

HISTÒRIA I RECORREGUT DEL CAMÍ DE LES COSTES DE GARRAF*

**MAGÍ MIRET I MESTRE
IGNASI M^{re} MUNTANER I PASCUAL**

En aquest treball hem aplegat algunes dades que fan referència al camí de les costes de Garraf. Una bona part ja havien estat donades a conèixer per Frederic Malagelada en el seu treball monogràfic sobre el camí de les costes. N'hem incorporat d'altres de poc conegudes, publicades en els darrers anys, a fi de configurar una panoràmica de les diferents vicissituds que han afectat el camí i els seus vianants al llarg del temps.

Diferents erudits i estudiosos han atribuït la construcció del camí de les costes de Garraf als cartaginesos i els romans. Aquestes opinions es fonamentaven en lectures errònies o forçades de les fonts clàssiques, sense cap tipus de suport arqueològic. Si bé no es pot descartar que en època preromana i romana hagués existit ja un camí més o menys estable per les costes de Garraf, probablement no fou fins a la segona meitat del segle XI o ja en el XII que es construí el camí, coincidint amb la repoblació del massís que es produí aleshores.

HISTÒRIA I RECORREGUT DEL CAMÍ DE LES COSTES DE GARRAF(*)

Ja el 1167 es parla en el testament de Pere de Santa Oliva i de Dolça, la seva dona, del camí públic que passava per la cova Cremada, fins a arribar a la muntanya, és a dir, al peu de les costes ("de expluga Cremata usque ad torrentem de ualle Mala et de ipsa strata publica usque ad ipsam montaneam, [...] in termine castris de Erampruniano, in loco uocitato Arenas" (ALTURO 1985). Aquest "camí públic" era el que venia de Sant Boi i després de la "muntanya" continuava pel camí de les costes fins a Sitges.

Possiblement, el primer tram del camí de les Costes que va ser construït, o habilitat de nou, va ser el de Sitges a Valldaroca, a fi de comunicar més fàcilment Sitges amb la plana de Campdàsens, que ja havia estat habitada de forma estable en època ibèrica i romana (MIRET 1993). El primer esment d'un "kastrium Campi Asinorum" es troba en un testament del 1097 que forma part del Cartulari de Sant Cugat del Vallès. En el segle XIII la quadra de Campdàsens estava vinculada als castlans del castell de Sitges. La construcció del camí de les Costes no degué ser empresa fàcil, ja que el pendent del terreny és força gran i era forçós aixecar murs de pedra per sostenir-lo, i retallar la roca en alguns punts.

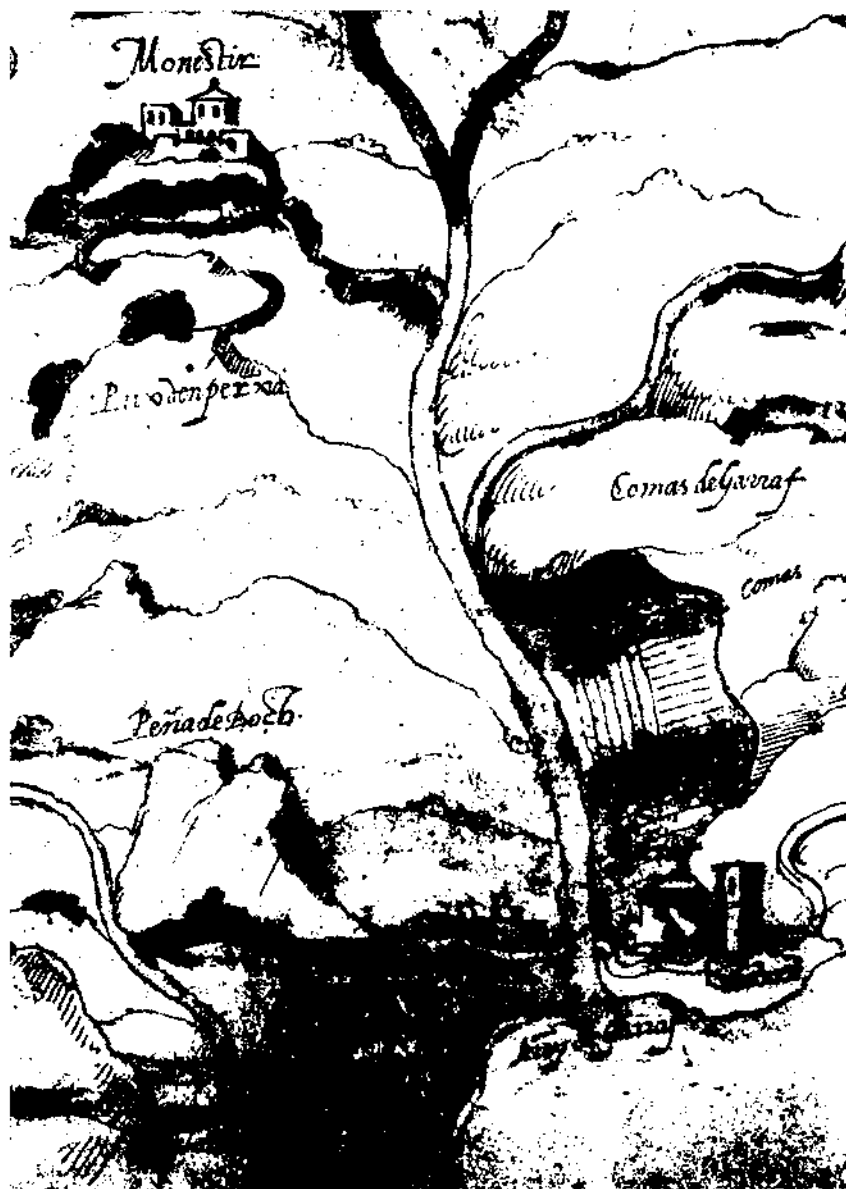
La primera referència documental a l'existència d'un camí ran de la costa, dintre del massís de Garraf, és deguda a Bernat de Fonollar,

senyor de Sitges i Campdàsens. Amb la intenció de facilitar la comunicació terrestre amb Barcelona, en el seu testament, redactat el 26 de juny de 1326, va deixar disposat un llegat de 10 sous per tal d'ajudar a bastir un pont de fusta sobre el riu Llobregat i un de 5.000 sous per millorar el camí per Garraf, en el cas que no ho hagués fet ja en vida ("Et quinque milia solidorum commutantur in aptatione itineris seu camini de Garaf nisi in vita mea hoc factum esset", LLOPIS 1891, p. 174). L'any 1356 aquests treballs encara no s'havien dut a terme (BAUCELLS 1990, doc. 343), i, possiblement, aquesta disposició testamentària de Bernat de Fonollar no va arribar a complir-se. Pel que fa al pont de fusta sobre el Llobregat, a Sant Boi, havia estat construït l'any 1303 pel Consell de Cent barceloní, que cobrava uns peatges als seus usuaris, tant persones com animals. Les riuades el van malmetre amb relativa freqüència. Les primeres destruccions documentades per aquesta causa es produïren en els anys 1315, 1327 i 1336 (GARCIA 1989, pp. 86-87).

Cal tenir present que, ja des de l'antiguitat, els grans desplaçaments i les relacions comercials utilitzaven sobretot les rutes marítimes i fluvials més que no pas les terrestres. El mateix succeïa encara en temps de Bernat de Fonollar, durant els quals la manca d'un bon camí cap a Barcelona era suplida per la navegació, facilitada per les condicions naturals del port de Sitges, que comptava ja aleshores amb un sorgidor de fusta per a amarrar-hi les naus (SASTRE 1980, pp. 182-183).

En un plet esdevingut l'any 1385, entre la vila de Sitges i el prior del monestir de Sant Vicenç, sobre el dret de llenyejar i palmejar en territori de Garraf, un testimoni, Antoni Joan, de Vilanova de Cubelles, aleshores ciutadà de Barcelona, declarà que moltes vegades, de pas per aquell indret, camí de Barcelona, havia vist la gent del castell de Sitges llenyejar i palmejar en el terme del castell de Garraf. Un altre testimoni, Bonanat Brunet de Campdàsens, declarà que ell havia vist sempre els besavis sitgetans lliurar-se a la feina de llenyejar i palmejar a Garraf, i que, en acabat, tornaven amb la llenya recollida, unes vegades per terra i d'altres per mar: "Et redentes cum ipsis lignis e palmis tam per mare q. per terra" (FARRET 1927, p. 75).

