

Els camins a Catalunya en temps de Jaume I

Jordi Bolòs
Universitat de Lleida

1. ELS CAMINS: UN ELEMENT FONAMENTAL PER A ENTENDRE EL PAISATGE HISTÒRIC

En introduir-nos en l'estudi dels camins medievals, d'entrada, tenim la impressió que els camins no van canviar gaire al llarg de segles. Certament, hi hagué una forta continuïtat en el seu ús. Els humans tendim a ésser estalviadors de temps i de feina: almenys fins a l'actualitat, gairebé sempre, tot allò que es podia aprofitar, s'aprofitava. Fins i tot, com és prou sabut, l'origen d'un percentatge important de les vies usades a l'edat mitjana arrenca d'èpoques anteriors a la medieval. Amb tot, aviat també ens adonem que, en la societat i en el paisatge històric, tot és sotmès a canvis, de vegades grans, de vegades més petits. I, en aquesta realitat que es transforma, els camins són un bon reflex de les transformacions que s'esdevingueren en qualsevol territori, en el seu poblament, en les seves estructures econòmiques o en les seves realitats polítiques i administratives.¹ Per aquest motiu, els camins són un element del paisatge històric fonamental per a entendre els canvis esdevinguts en altres elements d'aquest paisatge, com poden ésser els llocs de poblament, els indrets on hi havia activitats productives o mercantils, els centres de poder i de creença o bé els límits. Estudiar els camins ens permet de conèixer el nostre passat.

Sempre hi ha hagut un lligam molt estret entre tots els elements que formen el paisatge històric (pobles, vies, límits, camps, boscos, indústries, esglésies, castells, etc.).² Veiem aquests nexes d'una manera palesa en estudiar les vies de comunicació. Per aquest motiu, entendre com és tota la xarxa de vies és fonamental per a comprendre els canvis que s'han esdevingut en el paisatge al llarg dels segles. Si deixem de banda, per un moment, el pes importantíssim de la tradició, d'allò que hi havia abans, la forma de la xarxa de camins depèn, en primer lloc, de la ubicació dels llocs de poblament. Hi ha una interrelació constant: els pobles se situen prop dels camins i els camins van cap allà on hi ha un lloc poblat, d'acord amb les necessitats dels seus habitants. D'una manera lògica, la xarxa viària també depèn de la distribució dels llocs centrals, polítics, religiosos i econòmics, tant si són castells com

1. De fet, les darreres aportacions metodològiques tendeixen a valorar d'una manera especial el caràcter fluctuant de moltes de les grans vies, tant a l'època antiga com a l'època medieval. Aquest fet justifica que hi hagi més interès per la xarxa de vies que per una via en concret: Samuel LETURCO, «La route et le paysage. Dynamique et stabilité des réseaux routiers beaucerons entre Étampes et la forêt d'Orléans», a Gérard CHOUQUER (dir.), *Les formes du paysage*, vol. 3, *L'analyse des systèmes spatiaux*, París, Errance, 1997, p. 78-87.

2. Jordi BOLÒS, *Els orígens medievals del paisatge català*, Barcelona, Institut d'Estudis Catalans i Publicacions de l'Abadia de Montserrat, 2004.

esglésies i monestirs o, per exemple, mercats i fires. I, evidentment, la xarxa de vies també està relacionada amb altres realitats econòmiques, com poden ésser, a tall d'exemple, els indrets on es produïa sal o bé metalls, els llocs on hi havia molins fariners o bé les zones on tenien importància les pastures.³ És molt interessant, per tant, un estudi de les carrerades o cabaneres del bestiar. Finalment, cal valorar que els límits són un element invisible, però molt important, del paisatge. Hom ha assenyalat moltes vegades la importància de relacionar els camins amb els límits. Allà on coincideixen tots dos, sovint trobem uns límits vells i unes vies també amb una llarga tradició. Aquesta coincidència ens pot permetre de delimitar uns espais parroquials o pobletans creats ja a l'època medieval (i que poden haver perdurat sense cap canvi fins a l'actualitat).⁴

De fet, el més important d'assumir l'existència d'aquestes interrelacions és que ens pot permetre d'entendre que els canvis esdevinguts a les vies ens mostren les transformacions esdevingudes en els altres elements del paisatge. La creació d'un nou poble, d'un nou castell o d'una nova església tenen immediatament una repercussió poc o molt gran en la xarxa de les vies, que, en principi, no es creà de bell nou, ans només es transformà. Tinguem també ben present que, tot i l'interès que pot tenir l'estudi d'un camí determinat, la millor manera que tenim per estudiar una via és fer l'anàlisi de tota la xarxa viària. En aquest cas, estudiar tot el conjunt ens permet d'entendre més bé els canvis i de justificar més bé les formes de cadascuna de les vies.

Si volem conèixer els camins que hi havia a l'època de Jaume I no ens podem pas limitar a estudiar les vies que es feren o que es transformaren al llarg del segle XIII. Estudiar els camins en la llarga durada, d'acord amb el que hem dit més amunt, és fàcil i, fins i tot, podríem dir que és indispensable. Amb tot, quan ens veiem obligats, com ara, a centrar la nostra atenció en una època determinada, hem de cercar esdeveniments i realitats que ens permetin d'establir una relació entre la xarxa de vies que hi havia a l'època medieval, que es transformà lentament, i algunes dades de l'època que volem conèixer d'una manera especial, en aquest cas el segle del monarca Jaume I el Conqueridor.

A continuació, d'acord amb la problemàtica que acabem d'exposar, primerament veurem alguns exemples que han estat estudiats aquests darrers anys i que ens il·lustraran sobre la metodologia de treball i sobre la importància i l'interès de l'anàlisi de les vies i dels canvis esdevinguts en la seva xarxa. Després, farem una breu aproximació als precedents de la xarxa de camins que hauríem trobat al llarg del segle de Jaume I i, finalment, ens centrarem en l'estudi de quines eren les vies més importants que hi havia al segle XIII, per algunes de les quals va passar el monarca conqueridor, durant els nombrosos viatges que féu en els diversos regnes de la Corona catalanoaragonesa.

2. ALGUNS EXEMPLES: ELS CAMINS, EL TERRITORI I EL TEMPS

Abans de posar-nos a parlar dels camins que va trepitjar Jaume I, volem presentar, d'una manera ràpida, alguns exemples que ens permetran de veure la metodologia que es pot seguir a l'hora d'estudiar les vies i que també ens ajudaran a entendre l'interès d'estudiar els camins medievals.

Fa uns quants anys vam fer un estudi de la xarxa de vies medievals de la Conca d'Òdena. Fou publicat en un volum dedicat al Camí de Sant Jaume i Catalunya i també a l'*Atlas del comtat de Man-*

3. A Anglaterra, s'han fet acurats estudis sobre els camins de la sal de Droitwich. Della HOOKE, *The Anglo-Saxon Landscape. The kingdom of the Hwicce*, Manchester, Manchester University Press, 1985, p. 125.

4. És un exemple molt interessant el nucli de poblament de Vensilló. Vegeu Jordi BOLÒS, *Els orígens medievals...*, fig. 31, p. 106.

resa.⁵ Creiem que aquest exemple de l'Anoia ens permet d'arribar a unes conclusions que van molt més enllà de l'interès purament local que pot semblar que té:

— En primer lloc, permet de fer-nos veure la capacitat que tenim de reconstruir la xarxa que hi havia a l'alta edat mitjana mitjançant l'anàlisi acurada de tot allò que ha arribat fins a l'actualitat: des de les carreteres fins als nombrosos camins de carro que ara solquen el territori.⁶ Veiem que és fonamental, com hem assenyalat abans, estudiar tota la xarxa de vies i que també és molt important establir com a punt de referència inicial allò que hi havia abans dels segles medievals (bàsicament un sistema ortogonal creat ben segur a l'època romana).

— Des d'un punt de vista metodològic també és important d'adonar-nos que unes vies que a l'època medieval eren força importants ara només són camins de terra, de vegades mig abandonats. Aquests abandonaments o canvis ens poden permetre d'entendre moltes realitats de la història del territori. Alhora, les pervivències ens permeten de descobrir uns camins, que ara poden semblar poc importants, i que tenen una llarga història al darrere: constitueixen uns documents que ens apropen al passat i que són una part del nostre patrimoni.

— Així mateix, en aquesta contrada, descobrim l'estreta relació que hi ha entre, en primer lloc, els camins de llarg recorregut, en segon lloc, les vies que hom seguí durant l'avanç de la conquesta comtal i durant el procés de reorganització esdevingut al segle x i, en tercer lloc, les fortificacions que s'ubicaren en els llocs més estratègics d'aquesta comarca. D'una banda, descobrim que moltes d'aquestes vies velles tingueren un paper clau al segle x i, de l'altra, ens adonem que el traçat de la majoria d'aquests camins és herència d'allò que hi havia abans, com pot ésser un sistema parcel·lari ortogonal o unes vies que ja solcaven el territori a l'època visigoda o islàmica. I, certament, gairebé tot tingué continuïtat al llarg de la resta dels segles medievals, durant els quals tanmateix es transformà, per exemple arran de la creació de la vila mercat d'Igualada.

