

MEMÒRIA DE LA INTERVENCIÓ ARQUEOLÒGICA
REALITZADA EN EL TRAM DE CAN PERE SASTRE
DE LA VIA DEL CAPSACOSTA (LA VALL DE
BIANYA / LA GARROTXA). 1998



Francesc Busquets i Costa
Montse Freixa i Vila

ÍNDEX

1. PREÀMBUL

2. SITUACIÓ GEOGRÀFICA

3. OBJECTIUS I METODOLOGIA DE LA INTERVENCIÓ

4. LA VIA DEL CAPSACOSTA

.RECORREGUT TOPOGRÀFIC DE LA VIA DEL CAPSACOSTA

.LA TOPONÍMIA

.NOTÍCIES HISTÒRIQUES, ANTECEDENTS I TREBALLS D'EXCAVACIÓ

.EL TRAM DE SANT PAU VELL (SANT PAU DE SEGÚRIES / RIPOLLÈS) AL PAS DELS TRAGINERS (LA VALL DE BIANYA / LA GARROTXA)

1. SITUACIÓ GEOGRÀFICA

2. DESCRIPCIÓ

3. LES ESTRUCTURES VIÀRIES: LES OBRES D'ENGINYERIA

4. LES ESTRUCTURES VIÀRIES: LES OBRES DE FÀBRICA

5. CRONOLOGIA

5. DESCRIPCIÓ DELS TREBALLS REALITZATS

6. CONCLUSIONS

7. DOCUMENTACIÓ GRÀFICA: PLANIMETRIES FOTOGRAFIES

1. PREÀMBUL

Del 18 al 26 de maig, es portà a terme la neteja del tram de la Via del Capsacosta que discorre per l'indret de Can Pere Sastre (La Vall de Bianya). Aquesta actuació comportà la realització d'un seguiment arqueològic de l'obra.

Aquesta intervenció fou realitzada conjuntament pel Servei de Monuments i pel Servei d'Arqueologia de la Generalitat de Catalunya. I la direcció tècnica arqueològica va anar a càrrec de Francesc Busquets i Costa i Montse Freixa i Vila, segons resolució del Director General del Patrimoni Cultural de la Generalitat de Catalunya.

2. SITUACIÓ GEOGRÀFICA

El tram de la Via del Capsacosta que ens ocupa discorre per la finca de Can Pere Sastre, situada dintre el municipi de La Vall de Bianya, comarca de La Garrotxa. Les seves coordenades U.T.M. són X:452000/Y:4676500 i la seva alçada mitjana sobre el nivell del mar és de 425 metres.

La Vall de Bianya està delimitada, al Nord, per les serres de Malforat i per la ja esmentada del Capsacosta. Pel Sud, per la serra de St. Miquel del Mont que separa la Vall de la de Riudaura. La pluviometria varia poc d'una comarca a l'altra i està sobre els 1.000 l/m² per any. Els casos extrems d'aiguats solen ser per la tardor i es poden superar els 200 l/m² per dia.

La zona que ens interessa està situada just a la banda est de la Riera de Sant Salvador i la vegetació que hi trobem és la característica de les zones de ribera, amb gran abundància de plantes herbàcies.

3. OBJECTIUS I METODOLOGIA DE LA INTERVENCIÓ

L'elecció del tram objecte d'intervenció, s'ha basat en la intuïció prèvia de restes arquitectòniques, en una longitud mínima -uns 100 metres- per permetre'n la seva anàlisi.

L'objectiu que perseguia la intervenció era el de descobrir les estructures viàries i les possibles obres de fàbrica que es localitzessin en aquest tram de la Via del Capsacosta.

La metodologia emprada en l'actuació arqueològica s'ha basat en el fet de què es tractava solament de realitzar el seguiment arqueològic de les obres de desbrossament, neteja i descobriment d'aquelles estructures que formaven la Via. Amb això volem dir que no es tractava d'una excavació arqueològica plantejada en extensió o "*open area*" i per tant amb una metodologia establerta prèviament, sinó que aquesta estigué en funció dels objectius abans descrits.

Així, la tasca arqueològica consistí en el seguiment i documentació de la descoberta de les estructures que formaven la Via en aquesta zona de Can Pere Sastre, a més d'una bona documentació gràfica.

Ara bé, no hem d'oblidar que aquest sector on s'actuà és només un petit tram de tota la Via del Capsacosta i, per tant, el seu estudi s'ha d'englobar i analitzar tinguent en compte aquest fet.

4. LA VIA DEL CAPSACOSTA

Tot assentament humà necessita relacionar-se amb el seu entorn més immediat i amb d'altres assentaments. L'ús i repetició d'itineraris provocarà, amb el temps, l'aparició d'un camí, tot i que el procés també pot donar-se a l'inversa, és a dir, com a resultat de la freqüència en l'ús d'un camí apareix una població per a beneficiar-se d'aquest trànsit.

En un d'aquests dos fets s'ha de cercar l'origen de la Via del Capsacosta, un antic camí, que ha servit des de temps remots de pas i comunicació natural entre les terres de la plana de L'Empordà, La Garrotxa, el Ripollès i el Vallespir (França).

La identificació de la Via del Capsacosta com un camí romà, data ja del s. XVII, tractant-se d'un brançal secundari de la Via Augusta (que unia Cadis amb Roma). Es separava d'aquesta a l'Empordà a través de dos trams diferents que s'unien de nou a Esponellà per continuar en línia recta cap a Besalú. A partir de Besalú i seguint el riu Fluvià travessava part de la Garrotxa fins a la Vall de Bianya i Sant Pau de Segúries. Allí es bifurcava: un tram en direcció Ripoll i un altre cap a Camprodon i Coll d'Ares. Travessava aleshores el Vallespir fins el Voló on es tornava a unir amb la Via Augusta.

Aquest camí, amb el mateix recorregut s'anà mantenint al llarg dels segles, deixant d'utilitzar-se definitivament el 1926-27.

El tram de la Via del Capsacosta que encara mostra restes del ferm amb una certa continuïtat i que, a més, presenta algunes obres de fàbrica, transcorre entre Sant Pau Vell (terme municipal de St. Pau de Segúries, el Ripollès) i el Pas dels Traginers (Vall de Bianya, La Garrotxa), amb una longitud total de 7'50 Km.

Aquest jaciment permet situar-se en un entorn històric i arqueològic únic i molt inusual, ja que les restes arqueològiques més conegudes són edificis o ciutats. En canvi, aquí estem davant d'una via de muntanya, amb totes les seves dificultats tècniques de construcció, i la fantàstica integració i adaptació al medi orogràfic natural d'aquesta zona.

RECORREGUT TOPOGRÀFIC DE LA VIA DEL CAPSACOSTA

Tots els autors que han tractat el tema de la Via del Capsacosta coincideixen pràcticament en el recorregut de la Via des de Besalú a Coll d'Ares i fins al Voló (Le Boulou)¹: a partir de Besalú, segueix el Fluvià, passant per Argelaguer, Sant Jaume de Llierca, Pla de Politger, travessa el riu pel "Pont Trencat" i per una altre petit pont per enfilarse cap a Castellfolit de la Roca i segueix per les Fonoses cap a Sant Joan les Fonts. Un cop passada aquesta població, existeix un brancal que es desviava, seguint el Fluvià, cap al Pla de Begudà, Batet i Santa Pau. La Via principal, però travessa de nou el Fluvià a Sant Joan les Fonts, i pel Pla de Gibrella es dirigeix vers Lloc Alou, punt d'encreuament amb un altre antic camí que es dirigia a la Vall de Ribes seguint el curs del riu per Riudaura, Coll de Canes, Vallfogona del Ripollès i Ripoll. Aleshores la Via discorre paral·lela a la Riera de Bianya fins a trobar l'antic nucli d'Hostal Nou de Bianya (actualment Vall de Bianya), d'on sortia un altre camí que es dirigia fins a Sant Joan de les Abadesses, seguint la vora esquerra de la riera de Santa Llúcia i pel Coll de Santigosa², després de creuar la riera de Santa Llúcia de Puigmal. Llavors la Via discorria entre aquesta darrera riera i la de Bianya, creuant el Pla de Beia, passant prop de les masies conegudes com la Ferreria i Puigdevall fins a la Coromina. Allí travessava altre cop la riera de Bianya, pel lloc conegut com el Pas dels Traginers, des d'on el camí corria planer fins a trobar l'antic Hostal de la Pineda. Seguidament creuava la riera de Sant Salvador, en un primer moment per un pont d'un sol arc (que ja es comentarà més endavant) i més endavant a gual, per començar a enfilarse per davant de Can Pere Sastre. La Via seguia pujant per un tossal allargassat entre les Valls de Sant Salvador de Bianya i Sant Ponç d'Aulina (actualment travessa per damunt de túnel de La C-153, anomenat de la "Calçada Romana"), passant poc després pel costat del pedró dit de Sant Josep. Pocs metres més amunt arribava als Hostalets del Capsacosta, en l'actualitat dues construccions enrunades (d'aquestes ja en parlarem també més endavant), des d'on s'empenia la costeruda pujada al Capsacosta. A partir d'aquest punt és on es conserva en millor estat la Via, malgrat que va estar afectada a principis d'aquest segle per la construcció de la nova carretera d'Olot a Camprodon (C-153), sobretot en dos punts molt concrets. Quan ja s'ha pujat bastant metres cap al cim del Capsacosta, es troben les ruïnes d'un altre Hostal, conegut amb el nom de Can

¹ TORRAS, CÈSAR AUGUST / NOGUERA i MASSA, ANTONI / SALA i CANADELL, RAMON / CASAS i GENOVER, JOSEP.

Citats tots ells en l'apartat de "NOTÍCIES HISTÒRIQUES".

² CASAS i GENOVER, JOSEP: "La Via Romana del Capsacosta". Girona, 1982, pp. 30-31.

Sargantana, iniciant-se aleshores l'ascens serpentejant pel faldar de migdia de la muntanya. El camí guanyava ràpidament altura, salvant uns desnivells molt pronunciats, fins a arribar al Collet del Capsacosta, la cota més alta que s'aconsegueix (984 metres sobre el nivell del mar). És en aquest punt on la Via canvia de comarca, deixant La Garrotxa per entrar al Ripollès. A partir d'aquest punt el camí va perdent altura ràpidament, fent també "zigues-zagues", fins a Sant Pau de Segúries, passant abans, però, per un altre antic Hostal, l'Hostal de Dalt. En aquesta població, la Via es bifurcava en dos brancals: un seguia la vall del Ter, en direcció a Sant Joan les Abadesses i Ripoll, on es trobava amb dues altres vies (la que des de Lloc Alou arribava a Ripoll per Riudaura i la que partint de Barcelona es dirigia per Vic i Ripoll cap a Llivia). I un segon brancal, que és el que ens interessa més, que passava per Sant Pau Vell i es dirigia vers Camprodon, discorrent paral·lela al riu Ter fins arribar prop de la població. Aleshores segueix cap al nord entre la plana i la vall del riu Ritort, passant per Molló, per anar guanyant altura per la vessant est de la muntanya fins a Coll d'Ares (1514 metres sobre el nivell del mar), en la divisòria de les aigües del Tec i del Ritort. Des d'allí devallava serpentejant per la part obaga, passant per l'ermita de Santa Margarida de Coll d'Ares (antic Hospital de peregrins i, per tant, lligat al camí), entrant en el Vallespir (a l'Estat Francès), fins a travessar el Tec just abans d'entrar a Prats de Molló. Des d'aquella població es dirigia cap a Arles, Amelie-Les-Bains, Ceret i el Voló, sempre seguint el curs del Tec i aprofitant-ne la seva vall.

Ara bé, només Casas³ ha intentat anar més enllà i fer una aproximació al traçat de la Via un cop arriba a Besalú. Allí, una vegada havia creuat el riu Fluvià per un pont (recordem l'espectacular pont medieval), entra en la comarca del Pla de l'Estany. Sembla ser que en aquest punt existeix un brancal que es dirigia cap al sud, passant per Juïnyà, Serinyà i el Pla d'Usall. La Via del Capsacosta, però, un cop ha atrevessat el Fluvià el segueix en línia recte, per la seva riba esquerra, fins a Crespià. Des de Crespià s'inicia una altra ramificació, que orientada vers el sud discorre per Esponellà i prop de Centenys, arriba fins a Usall, on es troba amb l'altre brancal abans descrit i com un sol camí agafa la direcció cap a Girona. Però, tornant a la Via que ens ocupa, passat Crespià es bifurca en dos trams, prou importants ambdós per ser descrits: un discorre en línia recta cap a Espinavessa, on es decanta cap al nord-est per entrar a la comarca de l'Alt Empordà, fins a Vilafant (tot passant entre els termes municipals de Navata i Ordís). Des d'allí, el camí es dirigeix cap a Figueres, travessant l'actual ciutat quasibé en diagonal i finalitzant el recorregut a les afores d'aquesta població. L'altre bifurcació de la Via que Casas documenta des de Crespià, es dirigeix cap a Esponellà, seguint primerament el riu Fluvià, per

³ CASAS i GENOVER, JOSEP: "La Via Romana del Capsacosta". Girona, 1983.

deixar-lo i encaminar-se en direcció est, tot entrant en la comarca de l'Alt Empordà, fins a Parets. On torna a reprendre la mateixa orientació que el Fluvià, discorrent per Bàscara, Calabuig, Vilaür i Sant Mori, unint-se allí, i per tant finalitzant el seu recorregut, amb la important via que comunica nord-sud des dels Pirineus, és a dir, l'antiga Via Augusta. Possiblement, i seguint els raonaments de l'autor abans citat, caldria identificar l'antic Camí d'Empúries com una perllongació de la Via que ara ens ocupa, ja que parteix d'aquest mateix punt, Sant Mori.

LA TOPONIMIA

La toponímia és una de les fonts d'informació més bàsiques per conèixer el recorregut exacte i l'antiguitat d'una via. Ara bé, en el cas de la Via del Capsacosta la toponímia només aporta unes dades complementàries que venen a confirmar el pas d'un camí important.

Segons Casas ⁴ cal distingir entre tres grups de topònims viaris: aquells d'origen llatí i o romà estesos per tots els països que en el seu moment formaven part de l'Imperi Romà; aquells que fan referència d'una manera general a camins antics, sobretot romans i medievals; i aquells que referencien accidents naturals del terreny per on circula la Via (Colls, pujades...), l'època d'aparició dels quals és incerta.

Pertanyent al primer grup, l'únic topònim que Casas documentà fou l'*Estrada*. El trobà en dues ocasions: en el document del 995 abans descrit i prop de Lloc Alou (*Ca l'Estrada*). Aquest topònim deriva del mot llatí **Strata** i s'usà durant l'Edat Mitja, indicant el pas d'una via empedrada d'una certa antiguitat. Segons André ⁵, **Strata** començà a utilitzar-se per designar una via rural a partir del segle III d. C.

Nosaltres hem trobat un altre topònim referent a aquest primer grup, es tractaria del terme *Via*. L'hem localitzat en el document citat en un anterior apartat sobre l'Acta de Cosagració de Sant Salvador de Bianya (any 1170). Aquest mot prové també del llatí, **Via**, i era l'utilitzat pels romans per designar un camí ⁶. Ara bé, aquest terme perviu molt intensivament també durant l'època medieval, usant-se indistintivament tant la qualificació de **Strata** com la de **Via** ⁷.

Un topònim que probablement no té cap relació amb la Via, però que sovint s'ha identificat com a signe inequívoc del pas d'aquesta, és el de **Bianya**. Alguns autors han fet derivar etimològicament aquest topònim del de **Via Annia** (que indicaria el nom de la Via del Capsacosta) i defensant que

⁴ CASAS i GENOVER, JOSEP: "La Via Romana del Capsacosta". Olot, 1983, p. 16-17.

⁵ ANDRÉ, J.: "Les noms latins du chemin et de la rue" a *Revue des Etudes Latines*, XXVIII. París, 1950, pp. 104-134.

⁶ PALLÍ AGUILERA, FEDERICO: "La Vía Augusta en Cataluña". Bellaterra, 1985, pp. 10-12.

⁷ ORDEIG i MATA, RAMON: "Villae, viae i stratae d'Osona, testimonis de l'antiguitat a l'època medieval" a *Ausa*, X, núms. 102-104. Vic, 1982, p. 399.

l'escriptura correcta seria **Vianya** ^{8, 9, 10} i ¹¹. Tampoc es pot fer derivar la forma medieval **Bisania** o **Biania** d'un topònim pre-romà, com han cregut alguns autors. Encara que sempre ens quedarà el dubte de si els copistes medievals van errar la transcripció i el nom deriva efectivament del pas de la via.

Quant al segon grup de topònims, és a dir aquells que referencien camins antics en general, **Casas** ¹² inclou els de *Cal Camiral*, masia situada entre la Vall de Bianya i Sant Salvador de Bianya; i també *La Ral*, veïnat del terme municipal de Sant Pau de Segúries. Aquest dos noms deriven de la denominació de **Camí Ral (Real o Reial)**, que, tal i com ja hem explicat anteriorment, apareixeren a partir del segle XI, seguint els traçats d'antigues vies ja existents i que restaren sota la protecció dels comtes-reis.

Dintre aquest grup, caldria citar també aquells topònims amb què la gent designa popularment la Via del Capsacosta: *La Calçada Romana*, *Via Romana*, *la Carretera Romana*, *Camí Antic d'Olot a Camprodon*, *el Camí Ral d'Olot a Camprodon*, *la Via Annia* i *l'Estrada...* Termes tots aquells que designen l'antiguitat de la Via, utilitzats alguns d'ells des del segle passat.

I finalment cal tenir en compte que pertanyen a aquest grup els topònims que designen aquells llocs de parada, estatge o repòs. Nosaltres només hem trobat els que designen antics Hostals, que porten en el seu nom algun adjectiu que els identifica: *Hostal de Dalt*, *Hostalets del Capsacosta* i *Hostal Nou*. Tots ells situats a peu de Via i en desús actualment (**Hostal Nou** és ara el nucli urbà de la Vall de Bianya).

A part d'aquests topònims que per ells mateixos designen antics Hostals, hem trobat també altres masies o edificacions que estaven situats al costat del camí i que havien funcionat com a hostal, però que el seu topònim no ens ho indica: *La Pineda* i *Can Sargantana (?)*.

⁸ CAULA, FRANCESC: "Les parròquies i comuns de Santa Eulàlia de Begudà i Sant Joan les Fonts (Notes històriques)". Sant Joan les Fonts, 1930, p.7.

⁹ Sobre aquest tema de l'arrel etimològica de Bianya, identificant-la amb *Via Annia* s'ha escrit força, però creiem que aquest és un tema del que ara no s'escau parlar-ne més extensament.

¹⁰ CONSTANS, L. G.: "Bañolas", 1951, p.54.

¹¹ TORRENT ORRI, RAFAEL: "Los Castellani y el poblado ibérico y romano de Olot". (3 vols.). Olot, 1957, p.157.

¹² CASAS i GENOVER, JOSEP: op. citat, p. 16-17.

Referent al tercer grup de topònims viàris que s'han de tenir en compte a l'hora d'estudiar la Via del Capsacosta, això és, els que indiquen algun accident topogràfic natural, n'hem documentat pocs, però interessants. Així, trobem topònims que indiquen un lloc que degut a la seva situació estratègica és pas obligat per els viatgers que vulguin atrevessar un determinat accident geogràfic o ens informen de qui eren els usuaris d' aquells passos: *Capsacosta, Collet del Capsacosta, Pas dels Traginers, Pla de Beia i Coll d'Ares*¹³.

