

Generalitats

La recuperació de camins històrics i tradicionals

S'entén per recuperació de camins el conjunt d'obres i actuacions destinades a arranjar els elements malmesos d'un camí per tal de poder restablir la seva funcionalitat original, el trànsit de persones. Per tant, la recuperació de camins implica reconstruir, restaurar, refer i millorar tot allò que s'ha deteriorat arquitectònicament del camí o que dificulta el trànsit de les persones, però també significa aprofitar i tornar a donar un ús a una infraestructura que l'havia perdut. Aquest doble plantejament inicial és el punt de partida d'aquest llibre i es manté subjacent en tota la resta de reflexions, propostes i criteris que s'hi exposen.

Però més que la definició, el que és interessant és el context i les implicacions i connotacions de la recuperació de camins. A continuació s'apunten algunes idees i reflexions que poden ajudar a entendre-la.

1. Recuperar camins significa aprofitar camins existents d'un alt valor històric. És a dir, els camins ja hi són, la recuperació els rescata i actualitza. Es tracta, en definitiva, d'aprofitar els camins històrics d'origen ancestral que van deixar d'utilitzar-se.
2. Recuperar camins pretén restablir la seva funció. L'objectiu final de qualsevol actuació que pretengui recuperar un camí ha de ser restablir la seva funcionalitat, que no és

altra que el trànsit de persones. Un camí pel qual no camina ningú és un contrasentit.

3. Recuperar camins per tal de cobrir noves necessitats socials. Si els camins històrics i tradicionals van deixar de ser funcionals va ser perquè, en un moment determinat, van deixar de respondre a les necessitats de mobilitat de les persones. Actualment, la situació és diferent. D'una banda hi ha persones que volen caminar, de l'altra hi ha camins que van ser pensats per a ser caminats però que no estan operatius. L'oportunitat és clara, cal intentar satisfer aquesta demanda social amb l'aprofitament d'uns camins que només requereixen una restitució i renovació.
4. Recuperar camins implica restaurar un patrimoni malmès. Els camins són, per sobre de tot, construccions d'un valor patrimonial i històric que requereixen una restauració per a restablir-los després de caure en desús.
5. Recuperar camins contribueix a una major i millor mobilitat pel territori. L'existència d'un gran nombre de quilòmetres de camins facilita la mobilitat de les persones i, alhora, assegura la possibilitat de recórrer el territori, l'accés a molts espais naturals i la interacció amb el medi.
6. Recuperar camins millora la qualitat del paisatge. Recuperar un camí té una dimen-

Recuperar. «Recobrar. Tornar a l'estat normal» (DIEC).

Rehabilitar. «Restituir al seu primer estat, d'on era caigut» (DIEC).

Restaurar. «Tornar a posar (algú o alguna cosa) en l'estat d'abans. Posar (un edifici, una obra d'art, etc.) en el bon estat que tenia» (DIEC).

Per què *recuperar* i no *rehabilitar* o *restaurar* camins? De fet, els tres verbs tenen un significat molt similar i serien perfectament vàlids i adequats per explicar les tècniques i els processos descrits en aquest manual.

Si s'ha optat per la fórmula *recuperació de camins* és perquè s'han volgut emfatitzar les connotacions de reutilització, de tornar a donar un ús als camins que havien deixat d'utilitzar-se, de restituir, principalment, la seva funcionalitat. També s'ha utilitzat freqüentment el terme *rehabilitar* per referir-se a accions concretes d'arranjament dels elements malmesos dels camins. En canvi, *restaurar* s'ha reservat per a les actuacions de reconstrucció específiques de pedra seca, com, per exemple, la restauració de murs, empedrats i sistemes de drenatge.

< Pàg. 12 | Camí vell de Sorre. Pallars Sobirà. Durant els anys 2004 i 2005 es van recuperar una part significativa dels camins de ferradura de la Vall d'Àssua, al municipi de Sort.



sió indubtable que no es pot passar per alt: és una actuació en el paisatge. Però, singularment, no és una actuació en la part natural que configura el paisatge sinó en la part humana. Si el paisatge rural i de muntanya ve definit per la interacció harmònica, ordenada i coherent entre uns elements naturals i uns elements humans, recuperar els camins històrics i tradicionals és una manera d'enriquir el paisatge.

