamplin i es pavimentin amb asfalt o ciment, però rarament es valoren els pros i contres d'aquestes transformacions. Amb tot, encara es conserven alguns bons exemples de camins de carro pràcticament inalterats, que no han estat modificats per fer-hi passar vehicles a motor.

Els camins de ferradura o camins de bast són aquells que van ser construïts per tal que poguessin circular-hi animals de càrrega amb alforges. Són els camins més freqüents en zones de muntanya, allí on cal superar importants desnivells. En realitat, originàriament, pocs camins eren tan estrets com per no permetre-hi el pas d'un animal carregat. De camins de bast n'hi ha de més amples i de més estrets, i l'amplada pot variar considerablement en el decurs del recorregut en funció de les característiques del terreny (entre altres, pel pendent o per un subsòl rocallós). El *Costumari Català de la Mancomunitat* deia que «El camí de bast ha d'ésser ample que hi passi un animal amb argues carregats amb càrrega que embalumí; o sigui, almenys, de dotze pams (2,336 metres).» En la realitat, pocs camins de bast de les comarques de muntanya assoleixen aquesta amplada. La amplada més habitual oscil·la entre els 1,50 m i 1,80 m. En punts rocallosos o molt

pendents l'amplada pot reduir-se considerablement, per desdota d'1 m, fins a 0,80 aproximadament. D'altra banda, cal tenir present que, avuidia, sovint la vegetació redueix considerablement l'amplada aparent del camí.

En la construcció d'aquests camins és molt habitual trobar elements de pedra seca, com ara els murs que delimiten el camí, que suporten la plataforma o el ribàs de dalt, i els empedrats dels trams més drets i més transitats. També és habitual trobar indrets on la roca ha estat picada i rebaixada per fer-hi passar el camí. Els camins tradicionals, sempre que això era possible, travessaven els torrents i rius a gual. Quan no hi havia altre remei, es construïa un pont. De ponts n'hi havia de pedra i de fusta. De ponts de pedra encara n'hi ha. Molts són d'època medieval i molt coneguts com el de Pedret, d'altres romanen oblidats com el pont del Diable de Berga, sobre la riera de Metge. Les baranes de camins i ponts són sempre baixes (de no gaire més de 50 cm) perquè la càrrega hi penngi per sobre. Les amplades més freqüents dels ponts romànics oscil·len entre els 2,5 i els 3 metres.

Quan els camins de bast travessaven o ascendien vessants, calia excavar un graó pla en el pendent de la suficient amplada, per on poguessin transitar persones i bèsties. Si el terreny ho permet, el graó és simplement de terra, i és la vegetació natural que subjecta els marges, però, quan és necessari, aquests disposen dels corresponents murs de pedra seca per tal que no s'esfondri el marge del pendent que cau sobre el camí, o que aquest s'esbalci pendent avall. A causa del caràcter rocallós del país, molts camins de ferradura presenten graons excavats a la pedra viva i passos de considerable amplada excavats a la roca. També són freqüents els esglaios, construïts amb pedres o picats a la pedra, i les rampes de terra o pedra. Cal pensar que el perfil d'aquests camins s'havia d'adaptar als requeriments dels animals, de manera que no hi podia haver desnivells o pendents excessius, ni passos excessivament estrets o lliscants que posessin en perill la vida dels animals o

Camí de Roset, Vilada.
RAFAEL LÓPEZ-MONNÉ



les persones. Per això, algunes vegades també es dotaven de baranes.

Un darrer element característic dels camins de bast són els paviments de pedra. D'empedrats n'hi ha de molt rústics i d'acabats amb gran art. Són característics els fets amb pedres arrencades i disposades verticalment. També criden l'atenció els empedrats construïts *in situ* amb els rocs (de vegades de dimensions considerables) de la mateixa tartera que travessa el camí en qüestió. En aquests casos, la tasca de fer la caixa del camí i l'enllosat formen part d'un mateix procés. El mateix s'observa, de vegades, en els camins que segueixen la llera pedregosa d'un torrent, com ara al camí dels Empedrats de Bagà i Gisclareny. La datació dels empedrats generalment és molt difícil. Davant d'un empedrat qualsevol, sovint resulta impossible afirmar si aquest és d'època romana, medieval o senzillament modern. Cal pensar que el trànsit intens de cavalleries malmetia els empedrats i que, fins a dates relativament recents, eren mantinguts i refets regularment. Tot i ser fre-



