

Miquel Vives Tort

L'EVOLUCIÓ HISTÒRICA DE LA XARXA
VIÀRIA ENTRE EL LLOBREGAT I EL FOIX.
DES DE L'ÈPOCA ROMANA FINS AL
TERCER DECENNI DEL SEGLE XX

Directors:

Doctora Rosario Navarro i Sáez, professora titular del Departament de Prehistòria, Història Antiga i Arqueologia (Universitat de Barcelona)

Doctor Joan Vilà-Valentí, catedràtic emèrit del Departament de Geografia Física i Anàlisi Geogràfica Regional (Universitat de Barcelona)

FACULTAT DE GEOGRAFIA I HISTÒRIA DE LA
UNIVERSITAT DE BARCELONA

CAPÍTOL 9. LA XARXA VIÀRIA DELS ÚLTIMS DOS TERÇOS DEL SEGLES XIX I DEL PRIMER QUART DEL SEGLE XX

L'últim període dels que hem dividit el nostre estudi comprèn bona part del segle XIX i el primer quart del segle XX; gairebé la primera etapa del que s'ha convingut en anomenar Època Contemporània. Aquesta és la part més propera a la nostra pròpia experiència vital i la que coneixem de manera més completa, ja que és de la que tenim més informació.

Aquí ja no tenim problema de fonts, ja que en disposem de suficients de qualsevol tipus: bibliogràfiques, documentals, cartogràfiques i, moltes vegades, encara podem recórrer a la informació oral, si més no, arribada a nosaltres per tradició familiar. Per a l'estudi d'aquest període el problema més gran amb el que ens trobarem és la manca d'estudis de conjunt dedicats específicament a l'anàlisi de la xarxa viària. Això ha fet molt laboriosa la recopilació de la informació, molt abundant però dispersa.

9.1. DEFINICIÓ DEL PERÍODE.

Tal i com vàrem exposar el capítol anterior i com venim remarcant a tot el llarg del treball, la identitat del període ve marcada per les actuacions que es feren sobre la xarxa viària del territori i per la homogeneïtat de l'origen i de les característiques d'aquestes actuacions. Considerem que, en aquest sentit, la coherència d'aquest període és força evident, malgrat el ràpid procés de

“modernització” que ha experimentat el medi rural. També les vicissituds polítiques de cada moment poden emmascarar un procés seguit i constant en l’adequació de les comunicacions a la nova situació, derivada de la revolució industrial en l’aspecte econòmic i de les revolucions liberals en el social i polític.

9.1.1. L’inici: La represa econòmica i la implantació del liberalisme burgès al medi rural

La invasió napoleònica (i la subsegüent guerra del Francès assenyalen), tant en la historiografia com en l’imaginari popular, el moment del canvi entre l’Edat Moderna, anomenada per a aquest moment Antic Règim, i l’època contemporània. Però si aquest canvi és evident en la majoria dels aspectes, en el que ens ocupa el moment en que es produeix aquesta diferenciació no es correspon a allò habitualment acceptat, sinó que és més tardà.

Com hem exposat en el capítol anterior, la indefinició del govern de Carles IV envers la revolució francesa va trencar el procés d’expansió econòmica del segle XVIII i va provocar una crisi econòmica molt forta, que la guerra no feu més que agreujar. Aquesta crisi, una vegada acabada la fase bèl·lica, fou continuada, en els vint anys posteriors, per una greu crisi política marcada per l’enfrontament entre absolutistes i liberals. Els intents de modernització empresos per les Corts de Càdis foren reprimits sistemàticament per les forces reaccionàries dirigides per Ferran VII, al mateix temps que es perseguia el liberalisme. En conseqüència, com escriu Pere Pascual (1987, p 143) pel que fa a les comunicacions “*‘ambició projecte concebut i desenvolupat durant la segona meitat del segle XVIII de dotar Espanya d’un sistema de carreteres generals, quedà interromput després de 1808 a causa de la fallida de la hisenda de la monarquia absoluta, derivada de la crisi final de l’Antic Règim’.*”

Les lluites polítiques que aquesta pugna comportava, derivaven moltes vegades en forma de sublevacions i *pronunciamientos*, que no permetien

l'estabilitat necessària per a dur a terme una política innovadora en matèria de comunicacions, ja que fins i tot la seva mateixa continuïtat es veia en perill. A aquesta inestabilitat hi podem afegir que la ideologia imperant en el govern era el retorn a un absolutisme més o menys il·lustrat, propi del segle XVIII, però sense la seva empenta econòmica.

Per aquesta raó hem descartat situar els anys del regnat de Ferran VII com a inici d'un nou període, considerant-los, més aviat, com l'etapa final del període anterior. Coneixem que a principis de segle s'està treballant en el coll del Bruc i en el pont del Lledoner (Torres i Ribé, 1991), però es tracta precisament de la finalització d'obres empreses en el període anterior; després ens trobem gairebé sense notícies sobre obra nova en gairebé en tot el regnat de Ferran VII.

Per això, la nostra opció és considerar l'inici d'aquest període a la dècada dels anys 30 del segle XIX, concretament quan la mort de Ferran VII destapa l'olla a pressió que era ideològicament Espanya en aquell moment. Llavors es desencadena la primera guerra carlina però també s'instaura definitivament (excepte interrupcions més o menys puntuals durant el segle XX) un règim liberal burgès que intenta posar al dia la situació econòmica i social del país.

L'actuació política dels governs d'Isabel II, tant la dels progressistes com la dels moderats, va tenir com a nexa comú la progressiva intervenció en el món rural, tant militarment (per a combatre els carlins) com administrativament (per a aconseguir tributs i lleves). Gairebé al mateix temps, s'assisteix a la penetració empresarial de la burgesia, que es manifesta en primer lloc amb la instal·lació d'indústries al llarg dels rius i amb la creació de les primeres colònies fabrils i, en segon lloc (a partir de les lleis desamortitzadores), en l'adquisició de terres i la seva posada en explotació de la forma més rendible. L'arribada del ferrocarril, que aquí va succeir en època molt primerenca, en la dècada de 1850, va establir definitivament en aquest territori una nova manera de viure.