Dintre aquest capítol dels topònims, i deixant de banda els tres grups citats de topònims viàris, seria interessant donar una relació de noms d'alguns dels llocs per on passa la Via o molt propers a aquesta, ja que alguns d'ells podrien tenir un origen romà: *Prats de Molló i Molló* (citats a l'any 936 com a **Mollione**, prenent el nom potser d'un antic miliari de la Via¹⁴); *Sant Pau de Segúries* (esmentat l'any 904 com **Segurilias**, derivat del llatí **securus-a**, és a dir, que podria significar un "lloc segur", per tant potser fortificat, degut a la seva posició geogràfica d'encreuement de camins¹⁵); *Tortellà* (derivat de la forma patronímica llatina **Turtellianum**); *Talaixà* (derivat també del patronímic llatí **Talasianum**)...

¹³ Coll d'Ares, és un topònim molt interessant, tot i que no està situat en el tram de la Via que estem tractant.

¹⁴ SALA i CANADELL, RAMON: "La Romanització de la Garrotxa" a III Assamblea d'Estudis sobre el Comtat de Besalú. Olot, 1976, pp. 386.

¹⁵ SALA i CANADELL, RAMON: "La Romanització de la Garrotxa" a III Assamblea d'Estudis sobre el Comtat de Besalú. Olot, 1976, p. 387.

NOTÍCIES HISTÒRIQUES, ANTECEDENTS I TREBALLS D'EXCAVACIÓ

Pel què fa a textos clàssics llatins, la Via del Capsacosta no surt esmentada en cap d'ells explícitament, tot que alguns historiadors han intentat relacionar unes referències de Plini a la Besalú romana¹⁶, identificant-la amb **Baecula**. Així, si fos certa aquesta identificació, tindríem un assentament romà identificat pels textos i situat al costat de la Via, però hem d'agafar aquesta hipòtesi amb molta precaució. Tot i que les darreres intervencions arqueològiques realitzades en aquesta vila durant el 1996 i 1997 han posat al descobert una ocupació d'època ibèrica i romana, que malgrat no tenir cap indici concret de poder-la identificar amb el dels textos clàssics, sí que ens confirmen que Besalú havia estat un notable assentament en aquestes èpoques antigues.

Ara bé, no és fins al segle X d.C. que trobem els primers documents que ens donen notícies de la Via. El primer és una commutació de terres entre el Monestir de Santa Maria de Roses i Gistrimir, de l'any 995. En ell es parla del camí que va des d'Empúries a Besalú, segona branca de la Via del Capsacosta. Aquest document fou publicat primerament per **Pere de Marca**¹⁷ i posteriorment recollit en part per **Montsalvatje**¹⁸ i diu textualment: "... *alodem nostrum quod nos habemus in comitato Bisuldunense in termino de Sancta Leocadia, vel in villa quae vocant Parietes... ..qui affronta ipsa terra in parte orientis in terra de jamdicta Sancta Maria et habet dextros XXV et de meridie in ipsa strada qui pergit a Castro Bisuldino vel Impurias civitate...*"

Aquest document, tot i no ser del tot explícit, té una gran importància perquè d'una banda testimonia l'existència ja al segle X d'un antic camí, segurament anterior, ja que a l'època a què pertany els únics camins realment importants (i aquest havia de ser-ho per servir de límit a un terreny tan extens com el que es cita) eren els d'època romana i, a més, pel què sembla la construcció de nous camins a l'Alta Edat Mitjana fou quasibé nul·la. Per altra banda, en el document es fa referència al sector de la Via que més ha sofert al llarg del temps i que resta menys identificable. Ens estem referint al comprès entre Sant Miquel de Fluvià i Esponellà o Crespià (passant per Besalú). Tal vegada, també és important aquest document perquè ens deixa entreveure que en aquest tram citat la Via passava per la riba dreta del Fluvià.

¹⁶ MONTSALVATGE, FRANCESC: "Notícias históricas. Vol. I. Besalú". Olot, 1889.

¹⁷ MARCA, PERE de: "La Marca Hispánica". París, 1688. Barcelona, 1965 (2). App. CXLIV, Cart. 951.

¹⁸ MONTSALVATJE, FRANCESC: "Notícias históricas. Vol. I. Besalú". Olot, 1889.

Un altre document Alt Medieval que ens pot aportar informació sobre la Via del Capsacosta, és del Monestir de Sant Cugat del Vallès, datat de 10 de març del 993. Es tracta d'una donació que fa el Comte Borrell II, indicant que el límit del terreny cedit "baixa fins a la via empedrada... pel costat de migdia, pel camí recte que per honra i glòria del pas dels francs fou enllestit amb fragments de pedres i tot seguit afermat". Aquesta via era la que anava de Ripoll a Sant Joan de les Abadesses, prop d'Olot, Besalú i Bàscara fins a trobar la Via Augusta, camí de Barcelona ¹⁹. Tot i no contenir referències directes a la Via que estem tractant, aquest document és molt interessant ja que en ell es fa referència a un camí empedrat, bastit pels francs (**Via Calciata** o **Strata Francisca**) cap a les darreries del segle VIII. Aquesta via es construï per tal de facilitar les anades i vingudes dels exèrcits francs i es convertí en el cordó umbilical que vinculà Catalunya a l'Europa Carolíngia i en l'eix principal de la xarxa viària pública més important de l'època Medieval. Així, si es té en compte el recorregut topogràfic que els diferents historiadors han donat per aquesta **Strata Francisca**, no seria d'extranyar que fos identificable amb la Via del Capsacosta, des de Sant Joan les Abadesses fins a trobar-se amb la Via Augusta.

Ara bé, nos és fins el segle XII, que trobem un document on es cita el tram de la Via del Capsacosta que s'ha excavat i restaurat. Es tracta de l'Acta de Consagració de l'església de Sant Salvador de Bianya, amb data de 24 de novembre de 1170 i en ella es diu textualment: "*... ab orientali parte in serra de Lastonesella usque in suma serra, sicut aqua vertitur, et pergit per viam usque ipso torrente et descendit per torrentem usque ad ipsum Soliolum de Agravalosa et vadit per rivum de Lastenosa usque in rivo Sancti Martini et vadit per rivum usque in rivo de Abilia, et transit a meridie usque in serra de Solanno Malo et vadit per serram et pervenit in rivo qui discurrit de ipsa Portela; et de occiduo in podio Avédosa et pergit per ipsam serram usque ad collum de Penedíc; de parte circio discurrit in collo Segurilies et pergit per viam usque in ipsis incisus que fuerunt factas per unquens ...*".

¹⁹ ESTRADA I GARRIGA, JOSEP: "Notes històriques sobre camins antics i moderns a la rodalia de Granollers" a Centre d'Estudis de l'Associació Cultural de Granollers. Ponències. Granollers, 1984, pp. 101-125.

El document esmentat és el núm. 280 del Cartulari de Sant Cugat del Vallès.

RIU, MANUEL: "Els Camins Catalans. Anàlisi Arqueològica dels seus vestigis" a *Anuario de Estudios Medievales*, núm. 23. Barcelona, 1993, pp. 23-47.

La traducció d'aquest document feta per **Jordi Bolòs**²⁰ és la següent: "... **El terme de la parròquia de la dita església és la següent: des de la part de llevant a la serra de Llastonesella fins al cim de la serra seguint l'aiguavés, va per la via fins el torrent i davalla pel torrent fins al Sollol de Grevolosa i va per la comella fins a la riera de Sant Martí i va per la riera fins a la riera d'Abella i se'n va, a migjorn, fins a la serra de Solamal i va per la serra i arriba a la riera que prové de Bac Llarder i segueix aquesta riera fins a la riera que prové de la Portella i, a ponent, al puig de la Bedosa i segueix la serra fins al coll de Pendís; a la part de tramuntana passa pel coll de Segúries i segueix la via fins a les incisions que foren fetes per ungles i va pel torrent fins a la Portella i segueix la serra fins a Castellet, fins a la serra de Llastenosella...**".

Aquest document és de gran importància, ja que gràcies a ell sabem que en l'any 1170 existia un camí amb prou entitat per a servir de límit de terme d'una parròquia. Ara bé, tot i no contenir cap mena de descripció formal d'aquest camí, sí que ens informa de part del seu recorregut topogràfic quan circula per la zona de Sant Salvador de Bianya. A més, també és de gran importància la informació que ens proporciona quan es citen "(en la via) unes incisions fetes per ungles", tema aquest que tractarem més endavant, però que val la pena ressenyar-lo aquí.

Així, per l'Acta de Consagració de l'església de Sant Salvador de Bianya, sabem que almenys al segle XII ja estava en funcionament un camí que circulava per les terres de Sant Pau de Segúries i la Vall de Bianya. Però aquest fet no determina que la Via fos construïda en època medieval, ja que pel què s'ha dit anteriorment, en aquells temps la gran majoria de camins importants dataven d'èpoques anteriors, sobretot de la romana. Si bé, s'ha de tenir en compte que des del segle XI es produí una renovació dels camins, els quals es protegiren per les constitucions de pau i treva destinades a garantir les vides i els béns dels qui hi transitaven. Així com també apareixeren els **Camins Rals o Reials**, protegits per la potestat o autoritat dels comtes-reis, que solien seguir els traçats de les vies antigues²¹.

Hem trobat també documentació del segle XIV en la que es referencia la Via del Capsacosta. Es tracta d'un document, datat del 1319, en motiu d'una permuta entre dos masos de la Vall de Bianya, el Colomer i el Serradell. En ell

²⁰ BOLÒS i MASCLANS, JORDI: "Acta de Consagració de Sant Salvador de Bianya (Transcripció i traducció)" a DD.AA.: "**Catalunya Romànica. Vol.IV. La Garrotxa**". Barcelona, 1990, p. 390.

²¹ RIU, MANUEL: "Els camins catalans, anàlisi arqueològica dels seus vestigis" a **Anuario de Estudios Medievales**, nº 23. Barcelona, 1993, p.36.

es cita textualment que "...Afrontaven a cerç amb honors del citat Colomer mitjançant via pública...". Així doncs, aquest document ens informa que la Via servia de límit de propietat entre les terres dels dos masos. A més, al citar-la com a "Via Pública" denota que aquesta havia de tenir una importància considerable, com ja s'ha dit anteriorment, per servir de fita de propietat²².

Un altre document que hem localitzat on surt citada la Via, ja és molt més recent i data del 28 d'agost de 1609. És un Capbreu ordenat per l'Abat de Sant Benet de Bages sobre unes propietats que la família Masferrer d'Olot posseïen a la Vall de Bianya. Una d'aquestes propietats era el Mas Molerés, situat a la parròquia de Santa Margarida de Bianya, que en la seva banda sud afrontava amb un camí públic. I aquest camí no és altre que la Via del Capsacosta al seu pas per la Vall de Bianya. Aquest document ens informa, doncs, que en el segle XVII la Via encara era un camí de gran importància.

La documentació que trobem a partir d'aquest segle XVII no referencia directament la Via, però ens en dona informació molt valuosa. Es tracta de documents que parlen dels diferents conflictes amb els francesos des del segle XVII fins el XIX. Així, trobem notícies que ens fan saber que al setembre de 1654 estava passant pel camí ral, camí d'Olot, "*gran armada d'exercits de França ho francesos, vulgarment dita la armada del príncep de Conti la qual a les hores governava lo príncep de Candala, que publicament se deya constava de deu o dotze mil homens, pocs mes, o menos...*".

Una altra notícia que ens arriba, coneguda a través d'un document, és que en plena Guerra de Successió, durant l'octubre de 1709, i després de saquejar Olot, les tropes franceses es retiraren cap a Camprodon passant pel camí del Capsacosta. I fou precisament allí on, perseguits per un grup de paisans i del sometent, hi hagué una batalla.

Dos documents també molt valuosos són els que daten de 1794 (enmig de la Guerra Gran que durà fins el 1795). En el primer se'ns informa que durant els dies 17 i 18 de juny d'aquell mateix any hi hagué una gran batalla entre els francesos i el sometent d'Olot, en el Capsacosta, al llarg de la Via. La topada s'inicià prop de La Pineda (hostal situat al costat del camí) i continuà fins quasibé a Sant Pau de Segúries. En sortiren guanyadors el sometent, que feren recular i batre's en retirada als francesos, en el Collet del Capsacosta.

²² PAGÉS i PONS, JOAN: "Les esglésies i parròquies de la Vall de Bianya" a Jornada d'Estudis sobre les terres de Bianya. Comunicacions (1984). Olot, 1987, pp. 44.

L'altre document d'aquell any és d'uns mesos més tard, del desembre concretament. En ell es diu que *“esta dita Vila (Olot) y Comarca molt proxima â ser invadida, saquejada, y tal vegada cremada per las enemigas Tropas Francesas, com efectivamt. ho feren en la Vila de Camprodon, tenint ja ocupadas todas las Alturas y montanya del Capsecosta”*.

En temps de la Guerra del Francès (1808-1814), les tropes franceses ocupants publicaven una revista propagandística anomenada *La Gazette de Gironne*, en la que es deia (pel juny de 1812) que els camins de la província eren molt dolents i que el govern de Madrid no els arrenjava perquè creia que *“este era un medio de defensa”*. En canvi, foren els francesos que durant aquells anys d'ocupació es dedicaren a reparar i reformar tots aquets camins, de tal manera que *“ruedan las cureñas por donde los mulos apenas podian pasar”*.

I els últims documents que hem trobat que donen referències sobre la Via són datats del setembre de 1875, durant la Tercera Guerra Carlina (1872-1876). En un, s'informa que uns sipaios olotins sorprengueren en els Hostalets del Capsacosta, en el camí, la ronda carlina de Bianya i degollaren un dels capturats. I per l'altre document, sabem que els dos duaners carlins que vigilaven la Via del Capsacosta foren capturats i morts per uns veïns de Castellfollit de la Roca.

Ara bé, un altre escrit que, tot i no poder-se considerar un document en el sentit més erudit de la paraula, si que creiem que és molt interessant citar aquí, és una llegenda popular recollida per **Berga i Boix**²³ durant els anys 1914-1915. Es tracta de "La Petjada del diable", una de les llegendes que presenta més variants, no solament a Catalunya, sinó també arreu d'Europa. Aquesta llegenda, en concret, versa sobre la construcció d'un pont de Sarrià de Ter (Girona), del qual la tradició assenyala el diable com a constructor. Es tractaria d'una noia que demana ajuda al diable per poder travessar el riu, que va molt ple d'aigua, ja que l'endemà se n'ha d'anar a casar, però al final sen'arrepenteix i demana ajuda a la Verge. El diable intenta construir el pont en una nit a canvi de l'ànima de la noia, però quan només li falta col·locar l'última pedra se li fa de dia i perd l'aposta. Aquesta última pedra seria el menhir de Santa Pau, que el diable no va poder col·locar en el pont de Sarrià, ja que quan venia del Capsacosta va sentir el gall del castell de Santa Pau que cantava la mitjanit, i ell, enfurismat, deixà caure amb ràbia la pedra, que quedà plantada al pla de Can Formiga. El diable, també, deixà la seva marca impresa en la Via del Capsacosta, després de fer un bot per agafar embranzida per arribar a temps de

²³ BERGA i BOIX, JOSEP. "Llegendes de la comarca d'Olot". Olot, 1994, p. 69-73.

posar aquesta última pedra. Aquesta petjada del diable formava una corba de ferradura d'uns vuit palms de diàmetre, en pedra foguera blanca i greixosa (sílex), que es destacava sobre una penya esquistosa, situada en una de les plataformes de la Via del Capsacosta.

Segons **Berga i Boix**, aquesta "petjada" fou destruïda a finals del segle XIX, al voler reformar la carretera cap a Comprodon. Ara bé, la gent de les rodalies de Sant Pau de Segúries i la Vall de Bianya assenyala un parell de llocs, com a mínim, al llarg de la Via com a possibles "petjades del diable", que ja tractarem en un altre apartat d'aquest memòria.

Les referències bibliogràfiques sobre la Via del Capsacosta es remunten ja al segle XVII, quan **Pujades**²⁴ n'identifica un tram fent-lo anar de Figueres (**Iuncaria**) a Esponellà. Creu que forma part de la Via Augusta, que a l'arribar prop de Figueres es desviava cap a l'oest i seguia cap a Esponellà, on travessava el Fluvià. Així, doncs, Pujades mal interpreta que aquest tram de la Via del Capsacosta es tracta de la Via Augusta, no pensant en cap moment que es troba davant d'un altre camí romà diferent a aquesta.

Un altre autor del segle XVII, **Cortés y López** també interpreta aquest mateix tram de la Via del Capsacosta com a una part de la Via Augusta, fent-la anar de Figueres (**Iuncaria**) a Besalú (**Sebendunum** ?).

I ja és ben entrat el segle passat, quan **Botet i Sisó**²⁵ reprèn aquestes hipòtesis per tal de demostrar-ne la seva poca validesa i defensant el pas de la Via augusta per Bàscara i Orriols. Ara bé, aquestes teories del segle XVII tenen una gran importància, ja que per una banda és la primera referència historiogràfica que poseïm de la Via del Capsacosta (encara que sigui només del seu tram més oriental) i per l'altra, ens demostra que si aquests autors assenyalen restes d'un camí romà en la zona esmentada devien tenir prou dades que indiquessin l'existència d'una antiga via que per la seva importància podia arribar a ser confosa amb la Via Augusta.

Però, cal tenir en compte que fins fa relativament pocs anys en aquest país, i més concretament a les comarques gironines, els investigadors creien que només havia existit un camí romà (anomenat indistintivament Via Heraclea, Domitia o Augusta), ignorant l'elevat nombre de vies secundàries sense les

²⁴ PUJADES: "Crónica Universal del Principado de Cataluña". Barcelona, 1607. Llibre I.

²⁵ BOTET I SISÓ: "Las vías romanas en la provincia de Gerona" a **Revista de Gerona** vol.II, p.112-113. Girona, 1878.

quals no hauria estat possible l'assentament humà i, en definitiva, el control econòmic i administratiu de la zona. A causa de la ignorància d'un fet tan lògic com és l'existència d'una xarxa viàriaperfectament estructurada, quan un investigador trobava restes d'un camí important d'aspecte antic que més o menys discorrés orientat de nord a sud li donava el nom de Via Augusta o Domitia.

Així, i gràcies a les hipòtesis d'aquests autors, ens trobem amb un bon nombre de vies secundàries importants, totes elles d'origen romà, que l'única semblança que tenen amb la Via Augusta és que van des dels Colls del Pirineu cap al sud o sud-oest. Un exemple molt clar de tot això és la Via que ara ens ocupa, que transcorria entre **Iuncaria**-Besalú-Vall de Bianya-Coll d'Ares.

I és a finals del segle passat quan **Montsalvatge**²⁶ ja intueix una via de segon ordre que arribava almenys fins a Besalú, comunicada directament amb Empúries, Banyoles i Girona.

A començaments del nostre segle, un altre autor també cita la Via del Capsacosta. Es tracta de **Torras**, que parla sobretot del tram des de la Vall de Bianya fins al sud del Canigó²⁷.

El 1930, **Caula**²⁸ ja identifica el camí del Capsacosta com una via romana, brancal de la Via Augusta des de l'Empordà. També explica com el nom de Bianya és una derivació etimològica de "**Via Annia**", essent **Annia** el nom amb el que s'anomenaria el camí que ara ens ocupa²⁹.

L'historiador olotí **Danés i Torres**, el 1937³⁰ afirma que la Via del Capsacosta, tot i tenir orígens romans o fins i tot pre-romans, fou molt modificada arrel de les successives invasions franceses. A la vegada, afirma que s'ha d'anar molt en compte amb l'identificació etimològica de Bianya amb **Via Annia**.

²⁶ MONTSALVATGE, FRANCESC: "Notícies històriques. Vol. I. Besalú". Olot, 1889.

²⁷ TORRAS, C.A. : "Pirineu Català- Comarca d'Olot". Barcelona, 1910, p.236.

"Pirineu Català- Vallespir- Conflent- Canigó- Alberes". Barcelona, 1919, p. 46.