Camí del monestir.
La Pobla de Lillet
RAFAEL LÓPEZ-MONNÉ

qüents, els trams empedrats representen un percentatge petit dins el total de la superfície dels camins tradicionals, que normalment són de terra esplanada i comprimida pel mateix trànsit. Els empedrats solen ser habituals a prop dels pobles, on el trànsit era

més important, als trams de fort pendent o als indrets on l'acumulació d'aigua o de fens enfangaven el vial i dificultaven el pas. Els empedrats recobreixen sectors d'un camí, de vegades força llargs, però mai tota la longitud d'aquest.



PSG. INDÚSTRIA, 40
T. 93 821 45 23
FAX 93 822 08 00
08600 BERGA
CLAU21PS@TELELINE.ES

IMMOBILIÀRIA

Tot tipus de gestions immobiliàries: Compra, Venda, Lloguer

L'immoble que necessiti a la seva mida:

Pis, Duplex, Casa, Finca, Xalet, Parcel·la, Local, Parquíng.

Si disposa d'un immoble per vendre o llogar:

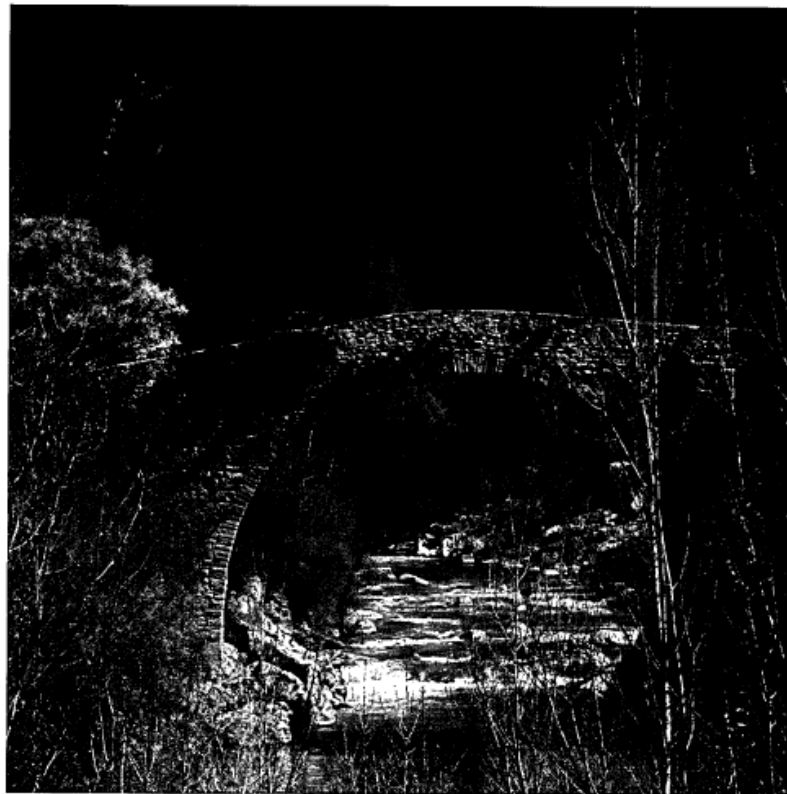
Li tramitem la seva venda o el seu lloguer de la millor manera segons siguin els seus interessos i preferències. Li valorem i realitzem un reportatge amb fotografies digitals per anunciar-lo a Internet, si vostè ho vol. Truqui'ns i li explicarem el nostre mètode de treball.

Els corriols –també senderes o senders– són sovint una línia de terra prensada enmig de la vegetació o el rocam, oberta pel mateix trànsit de vianants i animals. Les amplades solen ser inferiors a 0,80 m –habitualment entre 0,40 i 0,50 m– i no són adequats per al pas d'animals amb alforges. Sovint els corriols eren drecceres consolidades que, en terrenys molts accidentats escurçaven la longitud del camí de ferradura principal. Als vessants, els corriols també formen un graó, però aquest sol ser de terra, sense murs de pedra seca. Això no obstant, de vegades també presenten mostres d'obra, com ara espones, graons o passos picats a la pedra.