De camins ja n'hi ha. Recuperar camins significa aprofitar-los

La xarxa de camins històrics i tradicionals s'estenia per tot Catalunya unint pobles, masies, bordes, molins, fargues, colònies, ports, ponts, pastures, rius, boscos, platges, monestirs, santuaris, ermites i una inacabable llista d'assentaments humans i recursos naturals. Era una xarxa ben estructurada, interconnectada, adaptada a les necessitats del trànsit d'aleshores, mantinguda i renovada, protegida socialment, legalment i administrativament, valorada econòmicament i defensada estratègicament. Els camins «eren un bé públic, patrimoni de tots els ciutadans, propietat de les administracions públiques i fonament d'un sistema viari al servei de la col·lectivitat» (Xavier Campillo i Rafael López-Monné).

Aquella xarxa de camins va perdre bona part del seu valor estratègic durant la industrialització i, sobretot, en el moment de la motorització del transport. Els nous vehicles exigien unes característiques constructives que els vells camins no tenien i ni l'amplada ni els pendents eren els adequats. El bé públic estratègic va passar a ser considerat obsolet i, en conseqüència, va ser abandonat.

Però molts d'aquells camins històrics encara romanen al territori. Encara existeixen físicament, territorialment i paisatgísticament. Encara existeixen com a béns immobles, jurídicament i administrativament i en tant que propietats públiques. Fins i tot existeixen en la memòria col·lectiva, en les tradicions i els costums, formant part de la història del país i del patrimoni comú.

L'actual demanda de vials de trànsit no motoritzat, de camins per a vianants, ha obert la porta que aquells camins puguin tenir un nou ús. Han estat molts els projectes que han vist els vells camins com una oportunitat per satisfer les necessitats d'avui i han apostat per aprofitar i recuperar els camins que ja hi eren abans que construir-ne de nous. Perquè recuperar comporta un aprofitament d'uns recursos en desús amb totes les connotacions positives que té la reutilització. Perquè territorialment, paisatgísticament i ecològicament és més sostenible i genera menys impacte la recuperació que la construcció de nous vials. Perquè elimina una de les principals dificultats, la disponibilitat de terrenys. Perquè aporta valors immaterials, patrimonials, culturals i històrics a la iniciativa.

Camins per caminar. Recuperar camins per tornar a transitar-hi

La recuperació de camins, lluny de plantejar-se com una actuació testimonial de reconstrucció d'un element arquitectònic històric, significa restablir la seva funcionalitat, que no és altra que el trànsit de persones. Un camí només s'entén per la seva funció: tots els camins van ser construïts per caminar-hi, per poder ser transitats i cap, o gairebé cap, mereix ser recuperat si no és per tornar a transitar-hi.



Camí vell de Canejan. A la Vall d'Aran fa anys que es treballa en la recuperació dels antics camins de bast que servien de comunicació entre els pobles de la vall. L'objectiu és adequar una extensa xarxa de camins i senders senyalitzats destinada, principalment, al turisme.

< Pàg. 12 | En els revolts del tram de les Marrades del Grau d'Olot es pot apreciar el nivell de construcció que poden assolir els camins històrics. El camí ral de Vic a Olot va ser rehabilitat els anys 2009 i 2010. Durant les obres es va documentar que el camí es feia servir al segle xv per al transport de fusta destinada a la construcció de vaixells a les drassanes de Barcelona. També es va documentar una fita que testimonia que l'any 1731 van acabar unes importants obres de rehabilitació del camí. La recuperació de camins hauria d'anar acompanyada d'una recerca històrica sobre els camins i, en especial, del seu origen, recorregut i propietat.



En aquest sentit es pot considerar que un camí només estarà plenament recuperat quan a més a més de tenir els seus murs, empedrats i trencaaigües refets també hi hagi persones que el fan servir. Cal defensar i impulsar amb tota rotunditat la recuperació dels camins històrics i els seus elements arquitectònics però, sobretot i només, si va acompanyada de la recuperació de l'ús del camí. La defensa de la necessitat de recuperar els vells camins mai pot oblidar que un camí només té sentit quan algú el camina.

És per aquest motiu que cal ser prudents a l'hora d'emprendre qualsevol projecte de recuperació d'un camí. Abans cal tenir la certesa, per no dir la seguretat, que el camí podrà ser efectivament útil o tenir demanda. Tenint en compte que hi ha persones disposades a caminar, és necessari dedicar el mateix esforç a la recuperació arquitectònica d'un camí que a la seva difusió i promoció per tal que sigui caminat. Els projectes que obliden els usuaris per centrar-se només en els camins estan abocats al fracàs. Juntament amb tots els casos d'èxit hi ha projectes que han estat ben pensats i dissenyats, que han tingut en compte els futurs senderistes i les seves necessitats i que han sabut trobar i difondre el punt d'interès que els fa atractius als usuaris.

