

# Camins i carreteres del Pla d'Urgell. Una aproximació històrica

Montse Baiges Minguella, Jaume Font Gort i Gerard Pamplona Molina

**RESUM:** Per tal de comprendre la configuració actual de la xarxa viària del Pla d'Urgell i així contribuir al coneixement històric de la comarca, ens hem centrat en el paper dels camins en el desenvolupament del territori, especialment a partir del segle XIX amb la construcció del Canal d'Urgell. A més, hem realitzat una sèrie d'estadístiques sobre la tipologia dels camins i carreteres contemporanis i, finalment, a partir de la seva nomenclatura, hem elaborat una aproximació històrica sobre el seu origen i funcionalitat.

**PARAULES CLAU:** xarxa viària, Pla d'Urgell, Canal d'Urgell, etimologia, estadístiques.

**ABSTRACT:** The object of this article is to analyse the present road network on the *Pla d'Urgell*, and so thus contribute to a better historical understanding of the aforementioned region. In particular the importance of connecting routes for territorial development, how they evolved and came into being on the current form. Most specifically from the nineteenth Century onwards, when the construction of Canal d'Urgell took place. Furthermore, a statistical analysis was carried out based in present-day road and pathways typology; in addition there has been made an exercise to determine their historical origin and *raison d'être* according to their contemporary nomenclature.

**KEY-WORDS:** road network, Pla d'Urgell, Canal d'Urgell, etymology, statistics.

## EL PAPER DELS CAMINS EN EL DESENVOLUPAMENT DEL TERRITORI

El Pla d'Urgell és una de les comarques més joves de Catalunya, amb 30 anys d'història com a entitat administrativa independent, però amb un recorregut històric a l'esquena que es pot apreciar pel seu gran

nombre d'elements històrics i paisatgístics que conformen un entorn en el qual avui en dia hi viuen prop de 36.000 habitants.

La vista que actualment podem percebre en la comarca és la suma històrica de diferents paisatges tant naturals com antròpics. En tot cas, cal destacar per damunt de tot l'acció de l'home, i ressaltar sobretot una de les construccions més importants i transcendents de la història d'aquest territori: la creació al segle XIX del Canal d'Urgell i la seva gran repercussió en l'entorn (Camps, Foguet, Benavides, 2013), que va afavorir en gran mesura tant l'antiga xarxa de camins i carrerades com la proliferació de noves vies de comunicació.

Abans però, per tal d'entendre la configuració actual de la xarxa viària de la comarca, s'ha de tenir present el destacat impacte dels camins ramaders al llarg dels segles anteriors a l'edificació del Canal. No és d'estranyar que fos per aquí on es creuaven molts camins ramaders i rutes de transhumància, que connectaven les rutes del Pirineu amb les altres regions localitzades més al sud. Aquestes vies configuraven una xarxa molt extensa al llarg de tot el territori, que van proliferar com a conseqüència de la posició estratègica tan destacada del Pla d'Urgell i el fet de ser un punt de pas i una cruïlla decisiva tant per al transport terrestre<sup>1</sup> de mercaderies com de les comunicacions dins la Plana de Lleida. Aquesta sèrie de camins ramaders van configurar una xarxa de transports on es desplaçaven les persones, béns, animals, coneixements i idees entre la muntanya, la plana i més enllà (Vilà, 1991: 63-72). Com a conseqüència, aquesta sèrie de vies van permetre que el conjunt del territori es desenvolupés tant social com econòmicament i, ja entrats al segle XIX, amb el gran auge provocat pel Canal<sup>2</sup>, van agilitzar la

<sup>1</sup> A més dels camins, els rius han estat històricament bones vies de comunicació al Pla d'Urgell, ja que tenen les ribes planes, resultat de riuades sobtades (aplanen el terreny) combinades amb períodes secs (les ribes queden seques, i de vegades també el llit, de manera que s'hi pot passar caminant o amb animals de càrrega).

<sup>2</sup> També va comportar en uns primers inicis una sèrie d'impacte negatiu. Amb la inauguració del Canal el 1862 van aparèixer un seguit d'onades de malària, a causa de la falta de desaignes per l'aigua de regar. A més, els anys 1880 va arribar la fil·loxera.

diversificació de l'economia i dels sectors productius, els quals van canviar totalment tant en el paisatge com en els camins que transcorren al llarg de la comarca.