Un segon exemple que volem comentar és amb relació a la plana de Vic. L'estudi de les característiques de la xarxa viària d'aquesta zona, reconstruïda, pel que fa l'època carolíngia, al volum de l'*Atles del comtat d'Osona*, ens permet d'arribar a unes altres conclusions, que complementen les precedents:⁷

— Primerament, veiem l'interès que té, en aquest cas, sumar les dues fonts de coneixement bàsiques: els documents escrits, molt nombrosos amb relació als segles carolíngis en aquest comtat de Vic, i l'anàlisi del territori i de les restes que han arribat fins ara (que podem descobrir sobretot en els mapes i els ortofotomapes actuals). Les dues fonts es complementen i ens permeten d'entendre el perquè del conjunt de la xarxa de vies que existia aleshores i que, amb alguns canvis quantitius i sobretot qualitius, ha arribat fins al temps present. Evidentment, per fer aquest salt endavant en els nostres coneixements, resulta fonamental traslladar la informació documental sobre uns mapes topogràfics moderns. Moltes vegades hem cridat l'atenció sobre el fet que dibuixar mapes és crear un document nou, que ens pot ajudar molt a conèixer més bé el nostre passat.⁸

5. Jordi BOLÒS, «Nous mètodes per a conèixer els camins medievals: la xarxa de vies a la Catalunya Central», a *El camí de Sant Jaume I Catalunya*, Barcelona, Publicacions de l'Abadia de Montserrat, 2007, p. 49-60; Jordi BOLÒS i Víctor HURTADO, *Atles del comtat de Manresa (798-993)*, Barcelona, Rafael Dalmau, 2004, p. 50-51.

6. En certa manera, podem recordar l'afirmació de Vion quan deia que la xarxa de vies actual conté en ella mateixa els indicis de la seva pròpia història. Vegeu Claire MARCHAND, «Réseau viaire et dessin parcellaire: étude morphologique de la région du Gâtinais Oriental», a Gérard CHOUQUER (dir.), *Les formes du paysage*, p. 66.

7. Jordi BOLÒS i Víctor HURTADO, *Atles del comtat...*, p. 44-45.

8. Jordi BOLÒS, «Fer mapes per conèixer la Història: aportacions de la cartografia a l'estudi de l'alta edat mitjana», *Acta Historica et Archaeologica Mediaevalia* (Barcelona), núm. 26 (2005), p. 27-51.

— En concret, fer aquests mapes ens duu al descobriment de diversos eixos viaris que solcaven la comarca en diverses direccions, que reflecteixen tradicions i realitats econòmiques diverses. Veiem que allò que ara són camins poc importants pogueren ésser vies que permetien que les persones i el bestiar es poguessin traslladar de nord a sud, però també d'est a oest, de nord-oest a sud-est o del sud-oest vers el nord-est, per exemple. El recorregut de moltes d'aquestes vies, ara poc evident (pel fet de no correspondre al de cap carretera actual), és ben palès gràcies als documents escrits i a les traces de camins que han arribat fins al segle actual i que podem descobrir en els mapes o en els ortofotomapes recents.

Un tercer exemple ens apropa a l'origen de les vies i dels llocs de poblament d'un sector del Vallès Oriental.⁹ Crec que aquest mapa, d'un espai reduït però ric en història, ens permet d'arribar a les conclusions següents:

— Primerament, ens mostra l'existència d'un estret lligam entre la xarxa de camins i la topografia del territori. Fins i tot, alguns camins que, en principi, tenen l'origen en l'època romana (perquè tenen una orientació que coincideix amb la de la centuriació), poden correspondre a vies amb una llarga tradició, atès que discorren paral·leles al curs dels principals rius i rieres. Aquesta coincidència entre la xarxa de camins d'època romana (que sovint perdurà després) i la topografia del territori no és casual i també s'ha descobert en altres contrades.

— Tampoc no és pas casual l'estret lligam que hi havia entre la xarxa de vies i els llocs de poblament. De vegades podem pensar que les vies es crearen per connectar llocs habitats, d'altres vegades hom té la impressió que aquests indrets (com Lliçà d'Avall, Lliçà d'Amunt o Santa Eulàlia de Ronçana) es crearen (o es mantingueren) a tocar d'unes vies que ja existien des de molt abans. Sigui com sigui, en aquesta comarca, aquesta xarxa viària i aquesta xarxa de vilatges va néixer en la més remota edat mitjana. Alguns dels nuclis de poblament hi progressaren (com Granollers), d'altres perduraren com a nuclis secundaris i d'altres van decaure.¹⁰ En aquest procés de transformació de l'hàbitat, tingué molta importància la distribució de les esglésies.

Un quart exemple. Per entendre i conèixer la xarxa de camins que hi havia a l'època medieval al voltant de la ciutat de Lleida, també és important sumar el coneixement d'allò que ens diuen les fonts documentals dels darrers segles medievals i una anàlisi de la xarxa de camins actuals. Una aproximació acurada a aquest territori periurbà ens permet de:

— Conèixer els principals camins que sortien de la ciutat i que esmenten els documents dels segles XIII-XV: camí a Cervera, camí general a Sant Llar, camí a Bell-lloc, camí general a Tortosa, camí de Vallmanya, camí a Saidí, camí general a Montsó, camí a Tamarit, camí (o carrera) d'Alguaire, camí a Torrefarrera, camí a Torre-serona, camí a Benavent, camí a Balaguer, camí de Montagut (considerat la Calçada), camí mitjà d'Alcarràs, camí de Torres, camí general de Montcada, camí a Sant Pere de la Pedra, camí de Boixadors, camí del molí de Casagualda, camí de Granyena, camí a Vilanova de l'Horta, camí del secà, etcètera.¹¹ Era una xarxa bàsicament radial que permetia de comunicar la ciutat amb tots els pobles, partides i poblacions de la rodalia.

9. Jordi Bolòs, «El paisatge històric de Catalunya a l'edat mitjana: aproximació al Vallès Oriental», a *Ponències. Anuari del Centre d'Estudis de Granollers* 2005, Granollers, 2006, p. 91-123, mapa de la p. 112.

10. Tampoc no podem amagar que aquesta visió, fruit d'allò que trobem als documents d'època carolíngia, segurament no respon exactament al que hi hagué al llarg de tota l'alta edat mitjana, atès que molt possiblement d'alguns llocs, aleshores habitats, no n'ha restat res i només els podríem descobrir fent una prospecció o una excavació arqueològica. Vegeu Aymat CATAFAU i Olivier PASSARRIUS, «La restructuration du peuplement aux X^e-XI^e siècles en Roussillon. L'apport de l'étude des habitats ruraux abandonnés à la chronologie de la formation du village», *Domitia* (Perpinyà), núm. 8/9 (2007), p. 89-120.

11. Jordi Bolòs, *Dins les muralles de la ciutat. Carrers i oficis a la Lleida dels segles XIV i XV*, Lleida, Ajuntament de Lleida i Pagès, 2008.

— Conèixer tota la xarxa de petits camins locals, que en part són herència de l'època romana i en part foren una creació de l'edat mitjana. Precisament en fer aquesta anàlisi ens adonem del pes que van tenir les transformacions esdevingudes durant l'època islàmica. Allà on, durant els segles andalusins (i potser posteriors), s'esdevingué la creació d'una atapeïda xarxa de séquies i braçals, les restes de la centuriació d'època romana són molt escasses. Això ens mostra que, allà on es creà un espai hidràulic, la xarxa de camins es va transformar profundament.

— Conèixer les notables transformacions esdevingudes en el paisatge, al nord de Lleida, a la zona per on passava el camí que anava d'aquesta ciutat vers Torrefarrera, Rosselló, Alguaire i Almenar. Aquest camí ben segur que ja existia a l'inici de l'edat mitjana (segurament era força més antic). La seva importància fou tan gran que es feren, a prop, diversos camins paral·lels i que els camps de les rodalies s'organitzaren en funció d'aquesta via orientada de sud a nord. Com és prou conegut, les vies sempre han estat un element generador d'altres elements del paisatge.

Un darrer exemple que, a base d'observar una realitat territorial encara de més a prop, ens permetrà d'entendre la importància de conèixer els canvis esdevinguts en les vies. L'itinerari del Camí d'Agramunt, camí que té l'origen uns dos mil anys enrere, ha sofert transformacions al llarg dels segles, però encara es pot reconstruir sobre el terreny (i especialment sobre un mapa).¹² Si sabem entendre les causes de totes les transformacions, de les captacions o dels abandonaments que ha sofert aquesta via de comunicació, entendrem no només la seva història, ans la història de tot el territori que travessa. Com hem dit, no convé d'analitzar els camins com una realitat isolada, sinó que sempre els hem d'estudiar amb relació a un territori i amb relació als altres camins que hi ha al voltant.