Igual com havia fet Bernat de Fonollar, al maig del 1374, la reina Elionor de Sicília, dona de Pere III, va deixar en el seu testament un llegat per a arreglar el camí de les Costes (MEM. AC. DE BONES LL. p. 438).



*Figura 1. El camí de les Costes al seu pas per Garraf
(mapa de Nicolau de Credença del Priorat de Garraf, versió del 1586,
Arxiu de la Catedral de Barcelona).*

L'any 1392, el rei Joan I va expedir un decret en el qual, a fi d'evitar incomoditats i perills als vianants del camí de les Costes, exhortava a fer-lo de nou, canviant-lo, tal com havien proposat els prohoms de la Geltrú, Vilanova, Sitges i altres poblacions veïnes. Atès que aquestes poblacions no podien assumir el cost de les obres necessàries, el rei va concedir plena llicència i facultat a Francesc Terreny, senyor de Gavà, a Jaume de Miralpeix, senyor de Gailifa, i als batlles dels castells de Cubelles i de la Geltrú, per a cobrar un diner per cada cavalleria i un altre per cada individu que la conduís, que transitessin pel camí, i un òbol barceloní a cada peó. Els diners s'havien d'esmerçar en la millora del camí i s'havia de donar comptes de la seva inversió cada quinquenni al batlle general de la Corona a Catalunya. Aquest impost de passatge, que es denominava *barra*, havia de durar per espai de vint anys (COROLEU 1879, p. 120; LLOPIS 1891, p. 151).

Les obres de reparació i ampliació del camí de les Costes van iniciar-se el mateix any, segons es dedueix de documentació que es conservava a l'arxiu parroquial de Sitges. Els primers treballs van iniciar-se en el bienni 1392-1393, des de "l'arenys de Sant Salvador e la Ganesta, del Malpàs a Calapou" (Farret 1927, 77), és a dir, en el tram entre l'actual platja de Castelldefels i Garraf. El Malpàs pot correspondre al topònim conegut posteriorment com el pas Trencat (MUNTANER 1986).

A partir dels llibres dels jurats i dels de les despeses de la vila, sabem que per dur a terme aquestes reparacions van ser gastats diners en la compra d'aliments, calç (50 quarteres), i en els jornals i aliments dels treballadors, entre els quals hi havia un esclau. A més, va ser necessari "comprar matalafts, lansols, transuersets, flaçades, estores, per los lits dels obrers del dit camí, e per comprar encara parpals, martells, masses, escodes, e càvechs, picasses, e tascons, e pales, e altres forniments necessaris al dit camí, e més per comprar ferres de cuynar, cauleres, ascudelles, barriils, canades, vinyats, e altres coses necessàries als dits obrers, entre tot 3.801 sous". L'habilitació d'aquest camí va ser una empresa col·lectiva, ja que van fer-se càrrec de les despeses els homes de Campdàsens, Sitges, Miralpeix i la Geltrú, els homes i rectors de Ribes i Vilanova, els rectors de Cubelles, Calafell i Cunit, així com la Pia Almoïna de Barcelona (FARRET 1927, pp. 76-77). Tot i que van haver d'anar-se realitzant, al llarg dels segles posteriors, obres puntuals de reparació del camí, el seu

traçat va mantenir-se fins a les darreries del segle XIX, quan va ser substituït per la carretera encara en ús.

A fi d'acabar les obres i reparacions que estaven en curs, el 2 d'agost del 1395, el rei Pere III, accedint a la súplica dels administradors de la Pia Almoïna, va concedir durant vuit anys als jurats de la vila de Sitges el dret d'imposicions, per tal que fossin millorades les muralles, i es cobrissin també altres despeses, entre les quals hi havia les derivades de la continuació de la reparació del camí de les Costes de Garraf. Durant el període 1397-1399 van continuar les obres del camí, segurament en els trams entre Garraf i Sitges (FARRER 1927).

L'any 1400, un cop acabades les obres en el camí, el rei Martí va revocar una anterior concessió, a favor dels jurats de Vilafranca del Penedès, de poder establir peatge, barratge i qualsevol vectigal als qui transitessin pel camí ral del castell de Garraf, ja que aquest fet anava contra les constitucions de Catalunya i els drets que hi tenien el bisbe de Barcelona, com a senyor de Ribes, i els procuradors de l'Almoïna, com a senyors de Sitges (BAUCELLS 1990, doc. 467).

El manteniment del camí devia comportar despeses freqüents, a causa de les esllavissades que devien produir-se, sobretot en els llocs on el camí travessava torrents. L'any 1401, mol poc temps després d'haver-se'n acabat les obres de rehabilitació, a prec dels administradors de la Pia Almoïna de la Catedral de Barcelona, senyora de Sitges, que li havien manifestat haver-se fet impossible el trànsit pel camí de Garraf a causa de les pluges torrencials, cosa que perjudicava els veïns de Cubelles i Vilanova, ja que perdien els guanys que els proporcionaven els transeünts, la reina Violant, esposa de Joan I, va ordenar al batlle dels castells de Cubelles i de la Geltrú que fes contribuir els seus pobladors en les despeses de reparació del camí en la forma i proporció que tenien per costum, sense dilacions ni excuses (COROLEU 1879, p. 125; AVINYÓ 1993, p. 31).

Un destacat vianant del camí de les Costes fou el rei Joan II, que en el mes de desembre de 1478, poc abans de morir, va sortir de cacera pel delta del Llobregat, i es va dirigir després fins als castells de Garraf i Calafell.

Els atacs de pirates moros —turcs i algerians sobretot— van constituir un greu problema durant segles per a les poblacions costaneres. Els pirates s'emboscaven en les cales entre Sitges i Castelldefels, i quan passava alguna embarcació l'atacaven. En aquests fets té el seu origen el topònim corresponent a la cala Morisca, situada vora de la de Vallcarca. Els pirates no es limitaven a assaltar només embarcacions, sinó que també desembarcaven a terra i atacaven masos aïllats. El priorat de Garraf va ser víctima dels atacs dels pirates en diverses ocasions, la qual cosa, juntament amb la pobresa de recursos del seu territori, va provocar el seu abandonament.

Del perill a què s'exposaven els vianants que s'aventuraven a transitar pel camí, ens n'informa un document del 1413, en el qual es diu que, aleshores, l'edifici del castell de Garraf estava totalment arruïnat i destruït, que es trobava en un lloc solitari, erm i infructuós, sotmès al perill de les incursions dels pirates, i que, per això, la gent no hi feia estada, tret de dues o tres casetes o tavernetes, que atendien els itinerrants mentre durava la llum diürna (BAUCELLS 1990, doc. 538).

Un testimoni fefaent del perill al qual es veien exposats els habitants d'aquesta zona ens ve donat pel document escrit el 28 de febrer de 1586 per Isabel Cardona, vídua i habitant de la vila de Sitges, mitjançant el qual s'obligava a donar a Llorenç Falç, mariner de la mateixa vila, "sempre que Déu vos aporte en la ciutat d'Alger i rescatu Isabel, donzella, filla de mon marit Joan Carbó, la qual encativaren amb nosaltres en la torre de Garraf, fins a la quantitat de cent lliures." (CARBONELL 1961, p. 223).

Hi ha constància documental d'un desembarcament de pirates a Vallcarca el 1669 (CARBONELL 1965, p. 218) i d'atacs a embarcacions davant les costes de Garraf en els anys 1715 i 1823 (MALAGELADA 1985, pp. 34-35)

L'any 1599, la Universitat de Sitges va demanar al rei Felip III que li concedís certes imposicions i sises per a "subvenció y ajuda de gastos ordinaris y continuos en tenir guardas per lo camí de las Costas de Garraf per los moros, y en adobar los caminos reals, valls y murallas, comprant munisions per la artilleria té en dos baluarts, y altres cosas se li ofereixen" (LLOPIS 1891, apèndix cinquè).