Els impactes posteriors a la construcció del Canal d'Urgell més notables foren els relacionats amb l'arribada de l'aigua, que va actuar com un element d'atracció i va permetre al Pla d'Urgell passar de ser una zona de producció agrícola extensiva i utilitzada pels pastors procedents dels Pirineus a un territori d'agricultura intensiva, on els assentaments humans es van consolidar gràcies al creixement, causat en part per la immigració de part de la població de les zones veïnes. A partir de la construcció del Canal es van realitzar nombroses obres sobre el territori com anivellacions, drenatges, sanejaments del sòl i d'altres relacionades amb la distribució dels camins. Aquests nous elements van anar transformant radicalment l'entorn (Junyent, 1983). Així doncs, la creació de nous camins a partir del segle XIX està estretament lligada a la consolidació de l'agricultura de regadiu a la comarca i a la reducció de la dependència de l'agricultura de secà, afavorint de retruc la creació de noves infraestructures de distribució d'aigua, la xarxa ferroviària i el naixement de noves xarxes viàries, entre d'altres. Aquesta sèrie de millores van provocar una millor connexió de la comarca amb el món i van permetre l'entrada de nous sectors econòmics, una major producció agrícola i una rendibilització més alta de la ramaderia i de tota la indústria indirecta que aquesta comporta: fàbriques de tractament de pinsos, escorxadors, tractament de residus, indústries pecuàries o làcties, etc. (Ramon-Muñoz, 2013: 43-94).

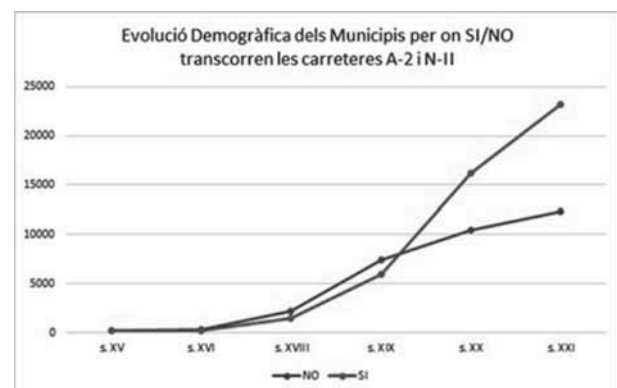
Ja entrats en el segle XX, les necessitats d'unes carreteres més amples, modernes i de major qualitat per tal de respondre a les noves necessitats de connexions derivades del creixement econòmic van afavorir la creació d'unes grans vies. Primerament es va configurar la Nacional-II, un antic camí reial de terra que travessa d'est a oest la comarca connectant diversos municipis, i que va ser millorada i eixamplada per tal de comunicar les dues principals ciutats de l'Estat: Madrid i Barcelona.<sup>3</sup> Tot i així, a inicis del segle XXI es va posar en funcionament l'autovia A-2,<sup>4</sup> la via més important de la demarcació i una de les més transitades de l'Estat Espanyol.

En el seu pas pel Pla d'Urgell, aquestes carreteres travessen una sèrie de municipis en línia recta que trans-

corren des de Bell-lloc d'Urgell fins al terme municipal de Castellnou de Seana, passant també per la capital: Mollerussa. Aquestes dues vies juntament amb les seves corresponents sortides i connexions amb altres carreteres comarcals i locals que connecten municipis com Linyola, Bellvís o Vila-sana han permès un desenvolupament dels sectors econòmics importantíssim, i han afavorit de retruc el sector terciari (benzineres, àrees de servei, parcs o restaurants), que històricament havia estat quasi nul. Aquestes vies de transport, però, tenen un impacte desigual en el conjunt de la comarca; no és estrany que el 75% de les benzineres de la comarca estiguin localitzades a la vora d'aquestes dues carreteres nacionals i d'importància estratègica, mentre el restant 25% estan repartides en les altres zones del territori. A més a més, també causen diferenciació en el territori ja que els municipis amb una bona xarxa de comunicacions tenen una comercialització més rendible i favorable que els menys comunicats: en els pobles per on passen aquestes dues grans carreteres el desenvolupament econòmic és molt més eficient i, per tant, han patit un creixement més accelerat que aquells pobles més aïllats de les vies de comunicació més importants (Junyent, 1983: 53).

Mitjançant les dades del Centre d'Estudis Demogràfics es pot percebre la diferència de població i l'augment més significatiu en els pobles per on travessa l'N-II i propers a l'A-2 respecte als que no hi passa, els quals tenen un creixement més lent i esglaonat.

En aquesta gràfica es pot observar com l'impacte



Imatge 1: Gràfica de l'evolució demogràfica dels municipis segons si hi transcorren les carreteres A-2 i N-II. Elaboració pròpia a partir de dades del Centre d'Estudis Demogràfics.

<sup>3</sup> L'N-II ha tingut des dels romans una importància cabdal dins la xarxa de carreteres de la península Ibèrica, i ja era utilitzada en temps antics com a ruta d'unió del centre peninsular amb la resta del continent europeu. Al llarg del seu extens recorregut travessava ciutats com: Guadalajara, Carinyena, Saragossa, Pina d'Ebre, Lleida, Cervera, Igualada i Martorell.

