

COL·LABORACIÓ

ELS PONTS MEDIEVALS

En els segles de l'edat mitjana el camí era, generalment, obert i construït pels seus usuaris. El poder sobirà o institucional solament després dels acords de *Pau i Treva* intentava, moltes vegades sense gaire èxit, garantir la pau del camí a fi que els seus usuaris poguessin utilitzar-lo amb la seguretat que serien respectats, i no robats o agredits, bé pels senyors feudals que dominaven la contrada, bé pels simples lladres que estaven al marge de qualsevol legalitat ja fos sobirana o feudal.

El camí, a la Catalunya medieval, va tenir dues etapes o moments, una primera en la qual tenia una funció essencialment militar i estava vinculat a l'enfrontament armat entre musulmans i cristians. Els primers dominaven la Catalunya Nova i els segons la Catalunya Vella, amb una àmplia zona de frontera que era la Marca. Aquesta situació, que moltes vegades barrava els camins o únicament els permetia tenir una funcionalitat militar, fou una realitat des del segle IX fins a mitjan segle XII, tot i que als territoris tant islàmics com cristians existiren xarxes de camins locals bàsics per a les relacions mercantils i socials de cada una de les comunitats, especialment en una segona etapa, a partir de l'any 1000, en què es reorganitzaren els dos territoris amb els regnes de taifes i amb el repoblament feudal-senyorial i es desenvolupà una cada dia més important activitat econòmica i mercantil a l'entorn de fires i mercats, ja fossin de caire local o comarcal. Fou precisament en aquest moment quan s'institucionalitzaren els acords de *Pau i Treva*, els quals intentaren garantir aquesta expansió econòmica i social.



Pont d'Alòs d'Isil
(Pallars Sobirà)

Els camins medievals algunes vegades aprofitaren el traçat de les antigues vies romanes, d'altres es traçaren aprofitant els camins naturals que existiren, fins i tot, abans de la romanització. Recordem que en aquests segles medievals hi hagué un aprofitament de nuclis de poblament ibèric, abandonats pels romans els quals establiren un nou sistema de poblament. L'home medieval, per les circumstàncies de guerra i pel nou concepte de poblament, estava més a prop de la vella civilització ibèrica, tot i que els conceptes institucionals eren molt diferents. L'home i el seu entorn social han canviat, però els camins i les zones de poblament han tingut una continuïtat mil·lenària. En realitat, des del segle X fins al segle XIX, moltes comarques catalanes han tingut un paisatge rural molt semblant.

El camí, en el seu traçat, ha de salvar tota mena d'accidents geogràfics: muntanyes, zones de difícil hàbitat o rius, amb més o menys cabal. Els dos primers comporten l'edificació i organització d'hospitals/hostals, situats en llocs i a distàncies que permetin un desplaçament d'una jornada, com és el cas dels hospitals del coll de Balaguer (Baix Camp), on conservem l'Hospitalet de l'Infant en record del seu fundador l'infant Pere, fill de Jaume II. Pel contrari, l'obstacle representat pel riu pot solucionar-se utilitzant guals, barques en els llocs d'aigües profundes o ponts.

Els rius catalans, excepte l'Ebre, tenen poc cabal, emperò això no vol dir que no sigui necessari, fins i tot la major part de l'any, un sistema de pas que permeti travessar-los sense grans complicacions. El pont és un concepte molt ampli, moltes vegades una simple i petita palanca pot rebre la denominació de pont, i ha estat, simplement, un element secundari en un gual. En parlar de ponts hem de fer una valoració molt exacta de la importància d'aquest mot. Quan parlem de ponts no hem d'imaginar, moltes vegades, unes grans obres de fàbrica amb una qualitat arquitectònica que admirar, com són un cert nombre de ponts a partir del segle XIII. A més, el pont presenta una problemàtica que moltes vegades oblidem, la seva relació amb el riu. A la zona Mediterrània, les periòdiques avingudes o rierades han malmès els ponts al llarg dels segles. A més en els dos darrers, les guerres que s'han succeït, especialment en el mes de gener de 1939, han destruït més ponts d'origen medieval que les impetuoses aigües d'un temporal.

Hom ha atribuït als ponts un origen, moltes vegades, més llegendari que no pas històric: el romà i el romànic. Com hom pot valorar, el concepte de pas-pont, en certs llocs, és una realitat que hem d'associar al camí. Si seguim el traçat de les vies romanes, no hi ha dubte que van construir-se ponts, que han continuat, al menys en els seus fonaments, existint fins a l'actualitat, com és el cas del pont del Diable de Martorell (romà, gòtic i del segle XX), i altres que tenen el seu origen en els segles romànics, però l'actual estructura arquitectònica és d'època gòtica o posterior. Hi ha dos aspectes a tenir en compte: el pont com un element de pas i el pont com una obra de fàbrica d'un camí. No intentarem fer una valoració cronològica del pont, sinó considerar la seva arquitectura com la podem veure en l'actualitat.

A partir del segle XIII, el triomf del gòtic va aportar una major qualitat a la construcció, els arcs assoliren una llum que no podem pensar en l'època romànica. Els ponts dits d'esquena d'ase són construccions posteriors al segle XIV i que continuaren edificant-se fins al segle XVIII. Durant aquests cinc segles, es feren i referen molts dels ponts existents a les nostres terres. L'aigua i les mancances tècniques foren els botxins de molts ponts al llarg d'aquests cinc-cents anys. Són ponts edificats per mestres d'obres coneixedors d'una especialitat molt concreta, la qual cosa no vol dir que no fossin hàbils en altres tipus d'edificacions. Citarem solament el cas de Berenguer de Montagut que va dirigir la construcció del "pont nou" de Manresa (1318) així com l'edificació de la Seu de la mateixa ciutat i de l'església de Santa Maria del Mar de Barcelona. Aquests ponts moltes vegades són considerats "ponts anteriors als enginyers", cosa que a les nostres terres vol dir anteriors a la planificació de carreteres feta durant el regnat de Carles III (1759-1788).

Estem, per desgràcia mancats d'un estudi de la història del conjunt dels ponts catalans. Vam publicar una aproximació en un treball presentat al XV Congreso Nacional de Arqueología (Lugo, 1977), amb el títol de *Vías de comunicación medievales en la cuenca del río Francolí (Tarragona)*, en el qual es feia un resum de la informació que es tenia en aquell moment. El llibre de Manuel Maristany *Els ponts de pedra de Catalunya* (Barcelona, 1998) és una publicació que aporta un inventari i a la vegada una bona il·lustració dels ponts existents, d'origen medieval o modern, no contemporanis, però la seva informació historiogràfica i bibliogràfica és molt reduïda. Recomanem consultar els diferents volums de *Catalunya Romànica* en els quals podem trobar un bon nombre d'estudis sobre el tema.