Arran dels fets bèl·lics de la Guerra dels Segadors, el camí de les Costes degué patir desperfectes. Segurament per aquesta raó, l'any 1652 el governador de Tarragona manà refer-lo (ARXIU HISTÒRIC DE SITGES, LLIBRE DEL CONSELL DE LA UNIVERSITAT DE 1642-1656, fol. 105, sessió del 2 d'octubre del 1652).

El frare Àngel Vidal es va traslladar a Madrid l'any 1669 per sol·licitar una sèrie de mesures que afavorissin la vila de Sitges. Una d'elles feia referència a la necessitat que la vila pogués imposar drets a les mercaderies de trànsit a fi de guardar les costes de Garraf de moros, refer els camins, adquirir municions i refer les fortificacions malmeses durant la recent guerra, i una altra al desig "que la villa haya una torre en la Ferosa, para guarda de las costas y en ella sentinellas pagados de sus dineros que la franqueen de soldados" (CARBONELL 1965, p. 218). Aquesta torre, la localització concreta de la qual es desconeix, és esmentada en el portulari del pilot francès Henry Michelot, editat l'any 1703, en el qual s'esmenta que la Ferrosa és "una llarga punta de roques negroses sobre l'extremitat de la qual hi ha torre de guàrdia" (MALAGELADA 1985, pp. 32 i 55).

A les torres i talaies situades arran de la costa es feien senyals de fum durant el dia i s'encenien focs al vespre, amb la finalitat d'avisar de la presència de naus enemigues en temps de guerra o de pirates. L'any 1704, s'encarregà a l'ermità de la Trinitat aquesta labor (MUNTANER 1978, p. 47).

El fenomen del bandolerisme va estar força estès durant els segles XVI i XVII a Catalunya. El camí de les costes de Garraf, estret i solitari, no en va restar al marge. En els mapes del territori del priorat de Garraf, elaborats per Nicolau de Credença els anys 1571 i 1586, hi ha un testimoni gràfic de les activitats de bandolers al camí de les Costes. Junt al camí, vora el pas Trencat, hi ha representada una cama humana sobre una estaca clavada verticalment, al costat de la qual hi ha escrit "quarter d'en Febreró". Segurament són les restes esquarterades d'un bandoier, exposades per a escarment dels mal-factors (Picó 1911, p. 121).

L'any 1582, fou executat a Sant Boi de Llobregat el bandoler dit Jaume "Mentider", juntament amb d'altres, acusats de formar part d'una quadrilla de lladres que actuava sobretot a les costes de Garraf.

Una de les víctimes dels seus robatoris va ser un valencià (CODINA 1993, pp. 15, 54 i 58).

L'any 1603 fou penjat "Pere Font, sastre, natural de Barcelona, inculpat de diversos delictes, senyaladament de haver robat a les costes de Garraf, a pas" (PUJADES 1975-1976, vol. I, A. 156).

Ramon Picó explicava, ja a principis de l'actual segle, que un "vell pastor nomenat Llorenç Grimau, nadiu de Vilarrodona, mort no fa molts anys y que havia passat tota la vida pasturant cabres dins la quadra de Garraf, m'havia contat moltes vegades que, essent ell molt jovenet, havia vist encara bandolers per aquelles costes, y m'deya que un dia, desde'l Pas Trencat, havia vist com uns lladres de pas eixiren a robar a uns homes que anaven pel Camí vell, en direcció a Sitges" (Picó 1911, p. 122).

Un altre fet sanguinari que va tenir ressò literari és el que va originar el topònim del pas de la Mala Dona (MISTERIOS 1851; CREUS 1893; Picó 1911, pp. 122-123). El primer esment conegut d'aquest nom és de l'any 1713 i apareix també en el mapa de Catalunya aixecat per F. X. de Garma cap al 1770.

Sobre l'estat del camí, és significativa l'opinió de Pere de Marca, que a la segona meitat del segle XVI esmentava que "després d'haver passat la desembocadura del Llobregat i el castell anomenat de Fels, aquesta costa és intransitable a causa dels penyals aspres i horribles que anomenen costes de Garraf, amb un sol camí obert, per on avança la gent que va a peu o a cavall, fins que s'arriba a la comarca del Penedès" (MARCA 1965, p. 172).

En un *Mapa de las Costas del Principado de Cataluña*, anònim, del tercer quart del segle XVIII, es diu que és "un camino para la gente de a pie muy penoso, para las caballerías muy peligroso y difícil y para carros del todo impracticable, el cual conduce a Barcelona" (MALAGELADA 1985, p. 27).

Durant l'ocupació francesa, el camí de les Costes degué ser molt transitat per tropes dels dos bàndols. La nit del 26 al 26 de 1811 una divisió francesa va arribar a Sitges procedent de Barcelona per les costes de Garraf (CARBONELL 1980, p. 86). Després de la guerra, el camí estava malmès en diversos punts. Aquesta inutilització potser va

ser realitzada intencionadament per l'exèrcit francès quan es retirava. En un "Croquis del camino de las Costas de Garraf", elaborat per Tomás de Benavides el 1818, s'esmenta que el pas Trencat, el pas de la Mala Dona i el Còdol Caigut "son los tres puntos en los quales se ha inutilizado el camino, queda enteramente intransitable para caballería e infantería. En el camino Nou igualmente se han hecho dos cortaduras en el punt de Roca Llisa, quedando éste enteramente inutilizado" (MALAGELADA 1985, p. 46). En el text que acompanya aquest croquis, consten els temps del recorregut de forma detallada. De Vilanova i la Geltrú a Sitges el recorregut total calculat és d'una hora i mitja, fins a la torre de Garraf tres hores més, i una hora i mig quart més fins a la torre Barona, situada vora Castelldefels. Benavides qualifica el camí com de "herradura en casi todo su camino" (MALAGELADA 1985, pp. 37-38 i 43).

En el *Prontuario* de camins de Pere Serra, editat l'any 1814, el camí per les "cuestas de Garraf" és qualificat com a camí de ferradura. Hi consta que per anar de Sitges a Castelldefels es trigaven quatre hores, i per arribar fins a Barcelona cinc hores més (SERRA 1814, p. 31), dades que coincideixen amb les d'un *Itinerario* anònim molt similar, editat l'any 1823.

Una obra editada el 1842 reproduïx un dibuix a la ploma d'Anton Roca, on es veuen tres persones i una mula seguint el camí de les Costes i descendint pel vessant de la Falconera en direcció a Garraf (MALAGELADA 1985, pp. 30-31 i 41).

Els autors del fullet de caire romàntic *Los misterios de Villanueva*, editat el 1851, es van fer ressò de la perillositat del camí: "Inmensas moles de piedra osténsanse acá y acullá suspendidas como amenazando de continuo desplomarse sobre las cabezas de los viageros, y no pocas veces tienen lugar tales desplomes, mayormente durante los temporales, embarazando y obstruyendo el paso por este camino. Su anchura, que es en la mayor parte de él de solos unos 6 a 7 palmos, viene limitada por una parte que puede decirse del norte, por la pendiente escabrosa de la montaña en que está cortado y por la parte del mar o mediodía por el vacío, o mejor, por una sima de mas de 20 y 30 pies de elevacion en muchos sitios [...]. "Muchos son los trechos en que es el peligro tan inminente que ha movido a los habitantes de los alrededores a formar una especie de parapetos en la



Figura 4. El camí al seu pas per la Falconera i Garraf (Plano geométrico del término jurisdiccional de Sitges, del 1860, Arxiu Històric de Sitges).



