

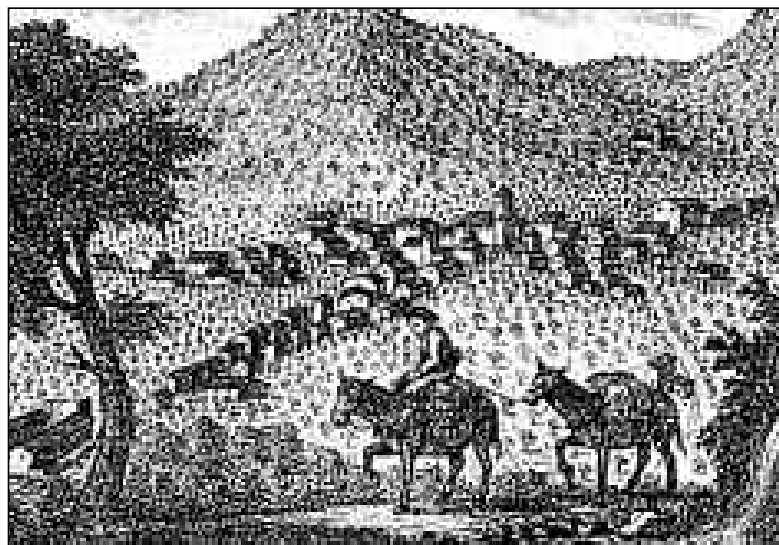
# ELS CAMINS DE FERRADURA DE LA VALL DE SÓLLER

*Antoni Reynés Trias*

La vall de Sóller, capficada entre el puig des Teix a ponent, la serra d'Alfàbia i la de Son Torrella a migjorn i el puig Major i la muntanya de Montcaire a llevant, compta amb una de les xarxes de camins de ferradura més extenses, riques i ben conservades de l'illa de Mallorca, conjunt que conforma un patrimoni històric, cultural i etnològic de primera magnitud.

Altre temps aquests viaranys, sovint aspres i perillosos, eren plens d'activitat i per ells ens arribava gairebé tot allò que era bo i dolent i foren, especialment per la seva dificultat, determinants en l'economia, la cultura i en definitiva en la manera d'entendre el món dels sollerics. En aquest sentit sembla significatiu que unes de les primeres notícies que tenim sobre els camins a la vall siguin les deixes que per mantenir el camí de Sóller a la Ciutat de Mallorca preveuen pel moment del seu traspàs Pere Domenge, de Fornalutx i Bartomeu Pellicer, el 1290 i el 1292, respectivament,<sup>1</sup> o que en el mapa del Cardenal Despuig (1785) s'elegís la imatge d'un traginer per representar la vila de Sóller.

Aquest ofici fou durant molt temps un dels més característics de la vall. Els traginers de garrot portaven tota mena de mercaderies a esquena de bis-



Traginer solleríic en el mapa del cardenal Despuig.

tia, oli, teules, estris de cuina, queviures, càrritx, etc. A més, els de Sóller i Fornalutx assolien gran fama per ésser magnífics guies de muntanya, apreciats per tots aquells viatgers que desitjaven conèixer les nostres muntanyes, especialment el puig Major. Malgrat tot, prestigi i remuneració no solien

anar de la mà si atenem que el salari del traginer de Lluc a finals del segle XVII era de 27 sous cada mes, que podem comparar amb els 8 sous que costava una gallina per les mateixes dates.

A les dificultats físiques pròpies del seu treball, cal afegir les generades per inclemències meteorològiques. Les pluges contribuïen al mal estat del camins, de la qual cosa aquest col·lectiu es queixava sovint. La neu, altre temps més abundant, també era font d'entrebancs i sovint els impedia el pas pels colls més elevats; el 1629 els traginers de Lluc no pogueren passar per Turixant ni per l'Ofre el 1637. Pitjor sort tengué Pere Esteve, quèstor de Lluc que feia l'acapta a la vall de Sóller, mort de fred en el camí a causa d'una nevada el 1553.

Tanmateix, les caigudes de penyals podien fer malbé els marges i els empedrats i causar desgràcies personals. Llabrés, en el seu noticiari, recull el següent fet, datat del 25 de novembre de 1810: "Se desplomo un peñasco en el collado de Sóller e hizo tortilla (sic) a un trajinero y dos machos". La perillositat però no es perdé amb els nous camins de carro si hem de fer cas a la glosa recollida a Sóller pel pare Ginard.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> P. Rafael Juan, *Hojas de Lluc*. Núm. 24. 1980. Ciclostilat.

<sup>2</sup> Rafel Ginard Bauça. *Cançoner Popular de Mallorca*. Volum segon. Editorial Moll. 1980.

Quan m'ho deien, jo no ho creia,  
 però ara ja ho creuré,  
 que un carreter sempre té  
 la mort darrere s'oreia.

## LES CARACTERÍSTIQUES CONSTRUCTIVES

D'acord amb el diccionari Alcover–Moll entenem per camins de ferradura aquells on no hi poden passar carros, sinó sols bísties, definició a la qual es pot afegir que presenten un cert grau d'elaboració, en contraposició als tiranys, fets tan sols per al pas de la gent. El seu valor constructiu és sovint molt elevat, amb diversos elements: els empedrats que n'asseguren la resistència a l'erosió produïda per les aigües i el pas d'homes i bestiar; la cadena, o filada de pedres central, element ornamental que a més contribueix a la seva conservació; marges per sostenir el ferm; grans pedres anomenades escopidors, per delimitar el traçat; guals i passadores per superar els torrents; ratlletes, a manera d'escalons o amb la funció de treure l'aigua; paretons, etc.

En els camins més treballats hi podem trobar gairebé tots aquests components encara que es presenten grans variacions en la seva disposició. En els més senzills, com ara els dels carboners, trobam sols margets poc elaborats i en altres el trànsit es realitza gràcies a graons estrets que s'enfilen en ràpid pendent.

Molts d'aquests viaris destaquen per la seva integració en els sistemes de marjades de tal manera que constitueixen conjunts de pedra en sec de notable valor paisatgístic. El lligam entre els camins i els sistemes de drenatge dels espais marjats és especialment complex en el camí de sa Dumanega, que recull part dels excedents de l'escorrentia superficial i els condueix al torrent. També es pot considerar singular l'aprofitament d'alguns torrents o eixugadors com a camins, com és el cas del torrentó de Can Roc, una part del camí d'Enmig (de Bàltx d'Amunt a Montcaire), o el mateix torrentó de Can Creueta, avui reconvertit en vial per a cotxes.

