

# Les Marrades del Grau d'Olot (Rupit i Pruit, Osona, i la Vall d'en Bas, Garrotxa)

FRANCESC BUSQUETS COSTA,\* MIQUEL ÀNGEL FUMANAL PAGÈS,\*\*  
JOEL COLOMER CASAMITJANA,\*\* JÚLIA GUTIÉRREZ ORTIZ\*\*

## RESUM:

Entre l'agost del 2009 i el març del 2010 es dugueren a terme els treballs de seguiment arqueològic, estudi històric i senyalització de les Marrades del Grau, el tram més ben conservat de l'antic camí ral de Vic a Olot. La intervenció posà de relleu un dels conjunts viaris més espectaculars i ben conservats (ahora que perfectament documentats) de Catalunya.

## I. A TALL D'INTRODUCCIÓ

Arran del *Projecte constructiu de les marrades del grau Olot, camí ral de Vic a Olot, tram: Rupit i Pruit – Vall d'en Bas*, redactat per Joan Font de l'empresa Aspecte Eng SL, per encàrrec de la Generalitat de Catalunya, Departament de Política Territorial i Obres Públiques, es presentà un *Projecte d'assistència tècnica. Estudi històric i arqueològic com a Annex al Projecte constructiu*, el qual havia de servir com a document marc per a la intervenció arqueològica de l'obra.

Per això i seguint els dictàmens del Servei d'Arqueologia i Paleontologia de la Generalitat, des de GISA s'encarregà a ATICS, SL, aquesta assistència tècnica entre els mesos d'agost de 2009 i març de 2010.

**Plantejament de la intervenció.** La intervenció arqueològica en una obra d'aquest tipus partia de pocs exemples i escassa "jurisprudència", però per sort es comptava amb

---

\* ATICS SL  
\*\* CULTURÀNIA SCP

el que s'havia fet a la veïna via del Capsacosta, d'origen romà o anterior, però modificada també modernament com a camí ral, que comunicava Olot i Sant Joan les Fonts amb Camprodon a través de la Vall de Bianya. Amb tot, l'enfocament del seguiment arqueològic a les Marrades fou sensiblement diferent, en tant que s'hi han aglutinat diferents disciplines humanístiques i tècniques, amb l'objectiu d'assolir un nivell de profunditat major i més especialitzat de tot el que concerneix l'arqueologia i la història del camí.

També es malda per poder transmetre al gran públic els coneixements derivats de la recerca, i per això s'intervingué de forma activa en els continguts i formes de la senyalística aplicada al camí. Per això la intervenció s'estructurà en 3 eixos principals: un seguiment arqueològic de l'obra, un estudi històric de llarg abast i l'assessorament en la senyalística.

**Seguiment arqueològic.** El seguiment arqueològic s'efectuà a peu d'obra, de bracet amb els treballadors de les constructores, amb una assiduitat constant, sobretot entre els mesos d'octubre i febrer, ja que els treballs s'havien vist seriosament alterats durant la primera quinzena de març a causa de les fortes nevades, que deixaren més de 90 cm al Collsacabra. A partir del seguiment s'obtingué informació dels diversos aspectes arqueològics, tècnics i constructius del camí, com per exemple saber com estava construït, com s'empedrà i la tècnica del seu paviment, els sistemes de control i evacuació d'aigua (arcs, ponts, desguassos, cunetes, trencaigües...), els elements d'enginyeria (murs, contraforts, talussos, parets de contenció...), l'existència de reparacions i reformes, les fases cronològiques, la procedència de matèries primeres, el rastre del funcionament d'eines, etc. A banda es coordinaren diversos equips d'arqueòlegs per fer sondejos, en aquells punts de màxim interès, i l'aixecament de dibuixos tècnics a partir de la topografia registrada, amb la intenció de documentar al màxim possible l'empedrat i les estructures associades.

El seguiment també serví, entre d'altres, per controlar la bona consecució dels treballs, anotar la recuperació d'estructures i paviments originals, i vetllar per la mínima afectació d'aquests. Alhora es marcaren amb sigles i classificaren tots els materials arqueològics apareguts, bàsicament peces de ferro, sobretot de restes d'eines i ferradures de diversos tipus. També es localitzà un bon nombre de fragments ceràmics, la majoria dels segles XIX i XX, amb alguns del XVI i mitjan XVIII. Com a curiositat, durant els mesos d'octubre i novembre del 2009 es localitzaren diversos casquets, bales i obusos pertanyents a munició republicana de la Guerra Civil espanyola; com ja és sabut, el camí ral fou una de les vies d'evacuació principals dels republicans en direcció a França, i no resulta estrany trobar-hi projectils, tant usats com abandonats.

**Estudi històric.** L'estudi històric, que integra la part principal d'aquest volum, fou concebut a partir de la recerca bibliogràfica, documental i antropològica, de manera que ha calgut la investigació en biblioteques, arxius i l'entrevista a persones d'edat avançada en qualitat de testimonis orals. La recerca en biblioteques ha obligat l'equip d'historiadors a desplaçar-se a Barcelona, principalment per consultar els fons de la Biblioteca de Catalunya i la Universitat de Barcelona, però també ha calgut, per a determinada bibliografia especialitzada, sobretot la publicada a l'estranger, la consulta de les biblioteques del Col·legi Oficial d'Arquitectes de Catalunya, del Col·legi Oficial d'Enginyers i la Universitat Politècnica de Catalunya. La visita a tots aquests centres ha permès la consulta d'una bona colla d'obres publicades a l'època, principalment tractats del segle XVIII, així com alguns llibres tècnics de construcció.



*Figura 1. Un tram de les Marrades, abans i després de les obres de rehabilitació*

D'altra banda, es va entendre que es necessitava comprovar les poques dades d'arxiu que donava la bibliografia, obrir camp cronològic i intentar trobar més dades inèdites que poguessin aclarir l'origen de la via i les seves obres d'adequació i empedrat. Per tant, es decidí fer una "prospecció" arxivística partint dels centres poblacionals principals, és a dir, Vic i Olot, en uns segments cronològics significatius pel que fa a les vicissituds i possibles intervencions sobre la via: al segle xv, durant el període de guerra civil que enfrontà el rei amb la Generalitat (1462-1472); al xvi, el moment de màxima explotació forestal per a la construcció naval de l'Armada Invencible; al xvii, el conflicte obert amb la Guerra dels Segadors i el Tractat dels Pirineus (1640-1659), i al xviii, el període entre la Guerra de Successió (1700-1715) i les obres documentades al camí a partir de 1729, ja assenyalades per l'historiador olotí Miquel Puig i Reixach i un viatger de l'època, Francisco de Zamora, que l'any 1787 escrigué una sèrie de cartes comentant el periple que féu de Vic a Olot pel camí ral, repetidament citades en aquest volum.

Tant a Vic com a Olot, i dins el període medieval i modern, ha estat clau la consulta dels arxius municipals respectius. Els fons dels ajuntaments contenen diverses anotacions dels plens referides al manteniment i suport econòmic i humà a l'obra dels camins, i alhora, els plecs de correspondència rebuda i enviada pels consistoris reflecteixen el funcionament de l'administració en el sistema de manteniment de camins i carreteres. Però el gran impuls d'aquests no arribà fins després de la Guerra de Successió. Tenint en compte que Vic fou el cap del corregiment que incloïa Olot i Camprodon a partir del Decret de Nova Planta, promulgat el 16 de gener de 1716, era d'esperar que els fons de l'administració del corregiment fossin a la ciutat. Efectivament, sense variar el nom de la vegueria original, els fons del corregiment buidats es troben a l'Arxiu Biblioteca

Episcopal de Vic (ABEV). A partir d'aquests, en diferents sèries, es van poder concretar dades, dates referencials i aspectes tècnics que fins ara s'havien ignorat totalment o parcial: entre d'altres, les campanyes de construcció del camí al segle XVIII, així com una part dels seus costos humans i materials.

**Senyalística.** Finalment, l'assessorament per a la senyalística s'ha basat en la preparació de textos, imatges i esquemes per als cartells indicatius previstos en el projecte inicial de l'obra, en què es pogués sintetitzar d'una banda el progrés cognitiu a partir del seguiment arqueològic i la realització de l'estudi històric. Així, s'ha assessorat sobre els aspectes principals que han de ser assenyalats, així com la seva forma (arquitectura, paisatge, indumentària, morfologia del camí, etc.); s'han redactat uns textos explicatius i, com a novetat i complement, s'han documentat unes il·lustracions que recreen escenes d'època i l'estat ideal del camí als segles XVIII i XIX, l'execució de les quals ha anat a càrrec del dibuixant professional Guifré Pastó. La idea d'aquesta senyalística és que l'excursionista pugui formar-se una idea més gràfica i aproximada a la realitat del camí en el seu moment d'ús, i que alhora pugui percebre amb més claredat l'estructura de la calçada, que tot i estar molt ben conservada en alguns trams, és més difícil d'interpretar a causa de l'erosió de l'aigua i l'acció de la vegetació, realment salvatge, que l'envolta. En el moment d'escriure aquestes pàgines les Marrades rehabilitades ja tornen a ser usades amb fruïció pels caminants, i vist l'èxit didàctic de la senyalística, s'ha encarregat especialment per a aquesta edició una il·lustració explicativa del procés de construcció del camí ral precisament al tram de les Marrades.

## 2. EL CAMÍ RAL DE VIC A OLOT. RECORREGUT TOPOGRÀFIC

L'itinerari seguit pel camí ral de Vic a Olot ha sofert variacions de traçat amb el pas del temps, i múltiples actuacions sobre la infraestructura viària existent. Tant és així que fins i tot en alguns trams s'ha literalment "esborrat" o perdut sota la força implacable de la natura. Això quan el causant no ha estat la construcció incontrolada de polígons industrials, noves carreteres o urbanitzacions, que al llarg del segle XX tingueren pocs miraments a destruir restes i trams del camí ral i del patrimoni cultural associat. Per aquest motiu en l'itinerari proposat s'han assenyalat tots els dubtes en el traçat, així com les zones en què es detecten clarament (a partir de l'arqueologia i la recerca documental i històrica) diversos ramals que funcionaren durant segles de forma simultània. La convivència en el temps de "rutes alternatives" sovint dotades de la mateixa amplària i obra que la via principal (en molts moments és difícil determinar quina és la principal!) explica la confusió que s'ha generat sovint en punts concrets, ja que fins i tot els testimonis orals es poden contradir. El pas del traçat principal i els ramals en determinades zones del camí ral de Vic a Olot són prou il·lustratius també a l'hora d'interpretar correctament trams i ramals d'altres camins importants del país, on sovintegen aquesta mena d'imprecisions.