Figura 5. El tram del camí de les Costes vora la intersecció amb el camí de la Trinitat és un dels més ben conservats.

orilla, toscos paredones de 4 o 6 palmos de elevación, bastantes no obstante a impedir la caída en el precipicio al que tiene la desgracia de resbalar en sus márgenes. Uno de dichos trechos, el más peligroso sin duda, tanto por la angostura de la senda al llegar a él, como por la espantosa elevación de más de quinientos pies que sin duda tienen las rocas sobre que se abre, se conoce en el país por "el pas de la Mala Dona". Varias han sido las desgracias en aquel sitio ocurridas y muchas las caballerías de tragineros que han caído desde allí desplomadas, y muchas más eran antes que se hicieran en aquel lugar algunas obras de seguridad que allí se han hecho. (MISTERIOS 1851, pp. 193-197.)

Emerencià Roig, en els escrits que publicà a l'*Eco de Sitges* entre 1922 i 1927, va descriure com era la vida dels sitgetans a mitjan segle passat. Segons ell, el camí de les Costes tenia dos pams d'amplada i era tanta la por de la gent a passar-hi, que des d'Aiguadolç —vora la vila de Sitges— fins a la Falconera, tothom baixava dels muls i feia el camí a peu. Existia un servei diari de Sitges a Sant Boi en muls, que s'iniciava a les tres de la matinada, trigava sis o set hores per fer el trajecte i costava un duro. Les caravanes eren de sis a set muls, i a més de passatgers també portaven encàrrecs, fruita i verdura del pla del Llobregat per al consum de la població sitgetana (ROIG 1979, pp. 24-27). El viatge de Sitges a Barcelona podia, però, arribar a tardar fins a vuit hores (MALAGELADA 1985, p. 38), fins i tot nou, segons els promptuaris de camins de principis del segle XIX abans esmentats.

Després de la guerra napoleònica i de les successives guerres carlines, l'estat de conservació del camí de les Costes devia ser molt deficient, i transitar-hi devia ser molt difícil. El seu ús va decaure en profit de vaixells, de carruatges que transitaven per Vilafranca i l'Ordal i del ferrocarril de Vilafranca cap a Barcelona (MALAGELADA 1985, pp. 84 i 89-90). El vell camí, que continuava essent no apte per al trànsit rodat, era un impediment per al progrés. La necessitat d'una carretera era evident, però no va ser fins a l'any 1871 que va ser possible franquejar les costes de Garraf per una nova carretera (LLOPIS 1891, p. 150), tot i que el trajecte complet de Sant Boi del Llobregat fins a l'Hostal del Garrofer, en el terme del Vendrell, no va ser acabat fins al 1879. La construcció de la nova carretera va provocar que en



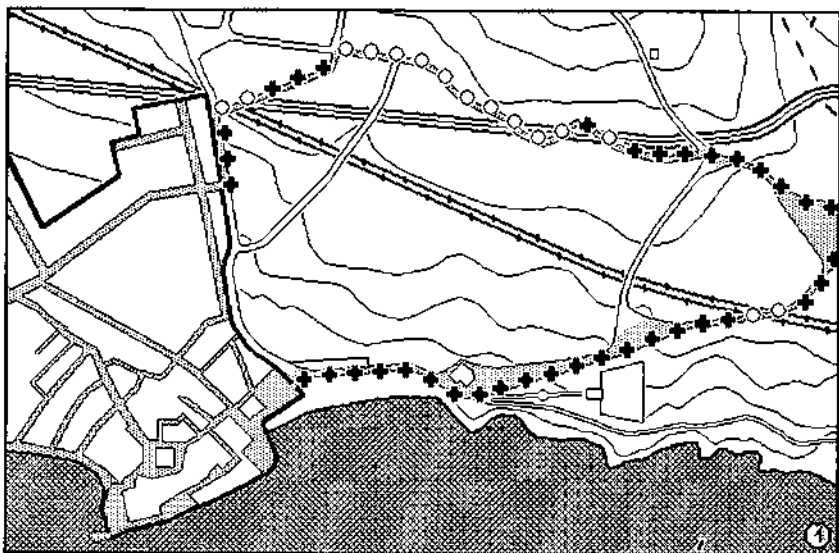
Figura 6. Restes malmeses del camí de les Costes vora el Pas de la Mala Dona.

alguns punts l'antic camí fos tallat i que en alguns trams restés coigat de roques, per la qual cosa esdevingué totalment inutilitzable des d'aleshores.

Tot i que el traçat de la nova carretera era bastant similar al de l'antic camí, sols s'hi sobreposava en alguns trams. L'antic camí sovint anava uns quants metres per sobre o per sota de la carretera. Aquest fet ha permès que se n'hagin conservat fins avui alguns vestigis. El tram més ben conservat es troba prop de l'inici del camí que des de la carretera porta a l'ermita de la Trinitat. El tram més llarg dels que han quedat s'inicia junt a Can Canyes, a Garraf, i pot seguir-se en direcció a Port Ginesta uns sis-cents metres, fins que resta tallat per la carretera. Vora Can Canyes, sortia del camí de les costes un altre camí, segurament també d'època medieval, que portava fins al Campgràs i Begues.

EXPLICACIÓ DELS MAPES DEL CAMÍ DE LES COSTES**

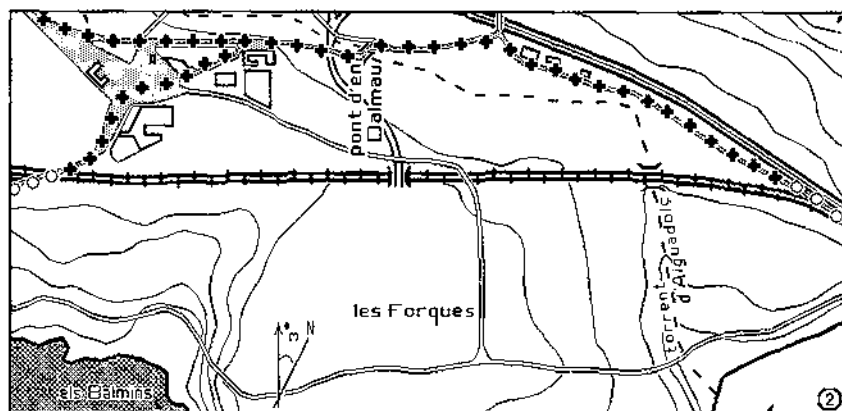
1



Quan, des de Sitges, es volia anar a Barcelona per terra, és a dir, seguint el camí de les Costes, s'agafava normalment el carrer dit, com correspon, de Barcelona. Passada la Torreta, es sortia pel portal de la muralla que es va fer en el segle XIX i que donava al torrent d'en Lluc o de Sant Sebastià, és a dir, el que desemboca en la platja d'aquest nom. Es seguia la platja, es passava pel costat de can Negret, després junt a l'ermita de Sant Sebastià i el cementiri, que llavors era una mica més petit que l'actual, es travessava, en direcció NE, el lloc on avui hi ha la via i s'arribava a un gran espai triangular, que actualment s'està urbanitzant. En aquest lloc els ramats transhumants paraven, descansaven i es feia el recompte de caps abans d'emprendre el sempre difícil camí de les Costes. També es podia sortir per la banda NE de la vila, pel portal que hi havia a l'extrem E del carrer de Jesús. Després es pujava per l'actual carrer d'en Llopart fins al que ara en diem les Barreres i es seguia pel carrer de Joan Benaprès. S'entén que no havia calgut travessar la carretera ni la via, perquè no existien.

En arribar al que avui és el carrer de l'Hospital, es tombava cap a la dreta i, amb un recorregut una mica ondulant, s'arribava on avui hi ha la creu dels Escarbats, que en aquell temps no era en aquest lloc, sinó al puig de les Forques. Finalment s'anava a parar a l'espai triangular de què he parlat abans.