<sup>4</sup> L'A-2, també anomenada Autovia del Nord-est, és una de les sis autovies radials d'Espanya. Comunica Madrid amb Barcelona, passant per Guadalajara, Saragossa i Lleida. Al mateix temps conflueix amb carreteres provinents de França i Portugal.

de la creació del Canal d'Urgell al segle XIX va anar acompanyat d'un espectacular augment demogràfic. Aquest continuat ascens de la població s'explica en gran mesura per les millores de la xarxa viària i la proliferació de noves vies de comunicació, les quals van aportar una major mobilitat del trànsit de persones com de la riquesa, i van esdevenir un gran atractiu pels immigrants dels voltants. Per contra, els municipis on no s'hi troben aquestes dues grans vies el creixement demogràfic és més tímid i gradual, a causa de l'allunyament geogràfic d'aquestes carreteres i d'una menor accessibilitat a les principals vies de transport. S'ha de ressaltar, però, que el municipi més afavorit és Mollerussa, que a partir del segle XIX sofreix un gran canvi tant demogràfic com polític i econòmic. Això és conseqüència, en part, de la seva excel·lent posició estratègica dins el territori i del fet d'obtenir la capitalitat comarcal.



Imatge 2: Mapa dels camins utilitzats amb fins turístics i esportius.  
Font: Patronat de Turisme del Pla d'Urgell.

A més dels impactes en el desenvolupament econòmic i demogràfic dels camins citats anteriorment, s'ha de tenir present una altra utilitat dels camins, i és que actualment són emprats per a usos tant turístics com esportius. Una bona xarxa de camins permet atreure visitants interessats en turisme rural o en la pràctica d'esport a l'aire lliure. D'aquesta manera, les institucions comarcals han fet bandera d'aquest paisatge tan singular i de l'abundant nombre de camins per tal de promocionar el territori. A aquests camins, els quals històricament han tingut una funció purament pragmàtica (el transport de productes agrícoles cap a centres de venda o recintes industrials), actualment se'ls

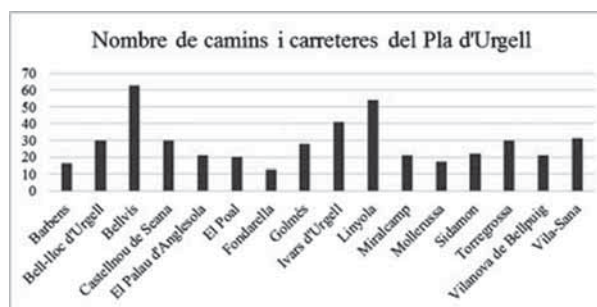
ha donat aquesta altra funcionalitat, que repercuteix positivament al territori i contribueix en el seu desenvolupament socioeconòmic, diversificant a través de la potenciació del sector terciari una economia que històricament havia estat centrada inicialment en el sector primari i posteriorment secundari.

### ESTADÍSTIQUES SOBRE ELS CAMINS I CARRETERES ACTUALS DEL PLA D'URGELL

A continuació detallarem els resultats sobre la investigació i l'anàlisi dels principals camins i carreteres del Pla d'Urgell per tal d'elaborar-ne un seguit d'estadístiques. Els objectius que ens hem marcat són els següents: per una banda, estudiar el nombre total de vies de comunicació que té cada terme municipal i quina tipologia tenen, i per l'altra, analitzar quina classe de camins i carreteres ens podem trobar principalment a la comarca i si les seves característiques es poden relacionar amb trets geogràfics i demogràfics de la comarca com són la densitat de població, el nombre d'habitants o la distància entre els municipis i l'autovia A-2, entre d'altres.

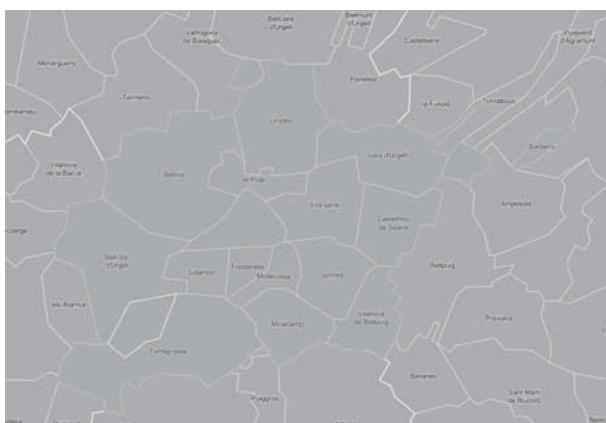
Tal com ens presenten les dades anteriors, destaquen

