



Els marges de pedra seca delimitaven els camins que unien els masos, pobles i llogarets de les comarques d'interior, com aquest camí de ferradura al Tossal d'en Canadé, al Mas Blanc (Els Ports).

LA XARXA DE CAMINS

SENDES, VIARANYS I CAMINS DE FERRADURA

José Manuel Almerich Iborra

Traçats amb intel·ligència, els camins, senders i antics camins de ferradura, molt sovint empedrats, buscaven els passos naturals, escalaven els vessants més abruptes i traçaven belles i serpentejants vies de muntanya. Verdaderes obres d'enginyeria són els camins que es conserven encara a la serra de Corbera (Safor), Aitana, Espadà, la Tinença o la Vall de Gallinera. Preciós el camí de l'Escaleta, que unia les poblacions d'Ontinyent i Bocairent, a través del barranc dels Taroners. Digne de recórrer a peu és també el camí del Portell de l'Infern que uneix Fredes amb l'embassament d'Uldecona. Entre Fleix i les cases de les Jovades, a la vall d'Ebo, el camí de les Jovades és el camí empedrat i escalonat més bell de tota la Comunitat Valenciana, igual com el camí que unia Alcoi amb Agres pel barranc del Cint. També es conserva en bon estat el camí de la Cortada, el mateix pel qual va pujar Cavanilles des de Cortes de Pallars fins a la Muela, i una sorprenent xarxa d'estrets camins de ferradura que recorren el riu Montlleó i els llogarets més aïllats del nord i l'interior de la província de Castelló. A les zones de muntanya, els camins salven bruscos desnivells amb sorprenent traçat, a vegades excavats en la roca, a vegades penjant damunt del buit, reforçats amb murs de pedra. Per ells les cavalleries passaven en els seus llargs, penosos i arriscats viatges.

Tradicionalment, els camins i grans vies de comunicació s'han format al llarg de les valls, plans o corredors entre alineacions muntanyoses. Sempre a les zones de plana, els camins han estat més abundants i els assentaments humans han pogut créixer en totes direccions. Els camins seguien el traçat més recte i ràpid. A les zones de muntanya, on precisament es localitza la major part dels pobles abando-

nats, el traçat dels camins és més difícil, hi fa falta un major grau de coneixement tècnic i difícilment poden desenvolupar-se grans assentaments. Les muntanyes, per un altre costat, impedeixen també que es puga seguir la línia recta en els camins i, per tant, augmenta la distància.

En aquest esforç històric de l'home per buscar la comunicació, per al traçat dels camins es buscaren sempre els passos naturals entre tossals, per estrets canons, vies fluvials o rambles i barrancs d'amplària variable. A les comarques septentrionals, els camins van ser de ferradura, i només s'eixamplaren quan la ramaderia va assolir un paper econòmic important. Poblacions com Morella, Vallibona, Vilafranca, Forcall o els pobles del Maestrat aragonès (Anglesola, Mosquerola, Cantavella o Mirambell) assoliren un paper urbà important. Ací també els *assagadors* (carreres) i camins de bestiar van millorar les comunicacions des de les elevades zones de pasturatges fins a les valls més pròximes al litoral.

Prop de la costa, la disposició paral·lela de les serres amb orientació nord a sud va permetre el pas entre corredors des de la més remota antiguitat. El corredor la Jana-les Coves-Borriol va ser el camí principal de València a Barcelona fins al segle XVIII, moment a partir del qual adquireix importància el corredor d'Orpesa-Alcalà-Vinaròs.

Un altre pas important va ser, més al sud, la vall del Palància, camí natural de la plana valenciana a la depressió de l'Ebre. Les tribus iberes i els romans comerciaven a través d'aquesta via entre les serres d'Espadà i Calderona. No va ser tan fàcil el pas a la vall del Túria. A la part de Terol, i encara al Racó d'Ademús, la vall presenta unes formes suaus que permeten un enfilall d'hortes unides per camins, però

«TRAÇATS AMB
INTEL·LIGÈNCIA,
ELS CAMINS, SENDES
I ANTICS CAMINS DE
FERRADURA, MOLT SOVINT
EMPEDRATS, BUSCAVEN
ELS PASSOS NATURALS,
ESCALAVEN ELS VESSANTS
MÉS ABRUPTES I TRAÇAVEN
BELLES I SERPENTEJANTS
VIES DE MUNTANYA»



© J. M. Almerich

Vereda o camí de transhumància a la vora del riu Montlleó. A la part inferior esquerra de la imatge es pot observar un abeurador que feien servir els animals per beure en els seus recorreguts pel camí.

més avall es transforma en un estret i escarpat canó inaccessible en molts dels seus trams. D'ací la impossibilitat que s'establira com a ruta de pas.