Nous usos per als vells camins. Recuperar camins per a les necessitats actuals

La necessitat de recuperar un camí no sorgeix dels camins sinó de les persones. Algú vol caminar. Algú considera que hi ha persones que estan interessades, o que poden estar interessades, a caminar. Algú identifica l'activitat de caminar com una necessitat que cal satisfer o com una oportunitat per assolir alguns beneficis, ja siguin socials, econòmics, educatius o de salut. És a dir, hi ha una demanda social que es

converteix en la llavor per iniciar un projecte per recuperar un o diversos camins històrics.

El gran potencial de la recuperació dels camins històrics rau en la confluència d'aquesta demanda social i l'existència d'uns camins que estan en desús. D'una banda hi ha persones que volen caminar, de l'altra hi ha camins que van ser pensats per ser caminats però que no estan actualment operatius. L'oportunitat és clara, cal intentar satisfer aquesta demanda social amb l'aprofitament d'un recurs que només requereix una restitució i renovació.

En tractar-se de camins pensats i construïts a la mida de les persones que van a peu, els camins històrics i tradicionals són idonis per a aquest fi. L'amplada, el recorregut, el pendent, el ferm, la integració en el paisatge, l'accessibilitat des dels pobles i la connectivitat amb molts centres d'interès formen un conjunt que pot satisfer un ampli ventall de vianants, tant des del punt de vista turístic com educatiu, social, esportiu o de salut.

Si els camins històrics i tradicionals van deixar de ser funcionals va ser perquè en un moment determinat van deixar de respondre a les necessitats de mobilitat de les persones. Actualment han sorgit noves necessitats de mobilitat per a les quals els camins històrics poden ser adequats. Avui dia la mobilitat obligada de les persones està coberta amb els vehicles de motor i els mitjans de transport col·lectius i de mercaderies; en canvi, la mobilitat no obligada, la mobilitat en moments de lleure, la mobilitat en el temps d'oci no està totalment ni satisfactòriament coberta. Són molts els vianants que caminen per pistes o vials dissenyats i pensats per als vehicles i en els quals els dos tipus de trànsit no és sempre compatible. Aquesta demanda



Camí ral de la Vallferrera. Pallars Sobirà.

< Pàg. 16 | Camí de ronda al Cap de Creus, entre Cadaqués i Roses. En els antics camins de ronda que s'han rehabilitat els darrers anys es pot veure una gran varietat de vianants. Als excursionistes i turistes s'hi han afegit darrerament els veïns de poblacions properes que aprofiten alguna hora dels dies festius per anar a caminar. L'oci veïnal concentra aquí famílies, esportistes, gent gran i passejants amb interessos molt variats. En moltes localitats costaneres ja es considera que l'arranjament dels camins de ronda és una de les prioritats per a la dinamització econòmica.



Camí del barranc de Biniaraix, serra de Tramuntana. Mallorca.

Els camins són construccions de pedra seca i, com a tals, formen part d'un patrimoni cultural de reconeguda importància a tot Europa. Actualment hi ha diverses iniciatives per a l'estudi, conservació i difusió de la pedra seca, no només per la seva rellevància històrica, sinó per la importància que encara tenen avui en el paisatge rural. Restaurar els camins històrics, en tant que construccions de pedra seca, contribueix a mantenir aquest patrimoni històric, cultural i paisatgístic.

A manera de resum es pot dir que la vàlua de les construccions amb pedra seca rau en: 1) el seu origen ancestral, que es remunta a èpoques prehistòriques, 2) el seu paper decisiu en la caracterització dels paisatges rurals i de muntanya, 3) la seva contribució a evitar l'erosió del terreny, 4) la seva presència comuna a tot el continent europeu, 5) la continuïtat i validesa de les tècniques constructives tradicionals, 6) l'especial relació entre simplicitat constructiva i complexitat i varietat de les construccions resultants i 7) l'economia i sostenibilitat que suposa l'ús d'un únic material, la pedra.

social és l'oportunitat que tenen els vells camins per tornar a ser operatius.