La realitat històrica i arqueològica resulta ser ben diferent. Centrant-nos en el camí ral de Vic a Olot (o si parlem d'èpoques més reculades, de Vic al vescomtat de Bas), la seva antiguitat és inqüestionable. Però en canvi són variables el seu traçat, la cronologia de les estructures supervivents, etc. En el cas dels ponts, per exemple, les notícies més antigues són dels segles XIV i XV, a excepció del de Roda, del qual ja se'n parla al segle XI, però difícilment identificable amb l'immens pont baixmedieval que encara avui

s'aprecia als pilars i alguns fragments de voltes i paraments, refets al llarg dels segles XVII, XVIII i XIX. Un exemple bessó al de Roda seria el pont de Besalú, també documentat al segle XI, però el que s'ha conservat és en realitat una obra de principis del segle XIV, restaurada en múltiples ocasions, fins i tot amb autèntiques "reconstruccions".

En el període aproximat entre 1728-1744 (mandat del corregidor José de Avilés i Iturbide) es dugué a terme una recomposició que afectà bona part del camí ral, i que implicà la construcció de totes les Marrades.

Així, doncs, el primer criteri a tenir en compte a l'hora de parlar del camí des d'un punt de vista històric i arqueològic és que es tracta bàsicament d'un camí ral modern (s. XVIII) construït sobre un itinerari l'origen del qual es perd en l'albada dels temps. I a mode de síntesi, s'està en condicions d'afirmar que a banda dels ponts del Bruguer, Roda i la Gorga, tots ells bastits inicialment entre els segles XIV-XV, la resta de ponts, pontets, empedrats i estructures viàries conservades en l'actualitat pertanyen al segle XVIII, amb totes les intervencions successives dels segles XIX i XX, mentre el camí seguí essent el principal eix de comunicació entre Vic i Olot. Aquesta consideració es pot extrapol·lar a la majoria de trams de camins rals conservats a Catalunya avui. Lògicament, hi haurà excepcions que confirmen la interpretació general.

Per tot plegat, hom insisteix en la diferenciació d'allò que fou un recorregut antiqüíssim del que són les restes arqueològiques conservades, que s'han pogut documentar amb bastant precisió. Cal començar a valorar el patrimoni cultural pel que és, i no pel que es voldria que fos. El fet que les restes no siguin "romanes" o "romàniques" no minva el seu valor: el camí ral de Vic a Olot és un dels exemples d'avantguarda a tot l'Estat en la millora de la xarxa de comunicacions, traçada per arquitectes i enginyers, i immediatament precedent a l'endegada pel comte de Floridablanca a partir del 1761, i considerada el "tret de sortida" de la preocupació per part de la cort sobre la modernització de la xarxa viària. Cal esperar a mitjan segle XIX per trobar una autèntica planificació "estatal" de carreteres, i aquesta sí, és el condicionant de més del 50% de la xarxa actual.

Pel que fa als empedrats, les evidències documentals són encara més contundents. Fins a la dècada del 1720 no hi ha notícia de l'aplicació sistemàtica de l'empedrat. O millor dit: anterior a aquesta data no se n'ha trobat, de moment, cap notícia. Això no significa que de forma puntual no s'hagués actuat abans, reforçant la calçada terrosa, o restaurant ponts.

D'empedrat continuat només se'n localitza en tres punts: entre l'Esquirol i Cantognròs, unes desenes de metres amb enllosat quasi ciclopi; al tram que careneja una part de la serra de Mateus, l'anomenat *empedrat dels Alous*, i finalment, el més destacat (el tram més espectacular en tot el recorregut de Vic a Olot) entre l'Hostalot i el Pixador dels Matxos, les famoses Marrades, que comencen el descens amb 1 km ininterromput d'empedrat, rampes i enormes talussos, i segueixen uns 800 m amb empedrat intermitent, però encara prou visible. En aquest context, les Marrades del Grau s'eleven com un dels monuments més ben conservats i més emblemàtics de l'arquitectura i l'enginyeria viària de tots els temps a casa nostra.

La tradició, amb no menys fonament històric, ha volgut que normalment el camí ral sempre s'anomeni de Vic a Olot, i no viceversa. Les raons per aquesta denominació són tant lògiques com aconsellables, ja que d'aquesta manera se situa com a inici del camí la vila principal en l'època en què fou construït: Vic, que esdevingué cap d'un gran corregiment (inclosos Olot i Camprodon, vegeu l'estudi històric del capítol 3) a partir de

la derogació de les vegueries i l'organització dels corregiments amb el Decret de Nova Planta del 1716. Alhora, i sense donar arguments en aquest sentit, l'itinerari a peu recentment escrit per Quim Agustí i publicat pel DPTOP també s'inicia al centre de Vic. Agustí ha resseguit i condensat en el petit opuscle les informacions donades per tota la bibliografia precedent, essencialment l'excursionista, incloses les aportacions en webs i portals d'aparició recent, de manera que serveix com a base per a la descripció de l'itinerari.

Des de la rambla del Passeig de Vic, es comença el recorregut travessant la trama urbana perifèrica de la vila en direcció nord, pel carrer de Santa Joaquina Vedruna cap a la plaça de Santa Eulàlia; després, la plaça de la Divina Pastora i des d'aquesta, autèntica cruïlla de camins, pel carrer de Sant Jordi fins a una zona industrial que segueix fins al polígon del Bruguer, anomenat així pel magnífic pont medieval (s. XIV) de cinc ulls que travessa el riu Gurri. Prenent la direcció del pont, es passa a la vora de can Benet i a partir d'aquí es deixa el terme municipal de Vic.

Es travessa llavors una petita porció del terme de Folgueroles, es volta i supera l'Eix Transversal (C-25) per l'esquerra, passant pel petit pont de la caseta, i es prossegueix en direcció al turó amb l'ermita de Sant Jordi, cèlebre perquè fou on mossèn Cinto Verdaguier celebrà la seva primera missa. En aquest punt, el camí ral ja presenta un aspecte menys alterat pel procés d'industrialització, i comença a ser un camí carreter, força ample, pavimentat amb terra compactada.

Davant l'ermita de Sant Jordi (d'origen baixmedieval, vers el s. XV) encara s'observen les restes del dolmen de Puigseslloses, de grans dimensions, i que certifica, com en molts altres casos, la coincidència d'ubicació de monuments megalítics amb posteriors esglésies cristianes. Qui sap si també es trobarien restes d'època romana sota el temple. Cal superar el turó (531 m sobre el nivell del mar) i continuar cap al nord, deixant a l'esquerra les masies de Puigseslloses i Puigsec fins a creuar el torrent de Folgueroles (poble natal de mossèn Cinto) i entrar al terme municipal de Tavèrnoles. Allí es deixa la masia de Malgoig fins a creuar la carretera de Tavèrnoles i el parador de Sau. Creuada la carretera, es continua pel Cós Nou i les granges del Cós, en direcció a Roda de Ter, a través de la Casanova del Puig i el Puig. Aquestes dues masies ja es troben en el pendent que forma la conca del Ter, i marquen inequívocament la baixada a Roda.

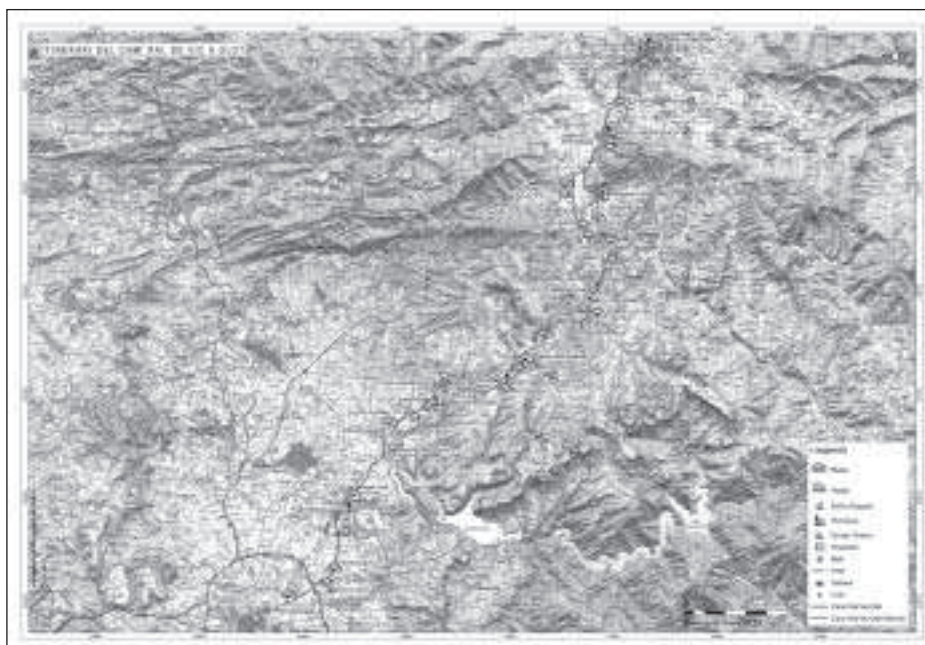
Es travessa la població pel carrer Torrent Massana fins a les Tres Fonts, i se segueix pel carrer de la Verge del Sòl, capella situada al cap de pont sud, *pendant* de l'església de Santa Maria, al cap de pont nord. Es travessa el pont d'origen medieval (documentat al segle XI i refet successivament als segles XVII, XVIII, XIX i XX, a conseqüència dels aiguats, les crescudes del Ter i els conflictes bèl·lics.

Després, es continua pel carrer de Ramon Martí i fins a la plaça Catalunya, i pels carrers de Sant Pere i Casserres, per sortir en direcció a les Masies de Roda, i d'allí cap al nord deixant a mà esquerra Sant Martí Sescorts.