Malauradament ja no queda res de la senyalització que servia d'orientació als caminants a finals del segle XIX i que segons l'arxiduc Lluís Salvador era més que correcta. Els antics ponts, un dels elements més singulars de tota xarxa viària, han desaparegut en gran part; foren els primers que sofriren els



Camí de sa Dumanega.

estralls causats pel mal temps o es reformaren per donar pas als carros primer i als cotxes després. Les inundacions de l'any 1885 foren especialment nocives, amb gran nombre de ponts damnats o enrunats, com és el cas del pont de Binibassí o el pont Nou. L'antic pont d'en Valls a l'inici del coll de Sóller desaparegué el 1750 emportat per les aigües. El 1754 s'acordà substituir-lo, fou reformat per passar-hi la carretera, rebé també l'investida de les aigües l'any 1885 i restà finalment invisible amb les obres del túnel de Sóller.

## ELS CAMINS REIALS

Si observam l'orografia de la vall, les restes arqueològiques o el indicis documentals, haurem de convenir que, a gran trets, els itineraris principals, que passen pels colls orogràfics o uneixen assentaments humans amb una certa pervivència, provenen de models anteriors a la conquesta catalana.

Ja després d'aquesta i d'acord amb la seva importància el viari principal que assegurava les connexions amb l'exterior o comunicava les viles i les alqueries principals, restà sota la jurisdicció reial. La Procuració Reial era la que entenia dels delictes que s'hi cometien i exercia implacablement la seva justícia. Una brega en camí reial podia ésser castigada amb la mort i les restes de l'ajusticiat s'exhibien, a vegades esquarterades, a indrets destacats com avís als malfactors. A Sóller s'exposaven a sa Mola, ben visibles des dels camins principals, encara que posteriorment ho foren a la torre de la fortalesa de l'església parroquial, creuer de tots els camins.

De la defensa del patrimoni del monarca en tenia cura el Procurador Reial, càrrec creat per Jaume II (1276 - 1311) i que perviurà fins el 1715 en què és substituït per l'Intendent.

Dels fons comuns de la universitat se n'ocupaven els clavaris, que portaven el registre de tot allò que cobrava i pagava per arranjar els camins en nom de la universitat.<sup>3</sup> Per altra part a cada vila hi havia la figura del Mostassaf, càrrec creat pel rei Jaume III (1336) i que era nomenat directament pel Governador a instàncies dels jurats. Entre les seves funcions hi havia la de tenir cura d'adobar les places, els carrers i els camins públics.

L'àmbit de les seves competències no sempre fou clar i algunes vegades era necessari l'aclariment del Governador, que el 1358<sup>4</sup> determinava que el manteniment dels camins nets i condrets pertanyia al mostassaf, però donar camins

i els bans era competència del batle. Aquests solien fer referència a qüestions com la prohibició d'amollar-hi bestiar o el seu manteniment a càrrec dels confrontants.<sup>5</sup>

El guiatge era un salconduit que es concedia al portador. Per alguns d'ells sabem que el robatori en camins públics era considerat un dels més greus, just a l'altura de “bares, trencadors d'homenatges, heretges, lladres manifestes, fabricadors de falsa moneda, sodomites, canviadors abatuts e gitats de pau e de treva e inculpats de crim de lesa magestat”.



Forca al segle XVI.

<sup>3</sup> Albertí Albertí, Jaume. Rosselló Vaquer, Ramon. *Història de Valldemossa. (1230 - 1516)*. Documenta Balear. Valldemossa. 1999.

<sup>4</sup> Ramon Rosselló Vaquer. *Història d'Inca. 1350-1516*. Lleonard Muntaner. Editor. Col·lecció llibres de la Nostra terra/27. 1997.

<sup>5</sup> Que cada un en son ancontrada adob los camins. Ban publicat el 1649. Rullan i Mir. *Historia de Sóller en sus relaciones con la general de Mallorca*. Impremta Felipe Gusp y Vicens. Palma 1876.

Dels camins reials, és a dir, de la xarxa principal de la vall, ens en deixa constància la documentació. Així trobam sota aquest qualificatiu entre d'altres els següents camins: el de Montcaire, avui més conegut com a camí de s'Alzina Fumadora, arbre a l'ombra de la qual els traginers descansaven i feien les seves fumades; el de s'estret de Bàltx, avui de propietat mancomunada entre els municipis de Sóller i Fornalutx de resultes de la fitació dels termes municipals realitzada el 1878; el de Fornalutx a Bàltx i Tuent, un tram del qual és conegut com costa d'en Nicó; el de Monnàber; el des Abats; el de la Mar; el que va a la muntanya d'en Torrella; el de Muleta; el des Passatgers i finalment el camí de Ciutat, el més important de tots però no per això el més sortat a l'hora de conservar-lo.

Una aturada en els camins reials de Castelló i de Lluc ens permet descobrir part de la seva riquesa històrica i cultural, al mateix temps que constatar els canvis en la toponímia al llarg del temps que dificulta a vegades la seva identificació.

## **EL CAMÍ DE CASTELLÓ**

Amb aquest nom es coneix un dels camins més importants de la vall de Sóller i que enllaça el camí vell de Ciutat amb Castelló passant pel pujol d'en Banya, Can Teix, s'Alqueria Blanca i Cas Xorc. És habitual trobar aquesta via documentada com a camí que va de Castelló a la Ciutat de Mallorca.

El seu recorregut és molt planer i discorre per vessants amb una intensa utilització agrícola desenvolupada gràcies a l'aixecament de marges. D'acord amb aquest ús intensiu del territori són nombrosos els viaranys que enllacen amb el camí reial de Castelló des del fons de la vall a manera d'espina de peix. D'aquests en destaquen per les seves característiques constructives el des Rost, el de Rocafort i el de s'Alqueria Blanca o de Can Tes.