Els camins ramaders no constitueixen camins en el sentit estricte. Són més aviat una faixa de terreny per on el bestiar té dret a transitar i, així, traslladar-se d'un peixiu a un altre. Les àrees de pastura d'hivern i d'estiu poden estar a centenars de quilòmetres una de l'altra i, lògicament, els animals han de poder alimentar-se mentre caminen. És per aquesta raó que els camins ramaders presenten amplades molt considerables, que solen oscil·lar entre els 10 i els 50 m. A l'Alt Berguedà s'han classificat camins ramaders de fins a 20 m d'amplada.

Aquests són els únics camins que compten amb un marc jurídic específic que els defineix i en regula l'ús. La Ley 3/1995, de 23 de març, de Vías Pecuàries estableix que els camins ramaders són «las rutas o itinerarios por donde discurre o ha venido discurrendo tradicionalmente el tránsito ganadero», i determina clarament que es tracta de béns de domini públic d'ús públic. D'acord amb la Llei, són usos compatibles amb l'ús ramader tradicional les pràctiques agrícoles que no destorbin el trànsit del bestiar. Com a usos complementaris es consideren la passejada, el senderisme, les marxas a cavall i l'ús amb vehicles no motoritzats quan respectin la prioritat del trànsit ramader.

Els camins ramaders coincideixen freqüentment amb d'altres camins –siguin veïnals, rurals o bé forestals– de titularitat muni-



Pont de Far.
RAFAEL LÓPEZ-MONNÉ

cipal. En aquests casos, l'amplada del camí ramader no és necessàriament l'amplada aparent del vial –camí de ferradura, de carro, pista o carretera.

Els ferrocarrils industrials van tenir un gran desenvolupament al Berguedà. Els traçats abandonats d'aquestes vies fèrries han de tenir la consideració de camins històrics. Les antigues plataformes ferroviàries poden assumir nous usos com ara el senderisme, el passeig amb bicicleta o a cavall.

En definitiva, l'exposició dels diferents tipus de camins tradicionals i de les seves característiques principals, si més no, evidència la dimensió física del camí com a infraestructura viària. Per altra banda, la seva adaptació constructiva a les necessitats i realitats del context històric on es va desenvolupar, subratlla el valor dels camins tradicionals com a elements històrics i culturals. Tanmateix, la seva situació actu-

al no s'adiu amb el seu valor com a patrimoni i com a recurs. Com a patrimoni els vells camins resulten una peça essencial per construir identitats sòlides. Com a recurs, els antics camins tenen un fort potencial de desenvolupament econòmic i social, en un moment on milions d'europaus se senten atrets per entorns rurals i naturals, pel desig de conèixer patrimoni i, especialment, per fer-ho pausadament, per fer-ho a peu.

És un fet constatat que el temps corre en contra dels camins tradicionals. Tot i que la sensibilització cap als vells camins creix dia a dia, la capacitat actual de transformació del territori és tan gran que el desconeixement i la ignorància es tornen especialment greus a

l'hora d'identificar, preservar i valorar el viari tradicional. Únicament la sensibilització social per aquest patrimoni aconseguirà evidenciar amb prou força les noves funcions que pot accomplir el viari tradicional en el segle XXI i assegurar-ne una gestió adequada.

En aquest sentit cal subratllar que el Berguedà compta amb un inventari exhaustiu de camins, realitzat pel Consell Comarcal, que inclou la xarxa de camins rals i també els camins ramaders, que ha inventariat el Grup de Defensa de la Natura del Berguedà. L'inventari és un instrument que ha de fer possible polítiques adequades de protecció, gestió i desenvolupament d'aquest patrimoni col·lectiu.

Rafael López-Monné
Geògraf, Fotògraf i Professor de la Universitat Rovira i Virgili
Xavier Campillo i Besses
Geògraf