Per això no es parla mai de vall, sinó de Serrania. Els pobles que ací es van establir (Xelva, Toixa, Titaigües, Alpont, Ares, Calles, Domenyo, La Losilla, El Collado, La Torre, la Iesa, Cuevarruz) i tots els llogarets que s'assenten a l'ombra del Cerro de la Ceja, poques vegades van superar els mil habitants i les comunicacions van ser molt complicades, no solament ja pel relleu, sinó pel material geològic que aflora (algeps i margues), substrat sobre el qual era difícil mantenir vies de comunicació o camins estables. A partir del Camp de Túria, on s'estén una plana que va ser ocupada pels edetans, el paisatge canvia radicalment i la profusió de camins va ser major entre els assentaments ibers i les poblacions de Casinos, Llíria, Pedralba i Vilamarxant.

El Xúquer tampoc no va ser un eix important de comunicació excepte per a la comarca de la Ribera i les poblacions castellanes de la Manchuela. Alguns trams dels rius Magre i Bunyol sí que ho van ser. De la costa a l'altiplà, el pas natural va ser la vall de

Montesa, marcada pel riu Cànyoles, cap a Almansa i la Font de la Figuera (i el pas per Bunyol, el Rebollar, Setaigües i Requena), el qual, encara que complex i insegur en els seus primers moments, va permetre la comunicació entre Madrid i València.

■ COMUNICACIONS TRANSVERSALS

Les estretes valls d'Alcoi, Ebo, Gallinera, Laguar, valleta d'Agres, i el pas format pel riu Gorgos cap a la vall de Pop, vall de Seta, Parcent i Alcalalí, també van ser llocs de pas que unien petites unitats morfològiques o microcomarques amb una ocupació agrària relativa i un poblament humà intens, sobretot a partir de l'ocupació morisca. Les comunicacions transversals del migdia valencià són més àrdues i fins ben entrat el segle XX no es van realitzar les carreteres que travessen les serres perpendiculars a la costa. Açò ens pot donar idea del retard i la incomunicació, la millora de la qual en les vies de transport accelerarà el procés de despoblació i abandonament de poblacions senceres, encara que ací no es va arribar al nivell de les comarques del nord i el centre valencians.



© J. M. Almerich

Detall constructiu de la vora d'un assagador.

La zona litoral tampoc no va estar exempta de problemes. La línia de costa i l'interior més immediat tampoc no van estar ben comunicats fins que van ser descoberts pel turisme. L'escassetesa de ports naturals, a excepció de Peníscola, Dénia, Alacant i Santa Pola, va impedir la creació de grans ciutats portuàries, i l'espai continu al mateix cordó dunar eren zones pantanoses, llacunes i marjals que impedièren també assentaments amb normalitat fins a mitjan segle XIX, quan va començar a estendre's el cultiu de l'arròs.

Vista aquesta situació de complexitat estructural del territori, no resulta difícil entendre que la xarxa de camins va ser traçada amb molt d'esforç humà i que es necessitava la col·laboració de la col·lectivitat per a mantenir-la. Condicionades les grans vies per la geografia, els camins secundaris unien pobles i llogarets, i molts d'ells no permetien el pas d'un carro, tan sols de cavalleries amb les seues

respectives alforges. Les masies més aïllades tenien una xarxa de camins empedrats que encara avui és possible recórrer en els paratges més amagats del riu Montlleó o del Cérvol, a la comarca dels Ports. S'han conservat allí on les màquines no han arribat per a la construcció de pistes forestals.

Els ibers, com a primers ocupadors del territori ja amb una certa organització social, econòmica i política –que no va tenir la gent del paleolític ni la de l'edat del bronze–, van traçar els primers camins aprofitant els passos naturals que hem vist anteriorment; els corredors litorals de nord a sud i les valls de certs rius (Palància, Millars, Vinalopó) des de les terres altes fins al mar. La via Heraclea va ser l'antecedent de la via Augusta.

Molts assagadors actuals van ser també vells camins ibers de transhumància. Els romans van construir la via Augusta que unia Roma amb Cadis travessant de nord a sud el territori valencià. La via romana

**«ELS IBERS VAN TRAÇAR
ELS PRIMERS CAMINS
APROFITANT ELS PASSOS
NATURALS, ELS CORREDORS
LITORALS DE NORD A SUD
I LES VALLS DE CERTS RIUS
DES DE LES TERRES ALTES
FINS A LA MAR»**

va aprofitar també els corredors i passos naturals, i passava per Sant Mateu procedent de la Jana i Ulldecona, les Coves de Vinromà, Cabanes, Pobla Tornesa i Borriol per a travessar la Plana de Castelló.