Avui sovint es designa també amb el nom de camí de Castelló el tram entre la capella de Castelló i el poble de Deià que els deianencs coneixen com a camí de Son Coll, en referència al llogaret del mateix nom, l'antiga na Matona del segle XIV. Malgrat això, fins ben entrat el segle XX la documentació s'hi refereix com a camí des Grau o camí reial del Grau. L'origen d'aquest topònim, que apareix documentat el 1304<sup>6</sup> com a "carraria Gradu", cal cercar-lo en l'escaló (grau) que salva el camí entre la Casa Nova i sa Plana. La

seva rellevància minvà amb la finalització de la carretera de Deià a Sóller l'any 1881, de tal manera que al 1919 l'ajuntament de Sóller el considerava de poca importància i escassa circulació, i creia innecessari retirar les barres que s'havien posat per al ramat.<sup>7</sup>

Per altra part aquest mateix bocí el podem trobar esmentat com a camí d'Amunt, en contraposició al camí reial de Sóller a Llucalcari i Vall-demossa. Aquest últim passa per Son Sales, Can Bleda i Llucalcari. Discorre, per tant, a un nivell més baix que l'an-



Camí de Rocafort.

terior i, des de la possessió de Son Bujosa, abans de l'arribada a Deià, es dirigeix al pi de sa Pedrissa sense passar pel poble. Segons la tradició per aquí es desviaven els vianants en temps d'epidèmia per protegir el poble de possibles contagis, d'aquí que també es conegui com a camí de sa Pesta.

No cal confondre el camí reial de Deià amb el del Rost. Aquest és el “camí que va de la vila de Sóller al lloc de Castelló” del segle XVI. El topònim de camí des Rost sembla tenir un origen posterior, i possiblement està relacionat temporalment amb un altre canvi, documentat el 1797 quan el bisbe Colom adquireix un olivar anomenat el Rost, abans “la Belicia”, que feia partió amb el “camí que va a Castelló”.

<sup>6</sup> Plàcid Pérez Pastor. Un recull dels genèrics i topònims més antics de la vall de Sóller. A Sobre onomàstica. Jornades d'Antroponímia i Toponímia (1993- 2002). Universitat de les Illes Balears, Govern de les Illes Balears. Palma. 2004

<sup>7</sup> (AMS. SIG. 70).

La construcció de la carretera de Sóller a Deià, que entre el coll des Pi i aquesta última vila se superposa en gran part sobre el camí reial de Deià, suposà un canvi important en la jerarquia dels camins d'aquest vessant, de tal manera que el camí des Rost passà a ésser també conegut com a camí vell de Deià.

Les alternatives per transitar entre els dos pobles es completen amb el camí d'Avall, que resseguia la costa fins a la cala de Deià i que el 1402 el governador decideix substituir pel camí que discorre per una cota més elevada, entre aquesta i Llucalcari, a més de sembrar-hi mates i argelagues per tal de dificultar el trànsit dels pirates berbers. Durant un cert temps, i per motius ben diversos, compartiren passes per aquest indret pintors i carrabiners. S'ha de dir però que finalment els Rusiñol, Mir, Junyent o Bernareggi guanyaren la partida i avui és habitual trobar el tirany a les guies com a camí des Pintors.

## ELS CAMINS DE LLUC

Dels camins reials que portaven a la capella de la Mare de Déu de Lluc en destaquen dos: un que té el seu origen a Fornalutx i l'altre a Sóller.

El primer és el que trobam com a camí que va a Lluc, camí reial pel qual es va a Pollença i a l'església de Lluc (1588),<sup>8</sup> o de manera més habitual camí que va a Nostra Senyora de Lluc o camí reial des Marroig. És el que més tardanament coneixerem com a camí des Creuer i camí des Cingles, segons el tram de què es tracti, encara que pels llucers fou sempre el camí de Fornalutx.

De la importància d'aquesta via per als sollerics ens adonam que, en un acte que podem qualificar d'intromissió en els assumptes del municipi veí, el 1908 l'Ajuntament de Sóller l'incloïa en el pla de camins veïnals amb la categoria de camí de primer ordre, amb un longitud de 36 km i pas per Bini i Cal Reis. Malgrat la negativa primera impressió el reglament així ho permetia.

L'altre camí, el del barranc de Biniraix, que enllaça amb l'anterior en terres de Turixant, és avui més popular. L'elevada freqüentació i la devoció a la Mare de Déu ens han llegat un gran nombre d'històries i llegendes relacionades amb ell a més d'algun miracle; patrimoni cultural i històric digne d'atenció.

---

<sup>8</sup> ARM.J-15.



Les notícies sobre el seu manteniment i els conflictes generats són relativament abundants i primerenques. El 1400, i a instància del propietari de l'Alqueria "Alofra", el governador manava als batles de Sóller, Bunyola i Escorca que publicuessin un ban prohibint sota pena de deu lliures que ningú que passàs per visitar el santuari de Lluc tocàs o destruís el camí o els ponts de fusta.

Que el seu bon estat era important per a l'església ho sembla demostrar que el 1438 el bisbe Gil S. Muñoz dirigia una carta al rector de Sóller per tal que aquest oferís 40 dies de perdó als feligresos que contribuïssin a l'adob del camí.

Per altra part l'itinerari es troba ple de noms evocadors: els reposadors, que trobam en nombre de tres, situats estratègicament on era costum que descansessin els traginers abans de reemprendre la marxa; el salt des Cans on es diu que hi llançaven els cans malats, encara que el topònim podria tenir un altre origen; es Castellot amb les seves restes prehistòriques; el gorg Blau, lloat per Miquel Costa i Llobera abans que fos destruït en nom del progrés, com tantes altres meravelles de Mallorca.

L'antic camí tot solitari  
voreja l'aigua, recobert  
baix del penyal, i sembla obert  
per un exèrcit llegendari...

També podem destacar les restes dels molins del torrent des Gorg Blau, alguns dels quals sobreviuen de manera sorprenent. Evocam gràcies a ells la presència islàmica abans de retrobar el traçat pretèrit en terres de Son Nebot, modificat en part amb la construcció del camí carreter de la central elèctrica de Turixant. Poc després l'alzinar d'Escorca, avui ombrívol i esgarrifós com sempre ho ha estat, ens recorda que aquí es féu present la Mare de Déu guiant amb una llumeta un grup de mariners que es dirigien al santuari després de salvar-se miraculosament d'una tempesta.

L'arribada a la capella de Sant Pere, antiga competidora espiritual de la de Lluc, devia conhortar els pelegrins, però molt prop es troba s'Era d'Escorca, esfondrada per la irreverència davant el pas de les sagrades formes. Llegenda recollida en forma de cançó popular per Josep Maria Llompart:<sup>9</sup>

De sobte pel camí  
de Lluc se va sentir  
el toc vibrant i fi  
    d'una campana,  
Jesús omnipotent  
anava en sagrament  
d'un pobre pacient  
    a la cabana.  
A l'era es va acostar  
pausat el combregar  
i el riure i flastomar  
    no es detenia...  
Davant tal avalot  
s'atura el sacerdot...  
Horror; com un gran clot  
    allà s'obria...