9.1.2. El final del període i de la investigació: Els tres primers decennis del segle XX. L'obra de la Mancomunitat de Catalunya

Tot aquest últim període és una acumulació de fets i de transformacions en la vida rural que actualment encara continuen i que, a causa de la introducció de formes de vida urbana a tot el territori, han acabat per trencar la dicotomia entre medi rural i medi urbà. Conceptes com urbanització, polígon, espai periurbà o ciutat difusa són símptomes d'aquesta fusió.

En aquestes condicions es fa difícil d'establir una periodització amb etapes diferenciades que siguin indiscutibles. Normalment s'acostuma a utilitzar per això els grans successos de tipus polític, generalment calamitosos, com canvis de règim, guerres o sublevacions. Tenint en compte que la nostra intenció és només exposar com ha evolucionat la xarxa de camins en un petit territori, aquests punts de referència no ens són massa vàlids. Com s'ha vist en èpoques anteriors, en moments de crisi, si són curts, no es produeix cap efecte sobre la xarxa viària. Simplement, són moments en què el trànsit se sol fer menys intens i els camins es degraden, però no solen desaparèixer.

Quan es produeix de veritat un canvi en les comunicacions és quan el poder públic que surt de la crisi, si aconsegueix establir-se, acomoda la xarxa viària als seus interessos, tant polítics com econòmics, i aquesta és una tasca que pot durar decennis, fins i tot segles. Així va passar després de la conquesta romana, però també amb el renaixement de les viles i ciutats a la Baixa Edat Mitjana o amb el triomf de la pagesia als segles XVI i XVII.

En aquest cas hi ha hagut diferents raons que ens han mogut a tancar la investigació abans de la nostra guerra civil. En primer lloc considerem que la guerra no fou el final de cap capítol sinó una immensa desgràcia que va marcar una interrupció en l'evolució normal del país. També creiem que els quaranta anys del règim de Franco, inclosa la planificació de carreteres que es va fer, no són de cap manera comparables a l'inici d'un nou període (en tot cas han estat

un parèntesi). En els moments actuals, la xarxa viària espanyola no és massa diferent de la dels països veïns.

No hem volgut entrar en aquest període, molt complex per sí mateix, i del qual es disposa d'una informació encara més gran i detallada, però al qual considerem ja un període diferent al de la primera industrialització de la zona rural. El ferrocarril ha estat substituït per l'automòbil i les colònies tèxtils pels polígons industrials. Barcelona ha deixat de créixer demogràficament i els municipis del seu voltant han tingut un creixement traumàtic. El reflex de tot això sobre la xarxa de comunicacions, quan els camins i carreteres van deixant de ser les vies de transport les més importants, és una investigació d'un altre tipus, amb una altra metodologia, amb unes altres fonts d'informació i amb una altra mentalitat.

Hem posat el límit, convencional, com tots els límits, d'aquest últim període del nostre estudi en el moment en el qual la Mancomunitat de Catalunya va aglutinar les diputacions de les quatre províncies i va renovar la intervenció sobre el territori català a partir d'una autoritat única, com ho fou la Junta de Carreteres en el segle anterior.

L'any 1923, la Mancomunitat, commemorant els seus 10 anys d'existència, va publicar un informe en tres volums titulat: *L'obra realitzada. Anys 1914 – 1923*, precisament poc abans de ser desvirtuada (i finalment dissolta), a ran del cop d'estat de Primo de Rivera¹³⁷. En aquest llibret es fa una síntesi de la feina feta, i, juntament amb altres apartats com l'ensenyament o la sanitat, tracta del treball fet en la construcció i adequació de camins veïnals i carretes i d'allò que es tenia en projecte. Tot el conjunt es complementa amb quadres estadístics i mapes que donen una visió molt propera de com estava la xarxa de comunicacions en aquell moment.

¹³⁷ Aquest llibre es pot consultar a la secció bibliogràfica de l'Arxiu Històric de la Diputació de Barcelona.

Encara que hem utilitzat algunes fonts d'informació de dates posteriors, considerem que aquest any de 1923 és una bona fita per a posar punt i final a una tasca d'investigació que, recordem-ho, ha tingut el seu inici en els moments de la conquesta romana i ha analitzat les transformacions ocasionades per les diferents maneres de viure que s'han establert en aquest territori al llarg de vint-i-dos segles. Per a analitzar els últims decennis ens falta perspectiva i, a més, caldria recórrer a una altra metodologia.

9.2. ELS CONDICIONAMENTS ECONÒMICS I SOCIOPOLÍTICS

Aquest és un període força complex i en el que s'experimenten fortes transformacions socials, econòmiques i polítiques. Per a expressar-ho d'una manera senzilla, és el moment en el qual, amb el retard corresponent, arriben a implantar-se en un medi rural com és aquest, els elements definitoris del que hem convingut en anomenar l'Edat Contemporània. Els canvis econòmics derivats de la Revolució Industrial i, sobretot, els canvis polítics i socials derivats de la Il·lustració i de la Revolució Francesa, poc a poc van arribant a assentar-se en el territori i, encara que ho fan d'una manera extraordinàriament lenta, les conseqüències són definitives, sense cap possibilitat de tornada enrera.

Els drets senyorials són abolits, la indústria tèxtil ocupa les vores dels rius, els ajuntaments es consoliden i l'estat liberal, malgrat la resistència representada per les guerres carlines, acaba per arribar a l'últim racó i controlar tant el territori com les persones que hi viuen (contribucions, lleves, etc.). Aquests canvis tindran una gran importància a la xarxa de comunicacions, a la qual s'exigirà, cada vegada més, més capacitat i rapidesa.

Tant els poders públics, representats en primer lloc per les noves diputacions provincials, com la iniciativa privada, promouen constantment nous camins i carreteres, la construcció dels quals només és frenada per la manca crònica de diners per part de l'administració. A més, apareixen en aquest moment nous mitjans de comunicació, producte dels avenços tecnològics, com el ferrocarril, el telègraf (primer òptic i després elèctric) i, ja al final del període, el telèfon i l'automòbil. Són més eficients que els anteriors però necessiten xarxes noves i específiques, de vegades molt costoses, per a les quals fan falta grans inversions. Només l'automòbil té possibilitat d'adaptar-se a l'antiga xarxa de camins, però, per a rendibilitzar-lo, exigeix a aquesta una nova i completa transformació.