²⁸ CAULA, FRANCESC: "Les parròquies i comuns de Santa Eulàlia de Begudà i Sant Joan les Fonts (Notes històriques)". Sant Joan les Fonts, 1930, p.7.

²⁹ Sobre aquest tema de l'arrel etimològica de Bianya, identificant-la amb **Via Annia** s'ha escrit força, però creiem que aquest és un tema del que ara no s'escau parlar-ne més extensament.

³⁰ DANÉS I TORRES, JOAQUIM: "Pretèrits Olotins". Olot, 1937, pp. 116-117.

Constans, el 1951³¹ en torna a parlar de passada, al descriure les vies de la comarca de Banyoles i la perllongació d'aquestes cap a Besalú i la vall de Bianya. L'anomena també **Via Annia**.

En el 1957, **Torrent Orri**³² també cita el camí anomenant-lo **Via Annia**, recollint els treballs dels anteriors autors citats. Però s'atreveix anar més enllà, identificant la Via com un camí pre-romà, segurament ibèric, degut als murs "ciclòpis" que s'hi veuen.

Cap a les darreries dels anys seixanta **Noguera i Massa**³³, cita de nou la Via al referir-se a unes possibles torres de guaita d'època romana (Afra, Murrià i Sant Miquel).

Però és a partir de la dècada dels 70, quan la Via del Capsacosta es comença a citar sovint en els treballs de diversos historiadors. Així, **Grabolosa**³⁴, **Danés** altra vegada³⁵, **Corominas - Marquès**³⁶, **Murlà**³⁷ i **Casas**³⁸ la citen com a via romana secundària. Però, potser, l'estudi que suposa un pas de gegant en la historiografia més moderna de la Via és el de **Sala**³⁹, ja que en ell hi fa una descripció molt detallada del recorregut topogràfic de la seva part occidental.

³¹ CONSTANS, L. G.: "Bañolas", 1951, p.54.

³² TORRENT ORRI, RAFAEL: "Los Castellani y el poblado ibérico y romano de Olot". (3 vols.). Olot, 1957, p.157.

³³ NOGUERA I MASSA, ANTONI: "La comarca d'Olot". Vol I. Barcelona, 1969, pp. 146-148.

³⁴ GRABOLOSE, RAMON: "Besalú, un país apre i antic". Barcelona, 1973.
"Les Valls d'Olot". Olot, 1975, p.225.

³⁵ DANÉS I TORRAS, JOAQUIM: "Història d'Olot". Vol. III. Olot, 1979, p.501.

³⁶ COROMINAS, J.M. - MARQUÈS, J.: "La comarca de Besalú". Girona, 1976, pp. 156-158.

³⁷ MURLÀ I GIRALT, JOSEP: "La Vall de Bianya". Olot, 1979.

³⁸ CASAS I GENOVER, JOSEP: "Aproximació a l'estudi de la Via Augusta a les comarques de Girona (I) i (II)" a Revista de Girona, n°87 i n°88. Girona, 1979, pp. 109-118 i 193-199.

"La xarxa viària catalana a les comarques de Girona" a Estudi General. Miscel·lània commemorativa del desè aniversari del Col·legi Universitari de Girona. Girona, 1981, pp. 63-68.

"Las vías romanas en Catalunya" a Revista de Arqueología, n°7. Madrid, 1981, p. 10.

³⁹ SALA I CANADELL, RAMON: "Romanització a la Garrotxa" a III Assamblea d'Estudis sobre el Comtat de Besalú. Besalú, 1976, p. 365-392.

El 1981, diversos autors fan una síntesi sobre les comunicacions a la Garrotxa⁴⁰, fent un especial èmfasi en parlar de l'origen romà de la Via del Capsacosta.

Ara bé, és a l'any 1983 quan es publica la primera monografia únicament dedicada a la Via del Capsacosta. En ella, Casas⁴¹ repassa la historiografia sobre la Via i en fa un estudi totalment renovat, molt més aprofundit i científic, que serà punt de referència obligada per tots aquells que estudiïn l'entremat viari antic a les comarques gironines. Aquest estudi és molt complet, iniciant-se amb una síntesi sobre les vies romanes, per entrar posteriorment a analitzar exhaustivament la Via del Capsacosta (antecedents històrics i documentals, la toponímia, les obres d'enginyeria i de fàbrica, el seu recorregut topogràfic i la seva funcionalitat). I finalment tracta d'establir el sistema viari secundari de la zona en època romana.

Posteriorment a la publicació de l'anterior estudi, Riera⁴² intenta fer un altre estudi monogràfic sobre la Via, però no aporta cap novetat, al contrari, complica encara més el tema dels noms de la Via.

El 1984 Nolla - Casas publiquen una Carta Arqueològica de les comarques de Girona⁴³, on referencien la Via, posant-la en relació amb les altres existents en aquestes comarques.

En el marc d'un Congrés sobre romanització a Catalunya, celebrat a Granollers el 1987, Planas - Prieto presenten una comunicació sobre La Garrotxa⁴⁴, en la que esmenten la Via del Capsacosta com l'element integrador de la romanització de la zona, directament relacionada amb Empúries.

Alguns anys més tard, en el 1989, la Generalitat encarrega la realització l'Inventari del Patrimoni Arqueològic de la comarca de La Garrotxa⁴⁵, on la Via

⁴⁰ DD. AA.: "Les comunicacions a la Garrotxa a través del temps" a L'Olotí, nº 121 (Extra de Festes del Tura 1981). Olot 1981, pp. 25-34.

⁴¹ CASAS I GENOVER, JOSEP: "La Via Romana del Capsacosta". Olot 1983.

⁴² RIERA, FRANCESC XAVIER: "Les vies romanes Annia, Capsacosta, Vallespir i el seu entorn" a Jornada d'estudis sobre les terres de Bianya. Olot, 1987, pp. 149-158.

⁴³ NOLLA I BRUFAU, J.Mª. - CASAS I GENOVER, J.: "Carta Arqueològica de les comarques de Girona. El poblament d'època romana al N.E. de Catalunya". Girona, 1984, p.63.

⁴⁴ PLANAS, ROSA - PRIETO, ALBERTO: "Algunos problemas de la romanización en La Garrotxa" a Pre-Actes del Congrés sobre la Catalunya Romana. Granollers, 1987, p.156-158.

⁴⁵ DD. AA.: "Carta Arqueològica de la comarca de La Garrotxa". Barcelona, 1989.

del Capsacosta és documentada i fitxada com a jaciment arqueològic juntament amb alguna de les seves obres de fàbrica. Així, doncs, a partir d'aleshores està catalogada i protegida per la Llei del Patrimoni Català.

D'aleshores i fins a l'any 1994, la Via del Capsacosta no ha estat objecte de cap més estudi, sinó d'alguna referència de passada en d'altres treballs relacionats amb l'època romana, sobretot de la zona ⁴⁶.

I és en aquest any 1994, quan arran de la construcció dels Túnel del Capsacosta (variant de la carretera C-153 / Eix Pirinenc), que han permès unir la comarca de la Garrotxa amb la del Ripollès, l'empresa constructora del nou traçat, GISA, d'acord amb l'article 57 de la nova Llei 9/1993 de 30 de setembre, del Patrimoni Cultural Català, va destinar una part de l'1 % que s'ha d'invertir en accions culturals a la restauració, consolidació i adequació de la Via Romana del Capsacosta.

El Projecte de Restauració va ser redactat per l'arquitecte del Servei de Monuments del Departament de Cultura de la Generalitat de Catalunya i de la Diputació de Girona, Lluís Bayona i Prats. A més hi col.laboraren: Elisa Llenas i Torrent com a arquitecte tècnic, Lluís Galià i Arpa també com a arquitecte tècnic (realitzà l'aixecament topogràfic de la Via) i Pere Turon i Castelló com a delineant.

Aquesta restauració de la Via del Capsacosta, en el tram de de Sant Pau Vell fins al Pas dels Traginers (Sant Pau de Segúries, Ripollès; La Vall de Bianya, La Garrotxa), implicà unes tasques arqueològiques que foren dirigides per l'arqueòleg Francesc Busquets i Costa, segons la resolució i autorització del Cap del Servei d'Arqueologia de la Direcció General del Patrimoni Cultural de la Generalitat de Catalunya.

A la vegada, es realitzà una actuació exclusivament arqueològica en l'indret anomenat els Hostalets del Capsacosta, lloc en el que apareixien una sèrie d'estructures que es cregué oportú datar-les.

⁴⁶ DD.AA.: "La vil.la romana de Vilauba (Camós)". Girona, 1988, pp. 19-21.

DD. AA.: "Atles d'Història de Catalunya". Barcelona, 1995, pp.38-39.

MURLÀ i GIRALT, JOSEP: "La Vall de Bianya". Girona, 1996, pp. 12-13.

El període en què es portà a terme fou del 12 d'agost al 31 de setembre de 1994, sota la direcció tècnica de Luís Bayona i Prats.

I és a partir d'aquesta actuació que s'han anat publicant diferents articles relacionats amb la Via⁴⁷, signats pels arqueòlegs que dirigiren les intervencions arqueològiques. Així mateix, és des d'aleshores quan s'aprofita per donar a conèixer al públic general (visites guiades, notícies als mitjans de comunicació) i a l'especialitzat (comunicacions a congressos, articles en revistes més o menys especialitzades) l'existència d'aquest monument tan ben conservat, però a la vegada tan mal conegut.

A l'any 1997, arran d'un encàrrec fet per la Fundació "La Caixa" a l'empresa Grup Graf de reproduir un tram de la Via del Capsacosta, fent-en un motlle, aquesta empresa creié convenient comptar amb un assessorament i seguiment arqueològic. La direcció d'aquestes tasques arqueològiques anà a càrrec de Francesc Busquets i Costa, segons una resolució i autorització del Cap del Servei d'Arqueologia de la Direcció General del Patrimoni Cultural de la Generalitat de Catalunya. El període en què es portà a terme fou del 5 al 9 de novembre.

El tram escollit per tal de fer-en un motlle fou un sector de camí que conservava en molt bon estat el límit exterior i l'empedrat central de la calçada. Així, es realitzà un motlle des del P.K. 1+093 fins al P.K.1+098.

⁴⁷ FREIXA i VILA, MONTSE: "Memòria de les excavacions arqueològiques d'urgència als Hostalets de Capsacosta i Cal Ferrer (La Vall de Bianya, La Garrotxa)". Inèdit, 1995.

BUSQUETS, CESC-FREIXA, MONTSE: "La intervenció a la Via del Capsacosta" a *Revista de Girona*, núm. 168. Girona, 1995, pp.63-65.

BUSQUETS i COSTA, FRANCESC: "Memòria tècnica de l'actuació arqueològica en la Via del Capsacosta (Sant Pau de Segúries, Ripollès / La Vall de Bianya, La Garrotxa)". Inèdit, 1996.

BUSQUETS, CESC - FREIXA, MONTSE: "La intervenció arqueològica a la Via Romana del Capsacosta (Sant Pau de Segúries, Ripollès / La Vall de Bianya, La Garrotxa)" a *Terceres Jornades d'Arqueologia de les comarques de Girona*. Santa Coloma de Farners, 1996, pp. 214-224.

BUSQUETS, F.-FÀBREGAS, M.- FREIXA, M.: "La Via del Capsacosta (La Garrotxa-Ripollès/ Girona): la pervivència de un camino" a *Actas del Primer Congreso Nacional de Historia de la Construcción*. Madrid, 1996, pp.91-95.

BUSQUETS, CESC - FREIXA, MONTSE: "La Via Romana del Capsacosta (Sant Pau de Segúries, Ripollès / La Vall de Bianya, La Garrotxa). Història d'un camí." a *Pre-Actes del XI Col·loqui Internacional d'Arqueologia de Puigcerdà*. Puigcerdà, 1997, pp. 21-22.

EL TRAM DE SANT PAU VELL (SANT PAU DE SEGÚRIES / RIPOLLÈS) AL PAS DELS TRAGINERS (LA VALL DE BIANYA / LA GARROTXA)

1. SITUACIÓ GEOGRÀFICA

El tram de la Via del Capsacosta que ens ocupa transcorre a través de dos municipis: una petita part dins el terme de St. Pau de Segúries (comarca del Ripollès) i la resta al terme de la Vall de Bianya (comarca de la Garrotxa). Les seves coordenades U.T.M. són: 4679350 / 448250 (Sant Pau Vell) i 4676350 / 452950 (Pas dels Traginers).

La zona és de les més complexes i variades de la geografia catalana, atès que hi ha una transició entre la muntanya i la plana.

El terme municipal de St. Pau de Segúries es troba en una de les dues valls essencials del Ripollès, en concret a la Vall del Ter, al punt d'unió de la Vall de St. Joan amb l'alta Vall del Ter o Vall de Camprodon. És en el municipi de St. Pau de Segúries on el Ter canvia la seva direcció Nord-Sud per girar a Est-Oest.

Els terrenys que estan situats a prop de la Vall, on hi ha les terres de conreu, són relativament suaus i plans. Al sector Nord-Oest s'aixequen els contraforts de la Serra Cavallera i al sector Meridional, la serra de Capsacosta, que el separa del terme municipal de la Vall de Bianya. El terme en sí es de reduïda extensió i es troba situat al límit més Oriental de la comarca del Ripollès, en contacte amb la Garrotxa.

La Vall de Bianya està delimitada, al Nord, per les serres de Malforat i per la ja esmentada del Capsacosta. Pel Sud, per la serra de St. Miquel del Mont que separa la Vall de la de Riudaura. La pluviometria varia poc d'una comarca a l'altra i està sobre els 1.000 l/m² per any. Els casos extrems d'aiguats solen ser per la tardor i es poden superar els 200 l/m² per dia.

Geològicament el cas que ens ocupa està situat dins el que, geoestructuralment, es coneix com a Sistema Transversal català. Des d'aquest punt de vista, caldria destacar que el traçat discorre, en una gran part, sobre una alternança de gresos, conglomerats i margues vermelles.

Així, es pot considerar que la zona és geològicament jove, formada a l'Era Terciària, concretament a l'Eocè.

El medi natural pel qual transcorre el recorregut de la calçada romana del Capsacosta entre la Vall de Bianya i St. Pau de Segúries es situa en la zona de transició entre l'ambient mediterrani, definit per un bosc perennifol·li i escleròfil·le amb domini de l'alzinar típic i l'alzinar muntanyenc, i els ambients medioeuropeus, més temperats i humits i amb vegetació caducifòlia de les zones del Ripollès.

El coll de Capsacosta fa de límit general entre un tipus de vegetació i l'altre i, conjuntament amb el desnivell entre l'origen i el final del tram de via romana que s'estudia i els diferents ambients que aquesta travessa, es poden arribar a definir tres sectors amb unes característiques de vegetació diferents:

A- Sector Nord: entre St. Pau de Segúries i el Coll de Capsacosta.

B- Sector Central: Vessant Sud del Capsacosta, entre el Coll i la riera de St. Salvador.

C- Sector Final: Tot seguint la riera de St. Salvador fins el pont de la Coromina.

2. DESCRIPCIÓ

Primerament caldria explicar que s'ha dividit la zona en 7 trams diferents. Aquesta ordenació no és aleatòria, sinó que segueix una sèrie de característiques tecnològiques, topogràfiques i geo-morfològiques. Aquests diferents trams són:

TRAM 1: del PK. 0+000.000. al PK. 0+471.158.

De Sant Pau Vell fins al final del tram de Via formigonat.

TRAM 2: del PK. 0+471.158. al P.K. 1+465.000.

Fins al Collet del Capsacosta

TRAM 3: del PK. 1+465.000. al PK. 3+570.000.

Fins a la cruïlla amb la C-153, en el PK. 77.

TRAM 4: del PK. 3+570.000. al PK. 4+750.000.

Fins als Hostalets del Capsacosta

TRAM 5: del PK. 4+750.000. al PK. 5+470.000.

Fins al tossal, després del túnel anomenat "Calçada Romana".

TRAM 6: del PK. 5+470.000. al PK. 6+655.000.

Fins al mas La Pineda.

TRAM 7: del PK. 6+655.000. al PK. 7+500.000.

Fins al Pas dels Traginers.

El que es pretén en aquesta descripció del jaciment és donar una sèrie de generalitats constructives que presenta la Via i que la fan pràcticament única a Catalunya i, fins i tot, a la Península.

3. LES ESTRUCTURES VIÀRIES: LES OBRES D'ENGINYERIA

Així, al llarg de tota aquesta àrea, els constructors es veieren obligats a fer unes grans obres d'enginyeria per tal de solventar les dificultats que imposava el terreny i la seva topografia (moltes pendents i zones abruptes). A causa d'aquestes, el camí es construí en "serpent", és a dir, en curts fragments rectes sostinguts per sòlides plataformes (més o menys quadrades) i murs de contenció fets amb grans blocs de pedra seca, rípiada i concertada (roca conglomerada extreta de la mateixa muntanya), de dimensions considerables, algunes treballades en la seva part externa o, si més no, debastades lleugerament, que els hi dona una forma quasi cúbica. Aquestes plataformes i murs de contenció són els elements constructius més importants de la Via, ja que en alguns punts arriben a tenir de 3'75 a 4 metres d'alçada. Tot i això, en alguns TRAMS (TRAM 1 i TRAM 2, sobretot), la plataforma del costat exterior és molt baixa, a vegades quasi inexistent.

Les corbes que existeixen entre cada tram recta són molt tancades i amb uns pendents que en certs llocs oscil·len entre el 10 i el 20 %. Això, provocava que els vehicles (carros) tinguessin molt poc espai per girar i carreguessin tot el seu pes en la cantonada exterior, exercint una pressió que amb el temps hagués efectat 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 de les corbes, col·locant blocs de pedra molt més grans (alguns de 2 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 murs⁴⁸.

Ara bé, la Via del Capsacosta presenta moltes reformes efectuades durant la seva llarga pervivència, així com també reconstruccions parcials i supressió d'alguna de les seves tramades, substituïdes per noves estructures. Aquests nous trams són els substituïts d'uns altres on els pendents són molt forts (un d'ells a la vora del 20 %), construint fragments de camí molt més llargs, però amb molta menys pendent i tècniques constructives lleugerament diferents a les de la resta de la Via. Aquests nous trams els hem anomenat "*VARIANTS*", utilitzant una terminologia moderna, que normalment s'aplica a l'enginyeria viària.

⁴⁸ BAYONA i PRATS, LLUÍS: "Restauració de la Via Romana del Capsacosta". Servei de Monuments de la Diputació de Girona i de la Generalitat de Catalunya. Girona, 1994, pp. 27. Memòria Tècnica, inèdita.

Aquestes "variants", però presenten una sèrie de característiques tecnològiques i constructives que les fan molt interessants i els hi donen una caràter peculiar i únic dintre de la mateixa Via. Un dels seus trets més distintius el trobem en la manera de construir les corbes, ja que presenten la forma de semicercle o punt rodó, en canvi en els fragments de camí més antics aquestes corbes ofereixen un angle obtús i molt tancat. Una altra peculiaritat que es documenta en les "variants" és, com ja s'ha dit anteriorment, el fet que el pendent que presenta el camí és molt menys pronunciat, tot i que això comporta que siguin trams més llargs, per tal de buscar una ascensió o un descens més senzill.

Tornant a les característiques generals que presenta la Via del Capsacosta, 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 quasibé un metre), que limiten els extrems exteriors. Aquests carreus són tallats en roca conglomerada de la zona i en alguna sorrenca també del país. Cal dir que en el fragments de Via sostiguts per murs de contenció o bé per les plataformes, 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 blocs de pedra de dimensions força regulars, però més petites que les de les vores i situats al mateix nivell que aquelles (encara que en alguns punts l'erosió ha abaixat la seva cota fins un metre respecte als carreus laterals). El tipus de pedra utilitzat per realitzar aquest empedrat és la del país: Originalment, pedra rierenca de color blanquinós i roca conglomerada indistintament, però posteriorment en les contínues reformes únicament conglomerat. Aquest empedrat està col.locat en sec, sense que cap mena morter uneixi les diferents lloses, que es van encaixant una amb l'altra per les seves mateixes formes.