POBLES PLA D'URGELL	NOMBRE DE CAMINS
Barbens	16
Bell-lloc d'Urgell	30
Bellvis	63
Castellnou de Seana	30
El Palau d'Anglesola	21
El Poal	20
Fondarella	13
Golmés	28
Ivars d'Urgell	41
Linyola	54
Miralcamp	21
Mollerussa	17
Sidamon	22
Torregrossa	30
Vilanova de Bellpuig	21
Vila-Sana	31



Imatges 3 i 4: Taula i gràfic de barres sobre el nombre total de camins i carreteres. Elaboració pròpia a partir de les dades extretes de l'ICGC.

sobretot la preponderància de la població de Bellvís (46,7 km<sup>2</sup>) en el nombre total de camins i carreteres del Pla d'Urgell, amb una suma de 63, seguit de Linyola (28,7 km<sup>2</sup>) amb 54 i d'Ivars d'Urgell (24,3 km<sup>2</sup>), en tercera posició, amb 41. Això és degut al fet que, principalment, aquestes poblacions presenten l'extensió de terme més gran en el Pla d'Urgell. En contrapartida tenim les poblacions de Fondarella (5,4 km<sup>2</sup>), Barbens (7,6 km<sup>2</sup>) i Mollerussa (7,1 km<sup>2</sup>), que tenen un nombre total de camins i carreteres de 13, 16 i 17 respectivament, i corresponen als termes més petits de la comarca.

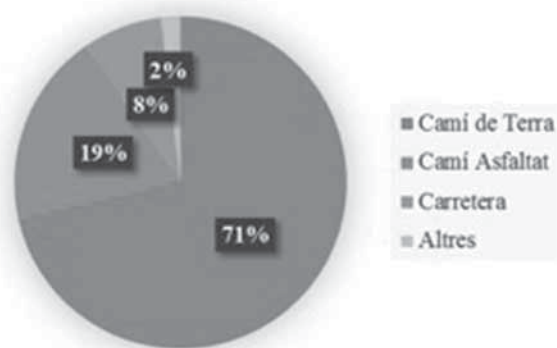


Imatge 5: Mapa del termes municipals del Pla d'Urgell.  
Font: Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya

En canvi, ens trobem casos com Bell-lloc d'Urgell (34,9 km<sup>2</sup>) o Torregrossa (40,5 km<sup>2</sup>), que també presenten una extensió de terme força gran en la suma del Pla d'Urgell però el nombre de vies principals no es correspon en la mesura de Bellvís o Linyola, per exemple. Això pot ser degut a la falta de registre de les vies principals dels municipis en qüestió.

A continuació analitzarem la tipologia d'aquests camins i carreteres del Pla d'Urgell a partir del tipus de via i del tipus d'enllaç. En primer lloc, hem volgut saber com són físicament les vies del Pla d'Urgell, segons tres categories: els camins de terra, els camins asfaltats i les carreteres. L'apartat que correspon a *altres* engloba totes aquelles vies que no s'adeqüen als paràmetres anteriors, com per exemple les autovies i les carreteres nacionals.

TOTAL TIPUS DE VIA	
Camí de terra	338
Camí asfaltat	89
Carretera	37
Altres	9
<b>TOTAL</b>	<b>473</b>



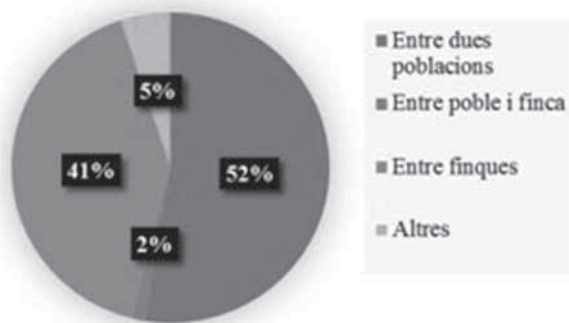
Imatges 6 i 7: Taula i gràfic circular sobre el tipus de via segons les seves característiques físiques que podem trobar al Pla d'Urgell. Elaboració pròpia a partir de les dades extretes de l'ICGC.

El resultat del primer gràfic sobre el tipus de via ha estat el següent: la gran majoria de vies del Pla d'Urgell són de terra superant en molt els camins asfaltats i les carreteres. Això és degut al fet que molts d'aquests camins i/o carreteres actualment són vies secundàries, si considerem així les que són utilitzades principalment per vehicles agrícoles i evitades la major part de vegades pels cotxes particulars en trajectes que no impliquen anar a les finques. Així mateix, també podem dir que la menor quantitat de camins asfaltats i carreteres, proporcionalment en el gràfic (ja que sumats arriben al 29% del total), no implica una disminució del trànsit de la comarca, sinó una redistribució i concentració en algunes vies, ja que asfaltades resulten més còmodes i ràpides que sent de terra.