9.2.1. Els canvis en la propietat de la terra. Les desamortitzacions

La implantació d'un ordre polític constitucional a Espanya té com una de les conseqüències més importants l'extinció del règim senyorial i el lliure accés de tothom a la propietat de la terra. El principal obstacle que s'oposava a aquesta penetració eren les anomenades "mans mortes", propietats el domini de les quals era legalment inalienable. Aquestes eren les propietats comunals, generalment dels ajuntaments, i també les de l'església, que podia rebre donacions de terres i immobles i efectuar compres, però difícilment desprendre-se'n, i de la noblesa, que consideraven llur propietat com familiar i la transmetien de pares a fills. Els ministres il·lustrats del segle XVIII ja van considerar aquesta situació com una rêmora per al desenvolupament econòmic de les zones rurals i els governs liberals varen fer una bandera de la seva extinció.

Deixant de banda el període de la constitució de Càdis, elaborada en plena guerra del Francès i dissolta de forma immediata per Ferran VII en retornar al país, les primeres desamortitzacions que tenim registrades en aquest territori van ser fetes durant el Trienni Liberal (1820 – 1823). Aquestes van afectar

sobretot les terres comunals i de l'església, mentre que les terres nobiliàries, de moment, no van ser afectades.

Els convents i monestirs van ser dissolts i el seu patrimoni embargat. Un dels monestirs afectats va ser el de Montserrat. Els seus censos van ser abolits i les propietats directes, com la Vinya Nova, can Maçana, can Guixà, etc. van ser subhastats. Gemma Estrada (1991, p. 79) recull l'anunci que es publicà al *Diario de Barcelona* del dia 1 de març de 1821 referent a la venda de la casa de la Vinya Nova, entre Collbató i el Bruc: "*casa grande con 150 jornales de sembradura plantados de olivos, 130 jornales de viñedo nuevo y de 40 a 50 jornales de bosque*".

De fet, en acabar el trienni violentament, els antics propietaris van recuperar les seves possessions i no va ser fins prop de quinze anys més tard, amb l'accés al poder de la branca progressista del partit liberal, quan el ministre Álvarez Mendizábal va aconseguir aprovar les lleis que permetien una completa desamortització. Aquesta segona desamortització¹³⁸ va acabar, definitivament, amb els drets que els antics senyors mantenien sobre les terres conreades directament pels pagesos, i, entre altres coses, va significar la desaparició dels capbreus, ja mancats de qualsevol justificació.

L'expropiació i venda de les propietats comunals, va ser aquesta vegada general pel que fa a les propietats comunals i als bens de l'Església. Només es van respectar alguns edificis de culte situats dintre dels nuclis de població, com Sant Cugat del Vallès o Sant Pere de Riudebitlles, que foren reconvertides en esglésies parroquials. Sant Sebastià dels Gorgs, fou considerada com un annex parroquial de Sant Pere d'Avinyonet. (Pladevall, Adell, Español, 1982, p. 67). La resta de propietats eclesiàstiques, incloses les dependències adjacents

¹³⁸ De fet aquesta desamortització tampoc no va arribar massa lluny; encara caldrà esperar a la da Pascual Madoz durant el bienni progressista per a concloure-la. Cal reconèixer que, subjecta als influxos de la política del moment, no va arribar a ser global ni, molt menys, planificada.

a les esmentades esglésies, se subhastaren i, allà on faltava comprador, van restar abandonades.

No cal dir que això va representar un trencament profund del nou règim amb l'Església catòlica i amb el sector més tradicionalista de la societat espanyola i també catalana. Aquesta fractura és posada en evidència per les guerres carlines però és quelcom més profund que ha dividit profundament la societat espanyola durant un segle.

De totes maneres, el procés d'expropiació iniciat per Mendizábal i impulsat pel general Espartero, no va poder dur-se a terme completament, ja que amb l'accés al poder del general Narváez i la facció moderada dels liberals es va paralitzar.

No fou fins a deu anys més tard, durant l'anomenat Bienni Progressista, quan es reprengueren les desamortitzacions de la mà de Pascual Madoz. A partir d'aquest moment, aquest procés es va anar prolongant en el temps fins a ser quasi complet pel que fa a les terres comunals i de l'església, respecte als monestirs i convents suprimits. En canvi, les famílies nobiliàries, que van presentar resistència política i legal a les mesures, van perdre els censos però en molt pocs casos les propietats directes, les quals, com pretenia la desamortització en última instància, incorporaren al mercat immobiliari.

Per a fer-se una idea global de com va afectar la desamortització és molt interessant la aportació del *Diccionario geográfico – estadístico – histórico de España y sus posesiones de Ultramar*, compilat per Pascual Madoz entre 1845 i 1850 a partir d'informacions directes dels seus corresponsals. Així, a cada població on hi havia hagut un monestir o un convent recull la seva situació i els projectes que per a ell tenen els ajuntaments. Les funcions més corrents a les quals són (o esperen ser) destinats són escola, presó, hospici, hospital i asil.

A més, a l'entrada "*Barcelona, Provincia*" hi ha un quadre estadístic titulat *Noticia de los conventos, monasterios y colegios de frailes de la provincia de*

Barcelona pertenecientes al Estado que han sido solicitados del Gobierno para objetos de utilidad pública. Aquí són recollits, municipi a municipi, els edificis expropiats a l'Església, com es desprèn del segon epígraf titulat: *Comunidades religiosas a que pertenecieron.* A tall d'exemple voldriem només apuntar alguns casos. Així, l'ajuntament de Martorell i la Diputació provincial, conjuntament, demanaven l'exconvent de Caputxins "*para escuela, hospital, convalecencia y jardín botánico*" i constata Madoz: "*concedido*". A Sant Pere de Riudebitlles, l'ajuntament demanava la casa rectoral "*para escuela y habitación del maestro*", i a Vilafranca, demanava el convent de trinitaris "*para escuela de latinidad i instrucción pública*" i la "*casa de la Encomienda de San Juan*" per a fer-hi una plaça.

En resum, l'extinció dels senyorijs i les desamortitzacions van representar un canvi important a la vida rural, on la secular submissió a l'església i al representant del senyor territorial van desaparèixer. En moltes poblacions, sobretot a les viles importants, el poder tradicional, generalment indiscutit, va donar pas a enfrontaments interns molt forts entre les noves corrents liberals i anticlericals, que sovint controlaven l'ajuntament, i les forces tradicionalistes, agrupades en torn a la parròquia. En moments de crisi, aquest enfrontament podia transformar-se en violent, però generalment no passava de la dialèctica i dels intents de manipular les eleccions.