Abans d'arribar a Lluc i topar-nos amb la font Coberta, la creu des Barracar i la plaça dels pelegrins, l'alzina de ses Tres Creus, ens recorda que a sota hi moriren tres missatges (dos d'ells fornalutxencs) de resultes d'un llamp un matí del dia de Sant Llorenç de 1833.

La peregrinació a Lluc, com acte espiritual que era, comportava altre temps preparatius intensos. Tal com descriu Andreu Arbona<sup>10</sup> a inicis del segle XX l'esdeveniment s'anunciava des de la trona amb sis o set setmanes d'antelació i durant aquest període s'assajaven els càntics. Els pelegrins s'inscrivien en la rectoria i el dia assenyalat, que coincidia amb una nit de lluna plena, es trobaven a la parròquia i després d'una homilia, caminant, o cavalcant en bísties portades per traginers es dirigien a Biniaraix on encara els esperava un altre sermó. Les més de tres-centes bísties (una bístia per cada vuit persones) que, comenta el mateix autor, es podien reunir, devien proporcionar un caire realment fastuós a l'esdeveniment, però res comparable amb la descripció que Busquets ens fa al llibre de "la invenció i miracles de

---

<sup>9</sup> Cançó popular recollida per Josep Maria Llompart. Discurs mantenedor. Revista Lluc. Octubre 1966.

<sup>10</sup> Andreu Arbona i Oliver. Fent volar l'estel. Associació Cultural Veu de Sóller. Sóller. 1996.

nostra senyora de Lluç”,<sup>11</sup> el 1684: “...uns a peu descalç per aquelles penyes, altres amb els genolls nus per terra, altres vestits de cordes, altres amb barres de ferro i creus pesades al coll, altres assotant-se i banyant el camí amb la seva sang”.

No cal menysprear tampoc el paper econòmic del camí des Barranc de Biniaraix, que a més de posar en comunicació les altes valls de Cúber i Almallutx, antuvi més poblades, s’esbranca en diverses vies en direcció al Raiguer i el pla de Mallorca. Ja en terres d’Escorca trobam primer el pas de na Maria, per on es va a Orient, important altre temps des del punt de vista militar ja que donava accés al castell d’Alaró, on sembla que es guardaven les joies de l’església parroquial de Sóller en cas de perill de moros. També era la via més ràpida per als homes d’armes d’Orient i d’Alaró que acudien a auxiliar-nos.

El seu interès estratègic queda remarcat durant el segle XVI, moment en què el perill d’invasió fou tan acusat que es va preveure l’evacuació de la població a uns últims reductes situats a les muntanyes. Un d’ells, el fort de Cúber, Almallutx, Binimorat i l’Ofre havia d’ésser guardat per 115 homes, quatre dels quals s’havien de situar en el pas de na Maria.

La seva importància militar disminuí amb els nous sistemes defensius, però encara el 1864 el tinent Luís de Miguel descriu l’itinerari entre Sóller i Orient, de 9.772 metres, entre altres 47 de l’illa, no sense advertir que el camí era “fatigoso por la acusada pendiente de las cuestas y lo descarnado del piso”.

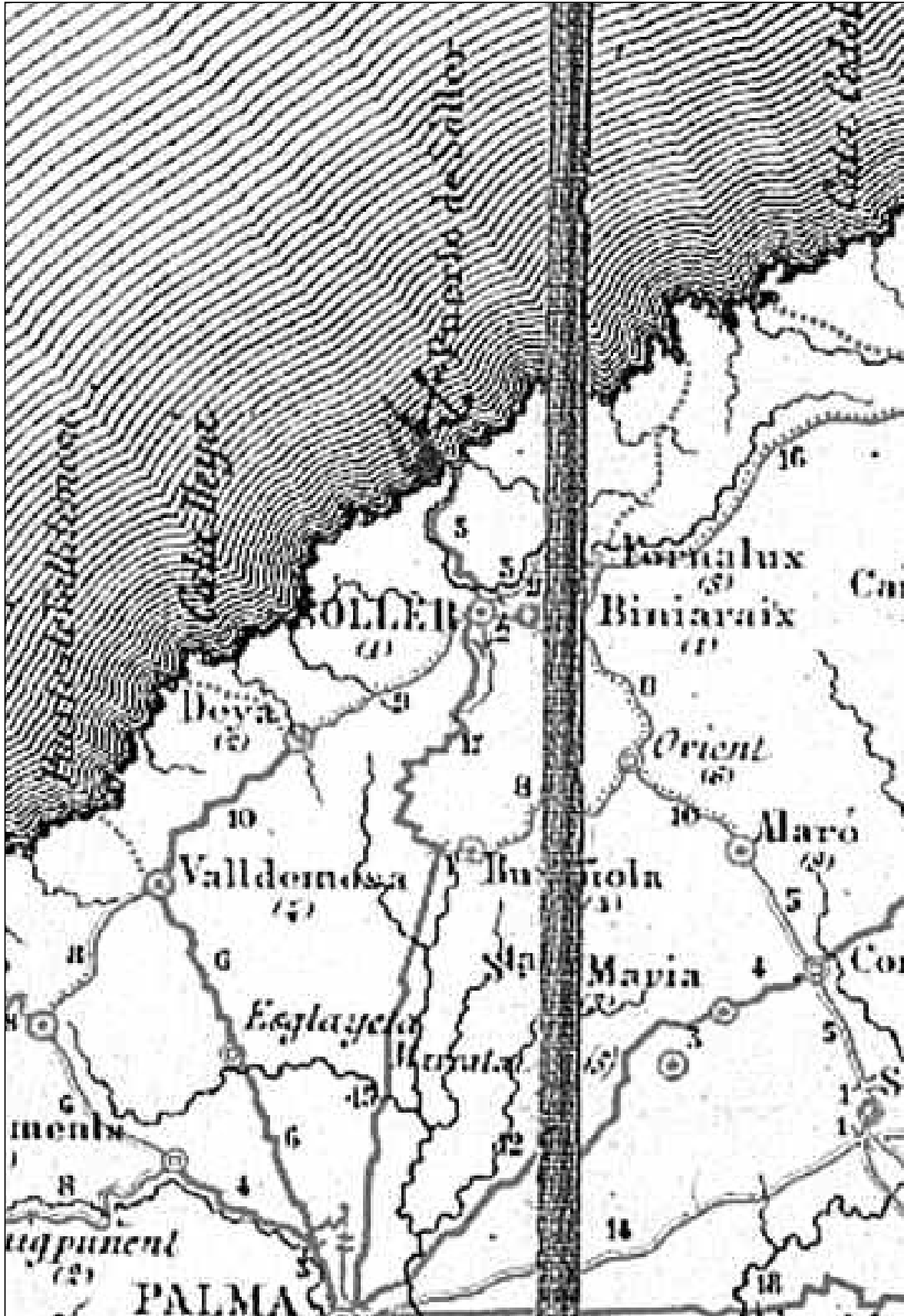
El coneixement d’aquests itineraris militars fou el que permeté al “brigadier” Joaquín Perez de Rozas la inclusió, el 1872, del camí entre Biniaraix i Orient a la seva obra “Itinerarios de España, Baleares y Canarias” tot formant part de la ruta de Fornalutx a Lluçmajor.