3. ELS PRECEDENTS DE LA XARXA DE VIES DEL SEGLE XIII

Com ja hem dit, la xarxa de vies que existia al segle XIII era bàsicament hereva de la xarxa de camins que hi havia en els segles precedents. De fet, sempre hem de tenir present que només unes noves necessitats podien provocar l'aparició d'uns nous camins o, més sovint, d'alguns canvis en els que hi havia abans.

És molt difícil de saber quins camins hi havia abans de l'arribada dels romans, que ja permetien el moviment de persones, exèrcits i mercaderies.¹³ En canvi, l'època romana sí que ens ha deixat un record força notable de les seves vies, que podem conèixer sobretot gràcies a les restes arqueològiques que han arribat fins a nosaltres. Els fragments de camins empedrats o els milliaris són els testimonis més evidents de la xarxa viària d'abans de l'edat mitjana. Tanmateix els mapes de vies romanes que hi havia a Catalunya, fets actualment, només ens en dibuixen algunes de les més importants, que permetien de connectar les ciutats més grans. Al seu costat, hi havia d'haver una atapeïda trama de camins molt poc coneguts d'una manera precisa i molt sovint relacionats amb vies de llarg recorregut o bé amb la xarxa centuriada. El coneixement d'aquesta xarxa real d'època romana seria fonamental per a entendre molts aspectes de les vies de l'època medieval. I només podem dur a terme aquest estudi del passat romà i medieval si fem un treball en una escala detallada. Per tirar endavant aquesta aproximació, es pot fer ús de les restes de tota mena conservades en el territori o, fins i tot, de la to-

12. Jordi Bolòs, *Els orígens medievals...*, fig. 126, p. 399.

13. A Anglaterra s'atreveixen a afirmar que alguns camins ja s'usaven en època prehistòrica, com el Salisbury Way (Wiltshire), que seguia una carena i que, durant l'alta edat mitjana, esdevingué un camí de l'exèrcit (*herepath*) i després una carrerada per al bestiar i un camí de carruatges. Paul Hindle, *Medieval Roads and Tracks*, Oxford, Shire Publications, 2002, p. 10. A Catalunya, alguns camins elevats, sobretot a les terres pirinenques, pogueren tenir una evolució semblant.

ponímia (tal com ha demostrat un estudi recent sobre el nom o el topònim *calçada*, documentat sovint a l'època medieval).¹⁴

Durant l'època visigoda i els segles de domini islàmic, segurament s'aprofità bàsicament la xarxa que ja existia a l'època romana, encara que s'adaptà a les noves necessitats dels homes que van viure en cada etapa.¹⁵ Possiblement, a més, com s'ha afirmat moltes vegades, la incapacitat de mantenir en bon estat algunes vies va fer que es malmetessin i, en part, s'abandonessin. Fins i tot, a títol d'hipòtesi de treball, podem pensar que es crearen (o de vegades es recuperaren) vies relacionades amb el moviment del bestiar. Com hem vist més amunt, a l'època carolíngia descobrim uns camins, per exemple a la plana de Vic, que ben segur que hom pot relacionar amb moviments ramaders i que és molt probable que tinguin l'origen durant aquests primers segles medievals, quan les anàlisis pol·líniques ens diuen que hi hagué una gran desforestació precisament causada per l'augment dels espais destinats a la ramaderia.

Durant l'època andalusina, la construcció d'una nova frontera i d'unes noves poblacions també pogué provocar la creació de nous camins i, sobretot, que es donés prioritat a unes vies sobre les altres. En fer l'estudi del Camí d'Agramunt, arribarem a la conclusió que, a l'època islàmica, segurament hi hagué un desplaçament de l'eix principal cap al nord, amb relació a noves fortificacions que es crearen arran de l'apropament dels senyors feudals. A més, com ja hem dit, allà on es creà una xarxa de séquies noves, la xarxa de camins vells restà molt malmesa i quasi va desaparèixer.

A la Catalunya Vella, l'època carolíngia representa el final dels «anys foscos». La gran quantitat de documentació ens permet de conèixer d'una manera força precisa la xarxa de poblament, la toponímia i també la xarxa de vies, a més de moltes altres coses. Precisament aquesta riquesa és allò que ens va permetre de fer, l'any 1989 (fou publicat el 1991), un primer mapa dels camins de la Catalunya Vella¹⁶ i és el que ens permet de dibuixar els mapes de cadascun dels volums dels *Atles dels comtats de la Catalunya carolíngia*.¹⁷ Hom té la impressió que, d'una manera lògica, en aquesta època trobem la suma d'una xarxa de vies romanes (les més importants i les que no ho eren tant) i d'unes vies potser creades a l'època visigòtica, totes adaptades a la nova xarxa de poblament consolidada en aquesta etapa de la nostra història. Amb tot, aquesta realitat teòrica caldrà estudiar-la sobretot en casos concrets.

Els segles XI, XII i XIII foren també una època de canvis, amb relació a l'aparició de nous pobles, de nous castells o de noves esglésies. Com veurem més endavant, la construcció d'algunes vilanoves va comportar la creació de nous camins o bé de nous trams en uns camins bàsicament vells (de vegades, també, aquestes vilanoves es crearen a banda i banda de camins o a prop de cruïlles importants). Evidentment, la creació de nous castells feudals i de nous pobles castrals va repercutir en la xarxa de vies, tal com podem veure a Foixà (Empordà) i a molts altres indrets. La construcció de noves esglésies i de nous monestirs pogué originar, així mateix, l'aparició de nous camins o la transformació dels

14. Juan A. RESINA i Rosa M. URPI, «A la vora del camí. La calçada al seu pas pel Penedès», *Territori i Societat a l'edat mitjana. Estudiar i gestionar el paisatge històric medieval* (Lleida), núm. 4 (2007), p. 283-320.

15. A Europa, en alguns casos, s'ha vist que les vies rectilínies romanes s'abandonaren a l'alta edat mitjana i hi hagué un desplaçament per tal de passar pels pobles i les ciutats. Paul HINDLE, *Roads and Tracks for Historians*, Chichester, Phillimore, 2001, p. 37. Vegeu també els estudis de C. Marchand i de S. Leturcq esmentats a les notes 1 i 6.

16. Jordi BOLÒS, «Aportacions al coneixement de les vies de comunicació», a *Symposium Internacional sobre els orígens de Catalunya (segles VIII-XI)*, Barcelona, Generalitat de Catalunya, 1991, p. 409-436.

17. De moment s'han publicat els volums dels *Atles dels comtats de la Catalunya carolíngia* dedicats als comtats de Besalú (1998), Empúries i Peralada (1999), Girona (2000), Osona (2001), Manresa (2004), Urgell (2006) i Rosselló, Conflent, Vallespir i Fenollet (2009).

vells. Sigui com sigui, noves realitats senyorials i sobretot econòmiques o demogràfiques pogueren fer que camins fins aleshores molt usats passessin a ésser considerats «vells», mentre prenién importància altres vies potser fins llavors menys importants.¹⁸

Això ens porta a parlar dels canvis i dels abandonaments, realitats fonamentals per a entendre els camins històrics. Cal pensar que és fonamental d'entendre que, al llarg de la història, tot allò que es deixa d'utilitzar es perd. Hi ha dues lleis fonamentals i complementàries del paisatge històric, que sempre cal tenir ben presents. La primera podem proposar que digui: «Tot el que es va crear en un moment del passat i que després ha tingut una utilitat, s'ha aprofitat i ha perdurat al llarg dels segles». D'altra banda, l'altra cara de la mateixa moneda és una llei que pot dir: «Només perdura allò que és útil i que és usat al llarg del temps». Si ens allunyem un moment de les realitats físiques dels camins i parlem dels topònims, que, en certa manera, també poden ésser considerats elements del paisatge històric, ens adonem que aquestes dues lleis s'hi apliquen perfectament. Els topònims creats, per exemple, fa mil o dos mil anys només s'han conservat si han estat utilitzats d'una manera ininterrompuda i, de vegades, només si, a més, eren coneguts per molta gent.¹⁹ Gairebé podem dir el mateix de les vies, dels límits i les partions, etcètera.

4. CAMINS I LLOCS CENTRALS A L'ÈPOCA DE JAUME I

Per conèixer i aproximar-nos a la xarxa de vies que hi podia haver a l'època de Jaume I seguirem diversos camins. D'una banda, com es desprèn del que acabem de veure, per tal de poder tenir una visió del conjunt de Catalunya, és fonamental que aprofitem allò que coneixem de la xarxa viària de l'època antiga i, sobretot, de la carolíngia. Per atansar-nos més a l'època del rei Conqueridor, intentarem, però, de relacionar aquest mapa de camins amb diverses realitats que foren coetànies al monarca. Una primera realitat són els indrets on se celebraven fires al segle XIII. Un segon element de comparació seran els llocs on hi havia monestirs, canòniques i comandes d'ordes militars. Una tercera realitat seran els llocs on es concediren cartes de poblament i de franqueses al llarg d'aquest segle XIII. En un proper apartat, resseguirem els itineraris de Jaume I, ben documentats, i així podrem descobrir per quins dels camins que ja tenim cartografiats va passar aquest monarca.

