

MALLORQUÍ, Elvis (2021)

*Els camins històrics*

Girona: Diputació de Girona, 96 p.

ISBN 978-84-15808-96-1

El llibre que es presenta s'estructura a partir de 37 capítols breus que exposen temes relacionats amb els camins històrics. Si bé se centra en la província de Girona, el text es va interrelacionant amb els fets que tenen lloc en paral·lel a Catalunya, Espanya i Europa. El relat no només descriu unes situacions, sinó que les enfoca amb una mirada crítica i reivindicativa, alhora que convida el lector/a a descobrir el valor humà i patrimonial dels camins que moltes persones han trepitjat abans que nosaltres.

La lectura s'inicia amb un repàs de la datació de les primeres petjades fòssils localitzades dels humans. Seguidament, diferencia entre els camins històrics, en ús des de temps immemorials per al trànsit de mitjans no motoritzats, i les carreteres, construïdes sobretot per a la circulació de vehicles automòbils. Les restes materials presents en la forma construïda de la via permeten conèixer l'antiguitat i l'ús del camí. No hi ha camins naturals, sinó que les persones busquen la distància més curta entre dos punts, que sempre està condicionada pel relleu i per la funcionalitat de la via en ser creada. És diferent una ruta militar que una de mercaderia o un camí ramader. Aquestes línies en l'espai que són els camins i que es dibuixen sobre els plànols serveixen —ja era així abans del segle XIX— per delimitar municipis, comtats i parcel·les de terra. Mallorquí repassa la utilitat dels mapes en diferents moments de la història i ens recorda que no només els geògrafs estudien els camins, ja que la toponímia també és d'interès per als lingüistes. Conceptes com *carrera*, *estrada*, *via* o *calçada* formen part de molts indrets de la toponímia gironina.

Amb l'objectiu de protegir els camins històrics del país i també la natura i el patrimoni, l'any 1983 Suïssa va iniciar

l'inventari de les vies de comunicació històriques. En la recollida d'informació, es va fer palesa la importància d'estudiar els camins com un conjunt coherent, tant des de la perspectiva espacial com cronològica, i alhora regressiva i sistemàtica. Partint d'aquestes indicacions, investigadors francesos que també treballen sobre diferents xarxes del país encunyen el nom *archéogéographie* per definir l'estudi dels camins històrics, ja que situen aquest àmbit de recerca en l'encreuament entre la història, la geografia i l'arqueologia. Mallorquí apunta que a Catalunya l'interès pels camins històrics és relativament nou i la investigació és molt local. Exposa que és necessària la implicació de les institucions públiques per tirar endavant una recerca planificada de la xarxa de camins històrics de tot el país.

Entre els camins històrics, cal destacar també les vies prehistòriques, moltes en espais d'alta muntanya, emprades per petites comunitats ramaderes que practicaven la pastura, la cacera i la recol·lecció. Per mitjà de la lingüística, s'ha pogut comprovar la influència del món grec en molta toponímia. Un exemple de topònim grec és *Emporion*, que vol dir mercat, lloc d'intercanvi. Molts productes, sobretot els destinats a la construcció de pobles i ciutats, tant dels grecs com dels ibers, arribaven per via terrestre i fent ús dels cursos dels rius. Els camins també van ser utilitzats per soldats i exèrcits romans que van anar ocupant el territori i consolidant la via Augusta com la gran ruta de l'imperi romà. A l'entorn d'aquesta senda han arribat fins avui moltes vies de comunicació que són herència de les romanes i que segueixen uns trets físics molt característics. En moltes altres, el pas del temps ha esborrat els vestigis més antics de l'estructura.

Les invasions germàniques van interrompre les vies de comerç mediterrani i van afavorir la ramaderia extensiva. En aquest període, el domini de monestir s'estructura al voltant de les pràctiques ramaderes. És el moment de les grans rutes transhumants, sobretot de la ramaderia ovina, que a mesura que avancen els segles aniran perdent força. Al segle XIX ja hi ha constància de l'augment de la ramaderia bovina, que s'estabula per produir llet i carn per a les ciutats. Després dels visigots i de la conquesta musulmana, van arribar els francs. La via principal es coneixia com a *strata francisca* i comunicava el regne franc del nord amb el sud de la península Ibèrica. Mallorquí explica que hi ha moltes notícies de camins menors relacionats amb les esglésies parroquials, els castells feudals i els camps a partir de l'any 1000. De fet, apareixen les primeres parròquies, ermites i capelles rurals dependents d'una església. La centralitat de l'església dins el terme parroquial fa que s'estructuri una xarxa de camins locals que hi van a parar, tant per atendre necessitats espirituals i religioses com de tipus material.