Pedra sobre pedra. Recuperar camins per restaurar el patrimoni

Sovint, la concepció que es té d'un camí antic es limita a una franja de terreny premsada pel pas continuat de persones, animals o vehicles. Però la realitat està lluny d'aquesta concepció. L'adequació d'un vial de pas per a persones i cavalleries, com són els camins històrics, és una obra de dimensions considerables i no exempta

de dificultats, més si comptem que van ser construïts segles enrere. Un camí és, sens dubte, una obra d'enginyeria civil, encara que avui pugui semblar de poca rellevància. Els camins són exemples de l'arquitectura popular i tradicional, des de l'antigor fins a l'època preindustrial.

El que avui anomenem camins històrics van ser construïts antigament utilitzant la tècnica de la pedra en sec (o pedra seca), la qual permet una àmplia varietat i complexitat de construccions mitjançant una gran simplicitat constructiva. Construir amb pedra seca és, però, tan simple com laboriós i condicionar un camí suposa un alt volum de treball. El resultat d'un treball tan ingent no es pot considerar sinó com un element de la infraestructura civil fonamental per al funcionament de la societat preindustrial. Per tant, qualsevol intent de recuperació d'un camí històric implica, en tant que infraestructura, una reconstrucció que, pel seu valor històric i patrimonial, ha de tenir un component de restauració, és a dir, ha de pretendre ser fidel a les característiques constructives originals.

Arreu a peu. Recuperar camins obres portes al territori

Des del punt de vista del tema tractat aquí, l'actual xarxa de carreteres i camins presenta dues mancances importants pel que fa a la mobilitat a peu de les persones. D'una banda hi ha una part significativa del territori que avui dia és inaccessible, sobretot en àrees rurals i de muntanya amb poca activitat econòmica. De l'altra, els vianants han d'usar majoritàriament vials dissenyats i pensats per al trànsit motoritzat i han de dur a terme les seves caminades en una difícil convivència amb tota mena de vehicles de motor.

En bona part, ambdós problemes podrien solucionar-se amb la recuperació d'un nombre de quilòmetres significatiu dels vells camins. Els camins històrics i tradicionals, per la seva extensió i distribució territorial, asseguraven la possibilitat de recórrer tot el país i accedir a peu pràcticament a qualsevol racó. Els inventaris de camins indiquen que la densitat de l'antiga xarxa de camins era superior a l'actual, i pel que fa a la seva distribució, era molt més homogènia que l'actual per tot el territori atès que la població estava més repartida i a causa de la importància del sector primari, el qual necessitava accedir a una superfície territorial molt més àmplia.

La recuperació de camins històrics podria resultar estratègica des del punt de vista de la mobilitat si aconseguim posar remei a aquestes dues mancances. El plantejament òptim hauria de prioritzar les actuacions que o bé fan accessible un indret que no ho era amb l'actual xarxa de vials per a vehicles de motor o bé adequen un vial exclusiu per a vianants que permeti disgregar el trànsit.

La conjunció dels dos objectius esmentats té un exemple molt clar. Darrerament, en moltes poblacions o espais naturals es pot constatar la tendència de construir o adequar nous camins en forma de vies verdes, camins naturals, camins de ronda o altres modalitats similars amb l'objectiu de fer accessible un espai natural a través d'un vial exclusiu per a vianants. Els principals elements que els caracteritzen són la prioritat de la comoditat de les condicions de pas, la qualitat de les actuacions i equipaments, l'accessibilitat des d'un nucli de població i una important inversió econòmica. Moltes d'aquestes iniciatives han estat un èxit i en poc temps els camins s'han



Carrilet de l'estany Gento, Vall Fosca. Pallars Jussà.



Corriol ramader a la muntanya de Caregue. Pallars Sobirà. Els camins i senders històrics i tradicionals tenen una qualitat única entre tots els elements paisatgístics de les àrees rurals i de muntanya: permeten recórrer el territori i interactuar amb el medi, i, per tant, són imprescindibles perquè l'home pugui interrelacionar-se amb el paisatge.

convertit en espais d'oci i lleure per a molts ciutadans i visitants.

Camins naturals. Recuperar camins per viure el paisatge

Si bé el paisatge natural i de muntanya de Catalunya té una alta valoració social i es percep com un paisatge d'una qualitat notable, en les darreres dècades ha sofert un deteriorament constant en un dels elements que el caracteritzava, la interacció entre l'home i la natura. Al llarg del segle xx, l'aprofitament local i a petita escala dels recursos naturals ha estat cada cop menys important i, en conseqüència, el paisatge humanitzat, aquell en el qual hi ha una àmplia varietat de traces de la presència i activitat de l'home, ha perdut importància i pes, enfront de l'entorn purament més biològic i natural.