En les "variants" documentades -ja apuntades més amunt- s'observa com a norma la inexistència de qualsevol tipus d'empedrat. Això és, es bastiren solament els murs de contenció, l'encintat exterior i l'interior (algunes vegades), deixant l'espai central sense pavimentar, restant solament amb terra compactada.

També és interessant assenyalar que en algun Tram, sobretot en el TRAM 5, el nivell d'enllossat no existeix, però és substituït per la mateixa roca natural, que a voltes fa de paviment de la Via.

Potser caldria, arribats en aquest punt, parlar de l'estratigrafia vertical que presenta la Via, ara bé sense entrar en qüestions cronològiques que ja seran tractades més endavant. Pel què indicaren els sondejos realitzats al llarg dels diferents TRAMS de la Via, els diferents constructors adopten solucions variades, segons les característiques geo-morfològiques i topogràfiques que el terreny imposava. Així, primerament s'excavaven les rases laterals per tal d'encaixonar-hi els encintats exteriors i, si calia, aixecar els murs de contenció; llavors es buidava l'espai central, fins a localitzar el sòl natural. Depenent de la cota topogràfica en la que es trobés la roca natural i el desnivell que aquesta presentés, es podien adoptar diferents solucions:

*. Seguint els models ideals romans, expressats per Vitruvi⁴⁹, però adaptats a les peculiaritats del terreny. És a dir, una pluriestratificació composta com a màxim de 5 nivells: roca natural, residus de roca natural descomposta o de pedrera, com una mena de morter de calç, terra argilosa barrejada amb pedruscall i enllosat de pedra. Ara bé, la gran majoria de vegades només se'n documenten 4 d'aquests estrats: roca natural, residus de pedrera o de roca natural descomposta, morter de calç i empedrat. I, a voltes, només 3: roca natural, nivell d'argiles barrejades amb pedruscall i el paviment.

*. Quan no es pavimenta la superfície del camí, no calia realitzar pràcticament cap obra prèvia de preparació del sòl. Tan sols s'anivella el nivell superficial, o sigui el nivell de circulació. I ho fan amb la mateixa terra del lloc.

*. Quan la roca natural aflora a cotes elevades i es troba anivellada, aleshores només es col·loca un sol nivell de preparació del paviment compost per argiles locals i pedruscall petit, que serveixen per falcar les lloses de l'empedrat de la Via. Una altra solució que es documenta en aquest cas és la de construir la pavimentació directament sobre la mateixa roca, només amb una fina capa d'argila que els separa.

*. Si la roca natural apareix pràcticament en superfície i no presenta grans desnivellaments, s'aprofita directament per retallar-la lateralment, amb tota seguretat, i en l'espai central amb probabilitat.

Tornant al tema del paviment de la Via, s'ha de dir que quan s'arriba a una de les plataformes -més o menys quadrades- on es troben les corbes, l'enllosat es construeix en un nivell diferent, és a dir, formant dos esgraons amb un desnivell de 25 cm. entre ells. Així, el final de la rampa inferior (el tram

⁴⁹ VITRUBI : "De architectura". Fundació Bernat Metge. Barcelona.

recte) és uns 25 cm. més baix que la plataforma, i el començament del següent tram recte és 25 cm. més alt que aquesta mateixa plataforma. En alguns d'aquests esglaons s'hi documenten marques de roderes, que alguns autors ⁵⁰ han interpretat com a roderes retallades a la roca pels constructors, per tal que els vehicles les seguissin i no caïessin pel marge en el moment de girar. És a dir, que feien la funció d'una mena de carril-guia pels vehicles. L'estat de conservació actual és el resultat dels quasibé 2.000 anys d'ús de la Via, arribant a uns nivells de desgast molt considerables que n'han transformat el seu estat original.

En gran part del seu recorregut l'amplada del camí és regular, tot i que en alguns punts les successives reformes efectuades al llarg dels anys han reduït considerablement aquesta amplada original. En el TRAM 1 i 2 l'amplada mitjana que presenta la Via és d'uns 300 cm.; en canvi a partir del TRAM 3 i fins a bona part del 5, l'amplada màxima és d'uns 555 cm. entre els límits exteriors de l'encintat i d'uns 430 cm. entre els límits interiors. Encara que, aquests TRAMS són els més escarpats, i això provocà que moltes vegades les mesures variessin, adaptant-se al terreny o a les successives reformes. A partir de la segona meitat del TRAM 5 i fins al final (TRAM 7), les mesures que la Via ofereix són molt variables, ja que són TRAMS molt afectats per la mà antròpica (obertura de nous camins, pas de màquines retro-excavadores, construccions de cases, formigonament del camí, construcció de parets de feixa, obertura de camps de conreu, reforestació...), cosa que fa impossible determinar les mesures originals. Tot i així, en els llocs on les improntes del camí s'han conservat en més bon estat la seva amplada és d'uns 300-400 cm., mesures que lliguen perfectament amb les de la resta de TRAMS.

Potser, però, les obres d'enginyeria més necessàries per la mateixa conservació i ús de la Via que s'hagueren de construir i anar mantenint (i per tant, reformar) foren tots els sistemes de desguàs i drenatge de les aigües pluvials i de torrenteres naturals. Cal fer esment que, inclús actualment en les modernes carreteres, una de les obres més importants que es realitzen és per solucionar els problemes derivats de l'evacuació de les aigües per tal d'evitar possibles inundacions i destruccions parcials de trams del camí. Una prova d'això que estem dient la trobem en la mateixa Via del Capsacosta, ja que quan es deixà de fer servir asiduament i, per tant, s'abandonaren també les obres de manteniment, l'acció natural dels agents erosionadors (pluja, torrents naturals,

⁵⁰ CASAS i GENOVER, JOSEP: "La Via Romana del Capsacosta". Girona, 1983, pp.21.

BAYONA i PRATS, LLUÍS: "Restauració de la Via Romana del Capsacosta". Servei de Monuments de la Diputació de Girona i de la Generalitat de Catalunya. Girona, 1994, pp. 29. Memòria Tècnica, inèdita.

gelades...) malmeteren fragments de Via, sobretot pel desús i amortització de tots els sistemes de desguàs que existien fins aleshores.

L'entremat de clavegueram, cunetes de desguàs i sistemes de drenatge que es documenten a la Via del Capsacosta són de variada tipologia:

A) En alguns llocs es pot apreciar la secció en forma d'arc que presenta el paviment, solució adoptada per tal d'evacuar les aigües de la pluja.

B) A la part interior del camí, entre la vorera i la paret de muntanya, existeix una cuneta tallada en el sòl, terra o roca, d'una secció mitjana de 0'40 X 0'40 metres i que respòn també a la necessitat de desguàs d'aigües. En algun punt molt concret, els laterals de la cuneta són folrats amb pedra conglomerada de la zona, col·locada en sec. Aquestes cunetes laterals no es troben en tot el recorregut, sinó que només se'n veuen en certes tramades (sobretot entre els TRAMS 1, 2, 3 i 4), en llocs on el pendent és més pronunciat i les aigües pluvials podien efectar més a l'estructura constructiva del camí. A més, hi ha punts de la Via on, malgrat realitzar-hi una excavació exhaustiva, no s'ha pogut documentar cap indicatiu concret de l'existència d'una cuneta, tot i que semblaria que és la solució més lògica per repel·lir les aigües. Això ens porta a pensar que en algun moment podria haver-hi hagut alguna rasa o cuneta lateral que funcionés com a desguàs.

Aquests canals laterals es troben situats en les tramades rectes de la Via (és a dir, en les rampes i pendissos) i transporten les aigües que van recollint en els seus marges cap a les plataformes de les corbes i les precipita pel vessant de muntanya. En aquestes plataformes no hem documentat l'existència de cap cuneta, ja que no es feien necessàries. Ara bé, després de les corbes, i en començar un nou Sector recte, es torna a reiniciar una altra cuneta lateral, però en el costat contrari de l'anterior, de tal manera que quedi sempre en la banda interior de la Via, això és, on hi ha el marge de la muntanya o la paret de contenció que suporta la tramada superior del camí, en Sectors on aquest es presenta amb forts pendents i, per tant, en "zigues-zagues" molt pronunciades.

És interessant ressenyar que, en algun Sector molt concret de la Via (del TRAM 2), aquesta canalització lateral no es troba retallada en el sòl, artificialment per la mà dels constructors, sinó que reaprofitava una riera natural que davalla pràcticament paral·lela a la Via, des del Collet del Capsacosta fins al punt d'intersecció entre el TRAM 1 i 2. Les seves mesures són superiors a les de les demés cunetes, ja que recull tant les aigües plujanes com les del cabdal natural.

Aquest mateix Sector de tram recte, que es troba immediatament anterior al Collet del Capsacosta, presenta unes altres característiques que el fa molt peculiar. Com que la riera suara descrita es localitza allí en la vessant exterior del camí, hom construí una altra cuneta a la banda contrària, en el marge de la muntanya i retallada en la terra. És a dir, que es documenten dues cunetes de desguàs, paral·leles ambdues. Aquesta tramada recta del camí presenta un pendís força pronunciat, fet que podia provocar, quan aquestes cunetes baixaven molt cabdaloses, el seu possible desbordament i la consegüent inundació de la Via. I per tal d'evitar això, es construïren unes parets laterals com a murs de contenció. Aquests, són bastits també en pedra seca, de conglomerat de la zona i es troben situats entre l'estructura de la Via i la cuneta lateral de desguàs. Es tracta de dos murets, d'una sola filada de pedres, si més no la part que ens ha arribat, situats a banda i banda del camí, immediatament després dels encintats que el limiten. Ambdòs estan orientats nord-sud i la seva llargària no supera els dos metres. La seva tècnica constructiva és idèntica a la de la Via i les pedres que els formen són de tamany regular, una mica retocades, molt semblants a les de l'enllosat del paviment.

C) Per tal d'evacuar les aigües plujanes d'enmig del camí, trobem també en aquells llocs on existeix un desnivell important, una filada de carreus verticals travessant perpendicularment la calçada, sobresortint uns quants centímetres de les lloses de l'empedrat. La seva funció és de trenca-aigües⁵¹. És a dir, que feien la tasca d'impedir que l'aigua circulés lliurement per damunt del paviment de la calçada, desviant-la lateralment, sobreixint pel marge o filtrant-se per sota de l'empedrat.

Els carreus que formen aquests trenca-aigües 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 demés estructures que formen la Via, però oscil·len entre els 35 cm. i els 70 cm. de llargada, no més de 40 cm. d'altçada i de 10 a 30 cm d'amplada. Els trenca-aigües estan formats per un nombre indeterminat de carreus, segons les mesures d'aquests i l'amplada que presenti la Via, essent la mitjana però de 4 a 6 blocs per estructura.

Localitzem aquests trenca-aigües només en els fragments rectes de Via, mai enmig de les corbes, però en canvi sí en els extrems de les seves plataformes. Se n'han documentat en tota l'àrea estudiada, però són els TRAMS 2, 3 i 4 on se n'han conservat un nombre més elevat.

⁵¹ A la vegada, aquestes aliniacions de carreus situats en perpendicular a l'estructura de la Via, servien de traves per a collar diferents llenços d'empedrat.

D) A voltes aquests trenca-aigües estan construïts a base de dues filades paral·leles farcides en el seu interior per pedruscall col·locat en sec, que fa possible un sistema de drenatge per filtració d'aigües. Les seves característiques tècniques i constructives són igual a les del sistema de desguàs C., descrit anteriorment.

Allò que és diferent, però, és aquesta pavimentació vertical que presenta. Es tracta de lloses, d'iguals característiques a les de la calçada de la Via, col·locades en sec una sobre l'altra, fins a una fondària d'uns 40-50 cm., depenent de la cota a què es troba el sòl natural. Aquest sistema només es localitza en dos o tres Sectors dels TRAMS 2 i 3 de la Via.

E) 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 de la Via, surtint a l'exterior per la part baixa de la paret de contenció. Aquestes estructures presenten una secció rectangular, quasi quadrada i de mesures diferents en cada cas. Estan construïdes aprofitant els carreus que formen el mur de contenció, col·locant-ne un de dimensions més grosses, en forma de llinda.

Tan sols existeixen dos exemples d'aquest sistema de desguàs, situats ambdòs en el TRAM 3, on es troben les parets de contenció més altes. Casas⁵², ja les documenta totes dues, relacionant el seu escadusser nombre amb el fet de que els forts pendents que presenta la Via en aquest indret impedeixen el filtrament de l'aigua sota el paviment, i per tant les fan innecessàries.

F) El sistema de canalització i desguàs d'aigua més espectacular que s'ha descobert és el de les clavegueres subterranies que creuen per sota tota l'amplada de la Via. Van des de l'encintat de la vessant interior fins als marges exteriors. Se n'han documentat 5, dues situades en el TRAM 2 i les altres en el TRAM 3. Entre elles són totes diferents, però presenten característiques comunes i només excavarem en la seva totalitat les del TRAM 3.

La seva llargada depèn únicament de l'amplada que presenta la Via en aquell punt, però sense superar mai els 6 metres. L'amplada és també variant, però d'una mitjana de metre i mig. I la fondària oscil·la entre els 25 cm. i els 170 cm. Tenen una planta rectangular allargassada i unes seccions en forma d'"U", d'alçada variant i amb un pendent descendent d'interior a exterior.

⁵² CASAS i GENOVER, JOSEP: "La Via Romana del Capsacosta". Girona, 1983, pp.22.

Es tracta d'estructures en forma de caixa, folrades en les seves quatre parets per blocs de pedra col·locada en sec. Aquests carreus estan tots treballats i una mica debastats, tots ells de roca conglomerada de la zona. Presenten mesures molt diverses, però sempre els del sòl i els de la coberta de dimensions molt més grans. Quatre d'aquestes clavagueres van cobertes per grans lloses de pedra de forma rectangular i ovalada, que substitueixen a les petites lloses que formen el paviment de la Via. Així, doncs, aquests grans carreus passen a formar part de l'empedrat del camí, quedant però un xic sobrelevats.

Aquests desguassos són una obra molt completa i de una gran factura, que no hauria estat necessària si no hi hagués una raó prou important i de pes per dur-la a terme. I aquesta cal cercar-la en la funcionalitat que tenien aquestes construccions, ja que tant servien per evacuar l'aigua plujana com la de torrents i rierols naturals. Així, la seva construcció esdevé com una forma de canalitzar aquests corrents naturals d'aigua, de tal manera que la Via no en pogués sofrir els seus efectes (inundacions, desbordaments, crescudes sobtades del cabdal). En algun cas, fins i tot, es col·loca algun carreu per tal d'ajudar a reconduir aquestes aigües cap a la clavaguera. En d'altres casos, també, s'aprofita aquesta canalització per reconduir l'aigua que circulava per les cunetes de desguàs del marge interior cap a l'exterior. Això s'assolia mitjançant la realització d'un retall circular en les cunetes, a manera de pou, just enfront de l'inici de la clavaguera, és a dir, en l'encintat interior de la Via.

La sortida de les aigües cap a l'exterior es realitzava de la mateixa manera que hem descrit en l'apartat E). Així com també, en alguns casos, l'entrada, però per sota els marges interiors del camí.

G) Un altre sistema d'evacuació d'aigües solament plujanes és el del drenatge d'aquestes aigües per mitjà de la seva filtració a través de les juntes del paviment. El desguàs posterior es realitzava a través del terreny o de les juntes dels carreus situats en les parets de contenció.

H) I el darrer sistema documentat a la Via, per tal de canalitzar l'aigua de la pluja i evitar inundacions, el trobem en el seu disseny constructiu mateix. La Via, en la major part del seu recorregut estudiat, presenta un peralt amb pendent cap a la zona de desmunt, això és cap a la vessant de muntanya, de manera que les aigües quedessin canalitzades en les cunetes laterals. El pendent mitjà que s'observa en les seccions transversals és del 2'5 % , oscil·lant però entre l'1'1 % i el 5 % ⁵³.

⁵³ BAYONA i PRATS, LLUÍS: "Restauració de la Via Romana del Capsacosta". Servei de Monuments de la Diputació de Girona i de la Generalitat de Catalunya. Girona, 1994, pp.13 i 27. Memòria Tècnica, inèdita.

Tornant ara a reprendre el tema de les obres d'enginyeria que es localitzen a la Via del Capsacosta, s'han de citar també els pilons o borns guarda-rodes que existeixen en alguns dels seus TRAMS. Aquests es troben només en el TRAM 3 i en el 4, ja que són els que presenten un pendent més pronunciat que fa necessari l'ús d'aquestes proteccions. Els borns 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 les corbes, depenent solament de la perillositat que representava la circulació per ells. Són pilons tallades en pedra conglomerada de la zona, de formes variades (quasi cilíndrica, cònica, triangular o, inclús, recordant estel·les discoidals) i lleugerament debastades en les seves cares exteriors. La seva alçada oscil·la entre els 50 i els 75 cm. i es troben separats entre ells per un interval que va des dels 120 als 50 cm., depenent de cada Sector.

Alguns estudis sobre la Via realitzats abans de la intervenció de 1994 documenten ja aquests pilons guarda-rodes ⁵⁴, però els situen només en el marge exterior de la calçada, sobre els murs de contenció i les plataformes. Ara bé, arran d'aquesta intervenció s'ha pogut observar com aquests borns es poden trobar també col·locats en el marge interior, per a protegir els vehicles que circulaven pel camí de caure dintre les cunetes laterals de desguàs.

Per acabar tot aquest estudi sobre les obres viàries que s'hagueren de realitzar per tal de construir la Via del Capsacosta, volem parlar una mica de la tècnica que s'usà per tal de tallar i retocar els blocs de pedra que havien de col·locar-se com a carreus, paviment o desguassos. Per tal de desprendre els blocs de la pedrera principal, els picapedrers utilitzaven barrines i tascons, tècnica que amb els anys han anat evolucionant. Així, antigament s'extreia la pedra amb l'ajuda d'un cisell de ferro i uns tascons de fusta que es mullaven amb aigua, de tal manera que es dilatessin i exercicin unes pressions suficients per fer esclatar la roca. Posteriorment, a partir del segle XVI, la tècnica canvià radicalment, ja que s'introduí l'ús quotidià de la dinamita per tal de separar els blocs de la roca natural.

L'ús de les barrines es documenta molt bé, perquè en queden sempre les seves marques d'utilització. Aquestes marques són diferents, segons si són

⁵⁴ CASAS i GENOVER, JOSEP: "La Via Romana del Capsacosta". Girona, 1983, pp.22.

BAYONA i PRATS, LLUÍS: "Restauració de la Via Romana del Capsacosta". Servei de Monuments de la Diputació de Girona i de la Generalitat de Catalunya. Girona, 1994, pp.13 i 27. Memòria Tècnica, inèdita.

fetes amb tascons de fusta o amb dinamita. Si es tracta del primer cas, les marques que en queden són de formes irregulars, poc profundes i se'n troben varies d'arreglarades en un mateix bloc, amb una separació entre elles d'uns 10 o 15 cm. En canvi, si les barrines havien estat fetes amb dinamita, la marca que en roman és de forma arrodonida i molt més profunda, quedant com un cilindre, o si més no, amb secció cilíndrica. En un mateix carreu pot haver-hi més d'una marca de barrina, però no presenten cap disposició aliniada.