En contrapartida, ens trobem amb la comarca del Segrià, la qual presenta unes dades força diferents pel que fa a la tipologia dels camins i carreteres del Pla d'Urgell. En el Segrià hi ha una clara preponderància dels camins asfaltats gràcies a una remodelació de moltes vies a causa de la florida del turisme local que ha portat a la vegada una gran inversió en moltes d'aquestes vies per tal de facilitar la circulació.



TOTAL TIPUS D'ENLLAÇ	
Entre dues poblacions	248
Entre poble i finca	7
Entre finques	194
Altres	24
<b>TOTAL</b>	<b>473</b>



Imatges 8 i 9: Taula i gràfic circular sobre els tipus de via segons els seus enllaços que podem trobar al Pla d'Urgell. Elaboració pròpia a partir de les dades extretes de l'ICGC.

A continuació, hem volgut esbrinar els tipus de via que trobem al Pla d'Urgell segons els seus enllaços. Hem dividit les vies en: vies que uneixen dues poblacions (tant les capitals de municipi com els agregats), vies que surten d'un poble per anar a les finques i vies que no passen per cap poble, que hem interpretat com a camins que connecten finques. En aquest cas, l'apartat *altres* es refereix als enllaços no catalogables en aquests paràmetres anteriors, com són els enllaços d'una població a l'autovia, grans vies que uneixen més de dos municipis (principalment, l'autovia A-2, la Nacional II i altres carreteres d'abast provincial), etc. D'aquesta manera, veiem que el Pla d'Urgell és una comarca que dóna molta importància a les comunicacions entre els diversos municipis, però que tampoc està aïllada del seu territori, atesa la gran quantitat de camins i els seus ramals que connecten els pobles amb les partides municipals per a poder arribar a tots els camps, granges, tossals, etc.

De la mateixa manera, la comarca del Segrià també presenta unes dades molt semblants a les reflectides en els gràfics anteriors del Pla d'Urgell, ja que moltes de les vies del Segrià són utilitzades per traslladar-se de la població a les finques particulars o bé per la mobilitat cap a altres poblacions.

Després d'analitzar diverses característiques dels ca-

mins i carreteres que es troben dins dels límits del Pla d'Urgell per entendre la seva composició i distribució pel territori, podem presentar algunes afirmacions. En primer lloc, la comarca que hem treballat conté una extensa xarxa de comunicació viària, amb un gran nombre de camins i carreteres catalogats per l'Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya. Una segona conclusió que extraiem és que en les vies principals de la comarca predomina la superfície de terra respecte a la pavimentada i, alhora, que la connexió amb el territori és molt important, tant entre els municipis com amb les finques.

Per això, el Pla d'Urgell és una comarca on predominen les vies secundàries, és a dir, les locals i comarcals, que uneixen els habitants dels pobles i amb un pes agrari molt fort encara, tal com ha estat històricament l'economia d'aquesta regió. En canvi, en el Segrià, des d'inicis del segle XXI s'ha dut a terme l'asfaltat de camins per tots els termes municipals per orientar la zona cap a una economia més de turisme local aprofitant els esdeveniments singulars (la florida dels arbres fruiters) i el patrimoni històric (els nombrosos jaciments arqueològics), entre d'altres.

Per altra banda, al Pla d'Urgell la consolidació de l'N-II i l'A-2 ha motivat una concentració del trànsit de vehicles a causa de ser vies més còmodes i rectes, sense reduir la mobilitat de la comarca però sí relegant moltes vies locals a usos únicament agrícoles. I a la vegada ha frenat una possible remodelació i/o recuperació d'aquestes.

## APROXIMACIÓ HISTÒRICA A PARTIR DELS NOMS DELS CAMINS

Partint dels noms dels camins que apareixen al mapa topogràfic d'escala 1:1500 de l'Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya, hem volgut esbrinar com s'articulava la xarxa viària del Pla d'Urgell des de la construcció del Canal d'Urgell (1853-1862) fins a l'autovia A-2 (1990-2004).