El camí segueix paral·lel a la carretera C-153, passa per diversos disseminats de cases fins al pont de la teuleria, i d'allí enfila al collet de la Creu de Casserres, per passar després per l'hostal de les Palanques i el pont homònim, i d'allí fins a divisar el poble de l'Esquirol. El nucli té el seu origen en l'antic Hostal de Perai (antic mas citat al segle XI), que ja funcionava com a tal l'any 1457. El camí ral hi passa per davant camí de Cantonigròs, travessa el pont de la Gorga i entra a "Can Toni" pel carrer Pompeu Fabra, fins a esdevenir carrer Major. El nucli nasqué a redós d'una casa important fundada per un gascó anomenat Antoni, i d'aquí prengué el nom la vila. Bona part del nucli històric pertany als segles XVI-XVIII, moment d'esplendor del camí ral.

La via sortia de Cantonigròs en direcció al coll de Cabra enfilant i creuant la riera de les Gorgues fins al pont i l'hostal de la Rotllada, un dels més cèlebres del camí, perquè estava situat aproximadament al mig de la ruta de Vic a Olot. D'allí enfila per diverses masies fins arribar a Comajoan, sota els cingles d'Aiats, a l'inici del Coll de Cabra. Al punt culminant d'aquest coll el camí ral arriba a la seva cota màxima, a 1.071 m d'altitud. Des del Grau Xic el camí comença a davallar i es passen alguns trams d'empedrat irregular fins assolir la gran casa de la Serra, d'origen medieval, amb estructures visibles des del segle XVI fins al XIX. Des de la Serra cal travessar la carretera de Falgars i el torrent homònim, al punt on ja es localitza l'inici del tram restaurat durant la intervenció de l'obra (tot el tram intervingut es comenta més detalladament en el capítol següent, però en sentit ascendent, ja que és aquest el que s'ha prioritzat en la topografia).

El camí original seguiria cap al nord fins a la casa de l'Hostalot, però el nou recorregut parteix directament de la carretera de Falgars per un camí artificial i voreja la casa per l'est, de manera que s'enllaça amb el primer tram empedrat original del camí al PK 3+840, on la calçada obté la màxima amplada. Aleshores s'arriba al conegut pont de l'Hostalot, i d'aquí se segueix pel paviment original, en molt bon estat de conservació, fins a la tanca de la finca de l'Hostal del Grau. Originalment el camí ral passava just per davant dels arcs de la façana principal de l'Hostal, però el traçat final de l'obra executada fa una gran marrada artificial per evitar acostar-se a la casa, per desig exprés dels propietaris, i no es torna a enllaçar amb el recorregut original fins al PK 3+025, pel costat est de la casa. D'allí es practica el descens per les famoses Marrades del Grau, extraordinàriament ben conservades, amb les quals s'assoleix el pla d'en Bas.



*Figura 2. El recorregut topogràfic del camí ral de Vic a Olot*

S'entra a la Vall deixant a mà esquerra la casa dels Solans, i d'aquesta fins al Molí Vell, que és on acaba el tram que s'ha rehabilitat en les obres recents. Del molí Vell el camí travessa pels camps fins a l'entrada del poble dels Hostalets d'en Bas, passant abans per la casa de l'Aubert i per sota l'ermita medieval de Sant Simplicí. Als Hostalets el camí constitueix el carrer principal (amb la vènia del carrer Teixeda, el més pintoresc del poble), encara avui anomenat "carrer de Vic". Aquest carrer travessa la vila de sud a nord i està flanquejada per les cases de les primeres famílies i hostals que poblaren el nucli. En les llindes de moltes de les construccions, dels segles XVII-XIX, s'evoca el temps d'esplendor del camí ral.

Aquest segueix després de passar pel pont de can Benet fins aproximadament l'antiga estació de tren de Sant Esteve d'en Bas, capital econòmica del vescomtat homònim. Arribats en aquest punt, hi ha conflicte per entendre l'autèntic traçat de la via.

Teòricament havia d'anar al veïnat de can Trona i Sidera, tot i que arribava segur al poble de les Preses, amb la consegüent marrada. De fet, al segle XVIII els viatgers es desviaven expressament per arribar fins a Sant Esteve, mentre que si no ho feien, el recorregut era en diagonal directa pels Hostalets, can Trona i les Preses.

A les Preses el camí ral es correspon amb l'actual carrer major, on igualment són ben visibles moltes cases dels segles XVIII i XIX, a més de la Mata, famosa pairalia del s. XVII, que dona entrada al poble. La sortida és pel nord, passant per davant l'antiga ermita de Sant Sebastià, ja existent al segle XVI. D'allí es creuava el pla del Bosc de Tosca i es travessava el bosc de Malatosquer, per entrar a Olot passant per davant de la capella de Sant Roc i el pont del mateix nom. El d'avui pertany a mitjan segle XIX, però més amunt s'observen les restes d'un pont del segle XVIII, destruït per les riuades freqüents.

Superat Sant Roc, el camí arribava a Olot entrant pel portal de Sant Rafel, i pujant el carrer homònim passava per davant de l'Hospital de Sant Jaume (s. XVI-XIX) i el carrer i la plaça Major. D'allí anava fins a plaça Palau, on hi havia hagut el palau dels abats de Ripoll. Aleshores sortia pel portal del cap de la plaça en direcció a Besalú.

### 3. LES MARRADES DEL GRAU

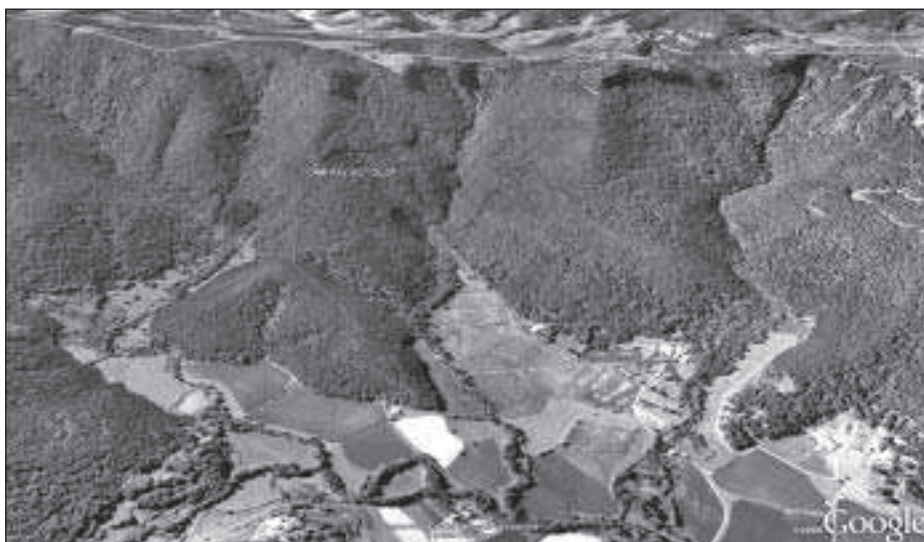
#### **Estructures constructives**

El fragment de camí ral afectat per les obres de rehabilitació s'estén en uns 3.678 m lineals, des del Molí Vell, a la Vall d'en Bas, fins a la carretera de Falgars a tocar de la casa de la Serra, pertanyent ja al municipi de Rupit i Pruit. Per tant, i tenint en compte els 30 km (aprox.) que mesurava la totalitat del camí de Vic a Olot, es pot afirmar que el tram intervingut afecta un 4% del total del trajecte del camí ral.

No obstant aquesta escassa proporcionalitat, el fragment en qüestió és extremament complex pel que fa al seu recorregut i a les formes constructives, ja que és justament el que servia per guanyar, en escassos 3 km, el desnivell entre el pla d'en Bas i l'altiplà del Collsacabra.

Consisteix en un itinerari apte per a vianants i cavalls que es desenvolupa seguint l'antic traçat del camí ral que unia Vic amb Olot. Es tracta d'un traçat lineal d'un sòl tram de 3.678 m de longitud total, amb una traça d'entre els 1,8 i 3 metres d'amplada, i en la qual s'han condicionat uns punts singulars a mena de zona de descans.





*Figura 3. Fotografia aèria (3D) del camí ral de Vic a Olot, tram entre l'Hostalot i el Molí Vell*

### Descripció dels trams

S'ha dividit el fragment de traçat en 8 trams, decidits a partir de les característiques arquitectòniques i arqueològiques del camí, així com de les diferències tipològiques establertes en funció de la conservació o no del paviment original, l'itinerari, l'estat de conservació en general, etc.

**Tram 1.** Des del molí Vell fins a l'inici de l'ascens (PK 0+000 - 0+375)

Aquest primer tram (375 m) s'inicia en la casa del Molí Vell, en el PK 0+000, on comença el recorregut del sector rehabilitat. Just passat el molí, el camí salva la sèquia per mitjà d'una passera i segueix en paral·lel rectilini el riu Fluvià.

El tram ha perdut en la seva totalitat l'empedrat original, que només s'entreveu de forma irregular en alguns punts, però en cap d'ells s'aprecia una obra constructiva com la que podrà veure's en els trams subsegüents. L'acció de l'obra en aquest tram s'ha limitat a una neteja forestal i a l'anivellament mínim del terreny.

**Tram 2.** De les primeres marrades fins al tram redescobert (PK 0+375 - 1+300)

Just al PK 0+375 el camí gira bruscament vers l'oest i comença a enfilarse, amb un pendent considerable, més o menys constant al llarg de tot l'ascens fins a l'altiplà del Collsacabra.

En aquest llarg tram (925 m) el camí traça les primeres marrades, bastant obertes en comparació amb les superiors, i amb trams rectilinis (el més llarg, entre el PK 0+775 i l'1+200) i de pendents moderats entre aquestes. De forma ocasional, és possible de veure restes d'empedrat, que no ofereixen una continuïtat expressa. No obstant això, ja s'aprecia el camí en tota la seva magnitud, inclosos alguns punts concrets on queden restes de guarda-rodes, molts dels quals deuen ser refaccions i reparacions posteriors a l'obra de pavimentació del segle XVIII.