A la Via s'han localitzat moltes d'aquestes traces de barrina, en llocs molt diversos: en els carreus situats "*in situ*" en l'estructures de la calçada, en els penya-segats de roca natural situats en els marges del camí, en retalls realitzats en els afloraments de roca, en blocs situats pels voltants de la Via... La gran majoria d'aquestes marques descobertes corresponen a la tècnica d'extracció feta amb dinamita. D'imprentes fetes amb tascons també n'hem trobat alguns exemples, encara que mal conservats i mai amb una disposició linial. Això no vol pas dir que no n'hagin d'existir, sinó que caldria fer una tasca d'investigació i documentació de les marques molt més aprofundida.

A l'estiu del 1997, en una prospecció superficial realitzada pels entorns de la Via, s'han descobert unes pedreres que presenten unes característiques tècniques d'extracció que, en una primera valoració feta pels Doctors Marc Mayer i Isabel Rodà, podrien datar-se de l'època romana. Ara bé, caldria portar a terme un bon estudi d'aquestes restes, per tal de posar-les en valor i avaluar la seva importància arqueològica i històrica.

Relacionat amb el tema aquest de les extraccions dels blocs de pedra i el seu debastament posterior, s'ha documentat en la Via un altre tipus de traces. Es tracta de la marca que deixà un picapedrer en una roca de conglomerat, de la que n'extraí un bloc. Es troba situada en el TRAM 3, just en el P.K. 2+265.500., en un aflorament de la roca natural, al marge esquerre del camí i damunt d'una de les seves corbes. Està a un metre i mig d'alçada, respecta al paviment de la calçada, encarada a l'est i frontalment a la Via. La seva forma és de creu amb creuetes més petites en els seus quatre extrems (). La seva adscripció cronològica és bastant incerta, ja que l'elaboració d'aquests tipus de traces ha estat molt habitual en el món dels picapedrers. Ara bé, sembla que ha de ser datada de l'època medieval o moderna, basant-nos en paral·lels trobats en d'altres llocs del país.

Popularment existeix la creença que, en el tram de Via que va des del Collet del Capsacosta fins als Hostalets del Capsacosta, es documenten uns altres 4 o 5 exemples d'aquestes marques de picapedrer. Així, són conegudes com les "Creus del Capsacosta".

4. LES ESTRUCTURES VIÀRIES: LES OBRES DE FÀBRICA

Agafant les paraules de Casas ⁵⁵, es poden considerar obres de fàbrica totes aquelles estructures construïdes únicament i exclusiva en funció de la Via i que es troben en el mateix camí o en els seus entorns. A voltes, però, algunes d'elles 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 altre amb la Via.

Començant per parlar dels ponts, cal dir primerament que fora de la zona afectada per la declaració, però situats en algun altre tram de la Via del Capsacosta, n'hem localitzat els següents:

*. A Besalú, trobem el seu espectacular pont medieval, restaurat en els anys setanta d'aquest segle actual, documentat ja des del segle X ⁵⁶ i segons alguns autors⁵⁷ amb fonaments d'època romana. Un tros de riu més amunt d'aquest pont, sembla ser que n'existia un altre, del qual només se'n conserva el basament que podria considerar-se romànic⁵⁸ i que podria ser el que, gràcies a ell, la Via del Capsacosta travessés el riu Fluvià, a l'altura de Besalú.

*. Un altre pont documentat és el conegut com el "Pont Trencat", a dintre ja del terme municipal de Montagut, però molt a prop de Castellfollit de la Roca. Aquest pont el citen Oliva, Sala i Casas ⁵⁹, identificant-lo com un pas obligat de la Via del Capsacosta per creuar el Fluvià. D'ell, pràcticament, només se'n conserven els fonaments i l'arrencament d'un arc. La seva cronologia és bastant incerta, encara que la seva estructura actual data amb quasi tota seguretat d'època medieval, i podria tenir, fins i tot, precedents romans. El pont fou destruït a mitjans del segle XVII i és de llavors que es coneix popularment com el "Pont Trencat".

⁵⁵ CASAS i GENOVER, JOSEP: "La Via Romana del Capsacosta". Girona, 1983, pp.23-25.

⁵⁶ MARQUÈS CASANOVAS, JAIME: "Antiguas vías de comunicación en Besalú" a 1^a Assamblea dels Amics de Besalú. Olot, 1968, pp.261-266.

⁵⁷ OLIVA i PRAT, MIQUEL a Actas del V Congreso de estudios Pirenaicos. Jaca - Pamplona, 1966, pp. 9.

⁵⁸ MARQUÈS CASANOVAS, JAIME: "Antiguas vías de comunicación en Besalú" a 1^a Assamblea dels Amics de Besalú. Olot, 1968, pp.262-263.

⁵⁹ CASAS i GENOVER, JOSEP: "La Via Romana del Capsacosta". Olot, 1983, pp- 23-24.

SALA I CANADELL, RAMON: "Romanització a la Garrotxa" a III Assamblea d'Estudis sobre el Comtat de Besalú. Besalú, 1976, p. 390.

*. També trobem un nou pont per on deuria passar la Via, al sud de Castellfollit de la Roca, per damunt la riera del Toronell, subsidiària del riu Fluvià. Aquest petit pont, documentat també per Casas i Sala ⁶⁰, està actualment enrunat i en un estat de conservació força lamentable. Podria tenir uns orígens molt antics, inclús romans, però fou reformat en època medieval.

*. Un altre pont que podria estar relacionat amb la Via és el localitzat a Sant Joan Les Fonts. Té una longitud total de 50 metres i una amplada de 3'5 m. i era format, almenys per dos arcs grans i per tres de petits. Tot i que ha estat refet i restaurat diverses vegades, alguns fragments de la construcció tenen un aparell d'època romànica. Una part dels carreus d'aquesta construcció és feta amb pedra volcànica del país. Aquests carreus estan, en la seva majoria, més o menys escairats, però poc treballats i de dimensions petites. I aquest tipus d'aparell es podria datar del segle XI o principis del XII ⁶¹, sense rebutjar la idea de l'existència d'un pont més antic.

*. El següent pont que la Via del Capsacosta utilitzava, l'hem localitzat ja dintre la Vall de Bianya, concretament entre Llocalou i Hostalnou de Bianya. Creuava un petit rierol que dona les seves aigües a la Riera de Bianya, en sentit perpendicular a aquesta. És a dir, en la zona exacte per on sembla que havia de discórrer la Via.

Es tracta d'un petit pontet, del qual només en resten els seus dos basaments o pilars. Aquests presenten una planta força regular, de forma rectangular. El seu aparell està format per petits carreus units, en part, amb morter de calç. No s'intueix cap arrencament d'arc, cosa que ens fa suposar que potser no n'existia cap, sinó que es tractava d'una senzilla passarel·la. La seva tècnica constructiva sembla datable d'època medieval, però requeriria un estudi molt més aprofundit per afinar aquesta cronologia. L'estat de conservació actual dels dos basaments és força bó, però es troben totalment coberts de vegetació. No hem trobat cap referència bibliogràfica que en dongui notícia alguna, per tant es pot considerar inèdit.

Quant als ponts localitzats en la zona de la Via que es vol declarar BCIN, se n'han documentat solament dos, cosa prou lògica si tenim en compte que el camí només discorre paral·lel a les rieres de Bianya i Sant Salvador un tram

⁶⁰ CASAS i GENOVER, JOSEP: "La Via Romana del Capsacosta". Olot, 1983, pp.24.

SALA I CANADELL, RAMON: "Romanització a la Garrotxa" a III Assamblea d'Estudis sobre el Comtat de Besalú. Besalú, 1976, p.389.

⁶¹ BOLÒS i MASCLANS, JORDI: "Pont de Sant Joan Les Fonts" a Catalunya Romànica. Vol. IV. La Garrotxa. Barcelona, 1990, pp.347-348.

molt curt (menys d'un Km.). Així, els dos ponts, separats entre ells 600 metres (dintre el TRAM 7), es troben situats en dues rieres diferents:

*. El primer, es localitza davant del Pas dels Traginers (ja al final de l'àrea on es realitzà l'actuació), en la riera de Bianya. Les restes que ens han arribat d'aquest pont són molt minses, només uns carreus de dimensions ciclòpees⁶² i com una mena de pilar o muret . Aquestes estructures les trobem només a la banda esquerra de la riera, no existint cap mena d'indici del pont a l'altra banda. Tot i això, podem assegurar amb tota seguretat que en aquest punt de la Via hi havia d'haver un pont, ja que la travessa a gual de la riera és força difícil.

Les restes del muret trobades formen una estructura molt petita i deformada pel llarg deteriorament sofert. Aquesta mena de pilar rectangular està construït amb petits carreus de pedra, de roca conglomerada de la zona, col·locats en sec. Les dimensions totals que presenta no superen el metre quadrat, però degut al seu mal estat de conservació no queda del tot clar com era la seva disposició original. Ara bé, al trobar-se situat en el marge mateix de la riera ens fa pensar que no era res més que el suport per una passarel·la, potser de fusta.

Els grans blocs de pedra que també es documentaren estan escampats pel camp que existeix a redòs de la Via i la riera. Es tracta de dos grans carreus de roca del país, retocats i treballats almenys en alguna de les seves cares. Les seves mesures són de quasibé un metre de llarg per uns 40 cm. d'amplada i uns 25-30 cm. de gruixària. Un d'ells presenta un encaix rectangular, com una mena de llengüeta. Es localitzaren ambdòs totalment aïllats, encara que amb tota probabilitat formarien part d'aquest pont.

*. I el darrer pont localitzat es troba sobre la riera de Sant Salvador, poc abans que aquesta s'ajunti amb la de Bianya. Està entre el Mas conegut com Can Pere Sastre i l'antic Hostal de La Pineda. Només se'n conserven els seus dos pilars o basaments, però ja havia estat identificat anteriorment per Sala i Casas⁶³.

La tècnica constructiva que presenten aquests basaments de pont és a base de carreus de pedra posats en sec en el costat dret i units amb un "*opus*

⁶² BAYONA i PRATS, LLUÍS: "Restauració de la Via Romana del Capsacosta". Servei de Monuments de la Diputació de Girona i de la Generalitat de Catalunya. Girona, 1994, pp. 27. Memòria Tècnica, inèdita.

⁶³ CASAS i GENOVER, JOSEP: "La Via Romana del Capsacosta". Olot, 1983, pp.24.

caementicium “ al dret . Tots els carreus són força ben tallats i alguns d’ells presenten unes mesures molt notables . L’amplada d’ambdòs basaments és de 355 cm. i la llum de desguàs (l’amplada de l’arcada) és de 620 cm. A l’acabament del basament i en tota la seva llargada hi ha una petita cornisa, d’uns 10cm. d’amplada. Atès que actualment no es conserven restes de l’existència d’un possible arc cal suposar, per la distribució dels carreus i l’alçada que sembla que podria tenir la calçada, que hi havia un tauler pla amb jàsseres de fusta ⁶⁴.

Sembla que el pont pogué quedar amortitzat degut als efectes d’una forta riada. Ens ho fa pensar el descalç que presenta el basament situat a la riba dreta de la riera. No tenim cap dada que ens informi de la data en què això va ocórrer, però fou en un moment cronològic en el que encara s’usava la Via i s’hi realitzaven tasques de conservació i de reformes. Ho indica el fet que quan el pont deixà d’utilitzar-se, el camí creuà la riera a gual, havent-se de construir un petit nou tram empedrat, cosa que feu variar la seva morfologia, per fer possible això.

Dintre de les obres de fàbrica que es documenten en la Via del Capsacosta, també hem de citar les fonts o reservoris d’aigua. En la zona excavada i restaurada s’han localitzat només dues estructures d’aquest tipus (en el TRAM 2 i en el 7). La primera està situada poc després de Sant Pau de Segúries, abans d’arribar al Collet del Capsacosta i està just al costat del camí. Es tracta de la Font de l’Arç, que consta d’una font i un abeurador per bestiar. Pel què es veu ha sofert moltes reformes, segurament ja des d’època antiga, cosa que n’ha deformat la seva estructura original.

L’altra instal·lació d’aquest tipus que existeix és un reservori o dipòsit d’aigua, situat justament en una vora de la Via, en el TRAM 7. Està al costat d’un grup de masies, localitzades un cop passada la casa de La Pineda i abans d’atravessar la riera de Bianya. Concretament, es troba en una paret lateral d’una masia anomenada La Sala i a la vegada és el mur que delimita la Via per la seva banda interior. Aquesta edificació és de planta rectangular i, actualment, es troba en un estat de mig abandonament i amenaça ruina.

En el llenç de la façana de llevant de La Sala és on es localitza el reservori d’aigua, completament a peu de Via. El dipòsit està protegit per una volta de punt rodó, amb una factura bastant tosca. Els carreus que el formen estan col·locats en sec i són de tamany més irregular, tot i que s’intueixen una mica treballats. L’altura de la volta, en les dovelles més altes, és d’un metre

⁶⁴ BAYONA i PRATS, LLUÍS: "Restauració de la Via Romana del Capsacosta". Servei de Monuments de la Diputació de Girona i de la Generalitat de Catalunya. Girona, 1994, pp. 27. Memòria Tècnica, inèdita.

aproximadament. Aquesta volta dóna a una habitació de dimensions reduïdes on en la paret del fons i a nivell de sòl s'hi localitza el dipòsit. La seva obertura està bastida a partir de tres blocs de pedra calcària, de dimensions molt notables i forma rectangular. Dues estan recolzades sobre el terra i la darrera està col·locada en forma de llinda, apuntalant-se en els seus extrems en les altres dues.

Tota aquesta tècnica constructiva que presenta el reservori d'aigua, estilísticament podria molt bé inscriure's en l'època medieval, concretament en el romànic. Ara bé, caldria realitzar-ne un estudi molt més aprofundit, tant arqueològicament com arquitectònic, per tal de poder-ne establir una cronologia més acurada i concreta.

Tant de la Font de l'Arç com del reservori d'aigua, no se'n pot establir la data de construcció, però sí que es pot afirmar que són estructures directament relacionades amb la Via i formen part d'aquelles instal·lacions complementàries que es documenten en d'altres camins ⁶⁵.

Una altra classe d'obres de fàbrica que es localitzen a la Via del Capsacosta són totes aquelles edificacions que s'han alçat per estar en funció, d'alguna manera, del camí. Estem parlant, sobretot, dels Hostals. Al llarg dels trams de la Via estudiats, n'hem documentat varis, des de Sant Pau de Segúries fins a la Vall de Bianya són els següents:

*. **Hostal Dalt o de Dalt**, situat al costat de la Via, just després del primer creuament amb la carretera C-153 (Olot-Camprodon), en el TRAM 1. Està en la banda dreta del camí, que en aquest Sector està formigonat. La seva estructura actual és molt reformada i restaurada, de propietat privada i encara habitada. No hem trobat cap referència documental ni bibliogràfica que parli d'aquest vell hostal, però el seu nom és prou indicatiu de la funció que realitzà, en un moment cronològic indeterminat, aquesta masia. A més, la seva toponímia ens indica també que la seva situació geogràfica era molt estratègica, un cop feta la pujada al Coll del Capsacosta, és a dir a dalt del cim. Aquest adjectiu "*de Dalt*" segurament fou posat en contraposició d'un altre hostal, l'**Hostal de Baix** (del que ja en parlarem), situat abans d'iniciar la pujada més costaruda del camí.

*. **Can Sargantana**, antic Hostal situat a peu de Via, en un repla enmig de dues tramades del camí. Està quasibé al final del TRAM 3, en un Sector de força pendent. Es tracta d'un edifici en l'actualitat totalment enrunat, que

⁶⁵ CASAS i GENOVER, JOSEP: "La Via Romana del Capsacosta". Olot, 1983, pp.25.

estava mig amagat per la vegetació que anà creixent pels seus volts. Un cop desbrossat, se li endevina una planta rectangular, de dimensions força reduïdes i amb unes parets molt mal conservades (encara que ens n'han arribat les quatre), que s'aixequen menys d'un metre del terra . Aquests murs són de pedra seca, bastits amb roca conglomerada de la zona i amb uns carreuons de diferents mesures. La distribució de l'espai intern no és perceptible, ja que l'enderroc que hi ha és molt considerable.

L'espai exterior, en canvi, és més visible i des de la façana occidental fins a la meridional s'hi localitza una era, de forma quasibé semicircular i d'un radi considerable. Aquesta construcció, de la que en desconeixem si la seva part superior anava pavimentada o no, es construí en terrassa. Segurament, elevada per una sola filada de grans blocs de pedra conglomerada, una mica retocats per la seva cara externa.

L'accés a l'Hostal des de la Via es realitzava per la banda interna de la tramada més inferior. Aquesta entrada fou oberta posteriorment a la construcció del camí, ja que per realitzar-la s'extraïeren alguns carreus de l'encintat del marge interior de la calçada. Era una obertura d'uns 6 metres d'amplada, que donava ingrés a l'era de la casa , per la façana meridional.

També lligada amb Can Sargantana, trobem una altra estructura, situada també a la part externa de la masia. Es tracta d'una gran bassa d'aigua, lligada a les activitats econòmiques i agro-pecuàries que deuriem tenir els habitants del mas. Es troba uns pocs metres separada de la casa, pel cantó est i està encaixonada entre el dos Sectors de la Via. La seva morfologia original està molt deformada (sobretot per la vegetació) en l'actualitat. Ara bé, estem del tot segurs que no és una estructura que està en funció directa del camí, ans al contrari , la Via fou reformada i reconstruïda per tal d'edificar la bassa.

Sala⁶⁶ és l'únic autor que fa una referència directa sobre l'existència d'aquest Hostal de Can Sargantana, encara que pràcticament no aporta cap dada pel seu coneixement. **Casas**⁶⁷, basant-se en aquest darrer autor, intueix unes restes d'estructures , però no les acaba d'identificar com Can Sargantana.

Donar una cronologia a les restes de Can Sargantana és bastant impossible a hores d'ara, ja que no posseïm prou dades arqueològiques per fer-

⁶⁶ SALA I CANADELL, RAMON: "Romanització a la Garrotxa" a III Assamblea d'Estudis sobre el Comtat de Besalú. Besalú, 1976, p.388.

⁶⁷ CASAS i GENOVER, JOSEP: "La Via Romana del Capsacosta". Olot, 1983, pp.25.

ho. Només una excavació arqueològica sistemàtica en el lloc podria facilitar-nos aquesta informació.

*. **Els Hostalets del Capsacosta**, que tal i com el topònim ens indica, sembla ser que eren més d'un els Hostals situats en aquest lloc. I així és efectivament, es tracta de dues edificacions diferents: Els Hostalets i Cal Ferrer. Ambdues funcionaren com a hostals en algun moment de la seva història.

Es troben situats just després del tercer creuament de la Via amb la carretera C-153 (Olot-Camprodon), en el començament del TRAM 5. La seva situació respecte al camí és molt privilegiada, ja que aquest passa pel costat d'ambdues edificacions, serpentejant-ne pel mig.

La història de Cal Ferrer és molt interessant, ja que en un cert moment fou conegut com l'**Hostal de Baix** (recordem que, amb tota seguretat, en contraposició del ja esmentat **Hostal Dalt**), degut a la seva situació just abans d'iniciar la pujada al Capsacosta. Més endavant, aquesta masia passà a ser una ferreria (d'aquí el seu topònim), al servei dels viatgers que passaven per la Via.

De la casa coneguda com els Hostalets, en sabem per **Cèsar August Torras**⁶⁸ que en els primers anys del segle XX encara funcionava com a Hostal, però ja en hores baixes.

Quan s'obrí la carretera C-153 (Olot-Camprodon), ja ben entrat el nostre segle (1928) es construí un nou hostal en el nucli de Sant Salvador de Bianya. És llavors, doncs, quan els vells edificis que havien servit d'Hostals, s'abandonaren totalment i amb el pas dels anys van anar-se enrunant, fins a desaparèixer⁶⁹.