Els camins i senders històrics i tradicionals tenen una qualitat única entre tots els elements paisatgístics de les àrees rurals i de muntanya: permeten recórrer el territori i interactuar amb el medi i, per tant, són

imprescindibles perquè l'home pugui interrelacionar-se amb el paisatge. Aquesta qualitat els fa necessaris si es vol un paisatge viu, que pugui ser gaudit i que contribueixi al benestar social. Els paisatges rurals i de muntanya sempre han estat dinàmics i permeables i han anat configurant-se a partir d'aquestes condicions. Avui, en canvi, es corre el perill de tenir una relació amb el paisatge de muntanya basada en la contemplació a distància des d'uns pocs itineraris rodats, tal com si es tractés d'una postal tridimensional. En aquest sentit, és convenient i necessari adequar vials i corredors d'accés al territori que permetin recórrer-lo a velocitat lenta, conèixer-lo, apreciar-lo i, en últim terme, millorar-ne la qualitat a partir d'estratègies adequades de gestió i ordenació. Una de les solucions implica recuperar els antics camins, uns camins que ja formen part del paisatge.

Serà més ric el paisatge de muntanya si es recuperen els camins tradicionals? Serà més variat? Guanyarà en qualitat? La resposta a totes aquestes qüestions és afirmativa. Com



s'ha dit, el paisatge de muntanya integra de manera simbiòtica i harmònica elements naturals i antròpics. La majoria d'aquests elements humans han definit i caracteritzat el paisatge de muntanya fins avui i, clarament, poden considerar-se components de referència del paisatge. Construccions agràries, ramaderes i forestals, la pedra seca i també els camins tradicionals en són alguns exemples. Amb l'abandonament de les activitats productives tradicionals i l'oblit de molts d'aquests elements es produeix un empobriment del paisatge que és necessari revertir. Encara que el paisatge sigui un element viu i en constant evolució que no es pot concebre sense canvis constants, es fa necessari una intervenció que asseguri la pervivència d'alguns elements que l'han definit fins avui.

Els camins històrics i tradicionals

Segons el diccionari, un camí és una franja de terreny més o menys ampla, que va d'un indret a un altre, disposada expressament per transitar-hi. Si bé aquesta idea general és molt clara, quan s'intenta acotar i definir exactament el concepte sorgeixen diverses qüestions que no tenen una solució fàcil. Que els camins són vials per on es pot transitar és d'acceptació general, però tan aviat com es planteja l'interrogant a la inversa sorgeixen les primeres dificultats: tots els vials per on es pot transitar són camins? Categòricament, no. També hi ha carreteres, pistes i altres vials rurals i forestals, per exemple. La diferència entre uns i altres no és tan evident com pot semblar a primer cop d'ull perquè els termes tenen diferent significat segons si es parla administrativament o jurídicament, o bé si es té en compte el tipus de trànsit, les funcions, els orígens o l'estructura constructiva.

Malauradament, al nostre país no hi ha una definició unificada de camí. Segons qui parla

Camí de l'església de l'Assumpció de Coll, Vall de Boí. Alta Ribagorça.

S'entén per camins històrics, o camins tradicionals, els que formaven la xarxa viària per al trànsit a peu, amb animal de bast o carro. Inclou els camins de carro, els camins de bast o de ferradura, els corriols o senders, els camins de sirga i de séquia, els camins de ronda i els camins ramaders (Campillo, López-Monné).

La diferenciació entre camins històrics i tradicionals es basa en l'estat de conservació: s'anomenen camins tradicionals els camins històrics que conserven el seu caràcter original. D'aquesta manera un camí d'origen ancestral però eixamplat i pavimentat continua essent *històric* però no és un camí *tradicional*.



s'obtenen respostes diferents. Per exemple, molts dels vials d'accés a nuclis rurals, pavimentats i aptes per al trànsit rodat són reconeguts administrativament com a camins veïnals, no com a carreteres, ja que van formar part dels plans de camins del segle XIX i la seva consideració com a tals s'ha mantingut. Al mateix temps, gran part dels vials rurals i forestals aptes per a vehicles, estiguin pavimentats o no, també són considerats camins en algunes lleis i reglaments de l'administració. En l'altre extrem hi ha, per exemple, els anomenats camins de França, que són la majoria de passos transfronterers per on tradicionalment s'han creuat els Pirineus, que no són sinó franges de terreny premsades sense cap construcció en les seves cotes més altes, només aptes per a vianants. Per tant, en la categoria de camins coincideixen vials pavimentats i sense pavimentar, accessos a nuclis o a forests, vials aptes per al trànsit motoritzat o només per a vianants. Què tenen en comú uns i altres per poder extreure'n una definició clara i precisa? Poca cosa. De fet, seria més fàcil dir en què es diferencien.