Fa pocs anys, el 2004, Carme Batlle va publicar un llibre sobre les fires i els mercats a Catalunya, que ens aporta unes dades que serviran d'element de referència per tal d'establir la primera comparació (figura 1).²⁰ Si superposem el mapa de la xarxa de vies més importants que hi havia a Catalunya —que, de fet, pel que fa a la Catalunya Vella, gairebé és un calc del de la xarxa de vies més importants que hi havia abans de l'any 1000— i el mapa de les poblacions on se celebraven fires al llarg del segle XIII, ens adonem de diverses coses:

18. Amb relació a aquest aspecte, vegeu l'estudi que publica Aymat Catafau en aquest mateix volum, on crida l'atenció sobre el canvi que va sofrir el camí que seguia el Conflent, que deixà de preferir un recorregut més meridional, que duia cap a Elna, i passà a usar sobretot un itinerari més septentrional (al nord de la Tet), que acabava portant fins a Perpinyà.

19. Els topònims preromans solen ésser rius (coneguts per gent de comarques molt diverses), ciutats o bé altres llocs centrals (poblacions importants o fortificacions amb una tradició molt llarga). Per tant, per als historiadors l'estudi dels topònims té un doble interès: com a testimoni de la continuïtat d'una població que coneix el nom d'un lloc o com a manera de saber com era aquest lloc quan es creà el topònim. En aquest sentit, per exemple, per tornar al tema de les vies, el fet que Olopte (Cerdanya) pugui ésser interpretat, en una llengua preromana, com a «camí dels vedells» té una importància evident. Joan COROMINES, *Onomasticon Cataloniae*, vol. VI, Barcelona, Curial, 1996, p. 34-35.

20. Carme BATLLE, *Fires i mercats. Factors de dinamisme econòmic i centres de sociabilitat (segles XI a XV)*, Barcelona, Rafael Dalmau, 2004.

— D'una manera lògica, gairebé totes les fires eren situades en poblacions construïdes al llarg d'aquests camins que nosaltres hem traçat sobre el mapa i, a més, moltes vegades eren ubicades en poblacions bastides en cruïlles de camins. Si bé és cert que, en alguns casos, tingueren importància factors polítics a l'hora de triar els indrets on es feia la fira, tard o d'hora la realitat política s'hagué d'adaptar a la realitat econòmica.

— Indirectament, la relació que hi ha entre les vies i els indrets on se celebraven les fires ens permet d'assegurar que, a grans trets, aquest mapa de la xarxa de camins s'ajusta a la trama dels camins més importants que hauríem trobat al segle XIII. Amb tot, cal pensar que és possible que, al costat dels camins que hem dibuixat, n'hi hagués d'altres, potser tan fressats com aquests i que, malgrat això, no hi són dibuixats.

En segon lloc, si situem els monestirs benedictins i cistercencs, les canòniques i les comandes dels ordes militars documentats en aquest segle de Jaume I sobre un mapa (figura 2) on també hi hagi dibuixada la xarxa principal de vies, trobem que s'hi representa una realitat més complexa.

— A nivell general, descobrim unes relacions molt diverses entre grans vies i monestirs, sobretot fruit de la història de cada comunitat religiosa. Mentre que hi ha monestirs benedictins que cerquen els llocs elevats i potser en certa manera sagrats, allunyats per tant de les vies més importants, com Montserrat, Sant Martí del Canigó, Sant Llorenç del Munt o Sant Pere de Rodes, molts d'altres van cercar llocs de pas o cruïlles de camins o, fins i tot, la proximitat d'una ciutat. Podem contraposar als exemples suara esmentats els monestirs de Ripoll, Arles, Sant Cugat, Gerri, Tavèrnoles, Alaó, tots situats a tocar d'una via important. Són aquests segons els que ara ens interessin d'una manera especial.

— Pel que fa a les canòniques, també trobem una realitat semblant. Algunes se situaren en llocs centrals, cruïlles de camins o a prop de llocs de pas, com Cardona, Besalú, Àger, Ponts, Vilabertran, Organyà o Talló, mentre que d'altres, per diversos motius, s'allunyaren dels camins més transitats (algun cop potser a causa d'haver-se edificat a prop del castell del seu fundador, per exemple en el cas de Mur, o pel fet de voler-se separar d'una ciutat, en el cas de l'Estany, amb relació a Vic).

— S'ha assenyalat moltes vegades que les comunitats cistercenques s'edificaren en indrets allunyats del rebombori urbà o bé propers a contrades frontereres.²¹ Tot i que això en part és cert, quan analitzem la ubicació de Poblet i de Santes Creus veiem que no es bastiren gaire lluny de llocs de pas, de vies importants, com la que passava per Montblanc o la que seguia el Gaià. Fins i tot, Vallbona no era gaire lluny de la cruïlla de la via que anava de Tàrraga a Montblanc i del camí que seguia la vall del riu Corb.

— En darrer lloc, les comandes més importants dels ordes militars sovint se situaren a prop de llocs força transitats, de vies importants o de poblacions grans. Recordem Miravet, Ascó, Amposta, Gardeny, Corbins, Barberà, Cervera, Puig-reig o, fins i tot, el Masdeu, etcètera.

Així, doncs, aquest mapa ens permet de veure dues realitats, totes dues relacionades amb la xarxa de camins: d'una banda, les comunitats que se situaren al costat d'una via i aquelles que defugien els llocs massa transitats; d'altra banda, la visió d'aquest mapa també ens obliga a tenir present, d'una manera lògica, que, a part d'aquestes vies més importants, hi havia una xarxa, potser secundària, que permetia d'arribar a qualsevol indret del país. Tal com vam proposar l'any 2004 en el llibre *Els orígens medievals del paisatge català*, hi havia uns camins de llarg recorregut, que en alguns casos podien tenir

21. David H. WILLIAMS, *The Cistercians in the Early Middle Ages*, Leominster, Gracewing, p. 172-193 (el capítol 8 és dedicat a la ubicació de les abadies).

un abast europeu, hi havia uns camins extralocals o comarcals, hi havia uns camins locals que comunicaven pobles i, finalment, n'hi havia uns altres que no sortien del terme del poble.²²

En tercer lloc, quan relacionem els llocs amb cartes de poblament i de franqueses concedides al llarg d'aquest segle XIII amb la xarxa de vies més importants, arribem a unes conclusions força interessants (figura 3).²³

— A la Catalunya Vella, veiem que moltes de les cartes de poblament foren concedides a «vilanoves» o «pobles», on el senyor volia que se celebrés el mercat i que havien d'arribar a tenir un paper econòmic i potser administratiu central dins del seu domini. Això féu que, en molts casos, aquestes vilanoves es bastessin en llocs ubicats a prop de vies poc o molt importants. Podem recordar les cartes rebudes per Sant Joan de les Abadesses (1206, 1243), Tremp (1211), Salses (1213), Bellver (1225), Terrassa (1228), Organyà (1233), Bagà (1234), Camprodon (1248), Granollers (1252), Berga (1257), Banyoles (1263), Figueres (1267), Cardedeu (1272) i la Pobla de Lillet (1297). Moltes d'aquestes poblacions es poden relacionar amb monestirs i canòniques, amb senyors laics o també amb el monarca.

— A la Catalunya Nova, la realitat és força diferent. Amb molt poques excepcions, com Agramunt (1224) o Santa Coloma de Queralt (1241), trobem que al segle XIII la gran majoria de les poblacions que reberen cartes de poblament o de franqueses eren petites localitats rurals, molt sovint allunyades de les grans vies de comunicació. En aquesta època, en aquestes contrades meridionals, els senyors encara intentaven de consolidar llur poder en terres que potser no havien estat ocupades en un primer moment, arran de la conquesta de mitjan segle XII; era així potser a Cervià (1202), les Besses (1236), Vallseca (1232), Carles (1237), la Fullola (1208), Benifassà (1261), etc. De vegades, els senyors també perseguïen una reorganització del poblament creat de bell antuvi, com és el cas de Vilanova de la Barca (1212), Castellnou de Segrià (Vilanova de Segrià, 1231) i Vilallonga del Camp (1279). Tanmateix aquests darrers exemples són llocs situats en indrets de pas, més cèntrics. De fet, Vilallonga del Camp, l'any 1188, fou construïda al llarg del camí que anava de Tarragona a Montblanc i, el 1285, fou traslladada a un altre lloc, molt possiblement, d'acord amb la seva planta actual, també a banda i banda d'una via.²⁴

— En tercer lloc, potser allò que ara ens interessa més és situar les poblacions que reberen cartes de poblament o de franqueses del monarca, de Jaume I. Hem de mencionar Terrassa (1228), Igualada (1235), Balaguer (1236), Puigcerdà (1243), Bellver (1243), Vilafranca de Conflent (1243), Sant Martí Sesgueioles (1245), Prats de Molló (1245), Òpol o Salvaterra (1246), Llívia (1257), Verdú (1258), Sarraí (1259), Almacelles (1260), Figueres (1267), Cardedeu (1272) i Vilanova de Cubelles (ara Vilanova i la Geltrú, 1274). Tots aquests llocs eren situats al costat de vies o en indrets fronterers i estratègics (com, per exemple, Òpol, construït a l'extrem més septentrional del Rosselló).