Deixant de banda el camí des Barrancons, curosament construït, ve després el d’Almallutx a Bunyola per Cúber, el pas de sa Foradada, Comassema i Orient, altre temps important via de transhumància de la qual ens parla Bartomeu Ensenyat en el seu llibre “El Pastor”<sup>12</sup> i també emprada pels devots de Bunyola i Orient com recull la glosa:

---

<sup>11</sup> Llibre de la invenció i miracles de la prodigiosa figura de nostra senyora de Lluç. Rafel Busquets. Lucus. Publicacions del Santuari de Lluç. Inca. 1989. Facsímil, edició 1684.

<sup>12</sup> Bartomeu Ensenyat Estrany. El pastor: la poesia, la música, costums i tradicions del pastor de Mallorca. Escola de Música i Danses de Mallorca. Palma. 1981.



Mapa de l'itinerari militar de 1864.

“Dins Coma-sema no puc  
alegrar-me ni un moment:  
sempre estic si veuré gent  
que vagi i vengui de Lluc.”

El camí de Mancor s'esbrancava seguint aproximadament el que avui és la canal entre els embassaments de Cúber i el gorg Blau per topar-se abans del coll des Coloms amb el camí reial d'Almallutx a Mancor, que permet assolir aquesta vila i la d'Inca per Tossals Verds i es Rafal i on, en el ja llunyà 1411, s'ordenava a Pere Catlar que no impedís als habitants d'Almallutx anar d'Inca a la dita vall. Ja diuen bé que no hi ha temps que no torni.

## LES MODIFICACIONS

La persistència dels itineraris principals anteriors a la conquesta cristiana no indica però que el traçat actual o el model constructiu s'ajusti a èpoques tan pretèrites. Les tasques de manteniment i reforma realitzades al llarg del temps fan difícilment destriables les possibles restes antigues. També els recorreguts s'han anat millorant d'acord amb les possibilitats econòmiques o tècniques.

El topònim camí vell del barranc de Biniaraix ens permet suposar un important canvi de traçat encara que de moment ens sigui impossible datar-lo. El camí que avui consideram principal i que passa per ses Voltetes necessita de la construcció d'un pont, superflu en el camí Vell, i que suposava un increment del perill de caiguda de penyals a s'Estret, però quedava justificat per l'estalvi de temps i esforç.

Documentalment també es constaten importants modificacions en el camí de Ciutat en el segle XVIII a les garrigues de Biniforani i fonts orals ens permeten observar una variació important del camí des Rocafort quan arriba al Claper Rodó o en el mateix barranc de Biniaraix, entre el salt des Cans i les cases de l'Ofre. En aquest últim cas el canvi es produí a instàncies del propietari de l'Ofre que quan va construir les cases noves volgué que el camí passés per davant, just al contrari del que ocorregué quasi cent anys després.

A més de les variacions de traçat, els repobladors cristians crearen tot un conjunt de senders d'acord amb els requeriments generats pels nous models d'ocu-



Tram antic del camí des Barranc de Biniaraix (es Gravet).

pació del sòl, explotació territorial i propietat, que a la vall combina gran nombre de petites parcel·les amb algunes possessions de gran importància.

A tall d'exemple alguns dels camins del barranc de Biniaraix, de la serra d'Alfàbia o des Marroig semblen haver-se construït a partir de l'establiment de les terres, mentre d'altres, com els que porten a la muntanya de Montcaire, s'han d'entendre dins un model d'explotació de les grans possessions i la posada en valor dels terrenys, en els quals se combina el valuós olivar amb la creació de rotes o l'aprofitament ramader.

Altres activitats com l'extracció de la neu, el carbó, les necessitats de la navegació, la devoció religiosa o fins i tot l'excursionisme, ens han deixat també la seva empremta en el viari.

L'origen del camí de l'ermita del pare Catany l'haurem de situar a meitat del segle XV quan el pare Bartomeu Catany, fundador posteriorment del Convent, es va dedicar a la vida contemplativa en aquest indret de Muleta<sup>13</sup> i despertà la devoció de la gent que acudia en gran nombre a escoltar-lo.

El camí de sa Torre de na Seca fou passa prèvia al bastiment d'aquest element defensiu i com a tal fou inclòs en el contracte entre els jurats i el mestre d'obres l'any 1582.

El camí des Puig o des Refrescar, per on es baixava la neu del puig Major, apareix almanco al segle XVI ja documentat amb aquest darrer nom, però la

---

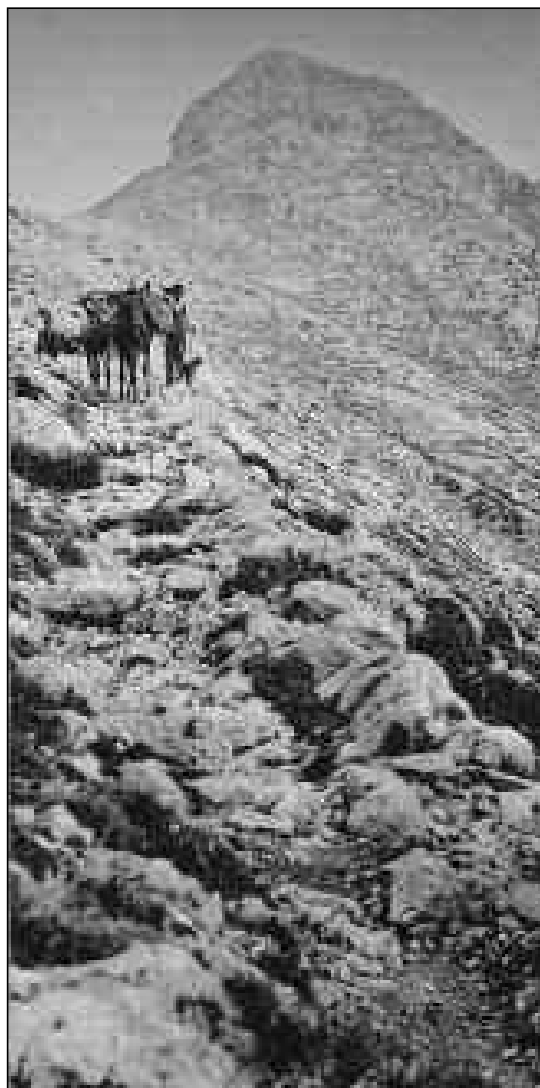
<sup>13</sup> J. Nicolau Bauçà. El Santo Cristo de Sóller. Sagrados Corazones. Palma de Mallorca. 1968.