La dificultat rau a definir exactament què ha de tenir i com ha de ser un element del sistema viari per poder ser qualificat de camí. Jurídicament i administrativament, l'única definició reconeguda és la que diu que els camins són els vials que no són carreteres. Aquesta definició en negatiu presenta moltes limitacions i per als objectius d'aquesta publicació resulta clarament insuficient.

No hi ha tanta confusió en el que s'entén per camins històrics i tradicionals. Una mirada retrospectiva ajuda a clarificar la qüestió. A Catalunya conviuen dues xarxes viàries que responen a moments històrics molt diferents: una xarxa preindustrial, concebuda

per al trànsit a peu, i una xarxa industrial, dissenyada per al trànsit de vehicles de motor. Totes dues, tot i haver coexistit un llarg període de temps, mai van ser realment integrades ni interconnectades sinó que es van mantenir independents. Amb el temps, a mesura que es generalitzava el transport motoritzat una va substituir totalment l'altra en la mobilitat diària i obligada. En alguns casos els camins preindustrials es van reconvertir en carreteres, però la diferència d'usos i tècniques constructives no sempre ho va permetre. Els antics camins van ser progressivament abandonats o bé destruïts per la construcció de noves vies de comunicació o pel creixement urbanístic de zones industrials i urbanes. Només en el medi rural i en zones muntanyoses s'han mantingut alguns d'aquells camins antics, tot i que en la majoria de casos l'estat de conservació avui dia no hi permet el trànsit en bones condicions.

Els camins als quals dirigeix la mirada aquest manual són, doncs, aquells camins pertanyents a l'antiga xarxa viària preindustrial d'origen ancestral, anomenats històrics i tradicionals. La diferenciació entre uns i altres es basa en l'estat de conservació: s'anomenen camins tradicionals aquells camins històrics que conserven el seu caràcter original. D'aquesta manera, un camí d'origen ancestral però eixamplat i pavimentat continua essent *històric* però no és un camí *tradicional*. Bona part són camins que unien els pobles entre ells i amb els principals centres de producció agrària, ramadera i forestal o amb els centres comercials o els centres culturals, religiosos i socials. Principalment són els camins coneguts com camins rals, camins de ferradura o de bast, camins de carro, camins ramaders, corriols i senders.



«[...] al nostre país [...] els camins es defineixen per exclusió respecte a la xarxa de carreteres. Per tant, un camí no és un vial que "és" un camí, sinó un vial que "no és" una carretera. Aquesta definició negativa, per exclusió, diu molt també de la pobra consideració de què els camins, malauradament, gaudeixen en la nostra societat. Un camí no és una carretera, ergo deu ser menys que una carretera» (Campillo, López-Monné: *El llibre dels camins*).

< Pàg. 22 | Muntanyana. Osca. El poble de Muntanyana, a la Franja de Ponent, ha rebut els últims anys una inversió milionària per a la restauració del seu nucli medieval i els seus edificis històrics més emblemàtics. En la planificació de les obres es va considerar imprescindible la restauració dels antics camins de ferradura d'accés al poble per tal de dotar al conjunt d'un caràcter d'autenticitat.



Camí vell de València d'Àneu a Sorpe. Pallars Sobirà. «Antigament, les cavalleries duïen els peus calçats amb ferradures i es cobrien amb un bast per transportar càrregues. D'aquí que els camins concebuts i destinats al trànsit amb cavalleries rebin el nom de camí de bast o camí de ferradura. A Catalunya, fins ben entrat el segle xx, davant la dificultat que presentava el terreny per bastir camins carreters, el camí de bast era la tipologia de camí més freqüent» (Campillo, López-Monné: *El llibre dels camins*).