Algunes d'aquestes cartes de poblament i de franqueses, publicades pel professor Font i Rius, també ens aporten directament dades molt interessants sobre els camins i els canvis que patiren al llarg del segle XIII. La concessió, l'any 1243, per Jaume I, d'una segona carta de poblament a Bellver de Cerdanya (que refermava la concedida l'any 1225) va comportar que el camí que travessava la Cerdanya d'oest a est i comunicava la Seu d'Urgell amb Puigcerdà o Llívia es desviés per passar per aquesta població («et caminum a Sede Urgellensi usque ad Podium Ceritanie transeat per predictam

22. Jordi BOLÒS, *Els orígens medievals...*, p. 394-397.

23. Josep M. FONT I RIUS, *Cartas de población y franquicia de Cataluña*, vol. I, *Textos*, Madrid i Barcelona, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1969.

24. Jordi BOLÒS, «Els pobles de Catalunya a l'edat mitjana. Aportació a l'estudi de la morfogènesi dels llocs de poblament», *Territori i Societat a l'Edat Mitjana* (Lleida), núm. 2 (1998), p. 110, 114 i 115.

villam»).²⁵ Una mica abans, l'any 1228, arran de la concessió d'una carta de poblament a Terrassa, el monarca també establí que el camí que anava de Manresa a Barcelona havia de passar per aquesta població («volumus siquidem quod semper caminus quod itur de Minorisa ad Barcinonam transeat per ipsam villam Palatii de Terracia et non per alium locum»).²⁶ Encara un altre exemple: Jaume I, el 1272, establí, en la carta de poblament de Cardedeu, que el camí que unia Barcelona amb Sant Celoni (i Girona) passés per aquest lloc («volumus quod caminus publicus qui vadit de Barchinona ad Sanctum Celedonium transeat de cetero per villam predictam de Cardedol»).²⁷ Fins i tot, prohibí amb una pena de dotze diners passar a peu per l'antic camí («caminum seu viam antiquam, caminum vetus»), de dos sous passar-hi muntat a cavall i de cinc sous transitar-hi amb un animal de càrrega.

5. ELS ITINERARIS DE JAUME I EL CONQUERIDOR

La magnífica obra de Joaquim Miret i Sans, *Itinerari de Jaume I el Conqueridor*, recentment reeditada per l'Institut d'Estudis Catalans, permet d'aproximar-nos als camins de l'època de Jaume I des d'una altra perspectiva. En aquest darrer apartat no ens cenyirem només a Catalunya, ans estendrem l'abast del nostre estudi a tot el conjunt de la Corona catalanoaragonesa, els diversos regnes d'aquest monarca.²⁸

Per fer aquest apartat, ens hem basat en la realització prèvia de quatre mapes, cadascun dels quals dedicat a una de les quatre grans etapes en què podem dividir la vida del monarca.²⁹ La base d'aquests mapes ha estat una reconstrucció de les principals vies que existien en els quatre països que formaren el seu regne: Catalunya (d'acord amb els límits que tenia aleshores), Aragó, el País Valencià, o regne de València, i Mallorca. A partir d'una hipòtesi de treball prèvia sobre el traçat de les vies, la lectura dels itineraris ens ha permès de confirmar quasi la totalitat dels camins dibuixats prèviament i, això sí, ens ha portat a haver-ne d'afegir alguns altres. La realització d'aquests quatre mapes permet també de veure, d'una manera lògica, que en els diversos moments del regnat de Jaume I el monarca tenia uns interessos personals i polítics diferents. Sigui com sigui, quan llegeixes la descripció dels seus itineraris, t'adones a l'acte que, al llarg de la seva vida, Jaume I no va parar de viatjar, d'una manera sorprenent atesa la dificultat que representava fer viatges en aquella època.³⁰ Amb tot, ha estat precisament aquest fet, la realització de tants viatges, allò que ens ha permès de fer que els mapes que hem dibuixat tinguin el detall que tenen i aportin unes dades molt valuoses amb vista a un coneixement força precís de la xarxa viària del segle XIII a la Corona catalanoaragonesa.

El primer mapa és dedicat als anys 1213-1229 (figura 4), per tant des de l'any de la batalla de Muret fins a l'any en què s'esdevingué la conquesta de Mallorca. Tal com podem veure al mapa, durant

25. Josep M. FONT I RIUS, *Cartas de población...*, doc. 279, p. 406.

26. Josep M. FONT I RIUS, *Cartas de población...*, doc. 253, p. 361. També s'establí que els homes de Terrassa podien forçar («distringere et fortiare») que la gent passés pel nou camí que travessava la seva vila.

27. Josep M. FONT I RIUS, *Cartas de población...*, doc. 321, p. 477-478.

28. Joaquim MIRET I SANS, *Itinerari de Jaume I el Conqueridor*, Barcelona, Institut d'Estudis Catalans, 1918 (edició facsímil: Barcelona, Institut d'Estudis Catalans, 2004).

29. S'han fet mapes semblants amb relació a alguns monarques anglesos: el rei Joan (1199-1216), Eduard I (1272-1307), Eduard II (1307-1327). Vegeu Paul HINDLE, *Medieval Roads...*, p. 22-28.

30. De fet, molts reis medievals de la resta d'Europa feien el mateix. Al segle XIII mateix, el rei Joan d'Anglaterra va fer una mitjana de tretze desplaçaments cada mes; el rei Eduard I d'Anglaterra féu una mitjana de nou desplaçaments cada mes. L'any 1300, aquest monarca va fer 575 quilòmetres en vint-i-cinc dies; s'ha calculat que feia uns trenta-dos quilòmetres cada dia de mitjana. Paul HINDLE, *Medieval Roads...*, p. 17-19.

aquests anys, el camí més seguit pel rei en Jaume és el que unia Barcelona amb Lleida i, després, amb Osca o amb Saragossa i Calataiud. El monarca, però, també anà fins a Terol i Albarrasí, i fins a Alcanys i Casp. Cap a l'oest passà la frontera del seu reialme per Tarassona i per Ariza. A Catalunya, sobretot seguí l'eix viari que anava de Lleida a Barcelona, però també anà fins a Tarragona i Tortosa, seguint la costa o bé seguint l'eix de l'Ebre. Certament també va recórrer el camí que, passant per Girona i Perpinyà, duia al regne de França o vers els seus dominis de Montpeller. Cap al sud, podem assenyalar l'expedició que féu fins a Peníscola l'estiu de l'any 1225. Com hem dit, aquesta primera etapa es clou amb la conquesta de Mallorca. És evident, ja a primer cop d'ull, que no anà mai cap a les terres més septentrionals de Catalunya (Cerdanya, la Seu d'Urgell, Pallars) o bé d'Aragó (vers Jaca o Ainsa). Tanmateix l'any 1229, tot anant de Barcelona a Lleida, passà per Montserrat.

El segon mapa reflecteix els itineraris seguits entre l'any 1230 i l'any 1245, data de la presa de Biar, aleshores extrem meridional de la frontera del regne de València (figura 5). Durant aquests quinze anys, s'esdevingué la conquesta de gran part del País Valencià. Per aquest motiu, al llarg d'aquest període prengué molta importància l'eix de comunicació que seguia la costa mediterrània i anava de Barcelona fins a Tortosa i València i que, després, arribava fins a Dénia i, ja cap a l'interior, portava fins a l'indret fronterer de Biar. Així mateix, en aquesta nova etapa, en què hi hagué la conquesta de València, el monarca també va recórrer una via que, des de Terol, duia fins a Sogorb i Morvedre i connectava amb la via que seguia paral·lela a la costa. Pel que fa a aquests anys de la vida del rei en Jaume, també podem assenyalar la seva estada a Vic (1233), l'estada a Caldes de Malavella (1243) o l'anada a Cotlliure (1243). A part de tot això, no hi ha més novetats amb relació a l'etapa precedent.

El tercer mapa correspon als anys 1246-1262, que van des de la conquesta de València fins a la data del casament de l'infant Pere (el futur Pere II de Catalunya-Aragó), any en què Jaume I establí la partició dels seus regnes entre els infants Pere i Jaume (figura 6). Durant aquest període (com gairebé al llarg de tota la seva vida), el rei conqueridor no parà de moure's. Les ciutats més visitades foren Perpinyà, Girona, Barcelona, Lleida, Osca, Tarassona, Saragossa, Terol, Tortosa, València i Xàtiva. Això ens permet de comprendre que seguís nombroses vegades les vies que comunicaven aquestes poblacions. Adonem-nos que, a la Catalunya meridional, moltes vegades anava des de Tortosa cap a Tarragona, però molts cops seguia cap al nord, vers Lleida. D'altra banda, també podem assenyalar el viatge que féu cap a Navès, Solsona i Ogern (1259), els sojorns a Camarasa (1257), a Peralada i a Caldes de Malavella (1259) o l'estada que féu a Jaca (any 1255) i a Luesia (1259-1260). Pel que fa al País Valencià, quan s'estava a la capital, València, aprofitava per a fer nombrosos viatges curts, fet que ens permet de conèixer nous itineraris en aquest regne més meridional, que passaven per Onda (1260) o per Cocentaina (1261), etc. Així mateix, també utilitzà una via que, des de València, permetia d'anar directament a Terol, tot passant pel Racó d'Ademús.