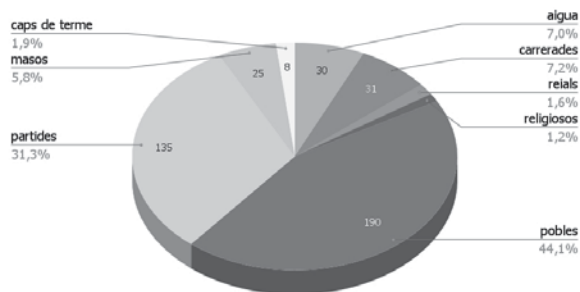
Amb l'arribada del Canal d'Urgell, el Canal Auxiliar i la Tercera Sèquia a l'est, sud i nord respectivament de la comarca, el Pla d'Urgell no només va deixar de ser el Clot del Dimoni per esdevenir una gran zona agrícola de regadiu, sinó que també va viure una profunda transformació del seu paisatge que ha quedat reflectida en l'organització del territori i en el recorregut i el nom dels seus camins (Teruel, 2013).

La construcció de l'A-2 al seu pas per la comarca ha comportat que una gran quantitat de camins quedessin desviats o tallats, i moltes comunicacions intermunicipals han passat de tenir un camí propi a fer volta per l'autovia, ben accessible, fàcil, còmoda i més

ràpida per a la majoria del trànsit actual. Això també ha propiciat que, a hores d'ara, les vies de la comarca asfaltades són alguns camins àmpliament utilitzats per cotxes, camions i tractors, les carreteres comarcals i provincials i les vies que connecten amb l'autovia, sempre amb l'objectiu final de connectar municipis. En canvi, hi ha una gran quantitat de camins de terra, reflex de l'economia agropecuària que predomina territorialment.

Tot i aquests grans canvis dels últims segles, els noms que reben els diversos camins ens permeten saber quina era la seva destinació o funció antigament; i, tenint en compte que els topònims en general queden "fossilitzats" en el vocabulari local si l'espai no queda abandonat (Bolòs, 2004: 390-411), és fàcil pensar que els noms actuals han romàs intactes durant generacions, tot i que no podem precisar-ne cronològicament l'etimologia.

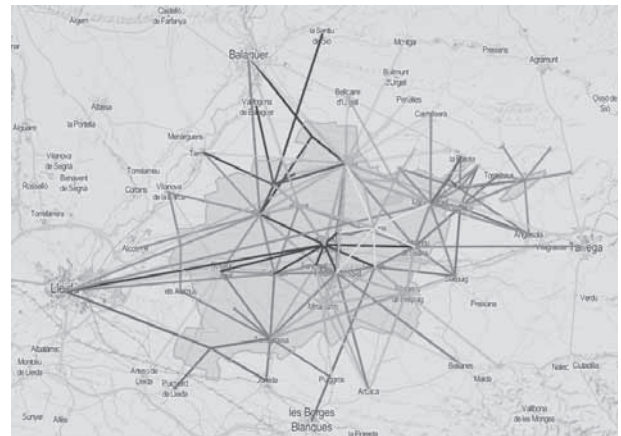
Tots els noms dels camins que apareixen a l'ICGC (mapa topogràfic E1:1500) els hem agrupat en diverses categories segons el nom que duen; les més representatives estan il·lustrades en el gràfic següent:



Imatge 10: Representació de les vuit categories de noms dels camins del Pla d'Urgell més destacades, en valors absoluts i en percentatge respecte del total del gràfic. Elaboració pròpia a partir de les dades extretes de l'ICGC.

La quantitat més gran dels camins porta el nom del poble al que menen (aquí incloem tant els municipis com els diversos agregats i també altres entitats de població desaparegudes al segle XX i més recentment), amb un total de 190 comptabilitzats, que representen un 44,2% del total del gràfic. S'ha de tenir en compte, però, que alguns actualment estan tallats i ja no comuniquen les poblacions, tot i que això no implica una disminució de les connexions entre els seus habitants, sinó que el trànsit s'ha redistribuït per altres vies més ràpides. La gran quantitat de camins amb noms de poblacions reflecteix la importància de les connexions

entre els municipis del Pla d'Urgell, els seus veïns i les capitals més properes, especialment Lleida, Balaguer, Bellpuig i Anglesola; tot i que la mobilitat era difícil i lenta per terra, això no impedia que la població es traslladés amb assiduitat d'un poble a l'altre.



Imatge 11: Mapa de les connexions intermunicipals tradicionals del Pla d'Urgell, segons els noms actuals dels camins. Elaboració pròpia a partir de les dades extretes de l'ICGC.

També destaca l'abundància de camins que porten a les diverses partides i finques del propi terme municipal o de veïns, en el context del Pla d'Urgell com una zona que manté un territori fortament adaptat a les tasques agrícoles, de manera que les comunicacions amb els camps han estat i són fonamentals per entendre la situació social, cultural i econòmica de la zona. Hem comptat fins a 135 camins que porten noms de partides de terra, que són el 31,3% dels representats al gràfic. Tot i que en una proporció més petita, els camins amb noms de masos ajuden igualment a reflectir aquest caràcter agrari de la societat dels segles XIX i XX, i també els anteriors; els masos donen nom al 5,8% dels camins analitzats, 25 en números absoluts.