9.2.2. Els canvis deguts a la Revolució Industrial. Les colònies industrials i les fàbriques

La posada en valor de les noves terres, generalment les dels monestirs i convents, va fer girar cap el medi rural la vista de qui en aquells moments tenia diners per a adquirir-les. La gent de diners de les ciutats, enriquits amb el comerç d'ultramar o amb la indústria, i molts d'ells provinents de famílies pageses, van aprofitat la conjuntura per a adquirir gran part de les terres posades en circulació. Aprofitant les desamortitzacions, ja sigui com a segona

residència o com a lloc d'interès principal, una nova classe de burgesos benestants es va instal·lar al camp i es va barrejar amb les antigues nissagues pageses habitants de les masies poderoses.

Catalunya sempre ha estat un país amb força mancança de fonts d'energia. La generalització de la màquina de vapor en la indústria tèxtil a partir de 1833 obligava a posar les noves fàbriques a prop de la zona costanera per tal d'aprofitar, a més bon preu, el carbó arribat per mar. La alternativa a aquesta situació era l'aprofitament de l'energia hidràulica que proporciona als rius l'accidentat relleu del nostre país. Aquesta necessitat de crear saltants d'aigua amb el màxim de desnivell i, per tant, amb la màxima energia utilitzable per a la indústria tèxtil, va obligar a aquesta, sobretot la branca cotonera, a allunyar-se de les grans ciutats i a instal·lar-se en els cursos mitjans i alts dels principals rius de Catalunya.

Això va contribuir també a la creació de les colònies industrials, centres de treball i nuclis de població a la vegada, els quals van escampar-se formant rosaris al llarg dels rius centrals de Catalunya, sobretot a les conques del Ter i del Llobregat. Al Llobregat, comencen a aparèixer a partir del quart decenni del segle XIX i el seu desenvolupament es pot relacionar amb la sort inversa que experimenten els molins drapers i paperers, els altres ginys mecànics que aprofiten l'aigua com a força motriu.

La magnitud d'aquestes noves instal·lacions és molt superior a qualsevol grup de molins i utilitzen una tecnologia totalment nova. Fins i tot l'estructura financera i de producció és completament diferent. Indefectiblement, el creixement de les colònies significa la desaparició dels molins, amb el corresponent canvi dels emplaçaments, que repercuteix en les comunicacions. Entre les agrupacions de molins, que poc a poc van anar de devallada fins a desaparèixer gairebé del tot, es poden comptar els de la riera de Carme, els de Sant Pere de Riudebitlles, els de les costes de la Gorgonçana, a Esparreguera, i els molins d'en Carmona, al barri de Can Carreres de Martorell.

Les colònies (i també altres fàbriques de riu que no arribaren a crear una colònia) es van anar situant, sobretot, al llarg del Llobregat, moltes vegades a partir de petites instal·lacions industrials del tipus dels molins i, sobretot en la segona meitat del segle XIX, van prendre una gran embranzida. Potser una de les primeres fou la de can Bros. Segons Isidre Clopas, cronista municipal de Martorell (1991, p 53), el 1816 l'agricultor de Martorell Salvador Roca i Sunyol obtingué permís per a construir, en terrenys de la seva esposa Vicenta Bros, un molí fariner, una serradora i una farga, menats per l' aigua del Llobregat. El 1817 es concedí permís a Miquel Elies, comerciant de Barcelona, per a edificar al costat un molí paperer i una farga de coure. Uns anys més tard, a prop del molí paperer, s' establí una fàbrica de teixir la llana. El 1850 ja hi funcionaven dues fàbriques de filat, una de les quals, anomenada *La Igualadina*, s' incendià el 1853 i fou reconstruïda. El 1858, la colònia ja era consolidada i hi vivien 720 veïns.

L'origen de la colònia Sedó (dita popularment can Sedó), a Esparreguera, fou semblant. Oriol Achón (2002, p. 458) explica que al segle XIV hi havia dos molins a can Broquetes, al lloc de l'actual colònia, que captaven l'aigua del Llobregat i aprofitaven la mateixa resclosa i rec. El 1578 es documenta que un dels molins és fariner i l'altre polvorer. Aquests molins van arribar al segle XIX, fins que el 1848 foren adquirits per Josep Puig i Llagostera per a crear-hi la colònia industrial. Realment qui donà caràcter a la colònia fou el seu successor el polític i industrial Antoni Sedó, el qual hi creà la primera central hidroelèctrica de Catalunya. El nom de la colònia fou successivament colònia Puig i colònia Sedó, però el nom que s'ha mantingut a la rodalia és el de can Broquetes.

Cap a la mateixa època es van crear les colònies de l'entorn de Monistrol de Montserrat, entre la muntanya i el riu. La colònia Gomis, aigua avall del poble, i la colònia Puig en terme de Marganell. A la part baixa les dues colònies són tardanes. La colònia Rosés fou fundada a Cornellà el 1851 com a fàbrica d'indianes de Ramoneda Hermanos, la qual fou adquirida en subhasta pública per Josep Rosés, el qual el 1878, amplià i modernitzà la fàbrica (Esteves, 1997). Els 17 habitatges unifamiliars de que consta la colònia no foren

construïts fins a 1919.

La colònia Güell, la més coneguda de les colònies del Baix Llobregat, no fou creada fins a final segle XIX. Prèviament, el 1875, la influent família Güell, nous propietaris de la torre Salvana, que es trobava mig abandonada, aconseguiren la segregació de la quadra d'aquest nom del municipi de Sant Boi, per a passar a formar part del de Santa Coloma de Cervelló (Barreda, Garcia-Pardo, Serret (1993, p 229). El 1890, Eusebi Güell i Bacigalupe hi traslladà l'activitat tèxtil des del Vapor Vell de Sants, que havia creat el seu pare el 1840. Entre 1908 i 1915, Antoni Gaudí hi bastí la capella, de la qual només arribà construir-se la capella.

A la zona de l'Anoia i del Penedès, que no disposava d'un cabal d'aigua semblant al dels rius Llobregat i Ter, no fou propici a l'establiment de colònies. Només a Sant Sadurní d'Anoia s'hi fundà la colònia Pons. A la resta, únicament s'establiren algunes fàbriques de vora de riu, com registre l'*Atles d'Història de Catalunya* (Hurtado, Mestre, Miserachs, 1998, p 179), que a penes van alterar la xarxa viària del territori.