Quan s'assoleix el PK 1+300 es produeix una bifurcació vers l'oest, constituïda per una pista forestal oberta als anys setanta del segle XX per a l'extracció de fustes. El camí continua per l'esquerra, en direcció sud.

L'acció de l'obra en aquest tram s'ha limitat a una neteja forestal i a l'anivellament mínim del terreny.

**Tram 3.** Del tram redescobert fins al Pixador dels Matxos (PK 1+300 - 1+850)

A partir del PK 1+300 s'inicia el tercer tram, d'uns 550 m. El recorregut es torna molt més sinuós i les marrades són constants fins a arribar al denominat Pixador dels Matxos (PK 1+850).

També de forma ocasional, és possible de veure restes d'empedrat, que no ofereixen una continuïtat expressa.

L'acció de l'obra en aquest tram no s'ha limitat a una neteja forestal i anivellament mínim del terreny, sinó que calgué (tal i com es ressenya en el seguiment d'obra) consultar amb gent de la contrada l'antic recorregut del camí, que s'havia abandonat entremig de les bosquíries, i s'havien obert dreceres només aptes per a un o uns pocs animals i el pas de persones a peu.

**Tram 4.** Del Pixador dels Matxos a la font de les Marrades (PK 1+850 - 2+600)

El denominat Pixador dels Matxos no és sinó una clariana en el terreny ocasionada per una gran massa rocosa oberta, anivellada a cop de pic per garantir el pas dels traginers. Aquest era un punt clau, ja que representa aproximadament la meitat de l'ascens i, per tant, també la meitat del recorregut que cal fer per poder salvar el desnivell. Allí se solien aturar les bèsties per descansar.

Superat el Pixador, el camí continua amb les sinuositats i característiques del tram anterior durant 750 m, però aproximadament a partir del PK 2+100, la presència d'empedrat més o menys regular comença a ser contínua, i s'aprecien amb claredat els primers trencaaigües, filades de través, lloses de voral, guarda-rodes, etc., tònica que no s'atura fins al final del tram, un cop arribat a la font de les Marrades (PK 2+600).

L'acció de l'obra en aquest tram s'ha limitat a una neteja forestal i anivellament mínim del terreny.

**Tram 5.** De la font de les Marrades a l'Hostal del Grau (PK 2+600 - 3+080)

Sens dubte aquest recorregut de 480 m és el tram "estrella" del camí, allí on les Marrades formen un conjunt més espectacular, homogeni i ben conservat. Els treballs de desenterrament han permès gaudir en tota la seva magnitud del sistema de paviments, talussos, plataformes, trencaaigües, filades travesseres, desguassos, ponts, etc.

El tram s'inicia a la font de les Marrades, completament remodelada pel projecte d'obra, on s'ha construït una bassa abeurador per a cavalls i s'ha reconduït el traçat de l'aigua.

El paviment ha estat recol·locat de nou, una part amb pedra nova tallada amb disc, i l'altra seguint les tècniques tradicionals.

Superada la font, comencen un altre cop les Marrades, contingudes en un primer moment per un mur talús d'uns 15 m de llargària i 2,30 m d'alçària mitjana. Tot seguit s'arriba a la primera plataforma (PK 2+665) d'uns 5,50 x 6,50 m, amb una superfície d'uns 35,75 m<sup>2</sup>.

Segueix una recta d'uns 30 m per arribar a la segona plataforma (PK 2+700), d'uns 3,40 x 6 m, amb una superfície d'uns 20,4 m<sup>2</sup>, més reduïda que l'original, a causa de la gran esllavissada que l'afectà l'any 1940.

Segueix una recta més llarga, d'uns 60 m, fins arribar a la tercera plataforma (PK 2+760), d'uns 4,30 x 7,5 m, amb una superfície d'uns 32,25 m<sup>2</sup>. La plataforma es troba encaixada en un angle de la roca natural, tallat rectilíniament per a la construcció del camí, i d'on s'extragué pedra per a la pavimentació.

Segueix una recta d'uns 40 m fins arribar a la quarta plataforma (PK 2+800), d'uns 4,20 x 3,60 m, amb una superfície d'uns 15,12 m<sup>2</sup>, més reduïda que l'original, a causa de la gran esllavissada que l'afectà l'any 1940.

Segueix una altra recta de quasi 70 m fins arribar a la cinquena plataforma (PK 2+870), d'uns 3,80 x 7 m, amb una superfície d'uns 26,6 m<sup>2</sup>. Sota la plataforma es localitza un primer desguàs subterrani, cobert amb falsa volta i llindes (1,30 x 1,20 x 3 m).

Des d'allí segueix una altra recta d'uns 30 m fins a la sisena plataforma (PK 2+900), d'uns 4,40 x 7 m, amb una superfície d'uns 30,8 m<sup>2</sup>. La plataforma es troba encaixada en un angle de la roca natural, tallat rectilíniament per a la construcció del camí, i d'on s'extragué pedra per a la pavimentació.

Des d'aquest punt es gira vers l'est per arribar, en 60 m, fins al pont de les Marrades (PK 2+960), petit pont que salva el camí per sobre el flux d'aigua procedent de la font del Grau. El pont està construït amb volta i llindes arquitravades (1,80 x 1,60 x 5,50 m). Superat al pont s'arriba a la setena plataforma (PK 2+975), d'uns 7 x 4,5 m, amb una superfície d'uns 31,5 m<sup>2</sup>.

Des d'allí s'ascendeix en un tram d'empedrat irregular parcialment perdut, d'uns 50 m, passant pel costat de la font del Grau, fins a la vuitena i darrera plataforma (PK 3+025), d'uns 4,5 x 4,5 m, amb una superfície d'uns 20,25 m<sup>2</sup>.

Des d'allí es passa per una de les rectes més irregulars i que més destrucció i erosió han sofert en el seu paviment, que s'excavà en part a la roca mare. Alhora, és el fragment on són més evidents les marques de barrines i parets naturals picades expressament per regular la traça del camí alhora que s'extreien pedres per a la pavimentació i arranjament. És possible que al final de la recta hi hagués una plataforma, però ha quedat totalment desdibuixada amb el pas del temps, i en aquest cas no s'ha produït un desenterrament total, sinó que s'ha deixat un registre de la terra sedimentada.

#### **Tram 6.** La variant de l'Hostal del Grau (PK 3+080 – 3+410)

Aquest tram s'inicia just en arribar amb el límit privat de la finca de l'Hostal del Grau, casa que s'albira en tot moment, ja que el camí hi passa a tocar, paral·lelament. No obstant això, aquest és un tram completament nou, ja que no s'ha seguit la traça del camí original (que discorria est-oest just per davant dels arcs de l'Hostal) per convinença amb els propietaris actuals.

D'aquesta manera el camí s'ha adobat amb sauló i trencaaigües de formigó, fins assolir els prats de la cota 900 m, seguint la tanca de la finca en direcció oest, i baixant en direcció al torrent de la Serra amb un recorregut en zig-zag, com si es tractés de petites Marrades, fins a enllaçar una altra vegada prop de l'entrada occidental de la tanca de la finca amb el traçat original, també empedrat. En aquest cas, l'afectació arqueològica ha estat completament nul·la.

#### **Tram 7.** Des del final de la variant de l'Hostal del Grau fins al pont de l'Hostalot (PK 3+410 – 3+800)

El tram immediat a la finca de l'Hostal del Grau es reprèn seguint un camí més o menys rectilini i poc sinuós, amb escassos revolts (quan hi són, són ben oberts) però molt irregular pel que fa a la conservació de la calçada. En alguns fragments l'empedrat

ha desaparegut del tot, i apareix amb intermitències o es confon amb l'adob i allisament de la roca mare. En canvi, aproximadament des del PK 3+600 l'empedrat esdevé regular i constant, fins que desemboca en un suau descens fins al pont de l'Hostalot.

El pont, d'un sol ull, bastit amb filades regulars i arc de mig punt, constitueix en si mateix un element singular i molt interessant pel que fa al seu context constructiu i les obres d'enginyeria i fàbrica que l'envolten. En ambdós caps de pont s'obren dues plataformes empedrades de més de 40 m<sup>2</sup> cadascuna, i s'aprecia pel costat oest d'ambdues plataformes el que podrien ser sistemes d'evacuació d'aigües en forma de cuneta o semblant, per bé que han estat molt reformats i erosionats per acció principalment de l'aigua.

Superada la plataforma sud, el camí ascendeix en la seva amplitud màxima (6 m) en direcció a l'Hostalot, flanquejat per enormes monòlits guarda-rodes.

**Tram 8.** Des del pont de l'Hostalot fins a la carretera de Falgars (PK 3+800 – 3+991)

En el revolt que forma per pujar fins a la casa de l'Hostalot, l'obra feta desvia el camí un cop més per un traçat modern, pavimentat, com l'anterior, amb sauló, i protegit de l'aigua amb trencaigües (alguns acanalats) de formigó.

Finalment el tram acaba en arribar a la carretera de Falgars, seguint en paral·lel la moderna pista forestal oberta per la qual circula amb automòbil l'actual estadant de l'Hostalot.

#### 4. LES MARRADES DEL GRAU: DESCRIPCIÓ DE LES ESTRUCTURES VIÀRIES

##### Les obres de fàbrica

La historiografia sol considerar obres de fàbrica totes aquelles estructures construïdes únicament i exclusiva en funció del camí, i que es troben al mateix camí o en els seus entorns. A voltes, però, algunes d'aquestes podrien ser considerades (com passa en d'altres estudis sobre camins) com a obres d'enginyeria. Aquestes obres de fàbrica són, bàsicament: els ponts, les fonts i els reservoris d'aigua, les pedreres i totes les construccions relacionades d'una manera o altra amb el camí.