Finalment, el quart i darrer mapa reflecteix els viatges fets entre el 1263 i el 1276, data de la mort de Jaume I (figura 7). En aquesta etapa, els itineraris principals foren bàsicament els mateixos que els seguits en les etapes precedents. L'expedició de Múrcia el portà, però, fins a Alacant, Elx i Oriola (1265-1266), on tornà l'any 1274. D'altra banda, pel que fa a l'Aragó septentrional, podem destacar les seves estades a Sos i Uncastillo (1265) o a Luna (1272). Pel que fa a Catalunya, podem esmentar l'estada a Manresa i Prats de Rei (1263) i convé cridar l'atenció que, l'any 1265, en anar al regne de França, va passar per la Ribagorça, Senet, la vall de Barravés i va saltar a la Vall d'Aran, tot passant per Vielha i Bossòst.

6. CLOENDA

L'estudi dels camins ens permet de conèixer més bé els canvis esdevinguts en el paisatge històric, en els pobles que es crearen, es traslladaren o s'abandonaren, en els castells, les esglésies, els molins, etc. Així mateix, l'estudi de la xarxa de vies també ens permet de conèixer més bé l'activitat econòmica i, fins i tot, les bases materials del poder. Per exemple, ens pot permetre d'entendre els motius que portaren que es construís un castell, una església o un monestir en un lloc determinat. En resum, podem concloure que estudiar les vies és estudiar una xarxa de camins dinàmica.

Al llarg d'aquestes pàgines hem intentat de veure quin era l'origen de la xarxa de vies que hi havia a l'època de Jaume I. Sobretot hem intentat d'exposar quins mitjans tenim per a conèixer els camins medievals i per a entendre'n el recorregut. A més, hem volgut relacionar les vies més importants amb altres realitats que sabem que existien al segle XIII, com poden ésser les fires, diverses institucions religioses o les poblacions que van rebre unes cartes de poblament i de franqueses. Aquestes comparacions ens han ajudat a confirmar i a concretar el traçat de la xarxa de camins que hauríem trobat a Catalunya en aquest segle. Finalment, gràcies a la consulta dels itineraris que seguí el rei en Jaume al llarg de la seva vida, hem pogut veure i confirmar la importància d'aquestes vies a Catalunya i a la resta de països que aleshores formaven la Corona catalanoaragonesa.

Per acabar, convé de plantejar la necessitat de fer un estudi aprofundit de les vies medievals. Per a fer-ho caldria:

— La realització d'un mapa detallat, amb un format SIG, de tots els camins que hi havia a l'edat mitjana i de les transformacions que van patir al llarg dels segles.

— En aquest mapa caldria diferenciar les vies europees, les d'abast comarcal, les que comunicaven pobles i les d'abast purament local. Caldria arribar a entendre quina era la funció de cadascuna de les vies representades.

— Localitzar els ponts, els guals, els colls de muntanya, els congostos i els graus. La construcció de ponts era vista, moltes vegades, gairebé com una activitat religiosa; a molts testaments de la baixa edat mitjana trobem deixes per a llur edificació.³¹ Caldria, a més, situar els «hospitals» o albergs que hi havia al llarg del recorregut. De fet, recordem que, a l'alta edat mitjana, els palaus i palols, institucions amb un caràcter possiblement fiscal, també solien ésser al costat de les vies més importants.

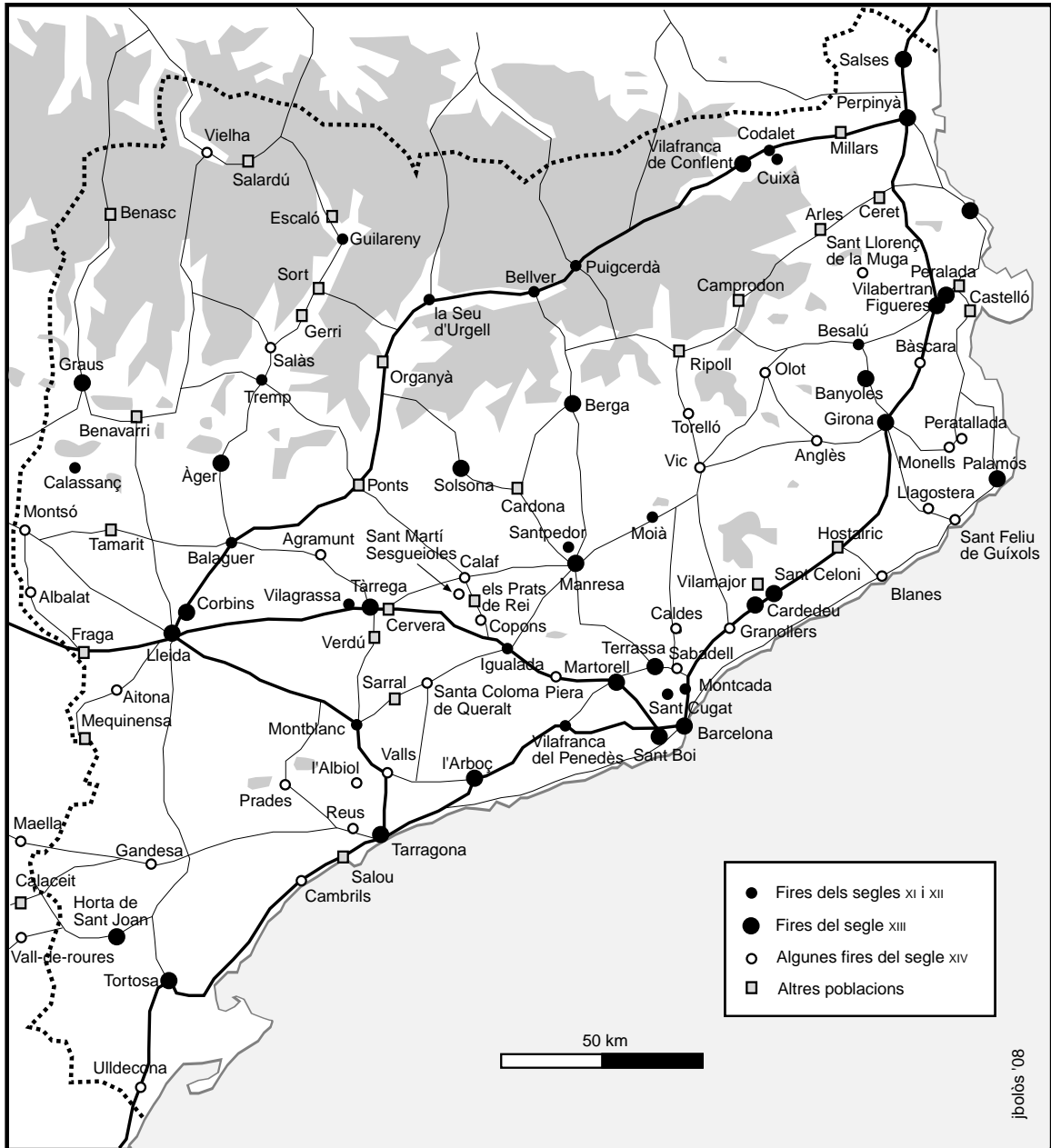
— Documentar, mitjançant la consulta de les fonts escrites, les vies que existien, amb relació a cadascun dels segles de l'edat mitjana. Aquest procés hauria de permetre diferenciar les etapes cronològiques. A més, hauria d'ésser un procés obert, per tal de fer possible que futures troballes o nous estudis poguessin ésser introduïts en aquesta «base de dades», que s'hauria de traslladar automàticament damunt d'una base cartogràfica.

— Alhora també caldria inventariar i situar en els mapes les restes materials que s'han pogut conservar. La seva datació de vegades pot ésser més difícil. D'entrada, es podrien situar els ponts romànics i gòtics i també els trams de camins empedrats (tot i que hem d'ésser conscients que ben segur que foren refets mentre es van usar, potser fins a l'època contemporània).

31. En diversos testaments del segle XIII, fets a la ciutat de Lleida, al costat de les donacions a institucions eclesiaístiques també hi havia deixes per a la construcció o conservació del pont major de la ciutat («ponti Ylerde», 1188; «ponti maiori de Ylerda», 1213): Jordi BOLÒS, «Notícia sobre alguns testaments del segle XIII conservats a l'Arxiu Capitular de Lleida», a *Congrés de la Seu Vella de Lleida. Actes*, Lleida, 1991, p. 67. En testaments fets en altres ciutats catalanes, com la Seu d'Urgell, Vic o Barcelona, trobem donacions semblants: Josep BALARI I JOVANY, *Orígenes històrics de Catalunya*, Barcelona, 1899, p. 684. A més, a la carta de poblament d'Agramunt, de l'any 1163, s'establí que els béns dels morts intestats havien de repartir-se entre l'ànima del difunt, els pobres, les esglésies, els ponts i els hospitals: Josep M. FONT I RIUS, *Cartas de población...*, doc. 122, p. 177.