Al marge de les colònies industrials, va haver-hi algunes zones on la implantació fabril va ser especialment forta. Aquestes eren situades sobretot en els llocs on ja hi havia una tradició industrial a partir dels antics molins i va ser puntualment intensa a la zona de Capellades i Vallbona, a l'Anoia; entre Esparreguera i Olesa de Montserrat, al Llobregat, a la del Riu de Bitlles, i, per la seva proximitat de Barcelona, a la zona baixa del Llobregat, entre Sant Feliu, Sant Boi i l'Hospitalet.

També va ser especialment intensa a tot el llarg de la costa del Garraf, per la facilitat de les exportacions i per la puixança dels nuclis de Sitges i de Vilanova i la Geltrú. Fins i tot, a la zona costanera del massís de Garraf, al poble de Garraf i a Vallcarca, es va començar a aprofitar la pedra calcària, fet que va culminar amb la instal·lació de ports de càrrega i la creació d'una colònia industrial a Vallcarca per a la fabricació de ciment.

El descobriment de l'aqüífer profund i la construcció de pous artesianes al delta del Llobregat fou aprofitat molt aviat per a la implantació d'indústries a tota la zona del delta occidental, sobretot al Prat de Llobregat, on entraren en competència amb els nous conreus que també s'estaven consolidant.

Com a resultat de tot això, cap els anys vint del passat segle ja hi havia en el Baix Llobregat i en alguns punts de les comarques veïnes un fort complex industrial, majoritàriament del sector tèxtil. Aquesta nova font de riquesa generava un important flux de transport, tant de matèries primeres com de productes elaborats i es començava a viure la concentració de població immigrada a prop dels nous centres industrials.

9.2.3. L'arribada del ferrocarril

El creixement econòmic i la transformació industrial d'aquesta època no es podrien entendre sense una referència al ferrocarril. La segona meitat del segle XIX va viure una autèntica "febre del ferrocarril", amb una gran pugna entre les empreses i també entre les poblacions per a aprofitar-se dels seus serveis. La creació de la xarxa ferroviària es va deixar en mans de la iniciativa privada en forma de concessions, amb només un lleu control de l'Estat. Per aquesta raó, van sorgir nombrosos projectes de construcció de vies fèrries, només alguns dels quals van arribar a realitzar-se.

La construcció d'un ferrocarril era una obra que necessitava mobilitzar gran quantitat de capital, ja que exigia fer tota una infraestructura totalment nova. La xarxa anterior de carreteres no servia com a base degut a l'enorme pesadesa de les locomotores, totalment metàl·liques i alimentades per una màquina de vapor (que en realitat era el seu motor). Per a això, el seu itinerari era incompatible per a qualsevol altre mitjà de transport, ja que aquest era fixat en tot el seu trajecte per dues vies de ferro que encaixaven amb les rodes i

suportaven el pes del vehicle. A més, aquest itinerari tampoc podia permetre's un desnivell massa pronunciat que fes relliscar les rodes damunt de la via.

Tot això obligava a fer una gran quantitat d'obres d'infraestructura, inclosos ponts i túnels com mai s'havien realitzat. Per acabar, la gran velocitat a la que podia arribar el ferrocarril, més de deu vegades superior a la aconseguida fins aleshores, obligava, per a aprofitar l'avantatge, a no permetre que el convoi parés en qualsevol lloc, sinó que les parades es limitessin a les estacions reglamentades. D'aquesta manera, en realitat, el ferrocarril era un factor de desenvolupament important però, a diferència del que s'havia vist fins a la seva arribada, de desenvolupament puntual, a partir de les estacions.

Totes les poblacions van trobar-se implicades en la lluita per la construcció del ferrocarril. A les poblacions importants o amb situació o la topografia favorable, cas de Vilafranca, de Molins de Rei o de Martorell, l'arribada del ferrocarril podia ser ràpida. Fins i tot obstacles insalvables com el massís de Garraf van ser foradats i la comunicació de Sitges i Vilanova i la Geltrú amb Barcelona va ser durant molts anys més fàcil en ferrocarril que per carretera.

Però no totes les poblacions es van beneficiar per igual del nou mitjà. El tradicional camí ral de Barcelona a Lleida i a Madrid no va ser seguit per cap ferrocarril en cap de les dues versions, ni pel camí antic, per Piera i Capellades, ni pel nou, per Esparreguera i el Bruc. La línia fèrria bàsica va ser la que passava pel Penedès i per Tarragona (no massa lluny de l'antiga via Augusta) i arribava a Lleida per Montblanc. La segona línia, construïda per l'empresa *Caminos de Hierro del Norte de España* i anomenada encara el "tren del Nord" va acabar passant al nord de Montserrat i arribant a Barcelona per Manresa i Terrassa.

Amb aquesta situació, Igualada, tradicional centre de comunicacions, va restar definitivament al marge del sistema ferroviari regular, i només a principis del segle XX es va construir l'actual de via estreta. El mateix va passar amb les altres poblacions del recorregut. Als anys seixanta del segle passat l'estació del

carrilet a Abrera, encara era retolada “*Estación de Abrera – Esparraguera*”, i això que és situada a uns 5 km d'aquesta última població. Es a dir, que si l'estat ja havia desistit de portar el ferrocarril a Esparraguera, no havia pas desistit de considerar-la com una població amb ferrocarril.

Després de la primera línia fèrria de Barcelona a Mataró, la segona de Catalunya ja fou construïda dintre del territori estudiat. L'any 1853 s'inaugurà la línia entre Barcelona i Molins de Rei, la qual el 1860 es perllongà fins a Martorell, més ben dit, fins a la part del terme de Castellbisbal immediata al pont del Diable. Encara no hi havia pont per a travessar el Llobregat, però ja s'havia foradat un túnel sota la serra del Telègraf.