##### La construcció de les Marrades

La naturalesa de les diverses campanyes documentades, tot i no ser la totalitat de les que es feren, mostra que l'obra del camí i les Marrades es féu molt de pressa, tant com fou possible. Com s'ha vist, en determinats moments s'intentà acumular el major nombre de mans disponible, per fer el major nombre de metres en un petit lapse de temps, i es pogueren mesclar els contingents de personal tant d'un sector com de l'altre del corregiment, tant de la banda de Collsacabra-Olot com de la conca del Ter. Són múltiples les raons que justifiquen aquesta precipitació: la de la cerca d'una climatologia idònia, la necessitat militar i comercial, i sobretot, la impossibilitat de retenir els obrers massa temps fora de llurs ocupacions, ja que la majoria eren caps de casa o fills grans, i deixaven les feines que tenien entre mans per treballar al camí, coaccionats per la multa en cas de no compareixença a les convocatòries.

La manera com es fan les crides indica que les expedicions d'obriers havien de ser completament autosuficients, tant pel que fa a intendència (se'ls demana que vagin aprovisionats per 8 dies) com pel que fa a solvència tècnica, ja que s'especifiquen en quasi tots els casos les quantitats detallades de cada tipus d'eina o altre material de fàbrica. D'entrada, destaca l'especialització del personal, del qual sempre es demanen 3 tipus de professionals: manobres, en major nombre, seguits de mestres de cases i finalment, en una proporció molt més petita, de fusters. Atenent això, es pot deduir que els manobres feien les feines més bastes, i que els mestres de cases eren necessitats sobretot per a determinades tasques, més complexes, com ara la construcció de voltes als ponts i desai-gües, l'aixecament de talussos i murs de contenció, o la planificació de les plataformes que hi havia als revolts de les marrades, etc. La presència d'un nombre mínim de fusters era imprescindible, en tant que es devien encarregar de la reparació de les eines que es trencaven durant les jornades de treball, o la preparació de cavallets o bastides quan es tractava de completar murs o voltes de dimensions considerables.

Per la seva part, el tipus d'eines demandats permeten explicar en bona part quina era la tècnica constructiva del camí. La petició de propals, magalls, escodes i grans martells, barrines, agulles, filferros i pólvora, revela les feines de trencament, extracció i desbast de pedra, o sigui que els obrers completaven el procés d'empedrat i construcció des de l'obtenció de material, la pedra, fins a la seva talla i col·locació final. Tant les eines demandades com les restes arqueològiques fan pensar que la pedra emprada s'obtingué rebentant les vetes de roca en el mateix recorregut del camí, ple d'aquesta, i alhora així s'eixamplava i obria via per empedrar un camí més ample i adequat per a una circulació òptima d'animals i mercaderies. Allí on calia obrir pedrera i camí, es detonava pólvora. Amb els propals es movien i separaven els blocs útils, que eren esmicolats amb les barrines i desbastats amb els martells i escodes. Encara són visibles en molts punts roca mare o lloses ja col·locades conservant les fenedures de les barrines (PK 3+040). Algunes d'aquestes es compraren al ferrer que vivia a Cantonigròs. La resta d'eines eren les usuals per a l'extracció i moviment de terres, aixades per llevar-la o allisar-la, i cabassos per transportar-la. Les destrals s'utilitzaren probablement en la tala i l'arranjament de fusta, o escantonament de blocs de pedra.

La pedra local, majoritàriament gres, aflora constantment en grans vetes i blocs, i l'acció del clima i l'erosió de l'aigua i el vent provoquen que s'obri i s'exfolii de manera pràcticament natural, en grans blocs, làmines o petits còdols, segons l'ocasió. Algunes d'aquestes erosions, o el moviment tectònic de la zona, segueixen provocant importants esllavissades i grans fractures del terreny, com la coneguda Mina dels Bandolers, que no és altra que una gran esquerda de la muntanya, qui sap si deguda a grans diluvis, gelades o terratrèmols.

Tanmateix, no han pervingut detalls sobre l'organització del treball, ni de com es coordinaven els obrers en les tasques diàries. Amb tot, es pot precisar que es devia treballar ràpid, ja que 60 o 70 persones treballant en un procés encadenat, amb grups de 10 o 12 simultàniament en cada tasca, podien generar una seqüència productiva ininterrompuda, de 8 en 8 dies, treballant des de la sortida del sol fins a la posta. Sens dubte la presència física del corregidor Avilés l'estiu de 1730 fou un motiu de concentració i acceleració de les obres.

Una altra incògnita flagrant és l'existència o no d'un director tècnic de l'obra, un arquitecte o enginyer. En les crides es diu simplement que els convocats havien d'estar sota les ordres d'un lloctinent, un agutzil o un batlle, en segons quins casos. Però està

clar, en vista de l'obra feta, que la perícia d'uns quants mestres de cases locals no és suficient per explicar l'itinerari acurat de les marrades, el manteniment d'un desnivell constant, però tan mínim com fou possible, i la perfecta concatenació d'elements arquitectònics i estructurals amb els sistemes de control i evacuació de les aigües. A part, és més que probable que cap dels mestres de cases, manobres i fusters que hi participaren no hagués treballat mai en una obra com aquella, car presenta unes característiques de complexitat tècnica i qualitat en l'execució —demostrada per la seva conservació fins a l'actualitat— que resulten excepcionals per a l'època. O sigui que, per tot plegat, cal imaginar la direcció d'un tècnic qualificat, possiblement pertanyent a l'exèrcit, que s'esmenta anònimament en dues ocasions, quan en les crides del 4 d'octubre i 4 de desembre de 1730 es diu que els treballadors estaran "... baxo de la direcció del maestro arquitecto que tendrá a su cargo la direcció del camino".

Entrant plenament en el camp de l'especulació, hom podria preguntar-se quin arquitecte pogué dirigir una obra d'aquesta mena, per a la qual no s'ha localitzat cap paral·lel a Espanya en la mateixa cronologia. La bibliografia insinua una resposta: Madraro (1984, p. 202) posa de manifest que, per a la direcció de la construcció d'infraestructures viàries al segle XVIII, fou relativament freqüent la participació d'enginyers i arquitectes estrangers. En altres països d'Europa, especialment França i Anglaterra, la xarxa viària s'havia modernitzat en una etapa més primerenca i els seus tècnics gaudien d'una formació més avançada. No s'hauria de considerar estranya la presència, per exemple, d'un arquitecte francès a l'obra de les Marrades: ocupat el tron d'Espanya per un rei francès i governada Catalunya per un capità general del mateix origen, bé podrien haver fet cridar un arquitecte del seu país per tal que aportés unes solucions tècniques que aquestes autoritats coneixien, però que probablement cap (o ben pocs) espanyols estaven preparats per projectar i dirigir.

## Els edificis

Una altra classe d'obres de fàbrica habitual són totes aquelles edificacions que s'han alçat per estar en funció, d'alguna manera, del camí. Estem parlant, sobretot, de masos i hostals. En el tram restaurat de les Marrades se'n localitzen 5: el Molí Vell, els Solans, l'Hostal del Grau, l'Hostalot i la Serra. No és ara el lloc de fer una anàlisi de cadascun dels edificis, principalment perquè no han quedat en res afectats per les obres de rehabilitació, però una enumeració amb dades bàsiques tampoc no està fora de lloc:

- La casa del Molí Vell (PK 0+000) és en origen un molí medieval de planta rectangular, amb coberta a dos vessants. Els murs són de pedra relligada amb morter, i s'hi aprecien nombroses modificacions i ampliacions al llarg dels segles XVIII, XIX i XX. A les llindes de les finestres s'observen els anys 1703 i 1824. El molí conserva pràcticament tota l'estructura per moldre, inclosa la bassa, la sèquia, el carcabà, la volta de la sala de mòlta, etc. Els seus estadants, octogenaris, són una mostra viva de la memòria oral i la bonhomia de la gent d'aquestes contrades.

- La casa coneguda com els Solans (PK 0+375) és una construcció moderna, tal vegada en substitució d'una edificació anterior, molt més modesta.

- L'Hostal del Grau (PK 3+100) és sens dubte l'edifici més conegut de la contrada, i el que més es troba vinculat al camí ral i la seva història. Possiblement datat per primer cop al segle XIV, els seus murs quadrangulars massissos i un incipient sistema defensiu

a base d'espitlleres, evoquen la naturalesa bèl·lica d'aquest Hostal, situat en un dels punts clau per a totes les maniobres militars que se succeïren al Collsacabra al llarg de tota la seva història. El cos principal, del segle XVII, fou cremat per l'exèrcit de Napoleó i refet per Manuel de Garganta just acabada la Guerra del Francès, vers el 1815-16. Els famosos porxos de la façana de migdia poden datar-se d'aquest moment. A l'exterior de la casa es conserva un pou amb una enorme cisterna, i els propietaris comenten que al voltant de l'edifici han localitzat nombroses restes ceràmiques i numismàtiques, al llarg del temps.

- L'Hostalot (PK 3+830) també era conegut com l'Hostal de l'Esca, i es troba estratègicament situat al punt on es creuava el torrent per mitjà d'un pont o, potser més antigament, una passera. Apareix citat ja al segle XVIII, però l'edifici actual és una restauració dels anys setanta del segle XX d'un edifici reconstruït ja al segle XIX, qui sap si també cremat pels francesos a principis del segle XIX.

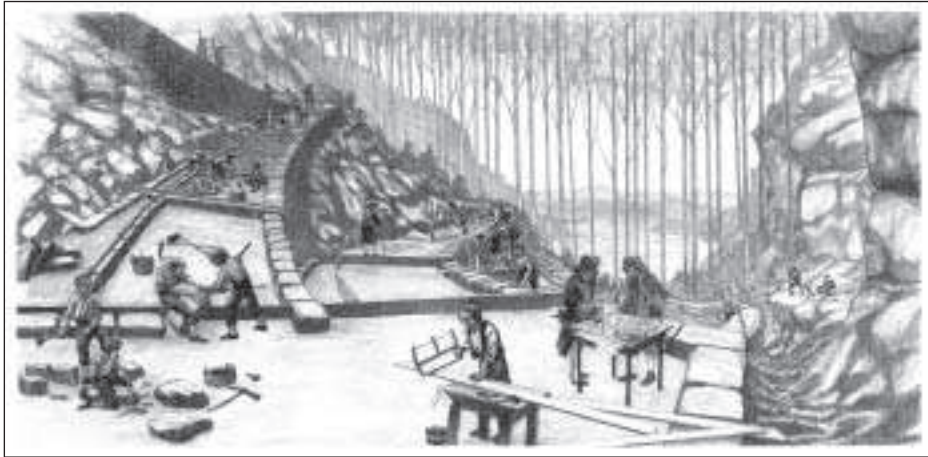
- Finalment, la Serra forma un dels conjunts arquitectònics més espectaculars de la contrada. Citada ja al segle XIII, és una casa que s'amplià considerablement a partir del segle XVI, precisament quan el camí ral inicià un període d'esplendor.