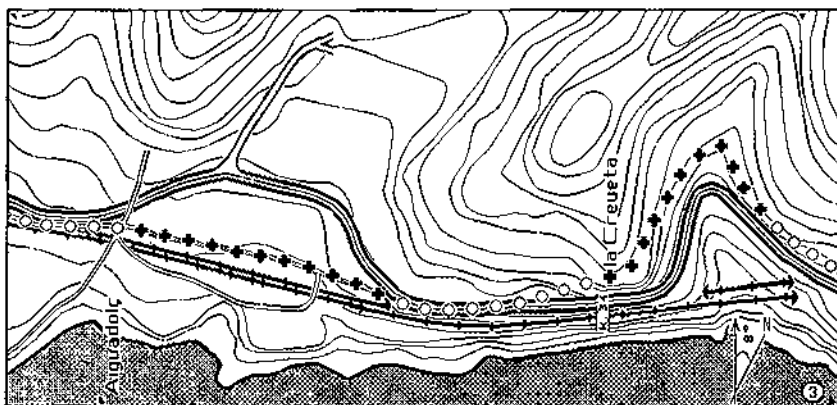
2



A la plaça triangular de l'extrem E del mapa anterior començava pròpiament el camí de les Costes. Passant pel costat del que avui en diuen les "Bassures", baixava cap al torrent de les Oliveres, que és el que desemboca a Aiguadolç, al costat del camp de futbol. Encara que el torrent no ha portat mai gaire aigua, és evident que passar-lo, per sobre de còdols, fang i herbots, devia ser difícil. Això va fer que l'any 1808, Ramon de Dalmau i d'Amat, de can Falç, pagués la construcció d'un pont en aquest indret. Segons diu Esteve Barrachina, tenia a la banda N una làpida on constava la data del 1808 i el nom de Ramon de Dalmau, i a la banda S l'escut dels Dalmau. Aquest pont va caure en desús quan es va fer la carretera i les torrentades el van anar destruint. Cap als anys 50 encara existia, mig derruït, i va acabar de desaparèixer amb la construcció del pont de ciment que,

per sobre del torrent, porta a la urbanització Aiguadolç. Avui no en queda cap rastre. Passada la riera, el camí pujava, per la banda oposada, en direcció a l'actual carretera, i seguia, paral·lel a aquesta, a un nivell inferior, passant per sota de les tres cases que hi ha una mica abans de la gasolinera. En arribar al lloc on gairebé s'ajunten la carretera i la via, la coincidència d'aquestes dues vies de comunicació l'ha fet desaparèixer del tot.

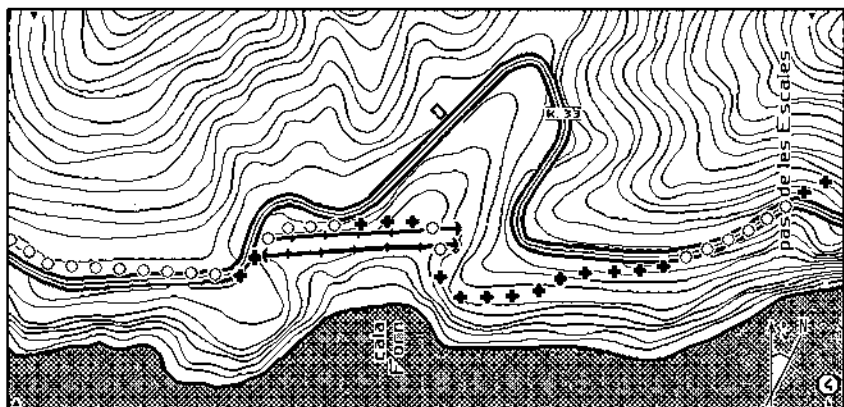
3



Des del lloc anterior, el camí passa entre l'actual restaurant Montgavina i la via del tren, paral·lel a aquesta última. Encara el podem seguir, asfaltat, amb un marge a una banda i una paret antiga a l'altra. Era el lloc on els que arribaven des de Barcelona deixaven enrere la part escabrosa del camí i entraven en les terres planes que envolten Sitges. Aquest tros de l'antic camí avui acaba abruptament, sota la carretera, que amb el seu traçat en va cobrir la continuació. Després, durant uns 200 metres, coincideixen camí i carretera, de manera que el camí de les Costes ha desaparegut, fins que s'arriba al vessant O del barranc de la Creueta, on torna a aparèixer, molt malmès. La Creueta era el lloc on, abans d'incorporar Campdàsens i Garraf, aca-

bava el terme primitiu de Sitges, i era també el límit més oriental, per mar, de l'antic terme d'Olèrdola del segle X. Per això, perquè era el límit del terme, hi degué haver una creueta, recordada encara en el topònim corresponent. Des de la Creueta el camí baixa fins al fondo per on s'escorre l'aigua dels vessants del Picorb. El seu recorregut talla en diagonal una munió de marges, molt ben fets en el segle XIX per al conreu de la vinya, que encara es mantenen força enters. Passat el fondo, el camí continua durant uns 75 metres i després es perd.

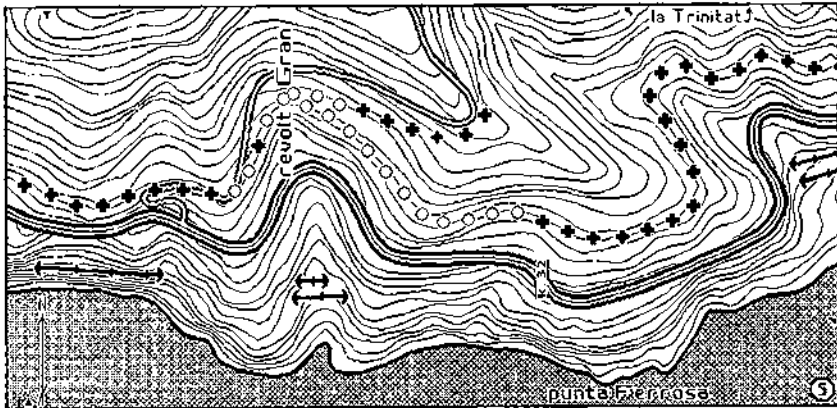
4



Segueix perdut uns 200 metres més, potser perquè passa per terres planes, que és on la construcció és menys consistent, o potser perquè coincidí amb l'actual carretera. En arribar a Cala Forn, en el tomb que la carretera fa en direcció N, el camí baixava cap al sòl de la cala. Un tros del començament de la baixada encara es conserva sobre el túnel. Arribat a baix, el camí va paral·lel a la via de tren, la travessa en direcció a mar, i després s'enfila cap al pla de la carretera durant un tros que encara s'ha conservat. Després, tapat per aquesta, es perd durant uns 100 metres, i, passada la carretera, reapareix fins al començament del camí de la Trinitat. Aquest lloc és l'anomenat pas de

les Escales. Les llegendes sobre Sitges hi situen les fabuloses Escales d'Aníbal, personatge que amb tota seguretat no va passar mai per les costes de Garraf, i la masia dita del Pas de les Escales, de la qual, suposadament, va marxar el sitgetà que va anar amb els almogàvers a Grècia i en va tornar amb un sarment de malvasia que fou el pare de totes les vinyes sitgetanes d'aquesta mena de raïm. El que sí que és cert és que, a diferència de la resta del camí, que segueix, simplement, el pendent del terreny, en aquest tros, des d'una mica abans de la carretera fins a prop del camí de la Trinitat, s'hi van fer un sèrie de graons, que deuen ser els que van originar el nom de pas de les Escales.

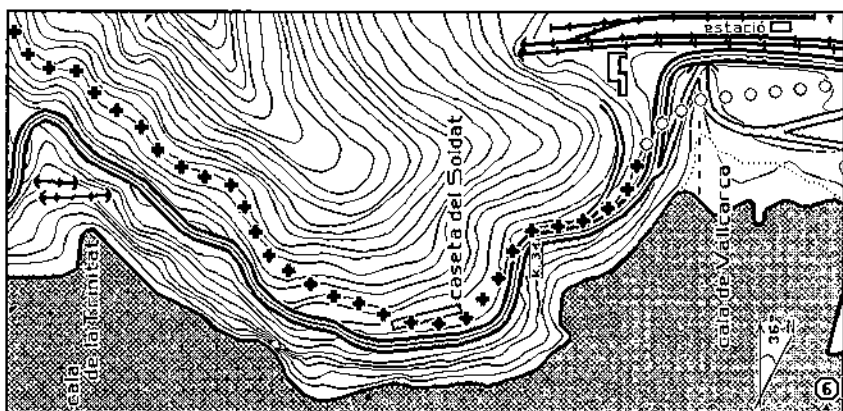
5



En arribar al revolt Gran, que és el plec de muntanya que hi ha on comença el camí de la Trinitat, el camí es dividia: el de les Costes seguia cap a Barcelona, però començava també un ramal que pujava a la Trinitat. Aquest ramal passava una mica a la dreta i per sota de l'actual camí de la Trinitat, i quan arribava al revolt molt marcat que hi ha a uns 500 metres del començament, passava a la banda esquerra per sobre de l'actual, i seguia, sempre per sobre, fins a la Trinitat.