Els musulmans van ser, possiblement, els primers que establiren certs camins de muntanya, encara que *a priori* utilitzaven les vies romanes. Amb la creació dels regnes de taifes, hem de suposar que a la zona d'Alpont devia millorar la xarxa de camins i, fins i tot, segons afirma el geògraf musulmà Idrisi, el camí cap a Saragossa passava per allí fins a Cutanda, la qual cosa suposa una ruta molt estreta, igual que el camí de València a Múrcia passant per Alzira, Xàtiva, Bocairent, Elx i Oriola, coincidint en alguns trams amb la via Augusta. Amb la reconquesta cristiana, i el desplaçament gradual dels moriscos a l'interior, es van construir nous camins de ferradura i se'n van eixamplar d'altres.

■ CAMÍ DE LES JOVADES

És molt probable que la joia per excel·lència, el camí de les Jovades, tinguera origen morisc, igual com el camí de la Cortada i la infinitat de camins de bestiar i caminets de la serra d'Espadà, Aitana, les valls de l'interior alacantí i la Mola de Cortes. Les muntanyes formiguer, tal com les defineixen els historiadors, abans de l'expulsió estaven superpoblades i els masos habitats per moriscos s'unien per estrets camins. Aquesta situació no va millorar amb l'arribada de repobladors després de l'expulsió, ja que els nous cristians no van tornar a ocupar el territori de la mateixa manera. Aquesta manca de nous camins va fer més difícil, amb el temps, la vida a l'interior valencià.

Fins al segle XVIII les grans rutes van seguir el traçat establert per Roma. I els camins secundaris, segons Juan de Villuga el 1546 en el seu llibre *Reperitorio de todos los caminos de España*, només eren aptes per al transport a llocs d'un animal. A partir del segle XVIII la situació comença a canviar, encara que la xarxa secundària continua sent difícil i perillosa. El ministre Campomanes va construir algunes noves ramificacions i va completar la xarxa de camins principals o xarxa de postes. El més significatiu de la seua època va ser la construcció de la carretera directa entre Madrid i Alacant per mitjà d'un ramal que derivava de l'itinerari Madrid-Múrcia a l'altura d'Albacete.

Segons l'estudi realitzat per Juan Piqueras i Carmen Sanchis, la xarxa valenciana de camins a final del segle XVIII presentava una forma d'espina de peix a la meitat septentrional, i de teranyina a la meitat



Camí de l'Ortisella amb l'ermita al fons. Els camins també eren utilitzats en les romeries i pelegrinatges a les ermites i santuaris dispersos per les comarques dels Ports i l'Alt Maestrat.

«LA XARXA VALENCIANA DE CAMINS
A FINAL DEL SEGLE XVIII PRESENTAVA
UNA FORMA D'ESPINA DE PEIX
A LA MEITAT SEPTENTRIONAL, I DE
TERANYINA A LA MEITAT MERIDIONAL»



Els camins de muntanya són molt sovint utilitzats per a la pràctica del senderisme, una activitat respectuosa amb l'entorn natural. A la fotografia, el camí del Benicadell (Vall d'Albaida).

meridional. La xarxa de camins en forma d'espina de peix, sense connexions per les terres d'interior, impedia la formació de circuits i, per consegüent, provocava l'estancament econòmic i social de tots els llogarets i pobles de muntanya.

■ CANVIS A PARTIR DE 1860

A partir de 1860, i amb la llei de juliol de 1857, la situació començarà a canviar, especialment amb l'ampliació de les competències de l'Estat, quan passa a gestionar les carreteres provincials i veïnals. Prèviament a aquesta llei s'havien dut a terme dos grans projectes impulsats per Carles III. El nou camí reial de Madrid a València per Almansa, que havia de tenir 14 vares d'ample (uns dotze metres), i la carretera de Las Cabrillas, avui la Nacional III, projecte elaborat pels liberals i firmat per Ferran VII. Aquesta carretera va ser considerada per Pascual Madoz com la millor d'Espanya.

**«ELS CAMINS VAN SER
L'ESPERANÇA DELS SEUS
HABITANTS I VAN PERMETRE
L'ESCOLARITZACIÓ,
EL TREBALL I LES RELACIONS
SOCIALS EN UN MÓN DIFÍCIL»**

La xarxa de camins va estar sempre condicionada per l'orografia, i la població rural va patir les conseqüències quan va tractar de comunicar-se dins de les comarques per camins de ferradura construïts a força

de treball i sacrifici. Els camins unien pobles, llogarets, camps, masies, fonts i molins. Van ser l'esperança dels seus habitants i van permetre l'escolarització, el treball i les relacions socials en un món difícil. A les seues vores es trobaven els bancals i els abeuradors, les *ventes* i els hostals, els santuaris i els peirons. Llargues parets de pedra seca delimitaven el seu traçat i

dilatades poblacions es desenvolupaven al llarg de la via. També van ser, amb la fi del món rural, els camins que van conduir els seus habitants cap a l'emigració. ☺

José Manuel Almerich. Geògraf i escriptor. Autor de diversos llibres sobre patrimoni cultural i natural valencià, i guia de muntanya del Centre Excursionista de València.