## Els ponts

A banda de les pedreres i les cases, l'altra obra de fàbrica per excel·lència són els ponts. En el tram estudiat se'n localitzen dos: el cèlebre pont de l'Hostalot i el mig redescobert pont de les Marrades.

- L'actual pont de l'Hostalot (PK 3+800) fou construït probablement en ocasió de les grans campanyes de construcció de les Marrades, vers l'any 1730. Les característiques constructives concorden perfectament amb l'arquitectura rodal del segle XVIII dels voltants, i fins i tot s'hi pot atribuir un cert aire de "classicisme" en les cornises i grans blocs situats a les bases. El pont del camí ral està construït amb pedra local desbastada lleugerament pels angles i la cara exterior. Conformava una arcada de mig punt de la qual sobresurt la imposta, sense decoració. Els murs estan lligats amb morter de calç i terra, però el material d'unió s'ha perdut en molts indrets. En planta, el tram de l'arcada és pronunciadament còncau pel costat occidental, i rectilini per l'oriental. Els caps de pont són construïts adaptant-se al terreny i salvant el desnivell del camí. A una banda i l'altra forma una plataforma trapezoïdal de grans dimensions, on l'empedrat original s'ha conservat en quasi la seva totalitat, amb els trencaigües corresponents, etc. A l'inici de les obres s'apreciaven alguns problemes estructurals, causats per la nombrosa vegetació que ha crescut als murs, i la pèrdua de material d'unió, com per exemple a l'intradòs de l'arcada, en què han sorgit esquerdes profundes. Aquest sector s'està consolidant en aquests moments. Per aquesta raó s'hi concentraren els primers esforços en restauració arquitectònica.

- El batejat *pont de les Marrades* (PK 2+960) és en realitat un petit pont de conducció de les aigües de la torrentera que parteix de la font del Grau (PK 3+000). Discorre est-oest i està construït amb pedra seca, sostingut pel que sembla una volta de canó, però que en realitat són dues obertures (nord i sud) amb arc de mig punt adovellat (la de la banda sud es troba en molt mal estat) i un cos central sostingut per grans llindes monolítiques de pedra disposades en paral·lel. L'obertura nord mesura 160 cm de llum per



*Figura 4. Els treballs arqueològics i l'estudi històric han permès formular una il·lustració a tall hipotètic sobre "un dia en la construcció de les Marrades".*

*Dibuix: Guifré Pastó*

180 cm d'alçada màxima. L'amplada màxima del pont són 550 cm, però per l'interior no és uniforme: el conducte s'estreny artificialment per un mur i un rebaix que deixen un pas útil de 110 x 110 cm. La tècnica constructiva és totalment coetània a la del pont de l'Hostalot.

### **Les obres commemoratives**

Excepcionalment, en el cas del camí ral Vic-Olot es pot parlar de l'existència d'almenys un element essencialment decoratiu i propagandístic, però també de caràcter commemoratiu. Es tracta de la fita del PK 2+680, que mesura: 155 x 37,5 x 37,5 cm. La cornisa arriba a un màxim de costat de 46 x 46 cm. El caputxó ocupa un total de 27 cm de l'altura total de la peça. Es tracta d'un bloc monolític, ben conservat a excepció de dos costats de la cornisa, visiblement trencats, i en què hi manca una hipotètica creu de ferro, que devia estar inserida en el trauc del centre del caputxó. Vistes aquestes apreciacions, queda clar que el monòlit caigué almenys en una ocasió, en què es malmeté la creu que el coronava i bona part de la cornisa. Per això no queda clar si la seva ubicació actual es correspon a l'original, i en tot cas és evident que en la seva primera ubicació la inscripció era llegible des del camí, amb facilitat, i no a l'anvers del que seria la teòrica cara. La caiguda es podria haver produït arran de les protuberants esllavissades que afecten les marrades i plataformes corresponents, sobretot en els PK 2+700 i 2+800. La col·locació actual es deu a una resituació moderna de gent de Sant Esteve d'en Bas als anys seixanta o setanta del segle xx. Com a record de la commemoració de les obres, es col·locà un monòlit de pedra, com si fos una fita, amb l'exhortació llatina "LAUDETUR NOMEN DOMINI" ('lloat sia el nom del Senyor'), l'escut del corregiment de Vic (el





Figura 5. La fitxa commemorativa

mateix que la ciutat), i l'any (a la base). La frase llatina és un fragment del psalm 112, en la sentència "A solis ortu usque ad occasum eius laudetur nomen Domini", és a dir, 'des que surt el sol fins que es pon, lloat sia el nom del Senyor'.

## Les obres d'enginyeria

### Plataformes i talussos

Al llarg de les Marrades, els constructors es veieren obligats a fer importants obres d'enginyeria per tal de resoldre les dificultats que imposava el terreny i la seva topografia (molts pendents i zones abruptes). A causa d'aquestes, i sobretot en el tram 5, el camí es construí en *serpent*, és a dir, en curts fragments rectes sostinguts per sòlides plataformes (més o menys quadrades o rectangulars) i murs de contenció fets amb blocs de pedra seca, reblerta i concertada, de vegades de dimensions considerables, algunes treballades en la seva part externa o, si més no, desbastades lleugerament. Aquestes plataformes i murs de contenció són els elements constructius més importants del camí, ja que en alguns punts superen els 40 m<sup>2</sup> de superfície i els 6 m d'alçària, respectivament.

Les corbes que hi ha entre cada tram recte són molt tancades i amb uns pendents que en certs llocs oscil·len entre el 10 i el 20 %. Això provocava que els vehicles (bàsica-

ment carros) que hi poguessin passar (si és que realment en circulà mai cap) tinguessin molt poc espai per girar i carreguessin tot el seu pes en la cantonada exterior, exercint una pressió que amb el temps hauria afectat l'estructura, o si més no gran part d'aquesta, ocasionant el seu enderroc o esllavissament. Totes aquestes causes motivaren que s'haguessin de reforçar les plataformes dels angles, de vegades col·locant-hi lloses de pedra molt més grans (algunes d'1 m de llargada per 70 cm d'amplada) i farcint l'interior dels murs amb pedruscall massís, sense terra. Tots aquests murs són de gravetat, amb extradós vertical i lleugerament intraplomat, seguint la regla emprada habitualment per al dimensionament de murs.

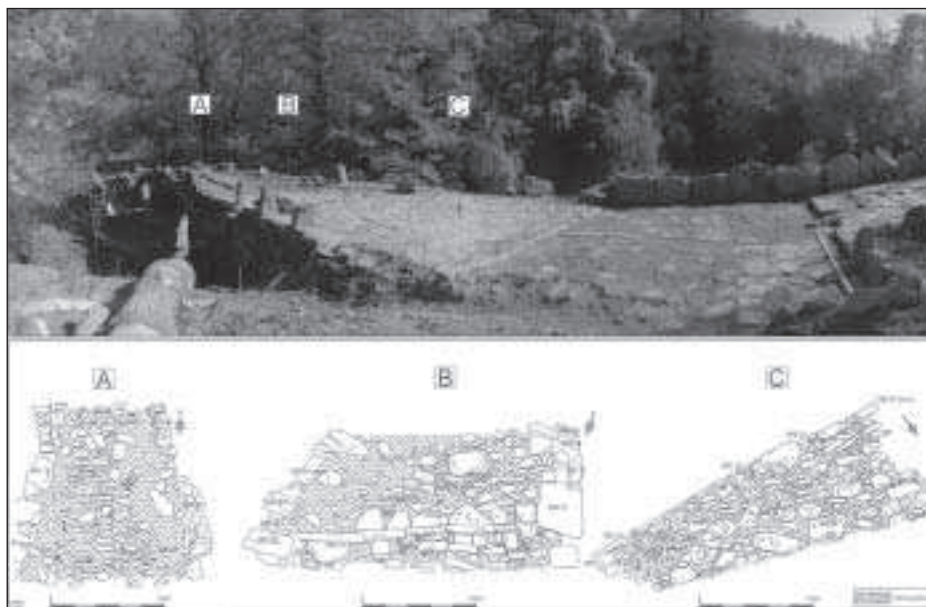
### *Paviments*

D'entrada s'ha procurat saber si sota el paviment empedrat que hi ha es localitzen restes d'un paviment anterior. Per això s'han practicat 3 sondejos, als PK 3+800, PK 2+740 i 2+600, sense que s'hagi obtingut cap resultat. L'empedrat està assentat sobre la terra, sovint directament sobre la roca, i potser s'aprecia simplement una mínima capa de terra amb pedruscall a mode d'anivellament. En aquest sentit, l'estratigrafia és absolutament simple, indicadora, per altra banda, d'una obra feta de pressa i sense gran pressupost.

Per les característiques generals que presenta el camí, la seva calçada està construïda (seguint models clàssics) a base de dues filades de carreus quadrats o rectangulars, ben tallats i de mesures variables (amb una mitjana de 30-40 cm d'amplada, tot i que n'hi ha de gairebé un metre), que limiten els extrems exteriors, anomenats *marginés* o *crepides*. Aquests carreus són tallats en pedra local (com tota la resta). Cal dir que en els fragments de calçades sostinguts per murs de contenció o talussos, aquest encintat exterior és a la vegada el coronament superior d'aquestes estructures, és a dir, la darrera filada del mur.