Tornant al camí de les Costes, una vegada passat el revolt de la Trinitat, el camí es perd durant una bona estona, fins, aproximadament al km 32. Allà el retrobem, a la banda O de la cala que hi ha sota l'ermita de la Trinitat. S'aguanta en un mur gruixut, molt ben fet, de manera que cap als anys 80 estava encara en molt bon estat i es podia recórrer fàcilment. Avui està tot embrossat, amb uns pins gruixuts que creixen al mig del camí i que probablement el malmetran definitivament. Passat el torrent que baixa per la part fonda del revolt de sota la Trinitat, el camí segueix penjat de la paret de roca, a una considerable altura. Precisament perquè el camí està penjat a la paret, calgué fer uns murs que l'aguantessin i fer-los ben fets, i per això encara avui es conserven en diversos llocs. A sobre mateix del revolt, a una altura d'uns 30 metres, n'hi ha un tros ben visible.

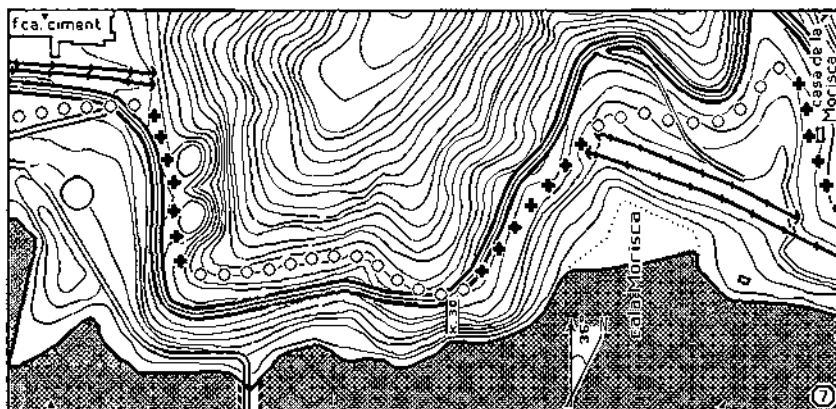
6



Des del revolt de sota la Trinitat, el camí va baixant lentament per la paret de roca, en direcció a la Caseta del Soldat. La Caseta del Soldat era un edificació on, des d'almenys el segle XVIII, hi havia permanentment un grup de soldats. Devien controlar els vianants que passaven pel camí de les Costes i vigilar, també, el possible pas marítim d'ene-

mics. Més endavant, aquests soldats van ser substituïts per guàrdies civils, que hi van anar a viure, en unes casetes de planta baixa, amb les seves famílies. En els anys 60, aquests guàrdies civils van ser retirats, i van anar a viure a les casernes de Sitges i Vilanova. Des de la Caseta del Soldat el camí baixava fins quasi a la carretera, la seguia paral·lelament, una mica per sobre, i finalment la creuava i, entre la carretera i el mar, arribava al costat del túnel que hi ha la banda llevant de la cala de Vallcarca. Tot aquest recorregut és merament hipotètic, perquè les obres que es van fer per construir la via, la carretera i la fàbrica l'han fet desaparèixer fa molt temps.

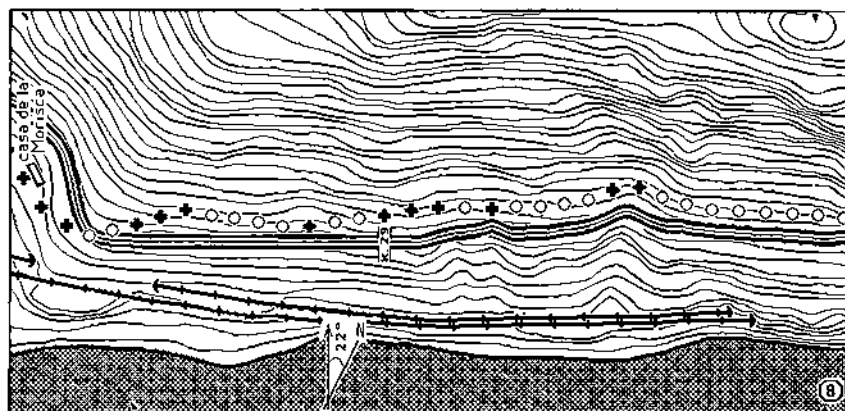
7



A la banda E de la cala de Vallcarca, el camí seguia per sobre de la carretera. Encara avui, uns marges antics, sobre la paret de ciment que la carretera té al costat, en són probables restes. Després de fer el tomb de la muntanya, el camí es perd, i el tornem a trobar en el següent revolt, quan comença a baixar cap a la cala Morisca. Unes pedres grosses, ben visibles, marquen encara aquesta baixada cap al pla de la cala. En arribar al sòl, el camí desapareix. El nom de la cala Morisca es deu probablement a la presència, en un moment o altre,

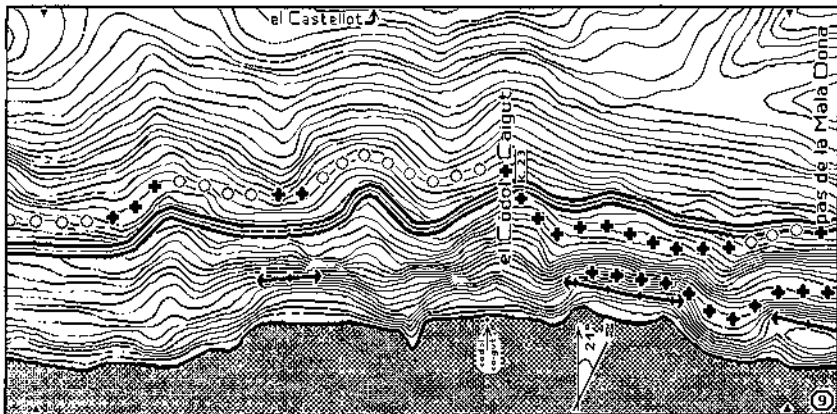
de pirates moros, en el període comprès entre els segles XVI i XVIII. A l'altra banda de la cala el camí torna a ser visible i, passant pel costat de la casa de la Morisca, avui enrunada gairebé del tot, emprèn, en diagonal, la pujada cap al nivell de la carretera. En aquesta banda, com en el cantó occidental, grossos blocs de pedra marquen ben visiblement el recorregut del camí.

8



En arribar a l'angle de la carretera, el camí la travessa i passa al vessant superior. Per sota de la carretera, un altre camí es perd, no gaire més enllà, en unes parets i les restes d'una barraca, probablement un antic corral de ramats. Tornat al camí pròpiament dit, el que va per sobre de la carretera, durant aproximadament uns 500 metres es conserva en alguns trossos i desapareix en altres, fins que acaba perdent-se del tot al llarg dels 300 metres següents.