En el territori també es poden trobar restes de l'antiga ramaderia, com són les carrerades, camins transitats majoritàriament per bestiar en les rutes de transhumància. A la comarca n'hi ha 31, és a dir, el 7,2% dels camins del gràfic, sobretot al sud-oest. El Pla d'Urgell ha estat tradicionalment un lloc de pas, no només de persones sinó també de ramats en transhumància, ja que la terra és apta per les pastures d'hivern (Bolòs, 2004: 347-362). D'aquesta manera, apareixen les diverses carrerades, algunes de categoria "reial", tot i que la majoria separen els termes municipals actuals, funcionant també com a límits. En comparar les ca-

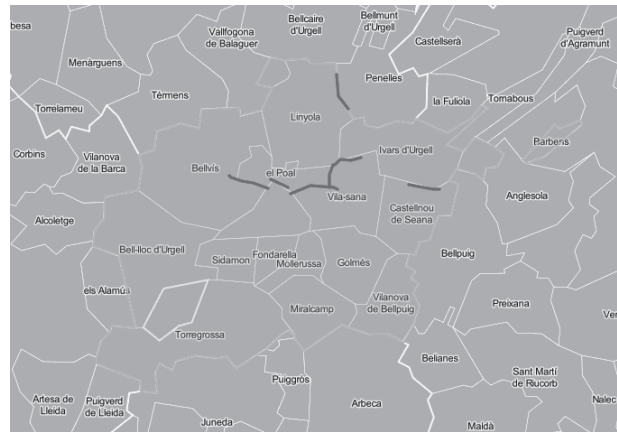
rrerades antigues amb l'*Inventari dels camins ramaders classificats actuals*, creat pel Departament d'Agricultura, Ramaderia, Pesca i Alimentació de la Generalitat de Catalunya, podem veure que la gran majoria de les carrerades del Pla d'Urgell han perdut la seva funció, substituïdes per altres camins que rodegen la comarca, mentre que n'han perdurat els noms.



Imatge 12: Mapa de les carrerades (en roig) del Pla d'Urgell. En marró hem plasmat l'*Inventari dels camins ramaders classificats actuals*. Elaboració pròpia a partir de les dades extretes de l'ICGC i de l'*Inventari dels camins ramaders classificats actuals* del Sistema d'Informació Geogràfica de la Generalitat de Catalunya.

En tots els assentaments humans, ja siguin pobles o masies aïllades, la captació d'aigua apta per beure és essencial; però el clima tan àrid del Pla d'Urgell no ha impedit el poblament del territori ja que la població s'ha assegurat l'abastiment d'aigua, gràcies a les basses, els rierols, els pous o les sèquies (López, 2000: 32-38). Fins als nostres dies ens han arribat 30 camins (7%) que porten en el nom algun element relacionat amb l'aigua, la seva gestió, l'emmagatzematge o els canals i sèquies.

Seguidament trobem els camins del Cap del Terme, el cas més clar de divisió territorial, ja que el seu propi nom indica aquesta funció. N'hem comptabilitzat 8, que representen l'1,9% dels camins. Excepte un, tots es localitzen en una franja horitzontal a uns 3 quilòmetres al nord de l'A-2, i alhora coincideixen amb els límits dels termes actuals i rodegen especialment el terme d'El Poal.



Imatge 13: Mapes dels camins que porten per nom Cap del Terme. Elaboració pròpia a partir de les dades extretes de l'ICGC.

Els següents noms de camins més freqüents són els camins rals o reials, que suposen l'1,6%, 7 en total, concentrats principalment al sud de la comarca. Són vies generalment relacionades amb un gran trànsit i per això de gran importància, de manera que històricament s'ha procurat tindre-les en les millors condicions possibles, de vegades empedrant-les. A més d'aquests camins, també s'ha de tenir en compte la carretera N-II, ja que va ser construïda aprofitant el recorregut de la *Via Augusta* que unia Barcelona i Lleida, i apareix documentada com a camí ral (Ganau, 1996; Solé, 2010). Al mateix temps, també és possible que antigues vies reials hagin quedat sota actuals carreteres o que prenguessin el nom dels pobles que connecten (Bolòs, 2004: 394-395), però en aquests casos no ho podem descobrir a partir del seu nom ja que l'han perdut.



Imatge 14: Mapa dels camins, carrerades i un pont que duen la paraula "Reial" o "Ral" al seu nom. Elaboració pròpia a partir de les dades extretes de l'ICGC.