L'espai comprès entre les dues cintes de carreus és empedrat amb pedres, llambordes i lloses de formats molt irregulars, dels quals es poden discernir almenys 6 tipologies:

- Plec de llibre: pedres de mida mitjana o petita col·locades arrencades verticals en filades més o menys regulars. És el paviment més comú, present amb intermitències i major o menor intensitat, en un 50 % aproximadament de les Marrades.
- Lloses quadrangulars mitjanes: no és el més habitual, però se'n localitzen en alguns punts al llarg dels trams 5, 7 i 8. Val a dir que l'enllosat de les plataformes a banda i banda del pont de l'Hostalot, al PK 3+800, és pròxim a aquesta tipologia.
- Lloses quadrangulars grans: era un paviment especial, només destinat als punts d'especial fragilitat o de molta erosió, com per exemple les entrades i sortides de les plataformes de les Marrades al tram 5. Els casos més espectaculars es poden apreciar al PK 2+760.
- Lloses poligonals: Tampoc no és el més habitual, però es documenta en alguns punts de la recta PK 2+870 – 2+900 i la 2+760-2+800.
- Irregular o combinat: en alguns punts, dispersos pels trams 5, 7 i 8, hi ha fragments d'empedrat indefinibles per la seva irregularitat.
- Roca natural: no es pot dir que sigui un sistema de paviment pròpiament dit, però sí que és cert que en alguns punts, especialment als trams 2, 3 i 8, el camí discorre directament per sobre la roca, que això sí, fou picada i aplanada en el moment.



*Figura 6. El pont de l'Hostalot: documentació arqueològica dels paviments*

### *Sistemes de drenatge*

Constitueixen les obres d'enginyeria més necessàries per a la mateixa conservació i ús de la via, que s'hagueren de construir i anar mantenint (i, per tant, reformar); són tots els sistemes de desguàs i drenatge de les aigües pluvials i de torrenteres naturals. Cal fer esment que, fins i tot actualment en les modernes carreteres, una de les obres més importants que s'hi fan és la que es fa per solucionar els problemes derivats de l'evacuació de les aigües per tal d'evitar possibles inundacions i destruccions parcials de trams del camí. El mateix camí quan adopta una secció lleugerament arquejada, ja preveu que les aigües el discorrien pels laterals.

- Trencaaigües. Concebut per evacuar l'aigua de pluja i les torrentades quan aquestes discorrien per la calçada, també en aquells llocs on hi ha un desnivell important, són una filada de carreus verticals que travessen en diagonal la calçada, i sobresurten uns quants centímetres de les lloses de l'empedrat. Els trencaaigües impediexen que l'aigua circulés lliurement per damunt del paviment i la desviaven lateralment, fent que sobreixís pels marges.

Els carreus que formen aquests trencaaigües són de forma rectangular, molt més allargassats que alts, construïts amb pedra del país i retocats en les seves sis cares. Les seves mesures van variant en funció de les altres estructures que formen la via, però oscil·len entre els 35 cm i els 70 cm de llargada, no més de 40 cm d'alçada i de 10 a 30 cm d'amplada. Els trencaaigües estan formats per un nombre indeterminat de carreus, segons les mesures d'aquests i l'amplada que presenti la via; la mitjana, però, és de 8 a



*Figura 7. Planta ideal dels diferents tipus de paviments*

12 blocs per estructura. Localitzem aquests trencaigües només en els fragments rectes de via, mai enmig dels revolts, però en canvi sí en els extrems de les seves plataformes. Se n'han documentat en tota l'àrea estudiada, però és en els trams 5 i 8 on se n'han conservat un nombre més elevat.

- Filades travesseres. No són pròpiament un trencaigües (poden ser confoses amb aquests), però comparteixen quasi les mateixes característiques constructives. Varien en la disposició en la capçada, que és completament en horitzontal, i solen estar fetes amb pedres de gran volum, normalment més amples que les fines lloses dels trencaigües. Es col·locaven alternativament amb aquests, i servien per enfortir i consolidar el ferm, especialment en les rectes, on el pendent i la llargària de l'empedrat el feien més vulnerable.

- Desguassos. Un altre sistema d'evacuació d'aigües documentat és la filtració per sota el paviment mitjançant clavegueres i desguassos subterranis que aboquen l'aigua en el vessant de muntanya dels camins. Si bé se n'han detectat nombrosos casos en altres camins antics, com la via del Capsacosta, al camí del Grau només se'n documenta un, sota la plataforma del PK 2+870. Està coberta amb falsa volta i pedres allindades, i

mesura 130 x 120 cm de màxima llum i 3 m de fondària màxima. El desguàs s'obre per la part baixa exterior del mur de contenció. Així, la seva construcció esdevé com una forma de canalitzar aquests corrents naturals d'aigua procedents de la font del Grau o de més amunt, i n'anul·la els possibles efectes (inundacions, desbordaments, crescudes sobtades del cabal).

- Filtració pel paviment. És un altre sistema d'evacuació d'aigües solament de pluja, que consisteix en el drenatge d'aquestes aigües per mitjà de la filtració a través de les juntes del paviment. El desguàs posterior es feia a través del terreny o de les juntes dels carreus situats en els talussos.

- Pendent lateral. El darrer sistema documentat, el més obvi, per canalitzar l'aigua de la pluja i evitar inundacions, el trobem en el seu disseny constructiu mateix. El camí, en molts dels seus trams, presenta un peralt amb pendent cap a la zona de desmunt, això és cap a la vessant de muntanya, i en altres ocasions a l'inrevés, cap a l'exterior. Només en un punt s'ha pogut detectar la presència d'una cuneta, tallada a la roca, al PK 3+770, just abans d'arribar al pont de l'Hostalot.

#### *Elements de seguretat viària*

En un ordre diferent, tocant a qüestions de seguretat, s'han de citar també els pilons o guarda-rodes presents a la vora de molts trams. Els pilons estan col·locats entre carreus de les cintes laterals que delimiten l'estructura de la calçada, sobretot en el seu marge exterior i en els llocs on les plataformes i els murs de contenció eren més alts. Així, es localitzen tant en els trams rectes com en revolts i angles, depenent solament de la perillositat que representa el fet de circular-hi. Són pilones tallades en pedra conglomerada de la zona, de formes molt variades i sovint irregulars (quasi cilíndrics, cònics, triangulars o, fins i tot, recordant esteles discoïdals) i lleugerament desbastades en les seves cares exteriors. La seva alçada oscil·la entre els 50 i els 75 cm i es troben separats entre si per un interval que va des dels 120 als 50 cm, depenent de cada sector, o bé en una filada contínua.



*Figura 8. Panoràmica del sector de les Marrades del Grau*

## 5. LES MARRADES DEL GRAU: ELS MATERIALS ARQUEOLÒGICS MOBLES

### Els materials ceràmics

Els materials ceràmics que s'han localitzat en aquest tram del camí ral són força escadussers (69 fragments) i no aporten gaires dades al seu coneixement històric i arqueològic. Això és degut, en gran part, al fet que la intervenció ha contemplat la neteja dels paviments, excavant només els sediments superficials acumulats en els darrers decennis, quan el camí anà entrant en desús (aquesta observació és aplicable tant als materials ceràmics, com als de vidre i als de metall).

Una vegada fet aquest aclariment, podem afirmar que els materials ceràmics més antics cal emmarcar-los entre els segles XVII i XVIII i estan representats per un plat policrom d'importació italiana, per un altre plat d'influència francesa i per diversos fragments de plats de ceràmica blanca i blava (catalana) d'orles diverses, de la cirereta i de la ditada.

Aquesta ceràmica entra dins del grup de les anomenades de luxe, fet que queda reflectit en l'escàs nombre de les restes recuperades, ja que aquest tipus de material, era utilitzat en molt comptades ocasions pel fet que era una peça cara en el mercat.

La resta de peces ceràmiques, a partir de la seva funció, es poden classificar en:

- Atuell per beure i de transport. Dels atuell per beure, el més característic de la terrissa catalana és el càntir. I per al transport, el poal. Aquests foren emprats ja des de l'edat mitjana i arriben fins als nostres dies.

- Atuell de rebost. Amb un ús destinat a l'emmagatzematge dels diferents tipus de productes que s'anaven consumint al llarg de l'any i que eren guardats en aquests contenidors. Cada un d'ells tenia una funció determinada, com és el cas del cossi o les gerres usades per conservar aliments.

- Atuell d'ús domèstic. Tenim la representació d'un fragment d'escalfeia. Es tracta d'un recipient per posar-hi caliu per escalfar el llit. Té forma de plat amb un mànec.

- Atuell de taula. A diferència d'ara, el tipus de vaixela de taula era més limitat i constava bàsicament d'escudelles, pitances, plats plans, plates, servidores, bols, tots aquests vidriats i alguns decorats amb motius vegetals.



*Figura 9. Els fragments de ceràmica i ferradura, a més d'altres restes metàl·liques, són els objectes recuperats més habituals a les Marrades del Grau*

A més del material ceràmic per als atuells de taula, es trobaren també peces de vidre que passen a formar part d'aquest tipus de vaixel·la, com ara les ampolles.

### Els materials metàl·lics

La naturalesa dels elements localitzats es pot classificar en quatre grups principals: ferradures d'animals, eines agrícoles, material militar, i un quart grup de material divers, no agrupable perquè es tracta de troballes úniques.

**A. Ferradures d'animals:** El camí ral, i sobretot les Marrades del Grau, foren una via de trànsit constant de traguers i persones en general que utilitzaven la tracció animal per al propi transport o bé per al transport de mercaderies. Per aquesta raó, i a banda dels materials ceràmics, s'ha localitzat un bon nombre de fragments metàl·lics, bàsicament corresponents a ferradures de moltes tipologies i èpoques. El desgast de les ferradures era més intens quan es practicava una pujada o una baixada, en contrast amb el desgast mínim quan el recorregut era en pla. Moltes es trencaven i s'abandonaven pel camí. Després de les converses mantingudes amb el ferrer de Joanetes (tota una institució local), es poden discernir almenys 4 tipus de fragments de ferradura:

- Cavall / euga: la que mostra un diàmetre més gran, de punt rodó, puntes circulars i clavetejat regular. És la menys representativa, i se n'han localitzat només 2 fragments.