9



A sota del castellot de Campdàsens, el recorregut del camí es fa més tortuós. Encara existeix en dos petits trossos, i després arriba al paratge conegut com el Còdol Caigut. Aquest nom ens ha arribat des d'aimenys el començament del segle XIX, i probablement deu ser anterior. Quin pot ser el seu origen? Si bé el seu sentit és clar, és a dir, el de pedra caiguda, encara que en aquest tros del camí tota la muntanya és plena de pedrots i enderrocs, no n'hi ha cap d'especialment notable que justifiqui el topònim. Però mirant a baix, al mar, hi ha, tocant a la costa i sortint una mica per sobre del nivell de l'aigua, una pedra enorme despresa de la muntanya, un veritable còdol caigut, on avui descansen les gavines: deu ser l'origen del nom. En el Còdol Caigut el camí passa de sobre a sota de la carretera, per un lloc força difícil, de manera que en temps turbulents, sigui perquè en tals èpoques ningú no es preocupava de conservar el camí, sigui perquè el destruïen expressament per impedir el pas dels enemics, esdevenia impracticable. Així, pel maig del 1818, acabada la guerra del Francès, Tomàs de Benavides diu que "el pas Trencat, pas de la Mala Dona y Còdol Caigut, que son los tres puntos en los cuales se ha inutilizado el camino, queda enteramente intransitable para caballería y infantería". Després del Còdol Caigut, el camí, encara que molt ple d'enderrocs, llençats durant la construcció de la carretera, es pot seguir perfectament, vorejat a la banda de mar per grosses pedres.

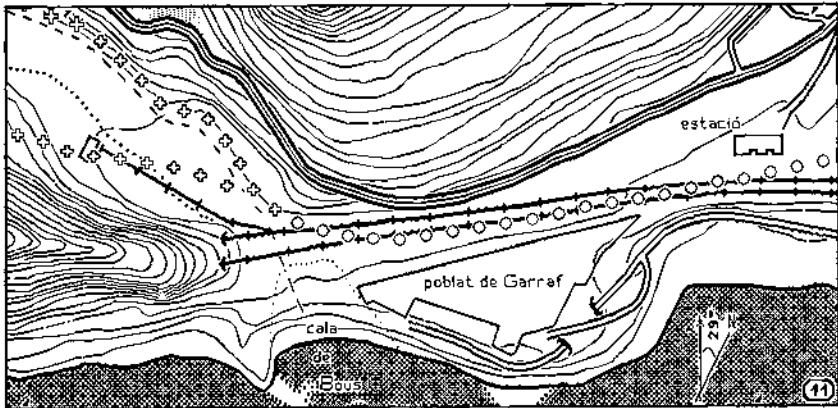
10



Després, el camí va pujant cap a la carretera i es perd quan hi coincideix. Poc més enllà, hi ha el pas de la Mala Dona, lloc que deu el seu nom als fets d'una llegenda prou coneguda. Aquest topònim existeix almenys des del 1716, cosa que vol dir que, si la llegenda és certa, els fets degueren passar en el segle XVII. És recordat com a lloc perillós i de pas difícil. Per això hi van estimbar el cec i, com hem vist, en temps de guerra quedava inutilitzat. Avui encara es conserva. Quan van construir la carretera, van tallar la muntanya a barrinades, però van deixar entre la carretera i el mar uns 250 metres abans del revolt on fins no fa gaires anys hi havia una caseta de la Creu Roja, un tros de roca, penjat sobre l'abisme: és el pas de la Mala Dona. El tros de camí, estret, que hi queda, està avui ple de plantes, de manera que gairebé no es pot reconèixer. Els següents 100 metres del camí se'ls va menjar la carretera. Després el tornem a trobar, durant uns 100 metres més, per sota d'aquesta, en direcció al coll de Corralets. D'aquest tros, uns 100 metres a l'E del pas de la Mala Dona, derivava del camí un ramal secundari que baixava cap a ponent en direcció al mar. El primer tros d'aquest ramal està avui completament cobert de runa i ha desaparegut, però després es conserva força bé, fins a acabar, sembla, en una petita construcció que hi ha, uns 30 metres sobre el nivell de l'aigua, cap al Còdol Caigut. Aquesta construcció podria ser un lloc de guaita; si més no, no se li veu cap altra possible utilitat. Tornant al coll de Corralets, que és el que enllaça

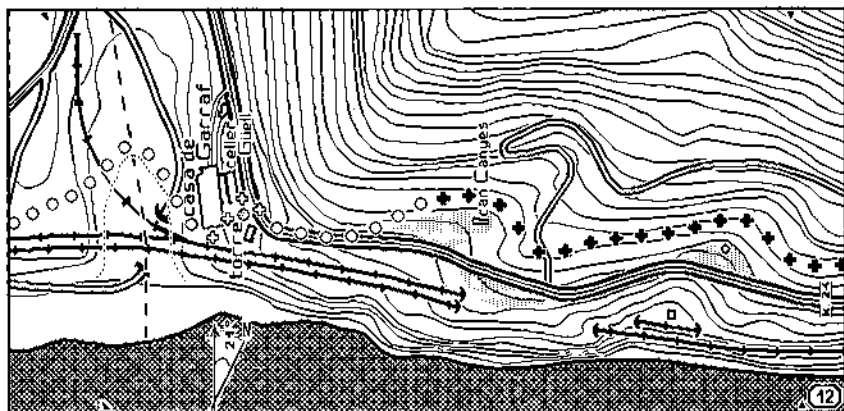
amb la Falconera, el vianant que arribava a aquest punt podia triar, per a continuar el seu camí, dues possibilitats: o bé baixar ràpidament al fons del torrent i seguir-lo fins al poblat de Garraf, o bé baixar en zig-zag pel vessant N de la Falconera. De la primera variant, quedava el primer tros, indicat al mapa, fins que el va destruir la construcció del túnel de l'autopista del Garraf que hi ha a sota. La seva continuació, en terreny pla, està dibuixada en el mapa del 1571 de Nicolau de Credença, on es veu clarament que el camí passava pel costat del gorg de Peracoixes. La segona variant ens consta pel mapa "Plano geométrico del término jurisdiccional de Sitges", de Tomàs Salvador, de l'any 1860. Avui, la pedrera que durant tants anys va destrossar el vessant de la Falconera l'ha fet desaparèixer completament.

11



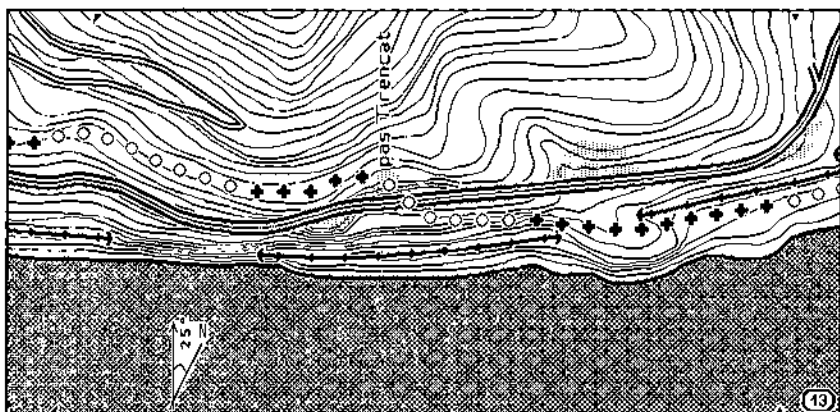
El tros que va des de la cala de Bous fins a la torre de Garraf, per terres actualment molt urbanitzades, s'ha perdut completament, però devia passar més o menys per on s'indica en el mapa.

12



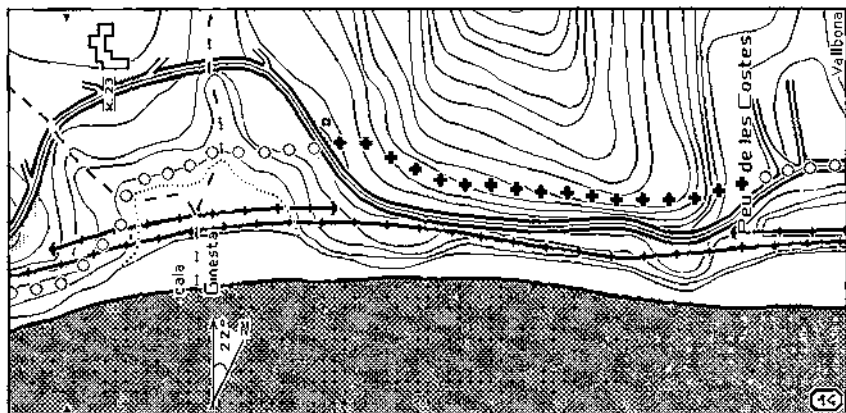
Abans de fer-se la carretera, el celler Güell no existia. Només hi havia l'anomenada casa de Garraf, avui restaurant, i la torre. A la casa hi havia permanentment una guarnició de soldats que, en combinació amb els de la Caseta del Soldat, vigilava la costa i la defensava de possibles atacs enemics. El camí passava exactament entre la casa i la torre, com es veu clarament en el mapa de Credença. Després coincidia amb la carretera, i uns 100 metres abans d'arribar a la caseta dita can Canyes, passava per sobre d'aquesta. Des d'aproximadament aquesta casa, el camí seguia, durant uns 500 metres, paral·lel a la carretera, amb el suport d'un marge de pedra, encara actualment força ben conservat.