Més tard, aquesta línia es perllongà, a través del Penedès, fins a Tarragona, on arribà el 1865, per un trajecte no massa apartat de l'antiga via Augusta. La línia de la costa, de Barcelona a Tarragona per Sitges i Vilanova, s'inaugurà el 1881 i s'ajuntava amb la de l'interior a Sant Vicenç de Calders. Per un seguit de concentracions empresarials, aquestes dues línies fèrries van passar a mans de la mateixa companyia, la MZA (*Ferrocarril de Madrid a Zaragoza y Alicante*), que perllongava el trajecte fins a Saragossa per Mora d'Ebre i que convertí la línia de la costa en la línia principal.

Al mateix temps, s'obrí una nova comunicació ferroviària per Montcada i Terrassa de la *Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España*, que ja el 1860 arribava a Lleida. La única estació d'aquesta línia que afecta al nostre territori és la d'Olesa de Montserrat, oberta el 1862 i per a la que feu falta construir una carretera de quatre quilòmetres.

Aquesta línia vertebral ferroviària, passada la primera empenta, va mantenir-se en la mateixa situació i, malgrat els molts projectes existents, alguns dels quals van arribar a fins a fases molt avançades, no va conèixer una nova expansió fins a finals de segle. Però les noves línies ja no es van fer amb el mateix ample de via que els anteriors. Per motivacions econòmiques sobretot, però també per agilitzar els tràmits de les concessions, els nous ferrocarrils van ser

de via estreta.

El principal és el conegut carrilet, que va ser també creat en varies fases independents, atenent a interessos diferents per companyies també diferents, però que van acabar convergint en una línia fèrria unificada. El 1892 es va inaugurar el tram entre Igualada l'estació de la MZA de Martorell seguint el trajecte de l'antic camí ral per Capellades i Piera¹³⁹. El 1912 es va fer una nova via per la riba dreta del Llobregat des de Martorell fins Sant Boi i, finalment, es va afegir, ja a la tercera dècada del segle XX, la via de Martorell a Manresa que enllaçava amb el funicular de Montserrat, ja en servei des de 1892.

9.3. LES FONTS D'INFORMACIÓ SOBRE LA XARXA VIÀRIA

9.3.1. L'Arxiu Històric de la Diputació Provincial de Barcelona

L'Arxiu Històric de la Diputació Provincial de Barcelona és situat en una petita dependència dintre del recinte de la Maternitat, a la barriada de les Corts. Forma part integrant de *l'Arxiu General de la Diputació* i és el lloc on es conserven els lligalls de documents anteriors a la guerra civil que d'una o altra manera han anat a raure als serveis de la Diputació. Es un lloc tranquil i agradable, amb un servei eficient i ràpid i un personal molt amable.

¹³⁹ Igualada havia estat marginada en la construcció de les primeres línies de ferrocarril i, per a mantenir la seva embranzida industrial, necessitava imperiosament una comunicació directa amb aquestes. Hi havia tres opcions: Rajadell, a la línia del Nord, i Martorell i Sant Sadurní a la de la "Madrid – Zaragoza – Alicante". La polèmica sobre aquesta unió ferroviària, i el retard en la iniciació de les obres, és recollida per Torres i Ribé a *La revolució industrial a la comarca d'Anoia* (1971).

La nostra relació amb aquest arxiu va ser, al principi, només de circumstàncies, per a prendre unes dades puntuals, però ha acabat sent la font d'informació bàsica per a la part final de l'estudi i també, de rebot, un element bàsic per a la pròpia estructuració del treball.

De bell antuvi, creiem que cal assenyalar que qualsevol investigació que es vulgui emprendre sobre la xarxa viària en l'àmbit de la província de Barcelona en els segles XIX i XX, ha de passar necessàriament per aquest arxiu. Per a l'estudi de molts altres serveis, com ensenyament, sanitat, telèfons, biblioteques, etc. també la seva informació també és bàsica, però pel que fa referència a la xarxa viària, sobretot respecte a camins i carreteres, és realment imprescindible.

La documentació de l'arxiu històric està molt lligada a la història de la pròpia Diputació, la qual conforma una part molt important de la nostra història contemporània i que, per causes força complexes, ha estat potser un xic marginada. Les sèries que es guarden a l'arxiu comencen amb la pròpia diputació. Creada per les Corts de Càdis el 1812, tingué una etapa itinerant, entre Manresa i Vic, fins a ser dissolta per la reacció absolutista de Ferran VII, el 1814. Després d'una breu revifalla durant el Trienni Lliberal, no es consolida fins l'any 1834, quan, amb la regència de Maria Cristina es restableix definitivament el règim liberal. La Llei de Diputacions és de 1835 i n'estableix la composició i les atribucions, entre les quals una de les més importants és el foment de les obres públiques.

Els primers esments de carreteres recollits a l'arxiu són dels anys 30 del segle XIX. Els llibres d'actes i alguns documents esparsos esmenten les obres que en aquest moment s'estan construint als voltants de Barcelona i entre Vilanova i Vilafranca. També esmenten les dificultats degudes a la guerra carlina i a la manca de pressupostos. Aquesta precarietat en l'actuació és tan evident, que també es converteix en una precarietat en la informació. Però tot això canvia a

partir de 1848 quan el govern central impulsa una decidida política foment de les comunicacions de la qual les Diputacions en seran el braç executor.

A Catalunya es constitueix la *Junta de Carreteras*, una espècie de mancomunitat de serveis entre les quatre diputacions, la qual es perllongà, amb períodes de més activitat i altres de paralització, fins a la revolució de 1868. A partir d'aquest moment la informació ja té un volum considerable i es troba a tots els nivells. D'una banda la planificació de carreteres, les més bàsiques de titularitat estatal i les altres sota la responsabilitat de la diputació, i després la seva construcció i manteniment. D'altra banda la fixació d'una xarxa, més humil però més espessa, de camins veïnals que asseguressin la comunicació entre tots els municipis. En aquest cas el manteniment dels camins corria a càrrec dels ajuntaments, però la diputació concedia subvencions i préstecs per a restaurar-los o obrir-los de nou si havien quedat inservibles, o si no havien passat mai de camins de bast, convertir-los en camins carreteres.

Més tard, cap a la fi del segle XIX, a mida que la xarxa de camins i carreteres es va consolidant, la tasca de la diputació va restant limitada al manteniment d'allò existent, a la construcció de les carreteres provincials que, per manca de capital, s'anava eternitzant i a l'adaptació de la xarxa a les estacions de ferrocarril que s'anaven obrint. L'últim capítol que contemplem és el de la Mancomunitat de Catalunya, moment en què es reemprèn la modernització del medi rural amb noves propostes, com el telèfon, les biblioteques o les cases de colònies, però també es dóna un impuls nou a la construcció de camins i carreteres.