- Matxo / mula: identificable amb facilitat, perquè la corba és d'un diàmetre menor i les puntes baixen en paral·lel. El gruix i l'amplada de la planxa metàl·lica són superiors a qualsevol altra tipologia, i les dimensions podien oscil·lar aproximadament un 30%, en funció de la mida de l'animal. És del tipus del qual s'han localitzat més fragments, i està present en totes les àrees en què s'ha desenterrat el paviment. És probable que en els trams intervinguts n'hagin quedat innombrables fragments més *in situ*, com ho prova que quan es dugueren a terme les prospeccions amb detectors de metalls, es comprovà que la densitat de fragments era molt superior a la trobada fins llavors.

- Ase: semblant a la ferradura de matxo, però de mida i gruix més petits, i amb el punt més arrodonit, a mig camí entre el cavall i el matxo. Se n'han identificat pocs fragments.

- Vaca: amb certesa només s'ha identificat un fragment d'aquest tipus. No era una ferradura corrent, amb corba i dues puntes, sinó que era només la meitat d'una ferradura habitual. En ocasions especials, quan les vaques eren d'alta qualitat i havien de circular per camins empedrats o d'especial dificultat, se'ls ferraven els ungles externs de les potes amb un tipus de ferradura de molt de gruix i molt ampla, adaptada a la mida i la forma de l'ungle.

**B. Eines agrícoles:** en diversos punts dels trams 5 i 7 s'han localitzat fragments metàl·lics d'eines del camp, entre les quals destaquen fragments de podall, aixades i dalles. Alguns d'aquests fragments podrien pertànyer a eines que s'utilitzaren en la construcció o refaccions posteriors de les marrades.

**C. Material militar:** en aquest s'inclouen un grup de bales i dos obusos pertanyents a munició republicana de la Guerra Civil espanyola de 1936-1939.

- S'han localitzat un total de 21 casquets de bala (PK 3+080), dels quals només un contenia encara la bala. Els 20 primers corresponen a casquets per a Mauser, el fusell

més utilitzat per les forces republicanes durant tota la Guerra Civil espanyola de 1936-1939. El fet que portin l'any 1937 a la base revela que foren fabricats en factories col·lectivitzades. A la Garrotxa hi hagué diverses fàbriques d'armament durant la guerra, una que fabricava contingut per a explosius a la Canya, i una altra de munició a Olot. L'únic casquet de sèrie diferent correspon a un fusell Mausing, menys conegut que l'anterior, però igualment utilitzat per les forces republicanes.

- Dos obusos sense l'espoleta, però encara no detonats, el primer al PK 2+960 (37,5 x 10 cm de diàmetre) i el segon al PK 2+900 (36 x 10 cm de diàmetre)

**D. Material divers:** grup format per peces metàl·liques inclassificables, probablement pertanyents a algun tipus de maquinària o eina que no es pot concretar. Alhora s'inclouen estris domèstics, com tisores, i alimentaris, com llaunes, la majoria d'escàs interès arqueològic.

## 6. CONCLUSIONS

- Les Marrades del Grau constitueixen el punt de més elevat interès històric i arqueològic de l'antic camí ral de Vic a Olot. L'estat de conservació de molts trams de paviment i de les estructures de fàbrica i enginyeria conservades certifiquen aquesta apreciació. A tot això cal afegir-hi l'evident interès paisatgístic i esportiu. Per tot això les Marrades cal que siguin considerades com un dels elements de més valor dins l'àmbit de l'arquitectura pública moderna de Catalunya, i protegides institucionalment al nivell que els correspon.

- Les Marrades es troben en un enclavament geogràfic d'alt valor estratègic des de temps pretèrits, ja que permetia creuar el Collsacabra des de la plana de Vic per descendir a la Vall d'en Bas, des d'on es prosseguia vers la Vall de Bianya i Camprodon per la coneguda via del Capsacosta (antic camí ral d'Olot a Camprodon), fins que pel coll d'Ares es creuava a França. Aquest itinerari es pot assimilar amb el de la coneguda *Strata Francisca*, que igual que el camí ral, partia de Vic i començava a enfilarse el Collsacabra creuant el pont medieval de Roda de Ter.

- No obstant això, les Marrades del Grau no foren l'únic punt de pas per creuar els cingles de Pruit en aquella zona, ja que existeix (i és urgent i suggeridor fer-hi una intervenció arqueològica) la denominada carretera del Rei o camí de Trafa, un camí molt antic de característiques aparentment romanes o altmedievales, tan monumental com les Marrades del Grau, que enfila l'altiplà pel coll d'Uria i arriba fins als camps de Trafa del mas Torrent, en direcció a Rupit. Però entre els segles XVI i XVIII es potencià el pas pel Grau, de manera que allí hi intervingueren els poders públics i en l'altre no. Amb tot, les dues vies estaven encara operatives a mitjan segle XX.

- A la baixa edat mitjana s'empraren els camins que baixaven del Collsacabra cap a Vic per al transport de fustes del vescomtat de Bas amb destinació a les drassanes reials de Barcelona. En aquest sentit, s'ha descobert que l'any 1428 el rei Alfons el Magnànim promogué un projecte per construir una carretera que fos apta per al transport de fusta en carros, amb destinació a les drassanes.

- A causa de la situació estratègica excepcional, el pas del Grau ha mantingut en els segles una importància militar de primer ordre. L'estiu de l'any 1462, durant la guerra que enfrontà la Generalitat amb el rei Joan II, el cabdill remença Francesc de Verntallat es féu fort al Grau, que reparà, i mantingué sota el seu poder la muntanya de Girona en



favor del rei. Al llarg de l'edat moderna el Grau fou trepitjat per exèrcits de múltiples nacions, en tots els conflictes bèl·lics que sacsejaren Catalunya i Europa entre els segles XVI i XIX. I encara fou testimoni excepcional de la retirada republicana i la conquesta franquista de la Garrotxa l'hivern del 1939.

- Les Marrades que hom veu actualment foren construïdes en la seva major part entre els anys 1729 i 1731, per voluntat del corregidor de Vic, José de Avilés i Iturbide, el qual fou el braç executor al seu corregiment dels dissenys de la cort i del capità general de Catalunya, el marquès de Risburg, pel que fa a la necessària renovació de la xarxa viària al Principat. Participaren en la seva construcció contingents d'obres de diverses especialitats procedents de molts pobles del corregiment de Vic, tinguessin o no vinculació amb el trajecte del camí ral Vic-Olot.

- La intervenció arqueològica no ha permès advertir la presència de cap altre paviment empedrat per sota del que es trepitja actualment, i aquest correspon inequívocament a les obres del segon quart del segle XVIII, amb les lògiques refaccions i reparacions posteriors.

- Per les característiques constructives del camí i l'especial dificultat en algun dels seus trams, no es pot afirmar amb rotunditat que hi circuïessin carros habitualment. Això no vol dir que no n'hi haguessin passat, però si ho van fer, fou de forma puntual. El motiu d'empedrar les Marrades del Grau era garantir que malgrat la pluja (quan era neu, és clar, s'agreuja el problema) s'hi pogués circular, per així garantir el transvasament de mercaderies o contingents de soldats en moments d'urgència.

## 7. BIBLIOGRAFIA

- AGUSTÍ I BASSOLS, Joaquim. *El camí ral de Vic a Olot*. Olot: Generalitat de Catalunya, Departament de Política Territorial i Obres Públiques, 2010.
- ALBAREDA I SALVADÓ, Joaquim. "L'estat dels camins a la comarca d'Osona en el segle XVIII". *Ausa*, XI/105 (1983), p. 39-46.
- BUSQUETS, Cesc; FUMANAL, Miquel Àngel; COLOMER, Joel; GUTIÉRREZ, Júlia. *Travesant el Collsacabra. El camí ral de Vic a Olot i les Marrades del Grau. Història, arqueologia, patrimoni*. Olot: Ajuntaments de Vic, Olot, et al., Departament d'Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya, 2010.
- FONT I GAROLERA, Jaume. *La formació de les xarxes de transport a Catalunya (1761-1935)*. Vilassar de Mar; Barcelona: Oikos-Tau; Universitat de Barcelona, 1999.
- GAUTIER, M., *Traité de la construction des chemins, où il est parlé de ceux des Romains, & de ceux des Modernes*. Paris: Duchesne, 1755 (1a ed. 1750).
- GINEBRA I MOLINS, Rafel (ed.). *Guerra, pau i vida quotidiana en primera persona. El llibre de memòries de Bernat Puigcarbó de Muntanyola (s. XVI-XVII), el llibre de notes de Francesc Joan Lleopart de Vilalleons (s. XVII-XVIII), i els llibres de comptes i notes dels hereus QuatreCases de Pruit (1686-1812)*. Vic: Patronat d'Estudis Osonencs, 2005. (Sèrie Monografies; 25)
- GONZÁLEZ TASCÓN, Ignacio. "Los caminos en la España de los Austrias". A: *Viaje por la historia de nuestros caminos*. Fomento de Construcciones y Contratas SA, 1997, p. 127-171.
- MADRAZO, Santos. *El sistema de comunicaciones en España, 1750-1850. Vol. 1 – Red viaria*. Madrid: Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, 1984.

- PARÉS I GANYET, Quirze. *La despoblació rural i les masies del Collsacabra*. Barcelona: Fundació Salvador Vives Casajuana / Rafael Dalmau Ed., 2001.
- PERÁN TORRES, Gregorio. *Los caminos de Catalunya en la primera mitad del siglo xviii. Una estructura viaria preindustrial*. Madrid: Ediciones de la Universidad Complutense de Madrid. Servicio de Reprografía, 1988. (Colección Tesis Doctorales; 241/88)
- PUIG I REIXACH, Miquel. *El segle xviii*. Olot: Ajuntament d'Olot; Diputació de Girona, 2002. (Quaderns d'Història d'Olot; 5)
- SERRA, Assumpta. "El camí ral d'Olot a Vic. Forma constructiva del "Camí Ral"". *Puig-sacalm*, Any XXIIIè (2006), p.16.
- SERRA Y BOSCH, Pedro. *Prontuario de la mayor parte de los caminos y veredas del Principado de Cataluña, con los pueblos y posadas situados en sus carreras, y las horas que a paso de tropa distan unos de otros*. Barcelona: Agustín Roca, 1814.
- URIOL SALCEDO. *Historia de los caminos de España*, 2 vol. Madrid: Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, 1990-1992.