Les runes d'aquestes dues masies varen ser objecte d'una excavació arqueològica sistemàtica, dintre d'aquest mateix projecte d'intervenció a la Via del Capsacosta, a l'any 1994⁷⁰.

*. I finalment **La Pineda**, masia que també funcionà com Hostal. Es troba a pocs metres del punt on la Via atravesava la riera de Sant Salvador, al final del TRAM 6. Es tracta d'una casa de pagès, amb estructura típica de la

⁶⁸ TORRAS, CÈSAR AUGUST: "Pirineu Català - Comarca d'Olot". Barcelona, 1910, pp. 236.

⁶⁹ MURLÀ i GIRALT, JOSEP: "La Vall de Bianya". Girona, 1996, pp.13.

⁷⁰ FREIXA i VILA, MONTSERRAT: "Memòria de les excavacions arqueològiques d'urgència als Hostalets del Capsacosta i Cal Ferrer. La Vall de Bianya (La Garrotxa)". Olot, 1995. Treball inèdit.

comarca, que encara es manté habitada. Sembla que ha patit varies reformes, l'última datada del segle XVII, informació que ens la facilita una llinda situada sobre la porta d'entrada. Es troba situada a peu mateix del camí, en el seu marge esquerra i després d'una lleugera pendent. Aquest Hostal funcionà fins a temps ben recents, almenys fins la dècada de 1950.

Assenyalar només com a curiositat administrativa, que en la façana principal de la masia s'hi troba encastada una pedra que va inscrita amb la llegenda: "*Provincia de Gerona/ Partido Judicial de Olot/ Distrito Municipal de Capsech*"⁷¹.

Dintre d'aquest mateix apartat de les obres de fàbrica que presenta la Via del Capsacosta, creiem que caldria incloure-hi també les pedreres. Com ja hem vist en l'apartat dedicat a les obres d'enginyeria, la gran majoria de pedres, carreus i lloses que s'usaren per la construcció del camí i les seves continuades reformes són blocs de roca conglomerada de la zona. Per tant, tota aquesta pedra havia de ser extreta de llocs propers al camí, utilitzant la forma de pedreres a cel obert. També sembla probable que existissin, pels voltants, zones molt concretes convertides en verdaderes pedreres, però l'espessa vegetació i la difícil topografia de la muntanya han impedit, almenys fins ara, posar-les al descobert. Malgrat això, quan es desbrossaren els marges de la Via, en algun indret concret, apareixeren afloraments de roca natural (Conglomerat) que presentaven unes característiques i una cara vista de la roca que molt probablement eren degudes al seu ús com a pedreres a cel obert.

Aquesta idea anterior quedà reforçada amb la localització de zones on l'espadat natural, al costat mateix del camí, es veia treballat i retocat per la mà de l'home. A més, també, es descobriren moltes marques de barrines en aquests mateixos afloraments naturals, fet que denota la seva utilització com a pedrera d'extracció. Aquestes marques de barrines es corresponen perfectament amb les documentades en les pedres que formen les diverses parts de la Via (murs de contenció, encintats, paviment...).

I, també, s'ha trobat en el P.K. 1+845.000., just al costat del camí (dintre el TRAM 3), un gran bloc de pedra de més d'un metre de diàmetre i de forma totalment circular, treballada i retocada en totes seves bandes i amb diverses marques de barrines. Podria interpretar-se com una roda de molí inacabada, o bé, el negatiu que quedà al extreure una d'aquestes rodes de molí.

⁷¹ MURLÀ i GIRALT, JOSEP: "La Vall de Bianya". Girona, 1996, pp.13.

A més, tal i com ja hem indicat anteriorment, a l'estiu del 1997, en una prospecció superficial realitzada pels entorns d'aquest P.K., s'han descobert unes pedreres que presenten unes característiques tècniques d'extracció que, en una primera valoració feta pels Doctors Marc Mayer i Isabel Rodà, podrien datar-se de l'època romana.

Totes aquestes troballes ens fan concloure que la muntanya del Capsacosta fou utilitzada asiduament com a pedrera, per extreure'n blocs de pedra treballats per a diferents usos.

El darrer tipus d'estructura construïda exclusivament en funció de la Via, el localitzarem en el P.K. 2+012.500., en el TRAM 3. Es tracta de la construcció coneguda popularment com **El Trono** o **La Trona**. És una pedra de forma quasi circular o semicircular, de roca conglomerada, treballada i debastada en les seves dues cares. El seu diàmetre és d'aproximadament un metre i la seva gruixudària és d'uns 20 cm. Aquest bloc de pedra està situat en el marge esquerra de damunt la Via, a uns 3 metres d'altura en línia recte, trobant-se pràcticament penjat sobre el camí, formant com una mena de tron o trona. El bloc es troba quasi encaixonat en una de les parets naturals de l'espadat muntanyós, que presenta signes inequívocs d'haver estat treballada. Això és, la roca natural presenta un allisament de la seva superfície i uns retocs laterals que li donen una forma molt característica. El boc de pedra semicircular es recolza solament per un punt (la banda nord) en la roca, trobant-se les demés parts a l'aire.

Tota aquesta estructura està orientada de nord a sud i està situada en una zona de la Via en la què existeix unes obres d'enginyeria molt espectaculars: molt pendent, salvat per unes "zigues-zagues" curtes, amb corbes tancades i plataformes i murs de contenció molt fermes i amb altures considerables. L'enclau exacte on està situat aquesta **Trona** és just després d'un curt fragment recte del camí i sobre d'una de les plataformes que donen lloc a una corba. Es troba a una alçada considerable, com ja s'ha dit, però sense estar en la cresta de l'espadat muntanyós, sinó a mitja pendent.

La visió dominant sobre diversos trams de la Via i de gran part del territori de la Vall de Bianya, que es té des d'aquest enclau fa pensar que aquesta estructura es construí per alguna raó estratègica i de control. Podria tractar-se d'un punt de vigilància o observació de qualsevol moviment que es produís en el camí, i fins i tot, en la Vall de Bianya.

Una altra interpretació possible que se'n pot fer d'aquesta construcció és la de lloc de control dels homes que treballaven en l'extracció de pedres per construir o reformar la Via; a més, de control sobre aquests mateixos treballs

d'enginyeria viària. Recordem que aquesta tramada de la Via és la més escarpada, per tant és la que presenta més afloraments de roca natural i la més idònea per utilitzar-la com a pedrera a cel obert. Pels voltants de La Trona hi documentem possibles pedreres d'aquestes, amb força marques de barrina. També cal fer notar que des de la posició de l'estructura es domina perfectament i es controla diversos Sectors de la Via, és dir, cinc o sis "zigues-zagues". Això és, que des d'aquest punt es podien controlar les obres de construcció o reforma que es duguessin a terme en la Via.

D'aquesta estructura se'n tenia una coneixença popular, que donà lloc al seu topònim, però a nivell d'investigació ha restat inèdita fins a l'actualitat. No hem trobat cap autor que la referenciï o que tan sols la citi en alguna de les obres sobre la Via del Capsacosta. Això dificulta enormement la seva datació cronològica. No s'ha localitzat cap resta arqueològica material que doni alguna dada per poder adscriure-la a algun període històric. La seva tècnica constructiva és tan senzilla que tampoc pot proporcionar-nos cap mena d'informació. Així, doncs, a hores d'ara es fa molt difícil donar una cronologia del moment en què va ser bastit, usat o abandonat. Creiem, però, que un estudi més aprofundit, tant arqueològicament com documental, podria aportar una mica més de llum sobre aquesta qüestió.

També caldria incloure dintre aquest capítol dedicat a les obres de fàbrica, dues edificacions que difereixen una mica de les vistes fins ara. No foren construïdes en funció de la Via, sinó a l'inversa: degut a l'existència de la Via s'edificaren just a peu de camí. Es tracta de l'església de Sant Pau Vell i de la masia coneguda com La Sala.

Sant Pau Vell és una església situada en el P.K.0+000., dintre el terme municipal de Sant Pau de Segúries (Ripollès). Es tracta de l'església parroquial d'aquesta vila, que en documents ja surt esmentada des de l'any 920. Es troba a 950 metres sobre el nivell del mar, a la riba dreta del riu Ter i al peu de la Via del Capsacosta. No hi ha testimonis, fins al moment, d'aquesta primera església ni de la seva reedificació de principis del segle XII, ja que aquesta fou demolida el 1668. En aquella data s'hi bastí l'actual edifici, que fou beneït el 1693. La seva planta és d'una sola nau amb capelles laterals, un campanar, una gran casa rectoral (Barroc rural). Aquest fet, però, no descarta la possibilitat que si es realitzés una investigació arqueològica en l'edificació es pogués descobrir restes les anteriors esglésies (la Pre-Romànica i la Romànica).

Al mateix costat de Sant Pau Vell i, també, a peu de Via existeixen l'antiga casa del campaner i un antic casal parroquial, actualment convertits en Casa de Colònies.

L'altra edificació de què hem de parlar és la masia coneguda com La Sala, que es troba en el TRAM 7 de la Via, a peu del camí. Està al costat d'un grup de masies, localitzades un cop passada la casa de La Pineda i abans d'atravessar la riera de Bianya. Aquesta casa presenta dos cossos separats per una mena d'era, a la que s'accedeix des del camí per unes escales. El cos principal, a la banda oest, està molt restaurat i modificat. En canvi, l'edifici del costat est presenta una entrada principal emmarcada per tres magnífics arcs de punt rodó i adovellats amb uns carreus molt ben treballats. El seu estat de conservació actual és bastant lamentable, però deixa intuir una tècnica constructiva molt depurada i que es podria datar d'època medieval (període del romànic). Ara bé, caldria realitzar un estudi històric i arqueològic més aprofundit per tal de poder fer una valoració cronològica correcta d'aquest edifici.

5. CRONOLOGIA

Els camins constitueixen un tipus de jaciment arqueològic que està viu i sotmès a una transformació constant. Es tracta d'un cas extraordinari de perduració en l'ús d'una estructura que només es pot comparar amb el subsòl urbà . Això fa que sigui difícil de discriminar la cronologia dels trams de camí i de les obres de fàbrica que s'hi poden trobar. I per complicar més la cosa, la represa de la construcció i reparació de carreteres en època moderna fonamentà la seva tecnologia en l'observació dels camins romans, que encara llavors formaven la major part de la xarxa principal de comunicacions.

Això queda del tot palès a la Via del Capsacosta, ja que si s'analitzen les restes estructurals documentades fins el moment, malgrat presentar un estat de conservació en general molt bó, se'ns fa molt difícil poder donar a aquestes una cronologia concreta (tant de la seva construcció com dels diferents moments d'ús).

Actualment, el coneixement històric i arqueològic que es té de la Via és molt desigual si es fa referència a les restes estructurals conservades, o bé a la seva cronologia. Resten al descobert moltes restes i coneixem força dades sobre el seu sistema de construcció, però en canvi no s'ha plantejat cap treball arqueològic prou sistemàtic per poder-la datar amb certitud.

Les troballes de material arqueològic dutes a terme fins ara són molt minses i escadusseres i aporten molt poca informació cronològica.

Ara bé, a partir dels resultats obtinguts amb l'actuació duta a terme el 1994, es pot considerar que la Via sofrí al llarg dels anys nombroses reformes que quedaren molt ben documentades amb el descobriment d'un nivell d'ús i les seves estructures viàries que n'amortitzen unes altres d'anteriors. A més, també cal citar aquí l'existència de "Variants" (els hem anomenat així, utilitzant metodologia moderna), és a dir, nous trams de camí construïts de nou com a substituïts d'altres tramades que queden abandonades. Aquestes "Variants" presenten característiques tecnològiques i constructives ben diferenciades de la resta, que les fan molt interessants i els hi donen un caràcter peculiar i únic dintre de la mateixa Via (menys pendent, recorregut més llarg, corbes de punt rodó, sense enllosar...).

Establir en quin moment històric es poden situar la construcció de la Via i les seves contínues reformes és una tasca difícil, ja que com hem dit anteriorment no ens podem confiar de les troballes de material arqueològic. Així, per la seva interpretació cronològica hem de cercar en les notícies històriques i

en la documentació, combinant-ho amb la interpretació de les estructures viàries localitzades.

En el segle XV, els terratrèmols de l'anomenada sèrie olotina afectaren greument el territori de Bianya. Els més forts, que haurien correspost al grau VIII de l'escala de Mercalli, es produïren el 15 de març de 1427 i el 2 de febrer de 1428.

Les notícies que ens han arribat d' aquesta catàstrofe, deixen entreveure que la Vall de Bianya sofrí una destrossa molt important, derruïnt-se molts edificis (quasibé totes les esglésies) de la contrada i morint-hi molta gent.

Així, no seria d'estranyar que la Via del Capsacosta també sofrís un assolament important. Això explicaria el perquè es troben molts fragments d'enllosat esfondrats i malmesos i amb uns desnivells molt pronunciats. També explicaria l'abandonament d'alguna de les tramades de la Via, degut a l'estat de destrucció en què quedà després dels moviments tel·lúrics. Segurament es produïren plegaments del terreny que afectaren completament l'estructures viàries.

Després d'aquests terratrèmols, la Via degué restar molt malmesa, impracticable completament. I degut a què era un important nus de comunicació entre les terres de muntanya (Ripollès, Garrotxa) i les de la plana (Empordà, Vallespir), les obres de reconstrucció no es deurién fer esperar. Realitzant-s'hi, doncs, importants reformes, tal i com es documenta arqueològicament (tramades abandonades, contrucció de "Variants", en altres trams s'aprofitaren les mateixes plataformes però se n'aixecà el seu nivell de circulació quedant amortitzat el nivell original).

D'altra banda, cal recordar que en el segle XIX, durant la Guerra del Francès (1808-1814) els francesos realitzaren grans obres per arranjar el camins existents, que en aquells moments presentaven un estat de conservació molt lamentable.

I tampoc es pot descartar que totes aquestes reformes haguessin estat fetes en èpoques històriques molt més anteriors.

També és molt possible que aquestes reformes i reconstruccions de la Via es realitzessin en moments diferents, al llarg dels anys i com a simples obres de conservació i manteniment. Prova d'això és la moneda de coure que es trobà davant de Can Sargantana, datable entre el 1778 i el 1779 (4 Maravedís de Carles III). Aquesta troballa podria servir per datar la reforma existent en

aquell indret, ja que es localitza sota el nivell de la calçada -de terra vegetal- de la Via

El que és evident, però, és el fet que existeixen trams de la Via que foren edificats de nou, seguint més o menys un traçat anterior, amb característiques tècniques i constructives diferenciades a les ja existents.

Ara bé, el gran problema que presenta la Via és la datació de la primera construcció, és a dir, del nivell estructural original documentat.

Tal i com ja hem vist, tradicionalment s'ha identificat la Via del Capsacosta amb una via romana. Essent una de les vies secundàries i subsidiàries de la Via Augusta. L'arqueologia, però, fins ara no ens ho ha confirmat.

Ara bé, si es consulten estudis realitzats sobre camins i vies antigues, es veu com la Via del Capsacosta presenta una sèrie de característiques que la farien datable d'època romana:

- Discorre per a cotes del terreny elevades, sempre buscant les carenes.
- Presenta un sistema constructiu semblant o igual a vies que amb tota certesa tenen un origen romà . Aquests paral·lels són, sobretot, la Via del Puerto del Pico (Avila), la Via de la Plata (Salamanca-Zamora), la Via de Parpers (Maresme) i el tram de Via Augusta del Perelló (Baix Ebre).
- El sistema de desguassos trobat a la Via, també es localitza en alguna d'aquestes vies. Així, la clavaguera que es troba en el P.K. 2+990., que ens sembla que és la més antiga, és similar a d'altres localitzades a la Via de Parpers, a Puerto del Pico, al Perelló i al clavagueram de la vil·la romana dels Munts, a les clavagueres de Tiermes (Sòria) i a la clavaguera muntanya-mar del sector de les Termes de Badalona.
- L'amplada mitjana que presenta la Via està dintre l'habitual a les demés vies.
- Presenta el paviment de la calçada empedrat, amb una estratigrafia molt variada i complexa, però que s'adapta als models clàssics. Ja que quasibé en cap Via romana, almenys de les estudiades fins ara, no se segueix el tipus ideal d'estratigraficació.

- La cuneta lateral de desguàs també s'ha documentat en d'altres vies, com per exemple a la del Perelló.

- Existeixen els basaments d'un pont (sobre la Riera de Bianya), que presenten algunes característiques tècniques (carreus molt ben tallats i lligats amb un "*opus caementicium*", petita cornisa a l'acabament del basament per encaixar-hi l'estructura per construir l'arc...) datables amb probabilitat de l'època romana. No hem trobat paral·lels iguals, encara que sí amb característiques semblants.

- La documentació antiga (segle X / segle XII) ens informa que ja en època medieval existia aquest camí, per tant, havia d'haver estat edificat amb anterioritat, perquè en aquelles èpoques aprofitaven la xarxa viària ja existent de de l'Antiguitat.

- Trobem dos fragments petits de camí que presenten una pavimentació d'empedrat diferent a la resta i si els considerem com unes reformes, datables d'època medieval (paviment en "*espina de peix*"), llavors això equivaldria a donar una datació anterior a la Via que sofrí aquestes modificacions.

A part de la Via en sí mateixa, també caldria tenir en compte les troballes arqueològiques d'èpoques antigues localitzades pels voltants de la Via. Així, a l'any 1908 es trobà en el lloc conegut com el "Clot Fondo de la Riba", a la Vall de Bianya, la meitat inferior d'una gerreta d'època romana. Aquest descobriment és molt important, ja que ens està documentant que la Vall de Bianya en època romana estava habitada o, si més no s'hi circulava.

Un altre descobriment arqueològic, important pel coneixement de la Via del Capsacosta, es produí al 1872, en el Pla de Gibrella, també a la Vall de Bianya . S'hi localitzà una necròpoli d'incineració tumulària, datable del 625 a.C., amb alguns objectes de ferro com a aixovar. En el moment en què es data aquest jaciment, la metal·lúrgia del ferro s'estava introduint en la nostra zona amb l'arribada d'una nova població que es posa en contacte amb els pobles autòctons. Implicant, això, que ja des d'antic un dels passos importants des dels Pirineus cap a l'interior es realitzà per la zona del Coll d'Ares i Capsacosta.

A més, caldria recordar que la Garrotxa i el Ripollès són zones molt aptes per l'explotació minera i forestal. I per tant, podria ser aquest el motiu bàsic de la seva construcció en època romana i, a la vegada, una prova en sí mateixa de la seva romanitat. Recordem que una obra amb aquesta embargadura i enginyeria viària tan espectacular no tindria raó de ser, sinó fos la motivació i funcionalitat econòmica.

I el què queda del tot clar, però, és el fet que la Via del Capsacosta ha servit des de fa molt de temps com a pas per accedir de la plana a la muntanya, comunicant L'Empordà amb el Ripollès, o a la inversa.

Respecte a aquest fet, ens agradaria fer esment aquí d'algunes restes estructurals viàries, així com obres de fàbrica trobades en d'altres llocs geogràfics per on també discorria la Via del Capsacosta:

- * Entre Hostal Nou i Llocalou, a la Vall de Bianya (La Garrotxa) hem localitzat els fonaments d'un pont, sobre la Riera de Bianya, en un punt per on havia de transcórrer la Via.

- * Sobre el Riu Fluvià, entre Castellfollit de la Roca i el Pla de Politger (La Garrotxa), es troben documentats uns altres dos ponts (un és el conegut com el "Pont trencat"), que funcionarien relacionats amb la Via.

- * Prop de Maià de Montcal (La Garrotxa), existeix un petit tram de camí empedrat que podria correspondre a la Via, just abans de fer la seva entrada a la plana empordanesa.