part superior, especialment a la coma de n'Arbona, s'hauria construït simultàniament a la creació de les cases de neu. Aquesta idea era ja apuntada per Leonard Oliver a l'expedient sobre recomposició de camins de 1818: "Por subir a la casa de nieve dista seis horas; este sin duda fue creado quando se establecio dicha casa, pero la fecha y el tiempo se ignora". Cal recordar que els nevaters varen tenir el seu període d'espendor entre els segles XVII i XIX i que l'activitat es va mantenir fins entrat el segle XX, època en què la neu era portada amb bístia per aquest viarany fins a la plaça de Fornalutx i d'allà amb carro a Ciutat.

L'increment de la navegació en el Port de Sóller aconsellà la construcció d'un far al cap Gros. L'any 1842 els propietaris de Muleta cediren a l'ajuntament els terrenys necessaris per construir el camí de ferradura necessari per aixecar el far. Part d'aquest encara es conserva entre el racó de s'Argentera i el far des cap Gros.

El manteniment de la utilitat dels camins de ferradura provocà que fins ben entrat el segle XX s'hi realitzassin obres de reparació i en algun cas tasques que en canviaren profundament la fesomia. L'empedrat del camí de sa coma des Port a Bàltx d'Amunt es va incloure als anys 20 en les condicions d'arrendament de sa Coma, i com a resultat trobam un tram amb un ferm que es distingeix de la resta per la seva gran qualitat.

A la mateixa zona, les Basses de Ca s'Hereu foren transformades en marges de conreu durant els anys 40, en un dels darrers grans treballs de marjament d'importància de la vall. Simultàniament a l'aixecament dels murs, els margers construïren el camí que hi porta, de molt bella factura.



Camí des Puig, 1908.



Camí de ses Basses de Ca s'Hereu.

## LA SUBSTITUCIÓ

El segle XVIII és considerat per nombrosos autors com el segle dels camins.<sup>14</sup> Sorgeix entre els intel·lectuals i polítics la idea que la millora de la xarxa viària era imprescindible per al progrés del país. D'altra banda l'arribada dels Borbons i les seves idees centralistes tindrà conseqüències de gran abast en l'administració, mudances que al cap i a la fi seran d'una importància cabdal en la gestió dels camins.

Durant el regnat de Carles III arriben al poder els il·lustrats i es dicten diverses instruccions i ordenances que intenten posar ordre al ram de camins. La instrucció del 1761 on s'establien les bases “para hacer caminos rectos y solidos en España, que faciliten el comercio de unas provincias a otras, dando principio por

---

<sup>14</sup> Pedro Garcia Ortega. *Historia de la legislación española de caminos y carreteras*. Ministerio de obras públicas y urbanismo. 1982.



los de Andalucía, Cataluña, Galicia y Valencia..” és considerada el punt de partida de la nova política d'infraestructures viàries a l'estat espanyol. Mallorca per la seva situació insular i perifèrica quedarà al marge de les grans inversions estatals dirigides a la creació d'una xarxa radial amb centre a Madrid.

Malgrat tot a l'illa es realitzen esforços de modernització en els quals jugà un important paper la Societat Econòmica d'Amics del País creada el 1778. Una fita significativa fou la publicació el 1798 de la “Instrucción de lo que debe observarse para la recomposición de caminos en la isla de Mallorca”,<sup>15</sup> que establia la contribució personal com a sistema per a l'adob dels camins. Aquesta norma obligava cada home a treballar un dia a l'any en els camins i carreteres, dones i nins hi havien de destinar dues jornades; mentre, els propietaris dels carros o de bísties les havien d'aportar també un dia a l'any amb la mateixa finalitat.

L'efectivitat d'aquest sistema, que perviurà fins al segle XX amb diversos canvis, fou qüestionada sovint i fins i tot s'arribà a valorar com una de les causes del mal estat del viari i del retard en la seva modernització.

A finals del segle XVIII s'actuava a les carreteres de Lluçmajor, Manacor i Inca, mentre Sóller, per evidents dificultats geogràfiques, veia alentida una millora de les comunicacions, tant interiors com amb la capital.

El mapa del cardenal Despuig, considerat un reflex fidel de la xarxa viària de l'època, grafia tan sols un camí carreter a la vall, el que unia el Port de Sóller amb la vila<sup>16</sup> i encara en aquest l'Ajuntament de Sóller decidí situar un piló a sa Mola per tal que els quatre (sic) carros que hi havia a la vall no fessin malbé els empedrats dels camins i carrers.

Aquesta mateixa resistència al canvi és la que també es féu palesa en la construcció de la carretera del coll de Sóller, amb les protestes dels traginers, que veien perillar el seu mode de vida. Finalment la carretera es construí i l'any 1847 hi comença el trànsit dels carros, que el 1860 acudiren en gran nombre a rebre a la reina Isabel II.<sup>17</sup>

---

<sup>15</sup> Instrucción de lo que debe observarse para la recomposición de caminos en la isla de Mallorca. 1798. AGCM. VI-61/2.

<sup>16</sup> Plàcid Pérez a “La introducció del carro de rodes a la vila mallorquina de Sóller: impactes i conseqüències (1847-1914)” assenyala que a l'època una part del camí entre Fornalutx i Sóller era també de carro.

<sup>17</sup> A la una y media de la tarde se descubrió la regia comitiva detenida en la mencionada Fuente de la Cruz, y á poco rato el repique de la campanas, los acordes de la música i la llegada de innumerables carruages, anunció la de su SS.MM.



Sóller al mapa del Cardenal Despuig.