A partir del segle XI, a tocar dels principals camins, s'hi ubiquen castells, torres i cases residencials de nobles i cavallers per controlar pagesos i viatgers. Paral·lelament, apareixen mercats setmanals i fires anuals en molts pobles i ciutats que depenen d'un senyor. Els que transportaven els productes cap als mercats o els que anaven a comprar-hi circulaven per camins reials o rals, que eren de l'autoritat pública i que la gent dels pobles tenia dret a usar-los. Els reis, en la seva autorització per celebrar mercats i fires, vetllaven per la seguretat de les persones que hi transitaven i pels seus béns. En avançar els segles XIII i XIV i les comunicacions entre els pobles, s'inverteix en la construcció de ponts i motes per intentar protegir els camins de les inundacions. En el relat, també s'esmenten les rutes que van de l'interior al mar i viceversa,

que, si bé permetien el pas de molts productes, sobretot es caracteritzaven per facilitar el transport de peix des dels ports fins als pobles i ciutats de les contrades. A banda d'aquestes funcions mercaderes, als camins s'hi descobreix una llarga tradició de pelegrinatge. Són moltes les persones que des de casa marxen cap a Sant Jaume de Galícia, Roma o Jerusalem per resseguir els itineraris citats en els evangelis. A una escala més petita, trobem una llaga tradició de romiatge dins el mateix bisbat de Girona, des de les poblacions veïnes cap als santuaris.

Un paper estretament vinculat al comerç el tenen els traginers. L'augment dels intercanvis que tenen lloc a partir del segle XIV contribueix a la millora de les carreteres i dels mitjans de transport. També en aquest moment destaca l'aparició d'hostals en diferents punts de les principals vies de comunicació. En relació amb la història dels camins, l'autor repassa l'aparició dels primers enginyers a sou i les fites de pedra que marcaven els canvis de jurisdicció territorial, així com els límits comercials que van perviure fins al segle XX; el canvi tecnològic en el transport al llarg del segle XVIII; l'arribada de viatgers estrangers de pas per Espanya i de representants reials que busquen introduir millores als camins per facilitar el comerç entre províncies, i també el paper dels camins en les guerres entre carlins i francesos.

En la història dels camins, també apareixen conflictes per l'ús de pas i la titularitat, de manera que es redacten normatives sobre la seva utilització pública. A partir del segle XIX, els agrimensors i els topògrafs militars desenvolupen una tasca molt important: cartografiar i marcar fites dels temes municipals. En les representacions que es duïen a terme, els camins locals hi tenien un paper destacat. L'arribada del tren a Girona, a mitjans del segle XIX, i la construcció de carreteres veïnals van permetre els desplaçaments de la burgesia barcelonina cap als balnearis

d'aigües termals o de banys marins. Al final del segle XIX, el naixement de l'Asociació Catalanista d'Excursions Científiques, primer, i del Centre Excursionista de Catalunya, més tard, amb la promoció de sortides a la natura, va ajudar a difondre una mirada urbana sobre el medi natural, a restaurar camins de muntanya i a promoure el turisme. Ja en ple segle XX, la Federació d'Entitats Excursionistes de Catalunya (FEEC) va crear tota una xarxa de grans i petits recorreguts i senders locals. D'altra banda, el text deixa constància que els camins gironins també han estat testimonis de la duresa de l'exili de milers de persones que fugien del franquisme cap a França.

Els darrers capítols del llibre apunten alguns temes d'actualitat, com ara la dificultat en què es troben molts ajuntaments per identificar els camins històrics que hi ha al seu territori. També aborden els conflictes d'ús, la responsabilitat legal, el manteniment a l'entorn dels camins de ronda i la necessitat que cada ajuntament tingui el seu inventari municipal de camins públics destinats a l'ús comú general. Mallorquí finalitza el text amb un capítol reivindicatiu on es defensa l'ús

dels camins públics com un exercici de llibertat. A més, denuncia que la inactivitat de les institucions públiques afavoreix el poder d'alguns grans propietaris i elimina el dret dels usuaris, i afirma que la situació dels camins reflecteix l'estructura d'un país i els seus valors. També destaca la importància de crear a Catalunya una política que integri els camins vells dins d'una xarxa de mobilitat sostenible.

Els continguts del llibre tenen valor i sentit tant per als experts com per a la ciutadania en general, perquè els camins formen part de la nostra història i tradició. Per als i les docents, conèixer el contingut d'aquest volum permet transmetre a l'alumnat, com apunta l'autor, «el valor dels camins vells no només com a element bàsic de la nostra història sinó també com a element essencial per a un futur millor per a tothom».

*Anna Serra-Salvi*

Universitat de Girona

anna.serra@udg.edu

<https://doi.org/10.5565/rev/dag.726>