- * En el Pla d'Usall (entre Serinyà i Banyoles), s'hi ha documentat un tram d'uns 100 metres, que tipològicament podria correspondre a un fragment de Via, el paviment de la qual estaria retallat en la roca natural. S'hi poden apreciar algunes marques de roderes, que han desgastat la roca. Aquesta tramada formaria part d'un brancal de la Via del Capsacosta que des de Besalú es dirigiria cap a Girona, passant per Banyoles.

- * Cal fer esment aquí, de les excavacions arqueològiques que s'han dut a terme darrerament (1996-1997) a Besalú (La Garrotxa), que han confirmat el que fins ara era una sospita: la importància del lloc en època Ibèrica, Romana i Alt Medieval.

- * En una de les vessants de la muntanya del Mont (La Garrotxa), en el lloc conegut com Falgars, existeix una Torre de planta rodona que pot datar-se d'època Romana. La seva situació estratègica permet suposar que era una construcció amb una clara funcionalitat de control de la Via del Capsacosta, tant dels primers trams empordanesos com de Besalú (on es bifurcava la Via).

Així doncs, analitzant tots aquests factors suara descrits, creiem que la Via del Capsacosta, en el seu origen fou de factura i construcció romana, sense poder concretar però la seva datació concreta.

Durant el període de domini Franc i Alt Medieval, la Via degué estar encara en ús, aprofitant-ne l'estructures d'època romana.

Al llarg de l'època medieval, fins al segle XV, continuà usant-se, sofrint alguna petita reforma i modificació, segurament a causa del seu mantenint (empedrat d'*espina de peix*, reservori d'aigua, construcció dels primers Hostals).

En el 1427-28 la Via es veié afectada, segurament, pels terratrèmols que hi hagueren per tota aquesta zona. Potser, quedà inservible per algun temps a causa dels enderrocs que aquests causaren, però cal suposar que molt aviat fou reparada i es pogué circular-hi. Això ens ho confirma la gran reforma que existeix en la Via, que deixa en desús antics traçats i estructures, molt malmesos i arrassats.

En època Moderna, la Via es convertí en Camí Ral d'Olot a Camprodon. I segurament són d'aquesta època la gran majoria d'Hostals al costat del camí, així com una quantitat indeterminada de reformes efectuades en ell.

Durant totes les invasions franceses, des de les del segle XVII fins a les del XIX, els exèrcits francesos hi circularen, tant en el moment de les invasions com en el de les retirades.

El 1761, s'establiren en tot l'Estat Espanyol les carreres de posta, essent la Via del Capsacosta un camí molt important per a comunicar Olot (que era una administració agregada a la de Barcelona) amb Camprodon i Ripoll (que eren estafetes agregades a Olot).

Durant la invasió francesa del segle XIX (1808-1814), la Via segurament fou molt reformada, o si més no s'hi realitzaren obres de conservació i manteniment importants.

Amb la construcció, el 1926-27 de la nova carretera C-153 d'Olot a Camprodon, la Via del Capsacosta deixà d'usar-se i s'inicià el seu gradual deteriorament, que actualment encara pateix.

5. DESCRIPCIÓ DELS TREBALLS REALITZATS

El tram de la Via del Capsacosta en el que s'actuà, va des del P.K.6+467.500 al P.K.6+570.000, discorrent per la finca coneguda per Can Pere Sastre (La Vall de Bianya).

En aquest sector, s'intuïen algunes traces que feien pressuposar que la Via es conservaria en força bon estat. Aquesta constatació ja va ser apuntada arran de l'actuació arqueològica en la Via del Capsacosta (Sant Pau de Segúries, Ripollès / La Vall de Bianya, La Garrotxa), realitzada a l'any 1994⁷².

Es netejaren uns 80 metres de camí i els resultats obtinguts es podrien sintetitzar dient que: les obres d'enginyeria que es realitzaren per adaptar aquest tram de camí a la topografia del terreny i les seves característiques tècniques i constructives són les habituals que s'han anat localitzant al llarg de tot el recorregut de la Via del Capsacosta.

Així, el camí està construït en "serpent" (fent zigues-zagues), és a dir, en curts fragments rectes sostinguts per plataformes més o menys quadrades, que amb un angle molt tancat fan de corba.

En aquest tram es documentaren -d'est a oest- tres rectes (una d'uns 32'5 metres; l'altra molt més curta, uns 8 metres; i la darrera d'uns 50 metres, encara que només se'n netejaren uns 30 metres) i dues plataformes que fan de corba (força deteriorades, ja que foren desmuntades parcialment per construir parets de feixa, etc.).

La calçada de la Via està construïda a base de dues filades perimetrals que limiten els extrems (interior i exterior), fetes a base de carreus lleugerament debastats, de dimensions considerables i col.locades en sec. En la recta oriental només s'aprecia amb claredat l'encintat exterior (que conserva fins i tot un piló guarda-rodes), en canvi en l'altra petita recta (que té un desnivell força pronunciat), se n'ha conservat magníficament l'encintat interior. En la tercera recta, la més occidental, no s'han pogut localitzar cap dels dos límits perimetrals. En les plataformes, els encintats perimetrals han estat molt remoguts i quasibé no s'han conservat.

L'espai comprès entre aquestes dues cintes de carreus és empedrat amb lloses de pedra, de dimensions més petites, però bastant regulars. Se

⁷² BUSQUETS i COSTA, FRANCESC: "Memòria tècnica de l'actuació arqueològica en la Via del Capsacosta (Sant Pau de Segúries, Ripollès / La Vall de Bianya, La Garrotxa)". Inèdit, 1996.

n'han conservat a trams irregulars, ja que segurament moltes d'elles s'usaren per la reconstrucció i remodelació de la finca de Can Pere Satre. En la recta més oriental es poden apreciar encara, molts dels trenca-aigües que servien per evacuar les aigües plujanes. L'amplada mitjana que té la Via en aquest tram és d'uns 3'5 metres.

Quan el camí passa just pel costat de la masia de Can Pere Sastre, en la façana nord s'hi localitza una llosa de pedra inscrita i col·locada en aquesta paret. En ella hi ha la següent inscripció: "*Província de Gerona / Partido Judicial de Olot / Distrito Municipal de San Salvador*". Essent aquesta una de les típiques inscripcions que es col·locaven en llocs de pas públics, per informar a la gent a quina administració pertanyia el lloc.

Quan la Via arriba a la riera de Sant Salvador s'hi localitzen les restes d'un antic pont, del qual se'n conserven només els seus dos pilars o basaments.

6. CONCLUSIONS

Així doncs, aquesta intervenció arqueològica confirma allò que ja s'intuïa: la Via del Capsacosta discorre per l'indret de Can Pere Sastre, presentant les mateixes característiques constructives que la defineixen al llarg de tot el seu recorregut des de Sant Pau de Segúries fins al Pas dels Traginers, a la Vall de Bianya.

També ha servit per descobrir que part d'aquest tram de Via restà afectat per les obres de restauració i remodelació de la finca de Can Pere Sastre:

- Alguns dels encintats perimetrals es reutilitzaren per aixecar parets de contenció i altres es remogueren de lloc.

- Algunes de les lloses de l'empedrat de la calçada s'usaren per realitzar diverses obres (canalitzacions, parets...), altres es desmuntaren per instal·lar una conducció d'aigua que atrevesa transversalment la Via.

- Part del camí quedà tapat i soterrat per terra i runes, que sobrealçaren artificialment el nivell de circulació original.

Tot i així, l'estat de conservació que presenta el camí en aquest tram és bastant bó, conservant encara totes les seves característiques tècniques i constructives.

Ara bé, al tractar-se només d'una tasca de neteja i descoberta superficial de les estructures viàries, les conclusions a nivell històric i arqueològic no poden aportar gaires més dades de les ja conegudes i esmentades en altres apartats d'aquesta "Memòria".

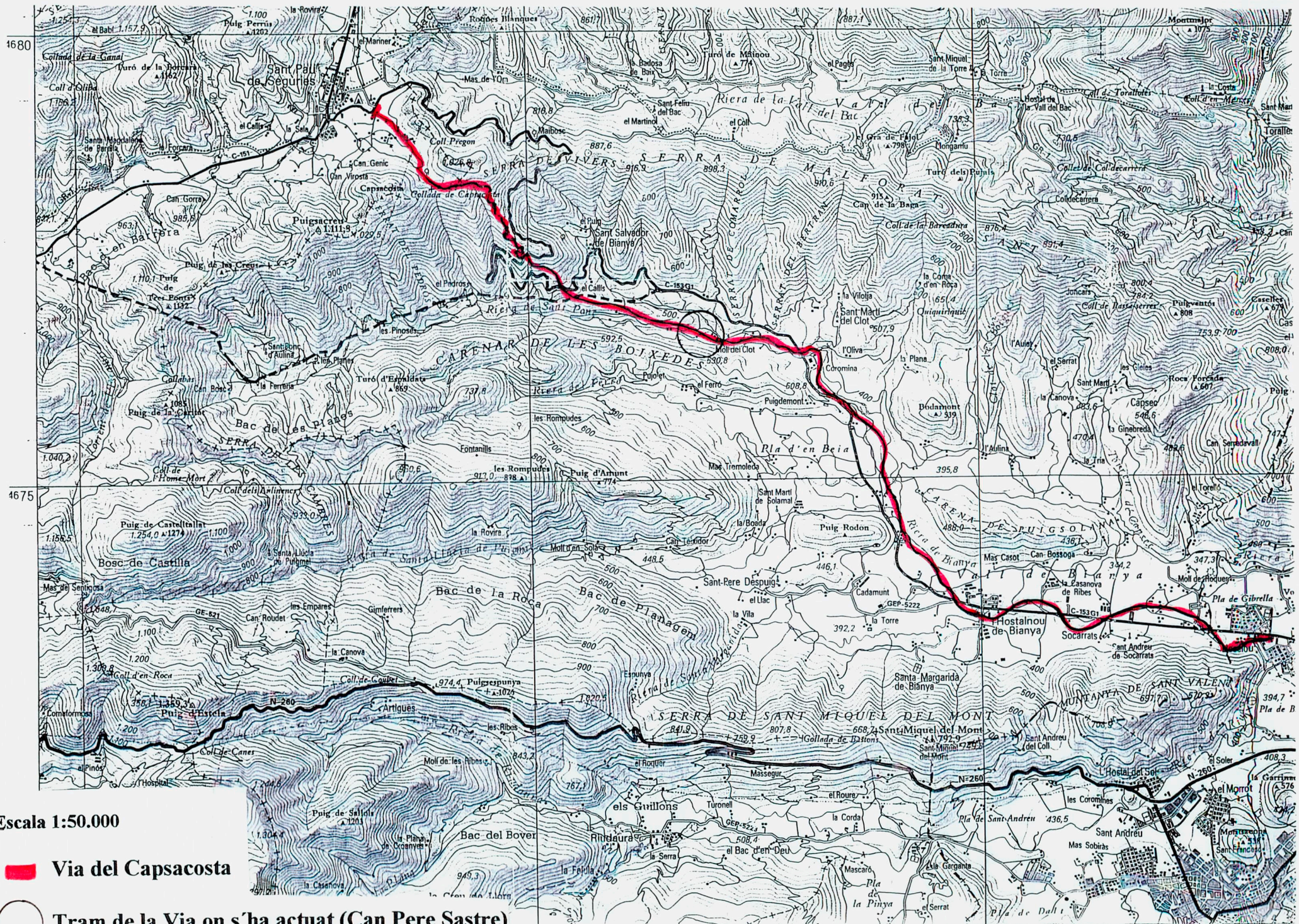
Així, per comparació amb la resta de trams de la Via del Capsacosta estudiats amb anterioritat a aquesta intervenció, podem establir una cronologia que abarcaria un ampli ventall cronològic i d'ús: des de l'època romana fins a principis d'aquest segle XX.

I ja per finalitzar, tornar a remarcar que aquest nou tram de camí que s'ha posat al descobert arran d'aquesta intervenció, posa de manifest que l'antiga Via circulava per aquest indret de Can Pere Sastre, mostrant les mateixes obres d'enginyeria ben conservades que fan que la Via del Capsacosta sigui un jaciment arqueològic excepcional.

7. DOCUMENTACIÓ GRÀFICA:

PLANIMETRIES

FOTOGRAFIES

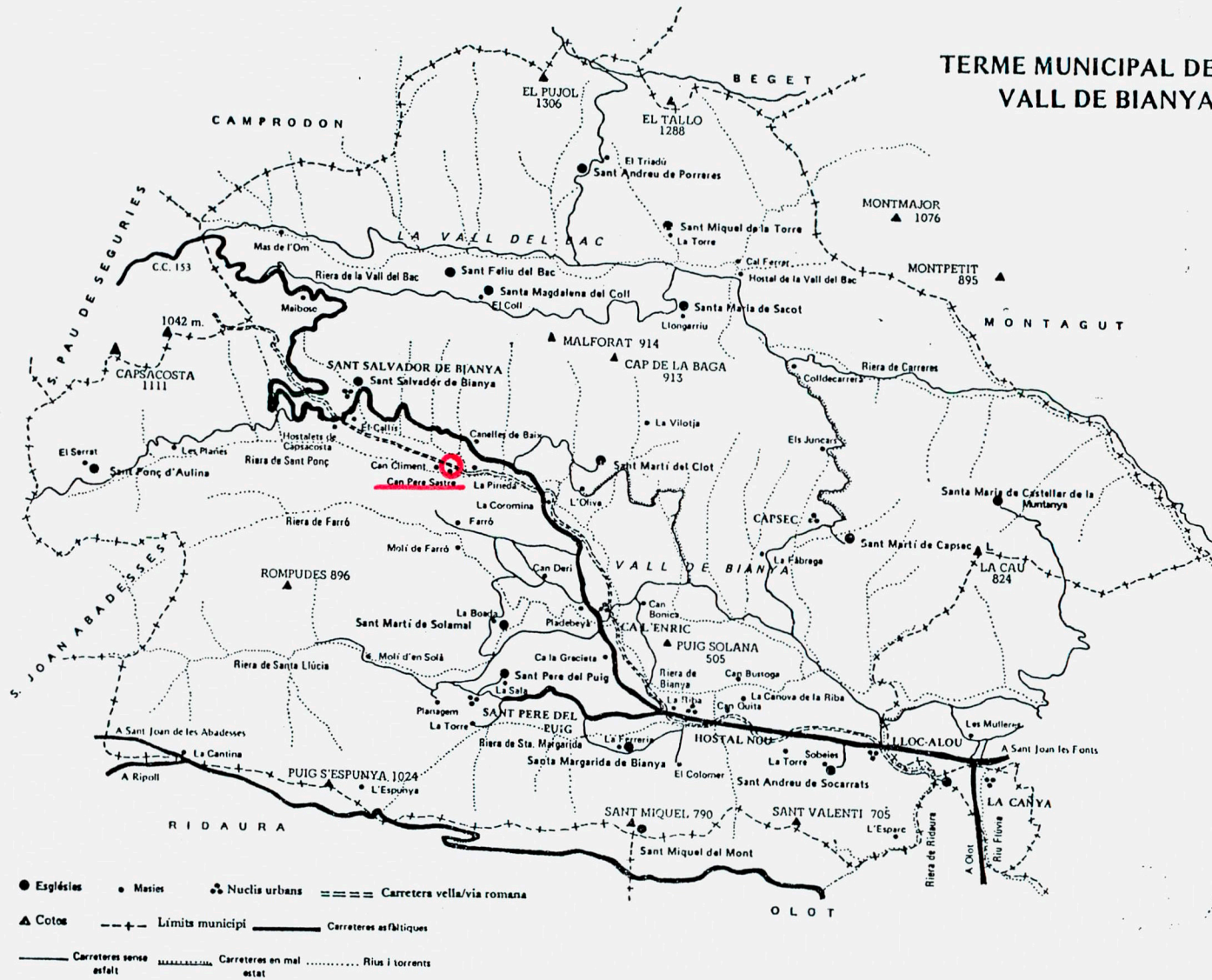


Escala 1:50.000

 Via del Capsacosta

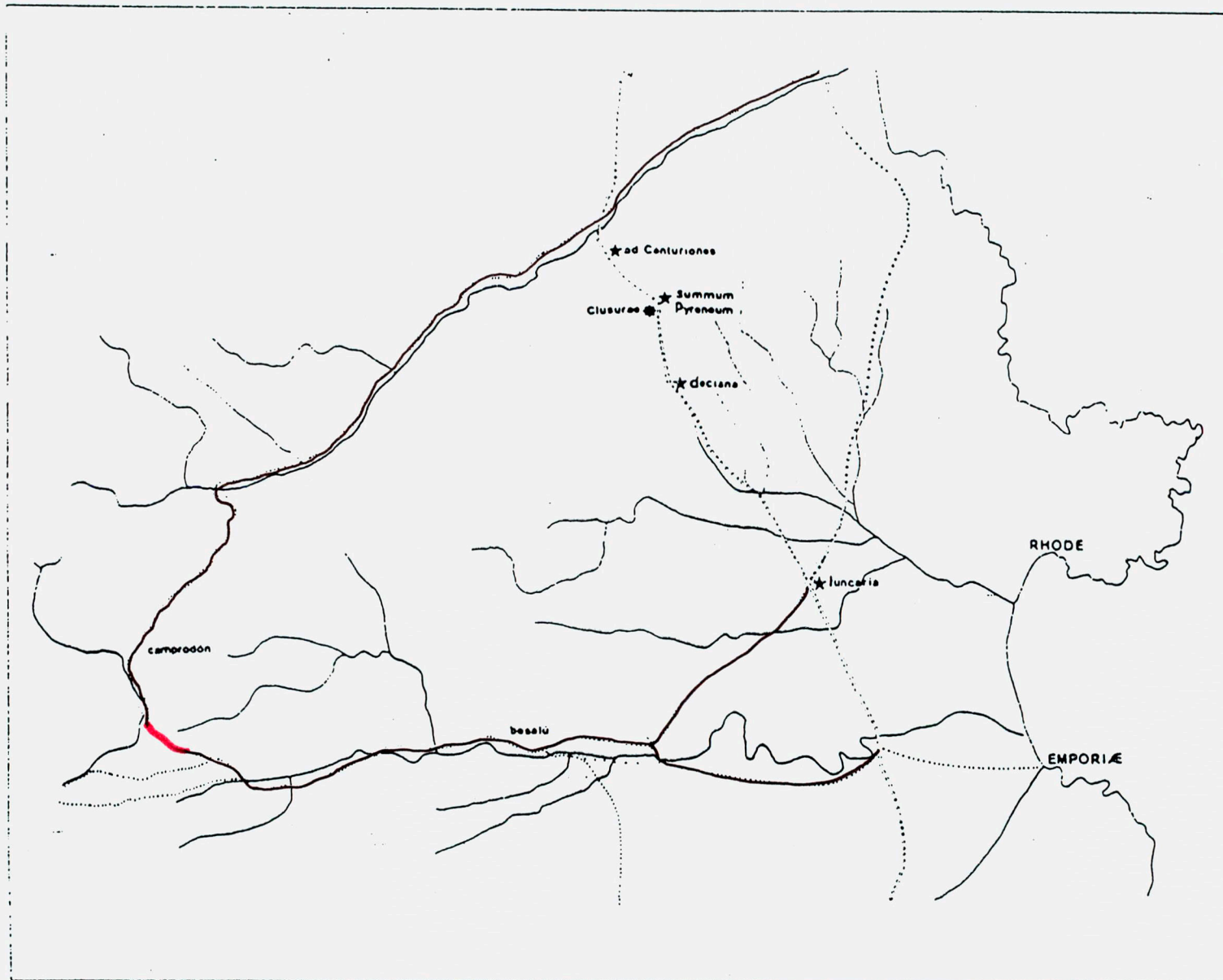
 Tram de la Via on s'ha actuat (Can Pere Sastre)