Aquest manual tracta, bàsicament, dels camins de ferradura i dels corriols, ja que els camins de carro són molt poc freqüents perquè la majoria s'han transformat en pistes o carreteres. Tot i això, els criteris de recuperar-los poden ser, pràcticament, idèntics. Els camins ramaders, com que no són una tipologia de camí caracteritzada per uns elements constructius determinats sinó una tipologia de camí definida pel seu ús, la transhumància dels ramats, queden inclosos en les dues tipologies de camí tractades a continuació.

Tot i que l'origen de la majoria de camins no està documentat, no és difícil suposar que està directament vinculat amb l'origen dels pobles i de la resta d'assentaments humans al voltant dels quals es van organitzar els territoris com les esglésies, els monestirs, els castells o els mercats. A Catalunya això significa recular fins a l'Edat Mitjana i, en alguns casos, més enrere, ja que l'Imperi Romà ja va disposar d'una xarxa viària significativa que es va aprofitar posteriorment.

La xarxa de camins tradicionals ha sofert des d'aleshores una evolució constant al llarg dels segles. S'han usat i aplicat noves tècniques constructives i solucions tecnològiques per afrontar les dificultats orogràfiques. Durant aquest temps cada camí s'ha anat adaptant a les necessitats i possibilitats de cada època. La mobilitat de la població i dels béns econòmics són els factors bàsics que han determinat històricament la construcció o abandonament dels camins, mentre que l'efecte ininterromput de l'erosió exigeix un manteniment constant i una lenta però contínua transformació de tot el seu traçat. Fins al seu abandonament, els camins eren regularment reconstruïts, reforçats, reparats i adaptats a les exigències del transport: s'eixamplaven, se'n modificava el recorregut, se'n suavitzava el pendent, se'n reforçava el ferm, es despedregaven o se'n retirava els obstacles.

Tota aquesta evolució queda interrompuda amb l'arribada dels vehicles de motor, quan els vials necessiten altres condicions



d'amplada, ferm i pendent. La mobilitat obligada canvia i els camins tradicionals no sols cauen en desús sinó que passen a ser vistos com a símbols d'un règim antic i de manca de progrés i modernitat.

Els camins de bast o de ferradura

Els camins de bast o de ferradura són els que van ser concebuts i construïts per al trànsit de persones i cavalleries per cobrir les necessitats bàsiques de mobilitat de la societat fins a l'era industrial. Són els camins que anaven d'un poble a l'altre, a més d'unir els pobles amb les principals àrees agrícoles, ramaderes, comercials i productives o amb altres indrets destacats com santuaris, ermites, cementiris, etc. En les zones de muntanya, els camins de bast eren les principals i, de vegades, les úniques vies de comunicació, ja que els forts desnivells que s'havien de superar no permetien el pas de carros i quasi tot el transport de mercaderies calia fer-lo amb el bast i les alforges que es carregaven a lloms dels animals. El trànsit freqüent que

suportaven aquests camins comportava un nivell de construcció important que incloïa bàsicament murs i empedrats en sec per assegurar un recorregut, una amplada i un ferm en les millors condicions.

Principals components dels camins de ferradura o de bast:

1. **El traçat:** el traçat és el primer valor d'un camí i és fruit d'un coneixement profund i detallat del territori. A muntanya, en vessants costeruts i en terreny rocallós, trobar l'equilibri entre el pendent i la distància alhora que es troba solució als passos més difícils forma part d'una saviesa que només dóna una vida de relació directa amb l'entorn natural. Avui, molts dels passos singulars d'alguns camins es considerarien irrepetibles en les mateixes condicions constructives. Els camins de bast serpentegen entre el pendent mantenint sempre una inclinació constant que els animals poguessin superar. En cap cas es troben punts on

Pont de Borito, camí vell de Lladorre a Tavascan. Pallars Sobirà. Els ponts de pedra que es troben en molts camins històrics constaten que els camins són obres d'enginyeria que requerien diversos graus de construcció depenent de les condicions del terreny i el recorregut.

el camí encara el pendent perpendicularment, ja que es guanyava altura tallant els vessants en diagonal o bé es construïen marrades o llaçades quan calia superar forts desnivells. Tot i que es buscaven els recorreguts més curts, la llargada dels camins quedava subjecta a la inclinació màxima que els animals podien superar. També era important trobar passos fàcils i còmodes en barranques, estrets i penya-segats, fet que, de vegades, obligava a allargar el camí més del que pot semblar necessari.