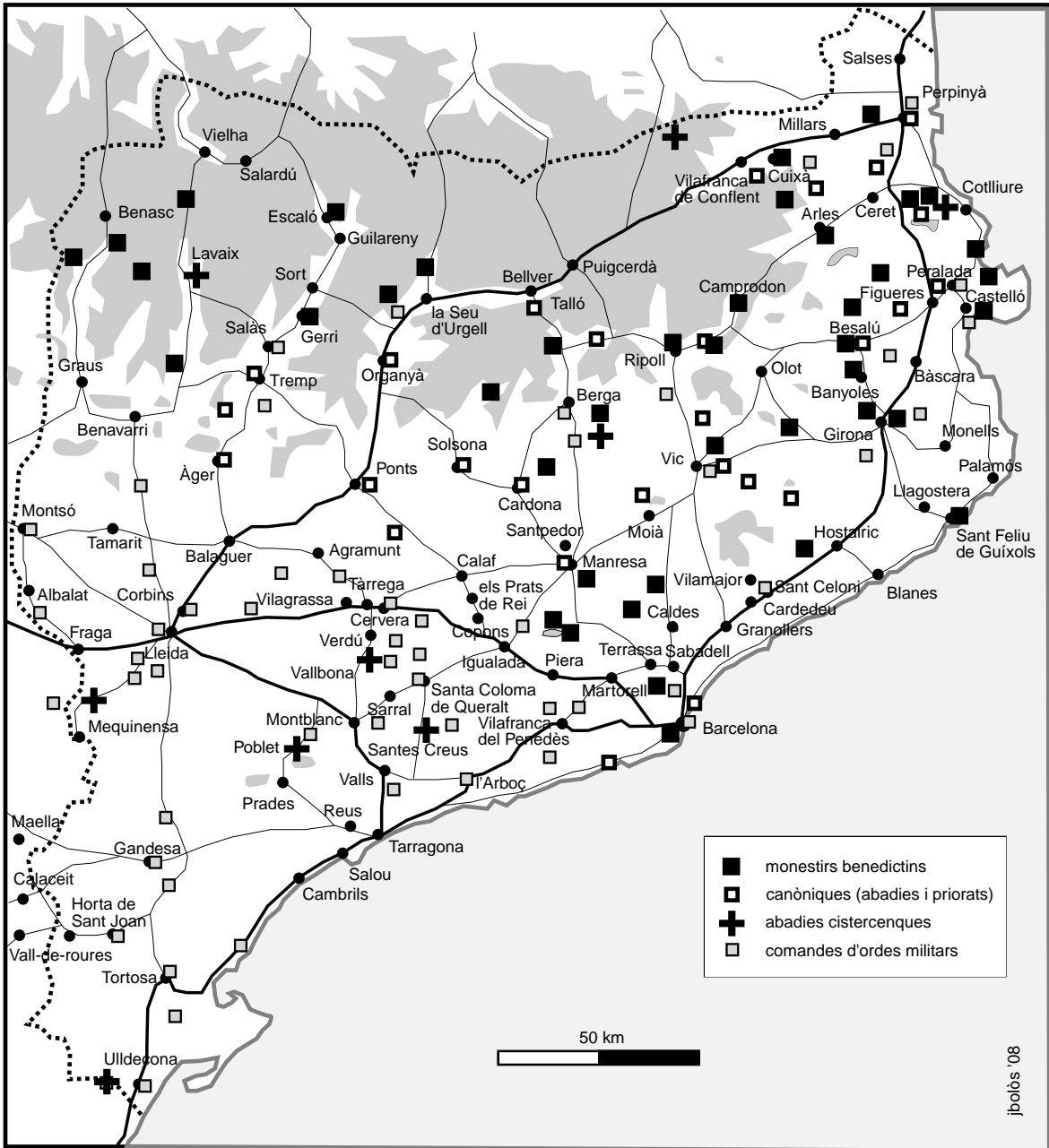
— Relacionar aquestes vies més importants amb els llocs habitats, els llocs centrals i els indrets que tenien una importància econòmica, tal com hem fet en els diversos exemples esmentats més amunt. Per entendre qualsevol camí és fonamental de comprendre'n la utilitat.

És un projecte que s'ha d'encetar pensant en el passat i també pensant en el futur. Cal pensar en el futur perquè és un projecte que trigarà molts anys fins que no es pugui donar per acabat i, a més, perquè estudiar el paisatge pretèrit ens ajuda a planificar millor la futura gestió del territori. És una tasca que podrà tenir cabuda dins d'un projecte més ampli d'estudi del paisatge històric, que actualment s'està planificant; de fet, com hem intentat de mostrar, els camins són un element més d'aquest paisatge. I també cal pensar en el futur perquè quasi tots els camins tenen una llarga història i mereixen ésser valorats com una part important del nostre patrimoni. Com hem explicat, molts dels camins actuals, ara, de vegades, vies molt secundàries, ja existien a l'època de Jaume I i també durant els segles de domini franc o islàmic i àdhuc, algun cop, des d'abans de l'edat mitjana. Cal no destruir-los d'una manera innecessària i cal valorar-los d'acord amb l'antiguitat que tenen.



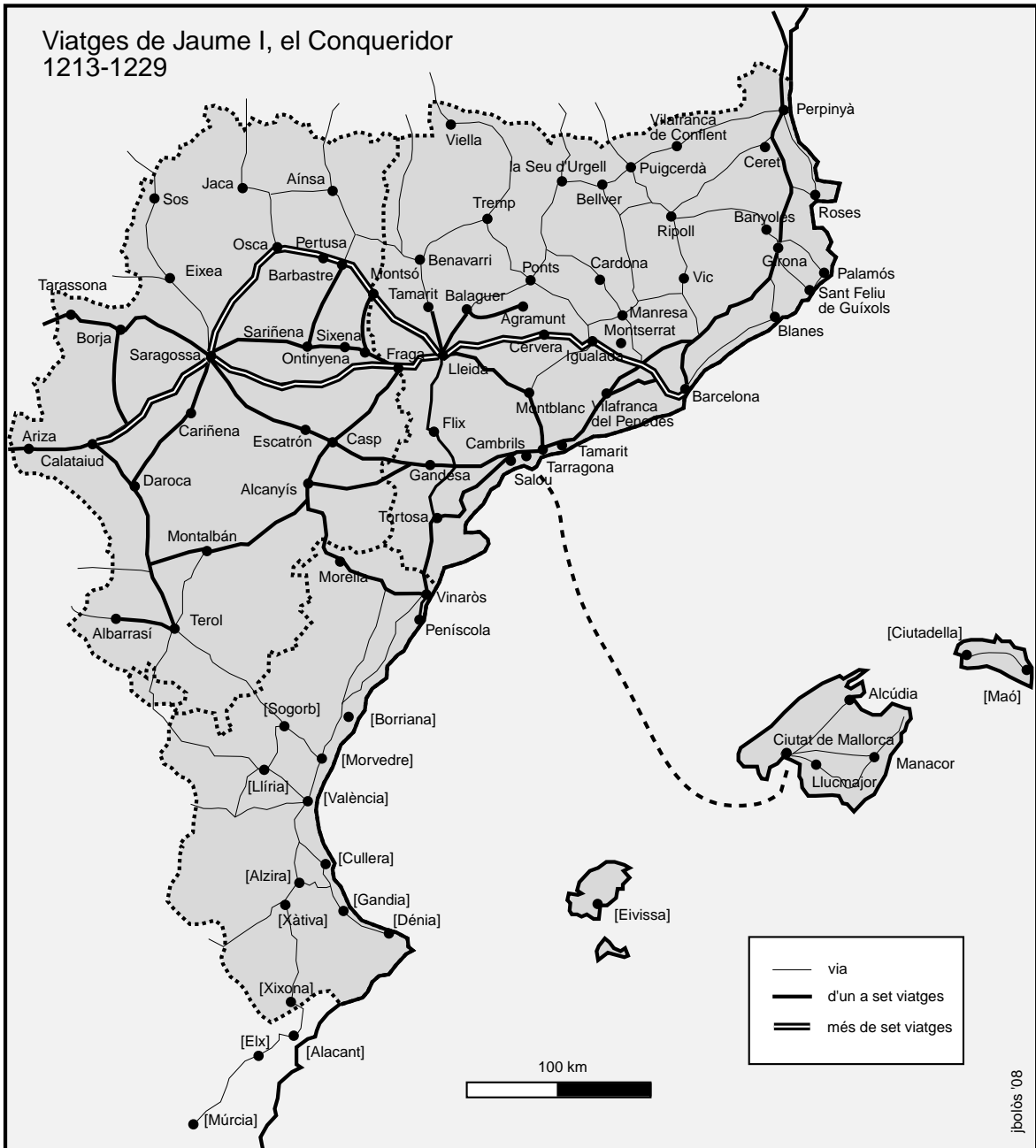
MAPA 1. Principals vies de comunicació a Catalunya en època de Jaume I i poblacions on se celebraren fires a la baixa edat mitjana.