Malgrat l'arribada dels carros a Sóller, el tram final de la carretera, entre el pont d'en Valls i la vila i entre aquesta i el Port de Sóller es considerava insuficient i s'inicià la seva reforma. Les obres finalitzaren el 1895, amb molt de retard respecte d'altres viles. Eren ja altres temps. El 1897 s'editava la primera guia ciclista de Mallorca i el 1900 s'aprovà el reglament de cotxes i automòbils per a les carreteres de l'Estat, una mena de codi de circulació que entre altres coses limitava la velocitat a uns vertiginosos 28 quilòmetres

per hora a la ruralia i 13 a ciutat. El primer automòbil mallorquí fou importat el 1897 per un industrial tèxtil directament de l'exposició universal de París, encara que no funcionà mai.<sup>18</sup> A Sóller i segons Andreu Arbona el primer arribà l'any 1912, de la mà de Jaume Morell Oliver, un emigrant solletric retornat de França, com no podia ésser d'altra manera.

L'obertura de la carretera del coll de Sóller inicià un període de transformació de la xarxa viària, especialment dels carrers i ponts, en el qual es centraren els esforços de l'administració. Per tal de donar a aquests l'amplària suficient es projectà l'alineació dels nous edificis i s'elaboraren projectes carrer per carrer cosa que significà l'endarreriment de les façanes de les cases.<sup>19</sup> Tot i que aquest projecte no s'executà del tot, els efectes són avui visibles en molts dels carrers i suposà una pèrdua important del patrimoni arquitectònic del poble.

Mentrestant, a les zones costerudes aquesta evolució fou més lenta, segurament per dos factors principals: el radi de gir necessari per als carros és

<sup>18</sup> Ferran Pujalte. *Transports i comunicacions a les Balears durant el segle XX*. Edicions Documenta Balear. Palma 2002.

<sup>19</sup> Plàcid Pérez i Pastor. *La introducció del carro de rodes a la vila mallorquina de Sóller: impactes i conseqüències (1847-1914)*.

major que el que requereixen les bísties, mentre que el pendent que admeten és menor. L'enginyer Espinosa el 1845 recomanava inclinacions pels camins de carro d'entre el 4 i el 5% pels de ferm ordinari, 3% pels empedrats i 1% pels acabats amb lloses, inclinacions clarament inferiors a la majoria dels camins de bístia que s'enfilen per la zona muntanyosa. Aquests requeriments tècnics provocaren que els nous camins es construïssin amb un traçat sensiblement diferent de l'antic, al qual deixaven totalment de banda o creuaven diverses vegades, de manera que aquest continuava emprant-se com a dreceira pels qui anaven a peu, que seguien essent la majoria.

Un altre factor que incidí en la conservació dels camins de ferradura fou l'elevada divisió de la propietat que dificultava posar-se d'acord en temes com el finançament o el traçat. El camí de Can Gaspar o de Binibassí, mal anomenat avui camí vell de Fornalutx, n'és un exemple. En el moment de realitzar la reforma del tram entre s'Ermita i Binibassí alguns regidors sostenien que aquesta era per afavorir interessos particulars en perjudici dels fons municipals i demanaven la paralització de les obres. La corporació municipal qualificava els autors del recurs com una minoria que volia entorpir la bona administració del municipi. El 1906 l'arquitecte de la província elaborava l'avantprojecte per unir el camí de carro de Can Gaspar<sup>20</sup> amb el camí de Fornalutx a través del pont de Binibassí. Igual que gairebé 30 anys abans un veí<sup>21</sup> posava recurs davant l'Ajuntament amb l'argument que el nou camí just donaria un servei secundari, era una tudada de recursos i que el projecte tenia greus defectes, especialment l'elevat pendent i el traçat. L'Ajuntament acceptà finalment els arguments exceptuant el pendent i així ho comunicà a Foment. Malgrat tot i per sort dels vianants, el camí continua quasi igual.

Tot i l'existència de nombrosos plans per a la millora dels camins veïnals, la participació dels ajuntaments en la transformació de la xarxa perifèrica es reduí en alguns indrets com la carretera de sa Comuna, a Fornalutx, construïda a partir de l'any 1926. Més important fou el paper de la iniciativa privada, gràcies a la qual es bastiren els camins de Monnàber, el de sa Coma i s'Arrom, el de Bàltx, i el de Bàltx a Montcaire entre d'altres. El de Castelló sofrí tres importants modificacions, la primera amb la construcció del camí de Cas Xorc, iniciada el 1889 a instància de Pau Mayol i Arbona, que en nom

---

<sup>20</sup> AGCM VI-139/9.

<sup>21</sup> AGCM X-920/77.

de Pere Mayol i Santos Muntaner aconseguia permís per construir una carretera des de la nacional de Deià a la finca Cas Xorc. Aquesta fou continuada a partir de 1911 per Bartomeu Sampol fins a la era de Can Tes, mentre que Ferran Alzamora sol·licitava el 1916 autorització per construir una carretera privada fins a la seva finca des Pujol d'en Banya aprofitant part dels camins de Castelló i de Ciutat amb la condició que aquest bocins continuessin oberts als veïns i la propietat i el manteniment seguissin a càrrec del municipi".<sup>22</sup>

Tanmateix, gran part dels antics camins de ferradura seguien en ús i eren l'únic mitjà per accedir a molts olivars. Alhora sorgia una nova disciplina, l'excursionisme, practicat principalment pels turistes, i ja anunciat pels viatgers del segle XIX i recollit per Rullan i Mir en la seva Guia de Sóller de 1898. L'historiador solleric recomanava diversos itineraris que combinaven els antics camins amb les carreteres de recent construcció que a l'època eren objecte de justa admiració.

L'any 1905 es fundà el Foment de Turisme, que promogué l'excursionisme a través de la creació i millora de les infraestructures per a la seva pràctica, a més de les activitats del seu grup excursionista, que organitzava sortides periòdiques. Un dels projectes d'aquesta entitat fou la reordenació dels camins de ferradura del puig Major i de Cúber per Son Torrella, encarregada al solleric Bernadí Celià.<sup>23</sup> L'any 1922 l'Ajuntament de Sóller els concedia una subvenció per arreglar el camí entre la font Major i el puig Major, ajuda que es repetia l'any 1926 i el 1933.

La darrera intervenció d'importància del Foment a la vall fou la reforma del sender que enllaça l'Ofre amb s'Arrom passant pels Cornadors i la creació del mirador i refugi Xim Quesada en aquest cim, inaugurat el 30 d'abril de 1961 amb presència de les forces vives.