TERME MUNICIPAL DE VALL DE BIANYA



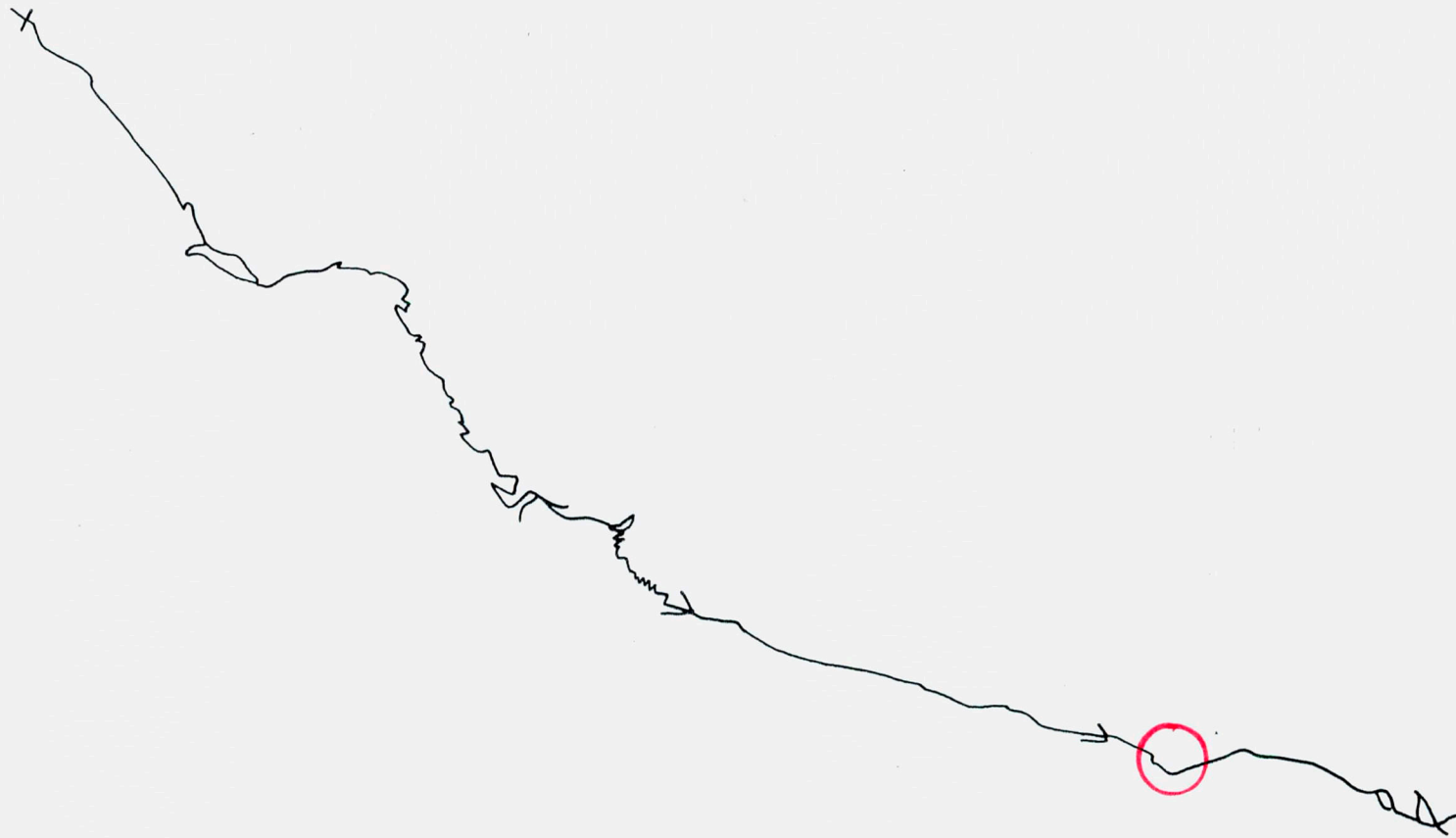
- Esglésies
- Masies
- ⊕ Nuclis urbans
- ==== Carretera vella/via romana
- ▲ Cotos
- +--- Límits municipi
- Carreteres asfàltiques
- Carreteres sense asfalt
- Carreteres en mal estat
- Rius i torrents

IDENTIFICACIÓ I ESTUDI DE LES VIES ROMANES



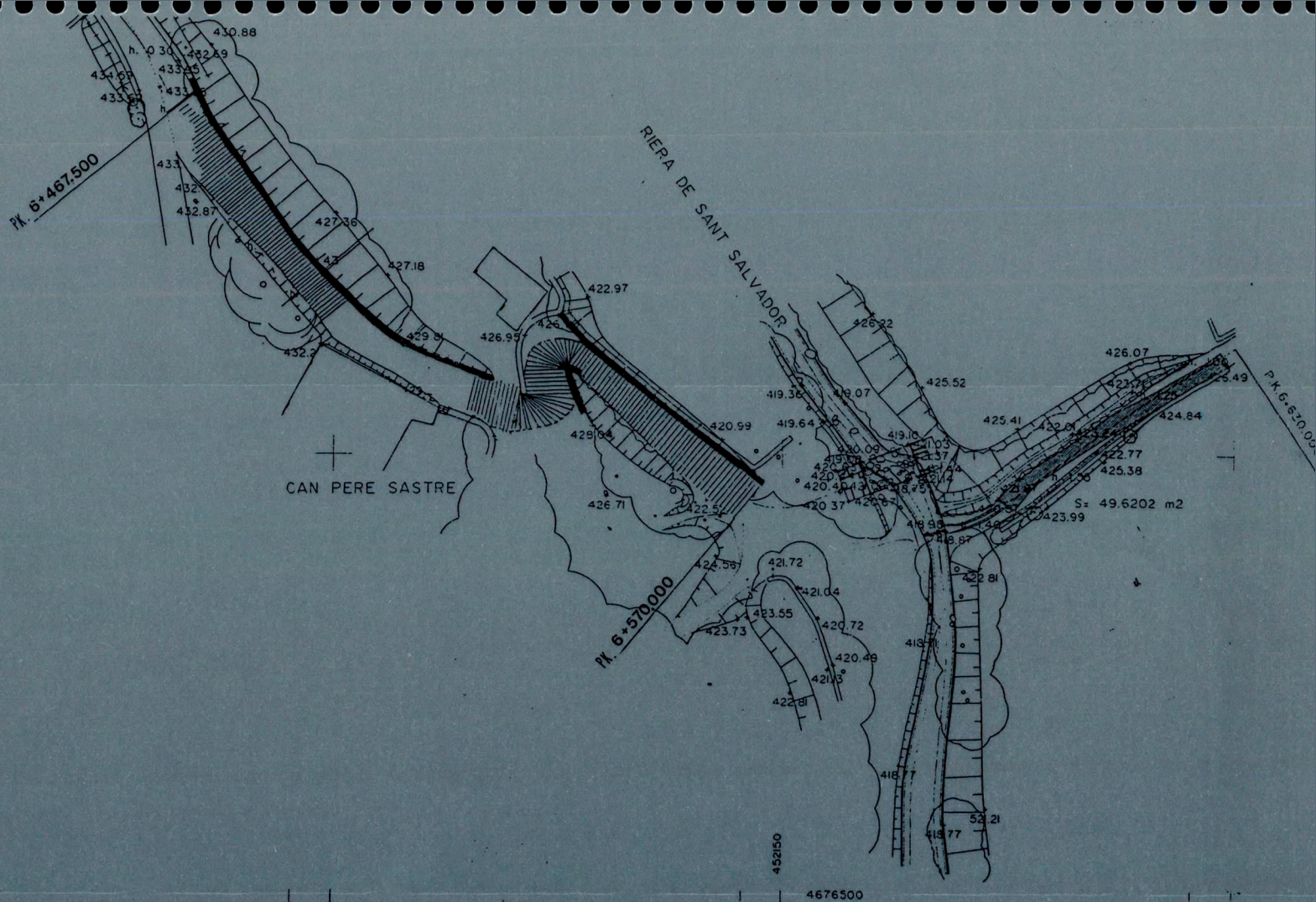
Perfil Longitudinal del tram excavat
a la Via del Capsacosta

Sant Pau Vell





Pas dels
Traginers





SITUACIÓ DE LES RESTES RECUPERADES

MUR EXTERN (LATERAL) 

RESTES DE LA VIA 



N



GENERALITAT DE CATALUNYA
DIPUTACIÓ DE GIRONA
SERVEI DE MONUMENTS

GENERALITAT DE CATALUNYA
DEPARTAMENT DE CULTURA
SERVEIS TERRITORIALS DE GIRONA
DIPUTACIÓ DE GIRONA
SERVEI DE MONUMENTS

el facultatiu
LLUIÍS BAYONA I PRATS, arquitecte
Cap del Servei de Monuments
ELISA LLENAS I TORRENT, arq. tècnic
DIPUTACIÓ DE GIRONA

dibuixat ESTAT ACTUAL LLUIS GALIÀ I ARPA
dibuixat PROJECTE PERE TURON I CASTELLÓ

obra RESTAURACIÓ
DE LA VIA ROMANA
DEL CAPSACOSTA

TRAM: SANT PAU VELL - PAS DELS TRAGINERS

municipis VALL DE BIANYA
SANT PAU DE SEGÚRIES

comarques GARROTXA
RIPOLLÈS

expedient 5.20.06

plànol núm.

2.14

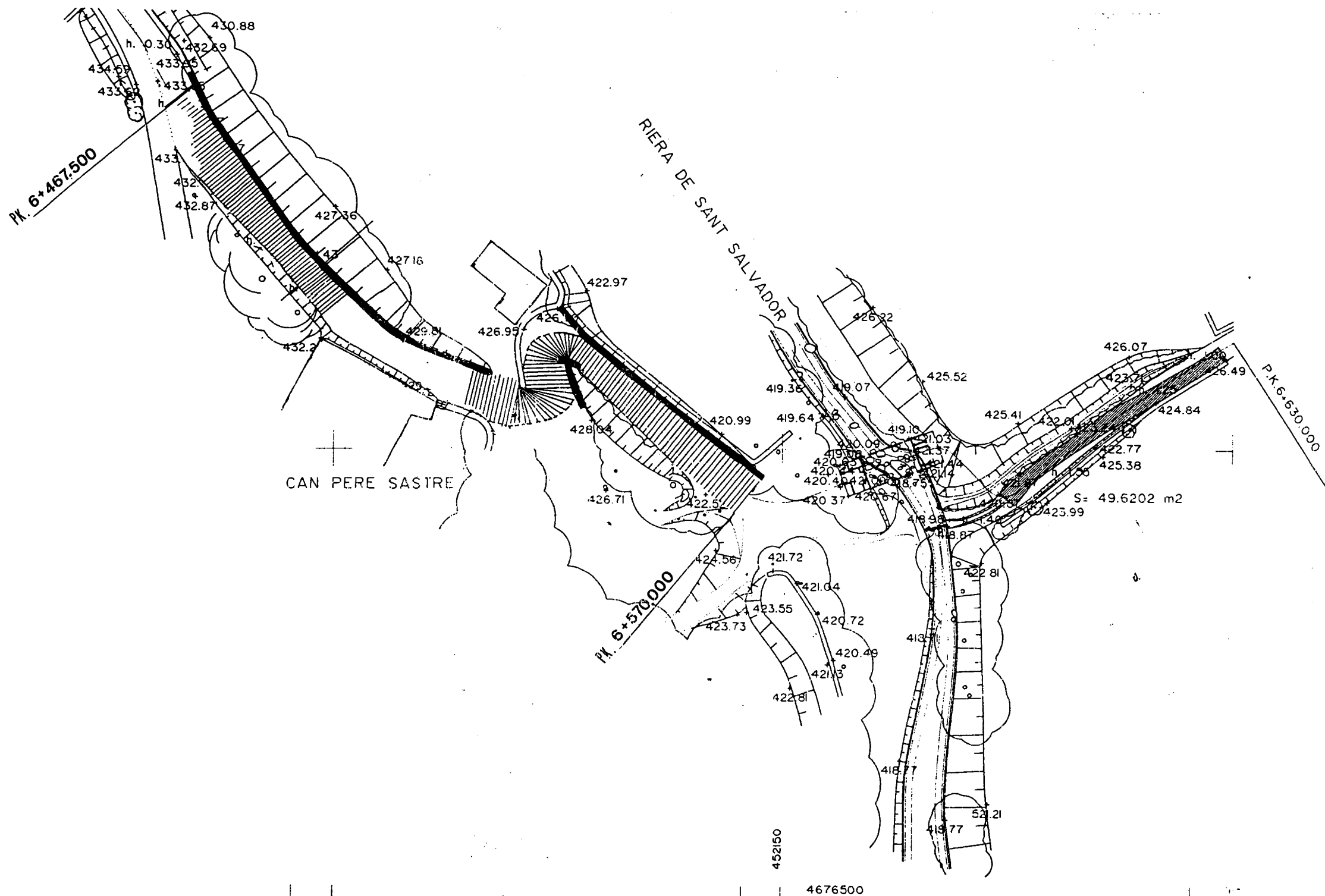
escala 1/500

data Juny 1.994

PLANTA

ESTAT ACTUAL

DEL P.K.6+184.000
AL P.K.6+630.000



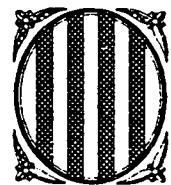
SITUACIÓ DE LES RESTES RECUPERADES

MUR EXTERN (LATERAL) 

RESTES DE LA VIA 



N



GENERALITAT DE CATALUNYA
DIPUTACIÓ DE GIRONA
SERVEI DE MONUMENTS

GENERALITAT DE CATALUNYA
DEPARTAMENT DE CULTURA
SERVEIS TERRITORIALS DE GIRONA
DIPUTACIÓ DE GIRONA
SERVEI DE MONUMENTS

el facultatiu

LLUIÍS BAYONA I PRATS, arquitecte
Cap del Servei de Monuments
ELISA LLENAS I TORRENT, arq. tècnic
DIPUTACIÓ DE GIRONA

dibuixat ESTAT ACTUAL LLUIS GALIÀ I ARPA

dibuixat PROJECTE PERE TURON I CASTELLÓ

obra RESTAURACIÓ
DE LA VIA ROMANA
DEL CAPSACOSTA

TRAM: SANT PAU VELL - PAS DELS TRAGINERS

municipis VALL DE BIANYA
SANT PAU DE SEGÚRIES

comarques GARROTXA
RIPOLLÈS

expedient 5.20.06

plànol núm.

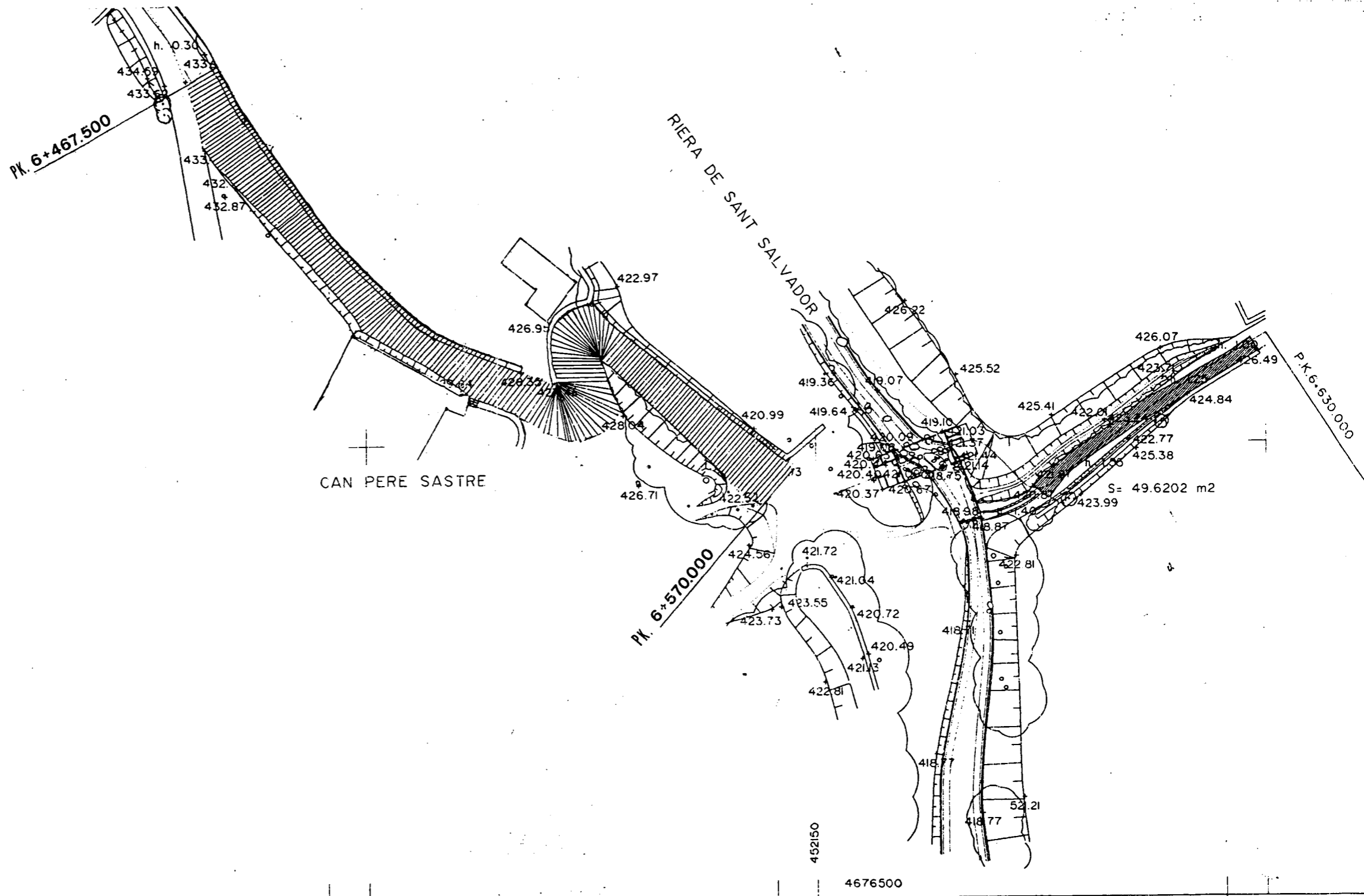
2.14

PLANTA
ESTAT ACTUAL

DEL P.K.6+184.000
AL P.K.6+630.000

escala 1/500

data Juny 1.994

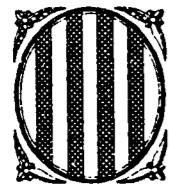


ÀREA D ACTUACIÓ



CAN PERE SASTRE

S= 49.6202 m2



GENERALITAT DE CATALUNYA
DIPUTACIÓ DE GIRONA
SERVEI DE MONUMENTS

GENERALITAT DE CATALUNYA
DEPARTAMENT DE CULTURA
SERVEIS TERRITORIALS DE GIRONA
DIPUTACIÓ DE GIRONA
SERVEI DE MONUMENTS

el facultatiu...

LLUIÍS BAYONA I PRATS, arquitecte
Cap del Servei de Monuments
ELISA LLENAS I TORRENT, arq. tècnic
DIPUTACIÓ DE GIRONA

dibuixat ESTAT ACTUAL LLUIS GALIÀ I ARPA

dibuixat PROJECTE PERE TURON I CASTELLÓ

obra RESTAURACIÓ
DE LA VIA ROMANA
DEL CAPSACOSTA

TRAM: SANT PAU VELL - PAS DELS TRAGINERS

municipis VALL DE BIANYA
SANT PAU DE SEGÚRIES

comarques GARROTXA
RIPOLLÈS

expedient 5.20.06

plànol núm.

2.14

PLANTA
ESTAT ACTUAL

DEL P.K.6+184.000
AL P.K.6+630.000

escala 1/500

data Juny 1.994