FONT: J. Bolòs.



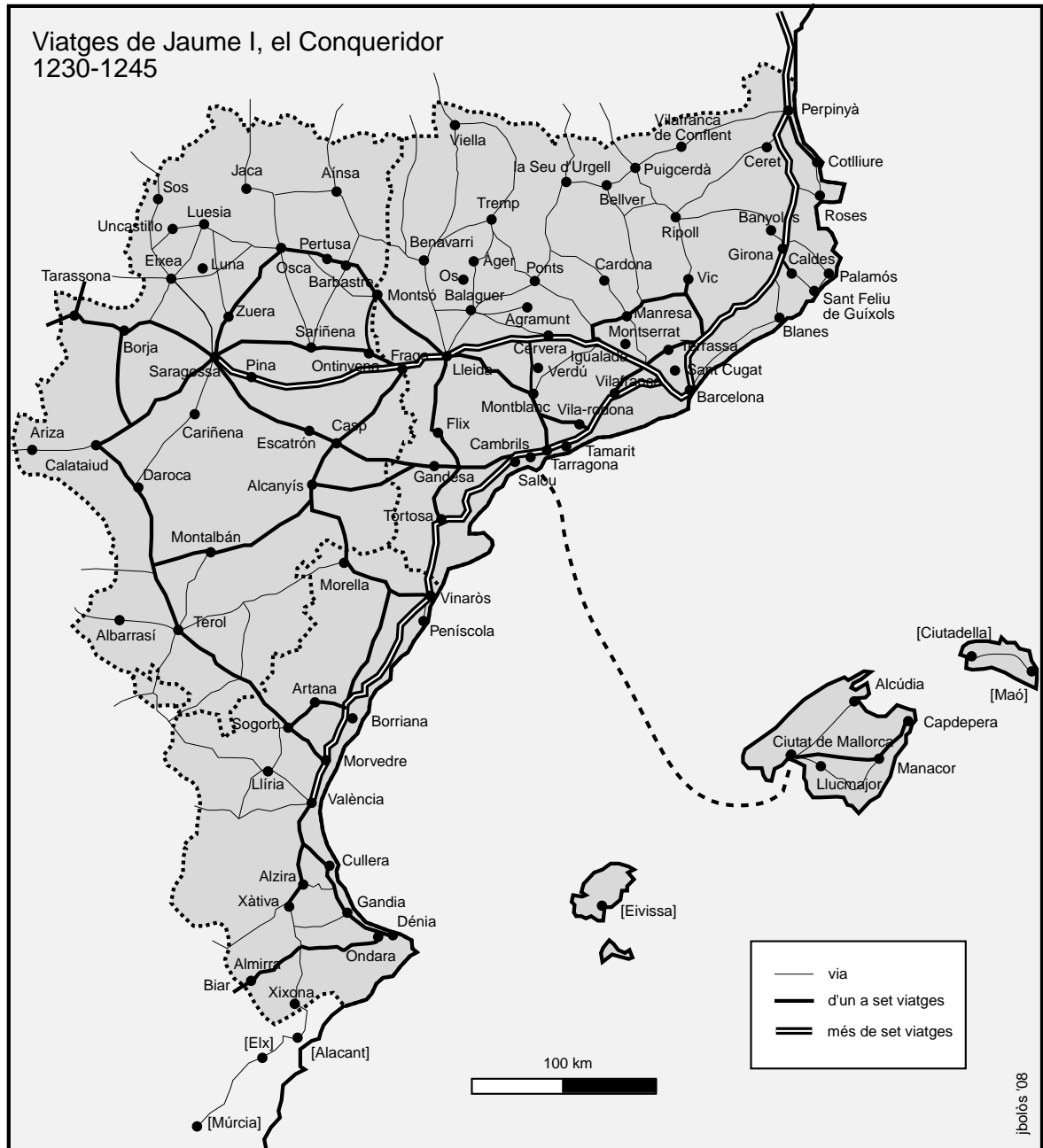
MAPA 2. Principals vies de comunicació a Catalunya en època de Jaume I i indrets on hi havia monestirs benedictins i cistercencs, canòniques i comandes d'ordes militars.

FONT: J. Bolòs.



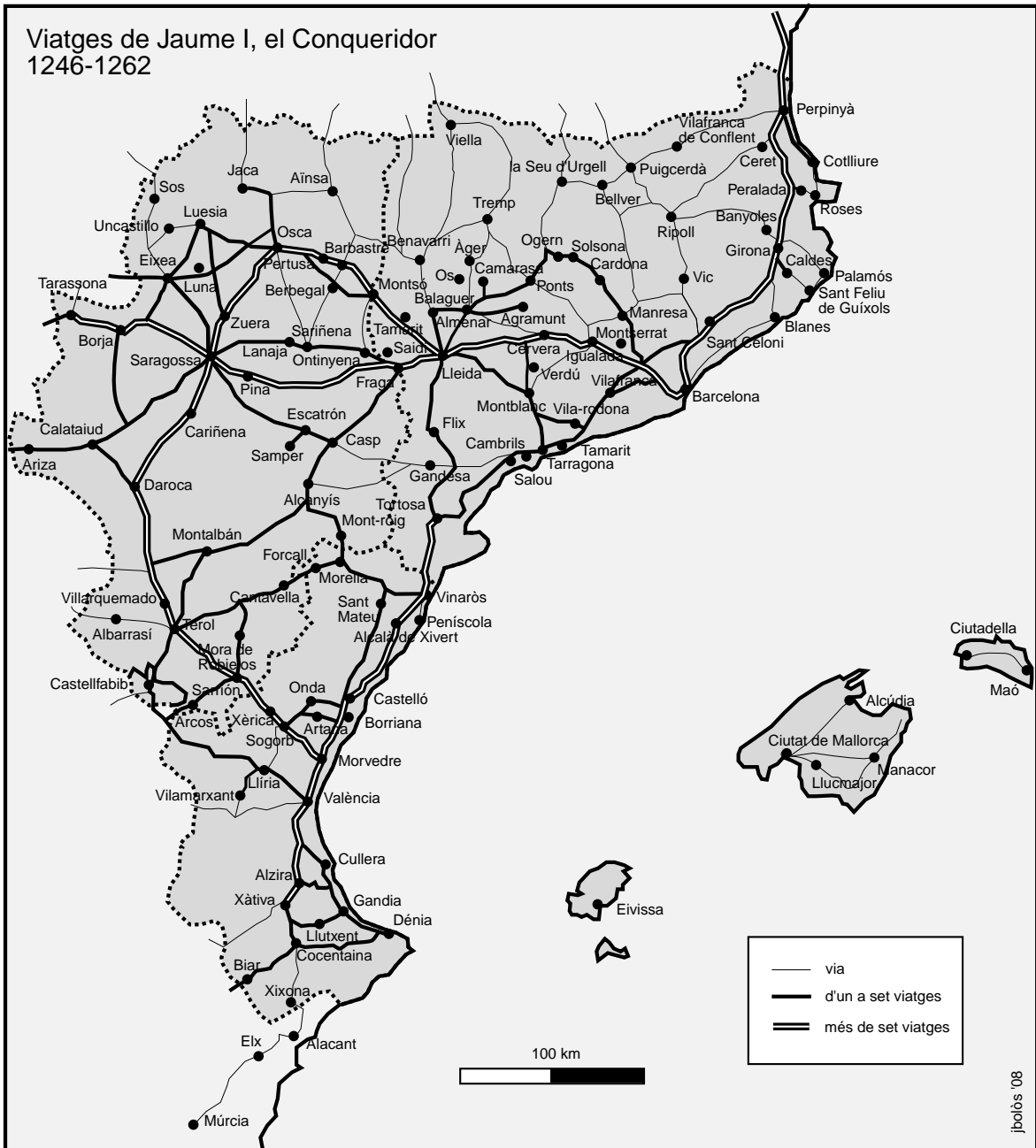
MAPA 4. Mapa dels països de la Corona catalanoaragonesa en el qual es representen les vies utilitzades pel rei Jaume I entre els anys 1213 i 1229.

FONT: J. Bolòs.



MAPA 5. Mapa dels països de la Corona catalanoaragonesa en el qual es representen les vies utilitzades pel rei Jaume I entre els anys 1230 i 1245.

FONT: J. Bolòs.



MAPA 6. Mapa dels països de la Corona catalanoaragonesa en el qual es representen les vies utilitzades pel rei Jaume I entre els anys 1246 i 1262.

FONT: J. Bolòs.



MAPA 7. Mapa dels països de la Corona catalanoaragonesa en el qual es representen les vies utilitzades pel rei Jaume I entre els anys 1263 i 1276.

FONT: J. Bolòs.