2. **L'amplada:** l'amplada dels camins de bast ve determinada per l'amplada dels animals (cavalls, ases i mules) carregats amb el bast per transportar tota mena de productes. Tot i que oscil·la d'un camí a l'altre, el més habitual és que estigui entre dos i tres metres. L'amplada es mantenia regular al llarg de tot el recorregut.
3. **La construcció:** la construcció d'un camí comporta bàsicament crear una superfície de terreny regular, llisa i planera que uneixi dos punts coneguts. En terrenys inclinats com els vessants de les valls la dificultat rau a crear aquest espai planer de dos metres. La solució tradicional i majoritària demanava aixecar un mur de pedra seca vertical, omplir de pedruscall i terra l'espai que quedava entre la paret i el vessant de la muntanya i anivellar per sobre el que havia de ser la calçada del camí. Com més inclinat era el vessant, més alta havia de ser la paret que suportava el camí. Quan es creuaven terrenys erms n'hi havia prou amb la paret inferior. Ara bé, quan es creuaven àrees de conreu sovint calia aixecar una segona pa-

ret per sobre del camí per suportar la finca situada en un nivell superior. Són poques les ocasions en què es construïa a la inversa, és a dir, excavant en el terreny un encaix de l'amplada necessària per fer el camí. Aquesta segona opció es troba puntualment en passos sobre roca on no es podia aixecar de cap manera la paret del camí i calia tallar la pedra per fer-hi l'encaix. A diferència dels vessants, en les zones planeres el camí avança sovint sense cap mena de construcció que el sustenti, tot i que en algunes ocasions queda delimitat amb la construcció de murets que el separen de les finques adjacents.

4. **La calçada i el ferm:** en els camins de bast normalment el ferm és de terra i pedra premsades pel trànsit de persones i bèsties, amb una superfície llisa, planera i neta de rocs i pedres. Es tracta d'un ferm que permet caminar sense trobar obstacles que puguin fer ensopegar o relliscar. En alguns trams, com aquells que suportaven molt trànsit, els més propers als pobles, els trams de fort pendent o allà on sovint s'acumulaven aigua i fang, el ferm es pavimentava empedrant tota l'amplada del camí.
5. **Drenatges:** és sabut que l'aigua és un dels principals enemics dels camins, ja que en malmet la calçada, el ferm, el paviment i els murs. Per això, a l'hora de construir-los, es preveïen els sistemes de drenatge i desguàs de l'aigua de la pluja.
6. **Altres elements:** altres elements construïts propis dels camins són fites, pilarets, murs de seguretat, graons, ponts, cabanes, etc.

Senders i corriols

Els senders i corriols són camins sense pràcticament cap element construït. Bàsicament es tracta de franges estretes de terrenys premsades pel pas de persones i animals sense que s'hagin dut a terme altres arranjaments o actuacions. Normalment tenen una amplada d'uns cinquanta o seixanta centímetres i gairebé sempre és inferior al metre. En molt pocs casos tenen murs o paviments i la plataforma es limita a un encaix en el terreny fet per la mateixa erosió que provoca el trànsit. L'únic suport de la plataforma del corriol és la vegetació o el rocam que l'envolta. En alguns casos es troben passos tallats a la pedra o graons per superar puntualment algun rocam.

El sender no està construït per al trànsit d'animals. Sovint, els corriols duen a indrets on tan sols calia anar ocasionalment, per on tan sols es podia transitar una petita part de l'any o on és molt difícil mantenir en bon estat camins de més entitat. El corriol també pot ser la drecera d'un camí de bast, una alternativa perquè quan l'home anava sense animals pogués enllaçar més ràpidament dos punts sense haver de fer els revolts que només anaven a buscar el camí més còmode per als animals.

En l'alta muntanya els corriols solen ser els únics camins que arriben a les zones de pastura o que s'enfilen cap als colls i els ports que uneixen les valls. En aquestes zones el volum de trànsit és limitat i no justificava l'esforç de construir un camí de ferradura. També cal tenir en compte que a aquestes altituds tan sols es pot caminar durant els mesos que no hi ha neu i que el manteniment d'un camí és molt més costós a alta muntanya a causa de les esclavissades, les allaus i la forta erosió de l'aigua.



Camí del coll de Verdet, Pedraforca. Berguedà. L'absència d'elements construïts fa que els senders i corriols siguin fràgils al pas continuat de vianants. En aquests casos cal buscar actuacions de poc impacte que assegurin unes bones condicions de pas, alhora que mantinguin la seva perfecta integració amb l'entorn.