13



Després, el camí torna a desaparèixer, fins que el retrobem en les proximitats del pas Trencat. Aquest pas, avui tallat per la carretera, era un altre dels llocs de trànsit dificultós. El camí feia un descens ràpid, d'uns 25 metres, des de sobre fins a sota de la carretera actual. Com ja hem vist, també va quedar inutilitzat durant la Guerra del Francès, i probablement en altres èpoques de trasbals. Superat el pas Trencat, el camí planejava, baixant cap a la cala Ginesta. Fins no fa gaire, primer sobre el túnel del tren i després paral·lels a la via, uns 250 metres de camí eren encara identificables. Cap als anys 60 hi havia unes casetes, fetes sense permís, que posteriorment van ser enderrocades perquè eren en l'espai costaner on és prohibit edificar. L'any passat tot aquest tros va ser aixecat i destruït per unes màquines que hi van fer una rasa per on passa, crec, una conducció d'aigua.

14

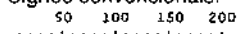


En el seu pas per la cala Ginesta, el camí, que devia ser pla i simplement marcat sobre el terreny, ha desaparegut. A l'altra banda de la cala, el camí havia de superar l'últim obstacle que quedava abans d'arribar a la llarga platja de les Botigues i Castelldefels i esdevenir el camí ral de Sant Boi i Barcelona. En el turó rocós on hi ha la urbanització Rat-penat, la carretera passa avui per la part baixa, perquè es va tallar la roca per obrir-hi camí, però, antigament, el lloc per on passa l'actual carretera era un pendent escarpat que queia verticalment sobre el mar. Per això, el camí de les Costes anava per la part de dalt, sota de les cases que s'han construït sobre la carretera. I finalment, passat el promontori, el camí arribava al seu final, en el lloc dit, ben adequadament, el Peu de les Costes.

NOTES

* Algunes dades històriques sobre el camí de les costes de Garraf van ser reunides i presentades per Magí Miret a les II Jornades d'Estudis del Parc Natural del Garraf, organitzades l'any 1994 per la Diputació de Barcelona, i són actualment en curs de publicació. En el present treball s'ha ampliat la informació històrica i s'hi ha afegit un comentari detallat del recorregut del camí, acompanyat de la corresponent representació cartogràfica, fruit de les recerques d'Ignasi M^a Muntaner.

** Signes convencionals:



Escala en metres:



Camí encara existent



Camí reconstruït hipotèticament



Camí reconstruït documentalment



Carretera Sitges - Barcelona



Via del tren / Túnel



Probable antiga línia costanera



Probable antic perfil orogràfic



Aparcament junt a la carretera



Àrea coincident amb el mapa veí



Angle de la vertical del mapa respecte al meridià

Corbes de nivell: cada 5 metres. Les corbes de nivell i la localització dels accidents geogràfics, la carretera i el tren han estat tretes del Plànol de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (escala 1/10.000), Barcelona (Comissió d'Urbanisme i Serveis Comuns de Barcelona) 1970.

La identificació del recorregut de l'antic camí de les Costes ha estat feta entre els anys 1986 i 1991.

BIBLIOGRAFIA

ALTURO, Jesús (1985). *L'arxiu antic de Sta. Anna de Barcelona*, Barcelona (Fund. Noguera) 1985, vol. I, núm. 393, 1985.

AVINYÓ, Joan (1993). *Història de Cubelles*, Ajuntament de Cubelles (edició original al *Diari de Villanueva* els anys 1919-1920), 1993.

BAUCELLS, Josep (1990). *El Garraf i la Pia Almoina de la Seu de Barcelona. Catàleg del fons en pergami de l'Arxiu Capitular de la Catedral de Barcelona*, Barcelona (Departament de Cultura de la Generalitat de Catalunya), 1990.

CARBONELL, José (1961). *Siete ensayos de historia suburenses*, Sitges (Ed. *El Eco de Sitges*), 1961.

- CARBONELL, Josep (1965). *Sitges la reial*, Sitges (Ed. *El Eco de Sitges*), 1965.
- CARBONELL, Josep (1980). *Esquema històric dels anys napoleònics a Sitges*, Sitges (Grup d'Estudis Sitgetans), 1980.
- COOINA, Jaume (1993). *Bàndols i bandolers al Baix Llobregat (1580-1630)*, Barcelona (Centre d'Estudis Comarcals del Baix Llobregat-Publicacions de l'Abadia de Montserrat), 1993.
- COROLEU, José (1879). *Historia de Villanueva y Geltrú*, Vilanova i la Geltrú (reedició d'El Cep i la Nansa) 1979.
- CREUS, Teodor (1893). *Set contalles del temps vell*, Vilanova i la Geltrú (edició facsímil de l'Institut d'Estudis Penedesencs), 1986.
- FARRET, Pere (1927). "Documents per a la història de Sitges", Sitges, *L'Amic de les Arts*, any II, núm. 17, pp. 74-77.
- GARCIA, Joan (1989): *Sant Boi i el Pla del Llobregat a finals de l'Edat Mitjana*, Barcelona (Ed. Oikos-Tau) 1989.
- LLOPIS, Joan (1891). *Ensaig històric sobre la Vila de Sitges*, Sitges (edició facsímil del Grup d'Estudis Sitgetans), 1982.
- MALAGELADA, FREDERIC (1985). *L'antic camí de les costes del Garraf i el seu entorn*, Sitges (Grup d'Estudis Sitgetans), 1985.
- MARCA, Pere de (1965). *Marca Hispanica (París 1688)*, Barcelona (versió catalana de Joaquim Icart), 1965.
- MIRET, Magí (1992). *Un assentament d'època romana al massís de Garraf: Ca l'Amell (Sitges)*, Trobada d'Estudiosos del Garraf, Monografies, 19, pp. 133-136, Barcelona (Diputació de Barcelona), 1992.
- MISTERIOS (1851). *Los misterios de Villanueva. Descripción e historia de sus monumentos, usos y costumbres*, 2 toms, Vilanova (edició facsímil de l'Institut d'Estudis Penedesencs), 1991.
- MUNTANER, Ignasi M^a (1978). *Sitges i els conflictes catalans dels segles XVII i XVIII*, Sitges (Grup d'Estudis Sitgetans), 1978.
- MUNTANER, Ignasi M^a (1986). *Els noms de lloc del terme de Sitges i de les terres veïnes*, Sitges (Grup d'Estudis Sitgetans), 1986.
- PICÓ, Ramon (1911). *Garraf. Poema líric en cinch actes i un pròlech*, Barcelona 1911.
- PUJADES, Jeroni (1975-1976). *Dietari de Jeroni Pujades*, 4 vols., Barcelona (Fundació Salvador Vives Casajuana), 1975-76.
- ROIG, Emerencí (1979). *Sitges dels nostres avis*, Sitges (Grup d'Estudis Sitgetans), 1979.

- SASTRE, Jacint (1980). "Bans del cavaller Bernat de Fonollar com a senyor de Sitges (1322-1326)", *Miscel·lània Penedesenca 1980* (III), pp. 177-200, Vilafranca (Institut d'Estudis Penedesencs), 1980.
- SERRA, Pere (1814). *Prontuario de la mayor parte de los caminos y veredas del Principado de Cataluña, con los pueblos y posadas situados en sus carreras, y las horas que a paso de tropa distan unos de otros*, Barcelona, 1814.