El fons documental

El fons documental de l'arxiu és dividit en les diferents àrees competencials que comprèn l'activitat de la pròpia Diputació: Agricultura i medi ambient, Beneficència i assistència social, Cooperació municipal, Cultura, Ensenyament, Sanitat, Obres públiques, etc. Cada un d'ells es subdivideix en apartats

específics, segons el que gestionés la Diputació. En tots ells es pot trobar documentació, però, evidentment, l'àrea més interessant és la d'Obres Públiques.

Aquesta àrea d'Obres Públiques, la tercera, conté, en conjunt, més de 6000 lligalls i és desglossada en diferents apartats, amb relació de la data de principi i finalització de la col·lecció:

1.	Obres Públiques (general):	1836 - 1894.
2.	Carreteres, construcció:	1834 - 1908.
3.	Expropiacions:	1875 - 1911.
4.	Permisos d'obres:	1869 - 1915.
5.	Projectes i plànols:	1867 - 1912.
6.	Camins veïnals:	1856 - 1923.
7.	Permisos d'obres:	1861 - 1915.
8.	Projectes de camins:	1864 - 1910.
9.	Ferrocarrils i tramvies:	1857 - 1925.
10.	Ports:	1816 - 1923.
11.	Telèfons i electricitat:	1914 - 1925.
12.	Arbrat:	Des de 1884
13.	Circulació de vehicles:	Des de 1892.
14.	Personal d'obres.	

Igualment, cal esmentar com interessants els apartats corresponents a *Actes de la Junta del Port* (1814 – 1823); *Drets de càrrega i descàrrega* (1816 – 1813), ja que una part de l'import d'aquests pagaments era utilitzada, a principis del segle XIX, per a la construcció de noves carreteres.

Actualment l'arxiu és en procés d'informatització, la qual cosa permet accedir molt més directament a aquells temes que són d'interès. Posats a buscar-li alguna mancança, creiem que la més important és la falta d'un bon servei de reprografia que permeti reproduir mapes i plànols de grandària major de paper foli.

La informació sobre camins

Utilitzant només les informacions que es troben en aquest arxiu es pot recompondre exhaustivament, municipi a municipi, tota la xarxa de camins i carreteres de la província de Barcelona tal com era a la meitat del segle XIX i com ha anat fins a la situació actual. En molts casos, com, per exemple, en totes les carreteres provincials, es pot seguir, amb documentació directa, la planificació de tot el conjunt i individualment de cada una de les carreteres, i després l'expropiació dels terrenys, la construcció de la carretera i les modificacions posteriors. Aquestes podien ser la reparació, l'asfaltat, la plantada d'arbres i, en algunes ocasions, la rectificació del traçat.

De tots aquests temes es conserven la majoria d'expedients formats per una memòria explicativa, un estudi dels costos i un projecte de les obres a fer, generalment acompanyat de plànols. A la memòria explicativa es fa palesa la importància de la carretera en qüestió i com era la situació abans de ser construïda, una valoració econòmica força detallada i la documentació generada pel procés de construcció. Des de l'adjudicació de les obres fins a la recepció definitiva, el procés que podia tardar anys en finalitzar. Aquests expedients eren acompanyats dels plànols i mapes convenients, els quals donen una magnífica informació de com s'integra la nova via en l'entorn i també de com era aquest amb anterioritat a fer-se la carretera. Aquí acostuma a haver-hi reproduïda la xarxa de camins antiga i com s'ha resolt el seu enllaç amb la nova via.

De la mateixa manera, la Diputació va impulsar la creació dels anomenats camins veïnals, que enllaçaven uns municipis amb els altres. En el capítol segon ja s'ha fet referència a les enquestes que va enviar a tots els municipis i les respostes recollides en els *Itinerarios de Caminos Vecinales*. Hem recollit els de tota la zona estudiada i donen una informació molt vàlida. Malgrat no estar acompanyades d'un mapa adjunt, les respostes són suficientment explícites per a permetre de reconstruir la xarxa de camins veïnals de tota la

extensió estudiada amb una certa seguretat. El llistat dels municipis que les van respondre és el següent, agrupat segons com es troben agrupats els municipis en els diferents partits judicials de l'època. Hem utilitzat els partits transcrits per Madoz (1845 – 1850) per a unificar criteris, ja que en contestar-se les enquestes en diferents anys l'adscripció d'alguns municipis variava d'un partit judicial a un altre.

A) Partit Judicial de Barcelona

- Barcelona	-	1864
- Les Corts	-	1864
- Sarrià	-	1864
- Sants	-	-
- Vallvidrera	-	1864

B) Partit Judicial de Sant Feliu

Esquerra del Llobregat):

- Cornellà de Llobregat	1855	1864
- Despí (San Juan)	1855	1866
- Desvern (San Justo)	1855	1864
- Esplugas de Llobregat	1855	1864
- Hospitalet de Llobregat	1855	1864
- Molins de Rey	-	1864
- Papiol	1855	1864
- Santa Cruz de Olorda	1855	1864
- San Feliu de Llobregat	1855	1866

Dreta del Llobregat)

- Begas	1855	1864
- Castelldefels	1855	1864

- Cervelló	1855	1864
- Corbera de Llobregat	1855	1864
- Gavá	-	1866 (?)
- Pallejà	1855	-
- Prat de Llobregat	-	1864
- San Baudilio de Llobregat	1856	-
- San Clemente de Llobregat	-	1864
- San Vicente dels Horts	1855	1864
- Santa Coloma de Cervelló	1855	1864
- Torrellas de Llobregat	1855	1864
- Vallirana	1855	1862
- Viladecans	-	-

Nord del Baix Llobregat:

- Abrera	1856	1866	
- Castellví de Rosanes	1855	1864	
- Martorell	1855	1865	1872 (Pas de Ribarroja)
- San Andrés de la Barca	1855	-	
- San Esteve de Sasroviras	1855	1867	1871

Alt Penedès:

- Gelida	1855	1865
- San Lorenzo de Hortons	1855	1867

Partit Judicial d'Igualada

Anoia:

- Bruch	-	-
- Cabrera de Igualada	-	-

- Capellades	-	-
- Carme	1855	
- Castellolí	-	1862
- Llacuna	1855	-
- Masquefa	1855	-
- Piera	-	-
- Pierola	1855	-
- Pobla de Claramunt	-	-
- Torre de Claramunt	1855	-
- Vallbona	-	1864
- Villanueva del Camino	1855	-

Baix Llobregat:

- Collbató	-	-
- Esparraguera	1855	1865 (P. J. de Sant Feliu)

Alt Penedès:

- Mediona	-	1862
- San Pedro de Riudebitllas	1855	1864
- San Quintín de Mediona	-	1863

Partit Judicial de Vilafranca del Penedès

Entorn de Sant Sadurní:

- Pla del Panadés	1855	1862	1880
- Lavid (Torrelavit)	1855	1863	
- Puigdàlber	1855	-	
- San Saturnino de Noya	1855	1862	
- Subirats	1855	1862	

- Terrasola (Torrelavit)	1855	-	
--------------------------	------	---	--

Entorn de Vilafranca:

- Avinyonet	1855	-	
- La Granada	1855	-	1879
- Las Cabañas	1855	-	
- Olérdola	1855	-	
- Pacs del Panadés	1855	1862	
- Santa Fe del Panadés	1855	-	
- Santa Margarita y Monjos	1855	-	
- San Cugat Sasgarrigas	1855	1862	
- Vilafranca del Panadés	1855	1862	

Part occidental:

- Castellet y Gornal	-	-	
- Castellví de la Marca	1855	1864	1888
- Fontrubí	1855	1862	
- Pontons	1855	-	
- San Martín Sarroca	1855	1862	
- Torrellas de Foix	1855	-	
- Vilobí del Panadés	1855	-	

Partit Judicial de Vilanova i la Geltrú.

- Cañellas	1855	-	
- Castellet y Gornal	1855	1862	
- Cubellas y Cuadras	1855	1862	

- Olesa de Bonasvalls	1855	1862
- Olivella y Jafra	1855	1864
- San Pedro de Ribas	1855	1862
- Sitges	1855	1862
- Villanueva y Geltrú	1855	1864.

A més, aquests itineraris formen part de l'expedient corresponent, amb la justificació de la proposta per part de l'ajuntament respectiu, en el qual hi ha també les consideracions i el vist i plau (quan s'escau, que era gairebé sempre) dels municipis veïns, signada per cada alcalde, i es conclou amb el dictamen de la Diputació sobre si cada un d'ells s'ha de declarar camí veïnal o bé desestimar la proposta. En cas de discrepància entre municipis el litigi podia durar anys i la diputació actuava com a àrbitre fins a aplicar el seu superior criteri. Malgrat tot, aquest munt de paperassa, de vegades molt enfarfegador i repetitiu, conté una informació abundant, que arriba fins a un nivell de detall mai aconseguit fins a aquest moment.

A l'últim terç del segle XIX, a la informació sobre les noves construccions cal afegir-hi la que genera la tasca de conservació i adequació, de millora en força casos, de l'obra ja feta. Això origina un constant intercanvi de comunicacions entre la diputació i els diferents municipis afectats, que proporciona una abundant informació complementària.. Una reparació urgent després d'una època de pluges, la reconstrucció d'un talús, etc. en indiquen on són els punts dèbils de la nova xarxa viària i rapidesa en l'actuació de l'administració. De vegades es documenta la modificació d'un camí o carretera, millorant l'itinerari amb la construcció d'una variant o d'un nou pont, d'altres apareix fins i tot la plantada d'arbres o la pavimentació del ferm.

En la documentació de l'arxiu es, veu en definitiva, com es va conformant, lentament però progressivament, el que serà la base de les nostres comunicacions per carretera. Tot expressat pels propis agents de la transformació i en mig d'una endèmica manca de diners suficients per a

emprendre en cada moment aquella tasca que és considerada imprescindible. Es molt interessant contemplar l'argumentació que es creua entre els ajuntaments i la diputació segons de qui és la responsabilitat en efectuar determinada obra. Els projectes elaborats per la diputació eren molt escaients, però la seva execució depenia de les possibilitats econòmiques, amb la qual cosa les obres, ja previstes i conegudes per tothom, podien experimentar retards de dècades senceres.

En alguns casos, la necessitat en disposar d'una bona carretera per part dels municipis és tant bàsica que aquests acaben per assumir-ne els costos i, per a tenir-la més ràpidament, acorden mancomunar-se i construir-la com si fos un conjunt de camins veïnals. Això va passar, ja a principis del segle XX, tant amb la carretera de Martorell a Igualada per Capellades, com amb la de Sant Sadurní a Terrassa, però cal advertir que els projectes per a ambdues carreteres venien discutint-se des dels anys 60 del segle anterior.

9.3.2. Els altres arxius

La resta d'arxius que han vingut subministrant informació fins a aquest moment són igualment vàlids, però ja només són necessaris com a font complementària, atès que la informació de conjunt la trobem en l'arxiu anterior. De totes maneres, l'Arxiu de la Corona d'Aragó té encara molta informació a proporcionar, malgrat que, amb l'extinció dels senyorius, s'acabin també els capbreus.

L'arxiu de la Biblioteca de Catalunya, com que els seus fons són de procedència tan diversa, també disposa d'alguna informació, sobretot en els seus fons patrimonials, els quals, en molts casos, arriben fins a finals del segle XIX.

Als arxius dos esmentats cal afegir-hi els municipals de tota la zona estudiada, com una font d'informació documental amb un gran volum d'informació, però de consulta molt irregular. Excepte en els casos de destrucció de l'arxiu (a les guerres carlines o la guerra civil), els arxius municipals aporten una informació directa i complexa que d'alguna manera és complementària a la de l'Arxiu Històric de la Diputació. De fet, en alguns casos, han aparegut els mateixos documents, producte de la duplicació de la documentació administrativa, i en alguns altres, la informació municipal ha fet possible completar el sentit de la informació de l'arxiu de la diputació.

A totes les fonts esmentades, caldria consignar la informació dels arxius particulars, tant nombrosa i dispersa que, de moment, es gairebé impossible de sistematitzar. Alguns es troben recollits en arxius municipals o públics i altres que en ho han permès directament (família Bujons (Martorell), casa de Cordelles (Esparreguera), família Cervera (Abrera), