

D'un bon grapat d'anys ençà, els menorquins, generalment gent tossuda i recalcitrant, colrada en mil formes de resistència, es troben en lluita per aconseguir de recuperar l'ús públic del Camí de Cavalls. La via, de la qual no se sap l'origen cert, fa 220 quilòmetres de longitud, i volta –o voltava– tot el perímetre costaner de l'illa. És una mena de circuit de traçat irregular i ameníssim, d'uns encants paisatgístics superbs.

Certa tradició historiogràfica de la fi del segle XIX s'encarregà de perpetuar

rografia irrellevant, desprotegit i d'assalt més aviat còmode. Com a terra de pas en els encreuaments marítims de la Mediterrània occidental, o bé com a punt de recalada naviliera, tant mercantil com naval, Menorca té una història marcada per la cobdícia que, sense proposar-s'ho, ha sabut deixondir, adés entre la plaga de la pirateria procedent de la banda de Barberia de la conca mediterrània, adés entre les potències navals d'Europa. És així que tot el transcurs de l'edat moderna admet, si fa no fa, el resum que assegura que l'illa hagué de

Camí de cavall i d'especulació

Un camí d'arrels històriques perdudes recorre tot el litoral menorquí.

Text de Miquel Àngel Limón.

una d'aquelles afirmacions dubtoses que, tanmateix, assoleixen fortuna i passen de llibre en llibre amb la força de les veritats d'allò més incontrovertibles. Aquesta tradició s'ha complagut a dir que el Camí de Cavalls va ser obert per ordre de les autoritats franceses quan conquistaren l'illa el 1756, i que hi romangueren fins al 1763. El que sí és exacte, açò no obstant, és que el camí acomplia funcions de defensa militar en eventuals perills exteriors. Si alguna cosa ha marcat la característica geogràfica més definitiva de Menorca en el curs de les èpoques històriques, aquesta no ha estat cap altra que la vulnerabilitat aclaparadora d'un tan petit territori, d'o-

travessar un llarguíssim període d'agressions externes constants. En un context d'aquesta mena, l'aparició d'un camí costaner a tot el perímetre insular resulta un fet absolutament natural i lògic. Els residents, fossin autòctons o ocupants, sentien la pruïja de disposar d'un accés fàcil i ràpid que, des de l'interior de l'illa, guanyés qualsevol punt de la costa. Calia fer funcions de vigilància preventiva i, alhora, en el pitjor supòsit, de contenció dels abordatges.

I malgrat l'explicació anterior, les actuals revisions de la història local creuen que el Camí de Cavalls és encara molt més antic. En tot cas, els menorquins de l'edat moderna li donaren una



utilitat considerable, a causa del terrible augment de la navegació piràtica per aquests rodals marítims. Però el camí sembla que, més o manco, ja romania obert en èpoques medievals. Alguns li atribueixen ara una antiguitat per devers l'any 1300, en l'etapa del regnant independent de Jaume II de Mallorca, fill del Conqueridor, sobre l'arxipèlag balear. Ja aleshores hauria tingut una funció estratègica de guaita i defensa militar. Andreu Murillo i Tudurí, un historiador i actual impulsor d'una escola historiogràfica de revisió pregona dels tòpics que parasiten la tradició llibresca, em va comentar una vegada que era una fantasia atribuir la paternitat del Camí de Cavalls a la dominació francesa del XVIII. A criteri seu, la via és immemorial, i acomplia funcions de senderola especuladora, en el sentit etimològic llatí de *specula-æ*. És a dir, camí per a l'observació, per fer-ne una vigilància a l'expectativa. Avui dia, però, la raó especuladora és una altra de ben distinta: l'especulació, diríem, que mantenen propietaris privats i poble, açò és, la lluita entre l'interès general i l'interès particular.

Un fet se'ns apareix amb plena evidència en gairebé totes les èpoques històriques, singularment a partir de l'alta edat contemporània, en què Menorca recau per sempre més sota la sobirania de la Corona espanyola. Les autoritats militars van exercir el domini del camí amb plena capacitat, i fins amb actituds imperatives. Eren aquestes les que, en situacions d'alarma, ordenaven la seva neteja i tenien cura que romangués sempre transitable i expedit. El camí, a més, facilitava la comunicació terrestre del seguit de torres i talaies que, a partir del segle XVI, fitaren el perímetre de l'illa.

El conflicte que actualment s'ha suscitat va endegar-se, si fa no fa, després de la desafectació militar del camí. El 15 de novembre de 1961 el general governador militar s'adreçava a tots els alcaldes per comunicar-los: *"En relación con el denominado Camino de Cavalls que circunda la Isla, manifiesto a Vd. que por haber perdido todo interés militar para el que fuera creado, a partir de esta fecha quedan descargados los propietarios de las fincas correspondientes de la obligación que tenían de mantener*

"La via, de la qual no se sap l'origen cert, fa 220 quilòmetres de longitud, i volta o voltava tot el perímetre costaner de l'illa. És una mena de circuit de traçat irregular i ameníssim, d'uns encants paisatgístics superbs."

abierta dicha senda.” És cert que, tot d’una després d’aquest avís del governador, alguns ajuntaments tingueren l’esma d’acordar alguna fórmula administrativa de protecció i salvaguarda de la seva funció secular. Per exemple, Sant Lluís, el 5 de desembre de 1961, el declarà camí d’interès turístic municipal. Ciutadella, per la seva banda, feu públic que el servei de pas subsistia, *“toda vez [digué l’alcalde en un anunci oficial] que el Camí de Cavalls, desde hace doscientos años, es una vía de tránsito libre, prestando un servicio tanto a las zonas rurales como turísticas”*.

La dinàmica social i econòmica d’aleshores, però, s’acabà imposant. I així, dues dècades més tard, el Camí de Cavalls era una sendera, no només oblidada per una societat delirant d’anar en cotxe i delerosa de fer vida urbana, sinó també una sendera envaïda per les urbanitzacions de costa, que feren desaparèixer molts de trams del camí. En l’actualitat no és gens extravagant trobar-nos xalets cofois —si l’arquitectura pot “sentir” alguna forma de cofoisme, és clar— que s’han bastit en el bell mig de la sendera. Així mateix, també és ben cert que la ruta que resseguia en la seva circumval·lació de l’illa no era sempre la mateixa. Com que travessava necessàriament un seguit de propietats agrícoles, hi havia anys que el pas del Camí de Cavalls, per respecte a les labors pageses, es feia per un indret, i l’any venidor, per un altre, encara que sempre es mantenia constant el trànsit més o manco paral·lel al litoral. Vull dir que, a la vora d’un cert oblit i de les formes a vegades trituradores que provoca l’economia turística, el camí, tanmateix, no pot ser entès com una mena de carrerany arcaic —ni tan sols una via pedestre!— delimitat, o grafat, per emprar el neologisme dels topògrafs, sobre la cartografia menorquina. Cal admetre que, fins i tot en origen (si existeix la ment preclara capaç de desllorigar l’origen pristi del camí), el traçat era mudable, tan canviant com ho requerien les feines camperoles del conreu i pastures.

No és gens estrany, per tant, amb tots aquests antecedents, que la campanya popular per evitar la pèrdua definitiva

del camí s’hagi demostrat llarga, polèmica, esbraonada. En algun moment, ha resultat també dura, amb litigis judicials que han obligat a comparèixer, davant els jutges, diputats balears, com Bosco Gomila, del PSM, o Josep Portella, d’Esquerra de Menorca. Un alcalde, com ara Antoni Gómez Arbona, d’Alaior, va prendre’s la justícia per la seva mà i, en una excursió reivindicativa de l’ús públic, va tallar unes cadenes que barraven el pas.

La mobilització, l’ha vertebrada un col·lectiu anomenat Coordinadora en Defensa del Camí de Cavalls. Es va constituir el març de 1997, amb el suport explícit de vuitanta entitats ciutadanes d’arreu de Menorca. De llavors ençà ha convocat nombrosos contingents de ciutadans per recórrer per etapes tota la circumval·lació del camí, alhora que demanaven, dels poders polítics, l’aprovació d’una llei, amb el corresponent pla especial d’usos —una mena de reglament—. Al capdavant, la disputa entre propietaris de finques afectades i el moviment popular rau, per part d’aquests, en la defensa de la permanència de la servitud de pas, mentre que els senyors de les finques al·leguen que hauria prescrit. Dit en altres paraules, que estan perfectament legitimats a procedir a una mena de reagregació fàctica i, en definitiva, a fer fora qualsevol persona que gosi deambular-hi.

Manolo Lora, l’autèntic pal de paller de la Coordinadora, no s’està de confirmar la satisfacció general pels resultats assolits. “Hem protagonitzat un moviment popular que ha esperonat de debò l’administració”, que hagut de sortir de la indolència i a comprometre’s a legislar. A final del 2000, el Pacte de Progrés va aprovar, en el Parlament balear, la Llei del Camí de Cavalls. I ara s’espera que un equip multidisciplinar lliuri a la presidenta del Consell, Joana Barceló, el document de delimitació del traçat, municipi a municipi, amb al qual cosa serà possible que, de bell nou, el Parlament balear aprovi el Pla especial d’usos. Només aleshores el Camí de Cavalls s’haurà legislativament salvat. Salvat, és clar, gràcies a la mobilització —vull dir a l’especulació ciutadana, benentès—.



FRANCS I CAMPS

“Com que travessava necessàriament un seguit de propietats agrícoles, hi havia anys que el pas del Camí de Cavalls, per respecte a les labors pageses, es feia per un indret, i l’any venidor, per un altre, encara que sempre es mantenia constant el trànsit més o manco paral·lel al litoral.”



Petrus de Marca. *Marca Hispanica sive limes hispanicus*. Paris, 1688.

Narcís Feliu de la Peña. *Anales de Cataluña*. Barcelona, 1709.

Carles Rahola: *La ciutat de Girona*. Barcelona, 1929.

Pere Estasén: *Cataluña: estudio acerca de las condiciones de su engrandecimiento y riqueza*. Barcelona, 1900.

Salvador Sanpere i Miquel: *Fin de la nación catalana*. Barcelona, 1905.

La col·lecció "Apographa Historica Cataloniae d'editorial Base", dirigida per Jaume Sobrequés, recull, en edicions facsímils de gran qualitat, algunes de les obres més importants de la historiografia catalana. Ara acaba de sortir al carrer l'edició de *Fin de la nación catalana*, un llibre de referència de Salvador Sanpere i Miquel (Barcelona, 1840-1915) que assenyalà la superació de les tesis vuitcentistes sobre la Guerra de Successió i l'Onze de Setembre i que, en molts sentits, tot just ha estat superada en els darrers temps.

D'una banda, el treball de Sanpere i Miquel recull les seves recerques a París i a Viena, on pogué consultar les

magnífiques *Narraciones históricas desde el año 1700 hasta el año 1725 de Francisc de Castellví*, una obra clau per entendre la primera guerra civil peninsular i l'exili austriacista. L'historiador en va fer una còpia, que avui es conserva a la Biblioteca de Catalunya. Cal dir que el text de Castellví està essent editat ara per la Fundació Elías de Tejada y Erasmo Perácopo, de Madrid. Sanpere i Miquel és, doncs, el primer autor que incorpora les informacions precises que aquell austriacista de primera hora, exiliat a Viena des de 1726, pogué aplegar al llarg de la seva vida. A través de Sanpere i Miquel un gran nombre d'historiadors catalans han pogut reconstruir la cronologia detallada i el nomenclàtor de les persones que van participar en els fets de l'Onze de Setembre.

Sanpere i Miquel, a més, assenyalava un important viratge en la interpretació dels fets, caracteritzat per l'aprofundiment en el context internacional, sense el qual no es podria explicar la guerra, i per l'anàlisi precisa dels diversos comportaments socials i polítics i del paper, sovint enfrontat, de les mateixes institucions catalanes.

L'edició facsímil d'editorial Base s'acompanya, també, amb un interessant estudi introductor sobre aquell historia-

dor, realitzat per Joaquim Albareda. Així, Albareda presenta la figura de Sanpere i Miquel, en la seva doble qualitat d'intel·lectual polifacètic (arquitecte de formació, historiador de l'art i historiador polític) i de periodista i militant republicà, i assenyalava també algunes de les claus per entendre l'obra i les seves repercussions.

Com remarca Albareda, el mateix Sanpere i Miquel qüestiona el títol de la seva obra —que manlleva de Castellví— en afirmar, a la darrera pàgina, que el que morí amb la Nova Planta va ser "*pura y simplemente un estado, un modo de ser político del pueblo catalán*". Aquest, però, estava destinat a sobreviure perquè "*un pueblo vive mientras su lengua vive*".

És innegable que les edicions facsímils no estan a l'abast de totes les butxaques. Però també que gaudeixen d'un valor afegit que va molt més enllà del fetitxisme. En consultar una obra a través de la seva edició original, el lector se sent transportat en el temps i poc o molt particip de l'impacte que va tenir en els seus coetanis. La col·lecció que ens ocupa hauria d'estar, si més no, a totes les biblioteques públiques.

Agustí Alcoberro