## LES INICIATIVES DE RECUPERACIÓ

Amb la popularització del cotxe s'incrementà el desinterès pels camins de ferradura que es veien com un greu inconvenient per a l'explotació agrícola.

---

<sup>22</sup> AMS. Sig. 66.

<sup>23</sup> Antoni Vives Reus. Història del Foment de Turisme de Mallorca (1905-2005). Palma 2005.

La millora de la potència dels vehicles i els nous mitjans tècnics per remoure les terres acceleraren la transformació de la xarxa viària, al mateix temps que decreixia l'interès de les administracions.

A la dècada del 1980 la degradació d'alguns d'aquests camins i el seu entorn arribà a ésser molt important, mentre les tasques de manteniment es limitaven al treball dels propietaris afectats o iniciatives de voluntariat a càrrec d'entitats com els Escoltes.

Aquesta situació era especialment greu en el barranc de Biniaraix, on els desaprensus feien malbé els empedrats i els marges s'omplien de deixalles, tot davant la indiferència de l'administració.

De la preocupació generada se'n feren ressò diverses persones i col·lectius, especialment l'associació de veïns de Biniaraix. Fruit d'aquesta inquietud i coincidint amb l'inici del programa d'escoles taller de l'estat espanyol, el 1986 es creava l'escola taller de margers depenent de l'Ajuntament de Sóller, amb l'objectiu de recuperar l'ofici i restaurar el camí des Barranc. Amb el pas de l'escola al Consell de Mallorca (FODESMA) l'actuació dels alumnes i professors s'amplià al camí de Castelló, entre Can Prohom i s'Heretat, rehabilitant un tram aleshores intransitable. A partir d'aquesta data i través de diferents cursos d'escoles taller i cases d'oficis o personal contractat per la institució insular, s'anà recuperant i senyalitzant una part important de la xarxa de camins de ferradura. En aquest sentit cal destacar el conveni signat entre el Consell de Mallorca i la iniciativa comunitària LEADER, que suposà que es treballàs en la recuperació dels camins des Creuer, de Binibassí i de s'Alzina Fumadora.

El 15 d'octubre de 2002, en el marc del pla d'excel·lència turística del Port de Sóller, l'Ajuntament i el Consell signaren un conveni que va permetre la rehabilitació del camí de Muleta i camí de Binidorm, amb la finalitat d'afavorir la pràctica senderista.

D'altres col·lectius com ara el Grup Excursionista de Mallorca o els escoltes de l'agrupament Capità Angelats han organitzat diverses jornades de neteja en les qual han participat gran nombre de voluntaris, que han treballat en la neteja i eixermada dels camins de la Costa d'en Nicó, de sa Figuera des de Fornalutx, de Bàlitx per sa Capelleta, de la Costa d'en Flassada, i de na Martorella.

## LA PROTECCIÓ

Avui, amb l'abaratiment dels costos de construcció de noves pistes i la pressió residencial, la conservació dels antics camins es troba molt amenaçada, de tal manera que el treball de segles i el seu valor històric i patrimonial es pot veure malmenat en unes poques hores sense possibilitat de restitució. Es disminueixen així mateix les possibilitats de desenvolupament econòmic generat al voltant del senderisme.

D'acord amb el seu valor constructiu i etnològic les vies de protecció són principalment de caire patrimonial o d'ordenació del territori. De les primeres cal citar, el 1994, la declaració, feta a petició del Consell de Mallorca, del camí des barranc de Biniaraix i del seu entorn com a Bé d'Interès Cultural amb la categoria de monument.

Pel que fa a l'ordenació del territori, el Pla Territorial de Mallorca aprovat el 13 desembre de 2004, i al qual hauran d'adaptar la seva normativa tots els municipis de Mallorca, preveu l'obligatorietat<sup>24</sup> d'inventariar i incloure en el catàleg municipal corresponent els camins empedrats, amb expressió de la seva titularitat i les característiques essencials (parets, orografia, pavimentació, vegetació i edificacions properes). L'Ajuntament de Sóller es va avançar amb el seu Pla General d'Ordenació Urbana, aprovat amb prescripcions el 17 de novembre de 2000, on es preservaven un total de 28 camins.

1. Camí de Muleta
2. Camí de Muleta al far des Cap Gros
3. Camí de na Catanya
4. Costa d'en Flassada
5. Camí de ses Marjades
6. Camí de Can Fusta
7. Camí vell de Bàlità
8. Camí de s'Illeta
9. Camí des barranc de Biniaraix
10. Camí vell (barranc de Biniaraix)
11. Camí des Verger
12. Camí de s'Aladern
13. Camí de sa Serra (es Alous)
14. Camí de sa Serra (Can Carrió)
15. Camí des Pujol d'en Banya

---

<sup>24</sup> Norma 48 del Pla Territorial de Mallorca.

16. Camí vell de Fornalutx
17. Camí de ses basses de Ca s'Hereu
18. Camí de sa coma des Port
19. Camí de Castelló
20. Camí des Rost
21. Camí de Rocafort
22. Camí des Monreals
23. Camí de s'Arrom
24. Camí vell de Ciutat
25. Camí de sa Figuera
26. Camí des Far des cap Gros a na Panxeta
27. Camí des racó d'en Barona
28. Camí de sa Serra per Can Gomila

Aquests camins gaudeixen d'una franja de protecció<sup>25</sup> a banda i banda de 10 metres en la qual no es pot construir.

Per altra part i completant treballs anteriors, el 10 d'octubre de 2006 fou lliurat a l'Ajuntament el catàleg de camins del terme municipal de Sóller realitzat pel departament de Medi Ambient del Consell de Mallorca en el qual es recomanava la protecció de 43 camins amb interès constructiu, dels quals la majoria eren camins de ferradura.

Les Normes Subsidiàries de l'Ajuntament de Fornalutx foren aprovades amb prescripcions el 19 de maig de 2006 i atorgaven la màxima protecció al camins següents:

1. Camí de sa Bassa
2. Camí de Bàlitx
3. Costa d'en Nicó
4. Camí de sa Dumanega
5. Camí des Mas
6. Camí des Nevaters
7. Camí de s'Alzina Fumadora
8. Camí des Creuer
9. Camí de Cas Don
10. Camí de Binibassí
11. Camí de na Martorella
12. Camí de sa Figuera

Posteriorment, el 7 de juny de 2006 el Consell de Mallorca lliurà el catàleg de camins del municipi a l'Ajuntament. En aquest s'assenyalaven un total

---

<sup>25</sup> Article 1.3 del PGOU de Sóller.