I finalment, tot i que no són una gran quantitat, també trobem presents en el Pla d'Urgell camins que duen en el nom motius religiosos, com Santa Maria i el Cementiri, entre d'altres. Aquests sumen 6 en tota la comarca, l'1,2% dels representats al gràfic, i curiosament es troben repartits geogràficament pels termes més perifèrics del Pla d'Urgell. Tres d'aquests camins fan referència a la Mare de Déu de les Sogues i al seu antic convent de Bellvís. D'aquest fet es pot veure la gran importància del convent i la religió en general en les poblacions, ja que gairebé 150 anys després de la seva desamortització i abandonament, encara dona nom a vies de comunicació.



Imatge 15: Mapa dels camins que porten un nom religiós. Elaboració pròpia a partir de les dades extretes de l'ICGC.

## CONCLUSIONS

La xarxa viària actual del Pla d'Urgell és reflex del desenvolupament històric de la comarca, que amb el pas dels anys ha anat evolucionant i adaptant-se a les particularitats de cada època. A més, el fet de ser un territori de pas l'ha condicionat des de la *Via Augusta* que unia *Ilerda* i *Barcino* fins a les actuals Nacional II i l'autovia A-2. L'impacte socioeconòmic més destacat en el present es pot apreciar en un gran percentatge dels sectors secundari i terciari agrupat al voltant d'aquestes vies, fet que crea una diferenciació notable entre municipis.

Si es miren aquestes vies des del punt de vista de la seva tipologia, podem concloure que la comarca conté una extensa xarxa de comunicació viària, amb un gran nombre de camins i carreteres. A més, predominen les vies amb la superfície de terra respecte a la pavimentada, alhora que la connexió amb el territori és molt important, tant entre els municipis com amb els espais agropecuaris.

En canvi, des d'una perspectiva etimològica, els ca-

mins encara ens permeten veure les empremtes del passat i, a més, plasmen el context social del qual han rebut la seva nomenclatura. Malgrat el pas del temps, els noms han romàs, mentre que la seva utilització ha anat variant d'acord amb el context de cada moment històric.

## REFERÈNCIES BIBLIOGRÀFIQUES

BOLÒS, J. (2004). *Els orígens medievals del paisatge català. L'arqueologia del paisatge com a font per a conèixer la història de Catalunya*. Barcelona: Institut d'Estudis Catalans - Publicacions de l'Abadia de Montserrat.

CAMPS, J.; FOGUET, F.; BENAVIDES, M. (2013). *El Pla d'Urgell: memòria i paisatge*. Juneda: Editorial Fonoll, Juneda.

GANAU, J. (1996). *Viatges per Ponent*. Lleida: Edicions de la Universitat de Lleida.

JUNYENT I COMAS, R. (1983). *Ingenieria Civil: Impactos y cambios sociales* (Tesi doctoral). Universitat Autònoma de Barcelona.

LÓPEZ I MELCION, J. (2000). *L'evolució del poblament protohistòric a la plana occidental catalana: models d'ocupació del territori i urbanisme* (Tesi doctoral). Universitat de Lleida.

RAMON-MUÑOZ, J. (2013). Cambio agrario, uso del suelo y regadío: el impacto del canal de Urgell, 1860-1935. *Historia Agraria: Revista de agricultura e historia rural*, 59, 43-94.

SOLE, T.; MESTRE, E. (2010). *Escrits del Pla d'Urgell. Dietaris, correspondència i documents (1650-1950)*. Lleida: Institut d'Estudis Comarcals del Pla d'Urgell.

TERUEL, D. (2013). Transformació del paisatge de la comarca per l'impacte del Canal d'Urgell. *Mascañçà: Revista d'estudis del Pla d'Urgell*, 4, 49-55.

VILÀ, J. (1991). Evolució històrica de la transhumància a Catalunya. *Treballs de la Societat Catalana de Geografia*, 25, 63-72.

## RECURSOS ELECTRÒNICS

Activitats i rutes. Patronat de Turisme del Pla d'Urgell [en línia]. <<http://www.turismeplaurgell.cat/activitats-i-rutes/rutes>>

Centres d'Estudis Demogràfics [en línia]. <<http://ced.uab.es/>>

Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya [en línia]. <<http://www.icgc.cat/>>

Inventari dels camins ramaders classificats del Sistema d'Informació Geogràfica de la Generalitat de Catalunya [en línia]. <[http://sig.gencat.cat/metadades/geonetworkMetadataDetailUuid.html?uuid=lligallo\\_reial\\_deRamats\\_54515](http://sig.gencat.cat/metadades/geonetworkMetadataDetailUuid.html?uuid=lligallo_reial_deRamats_54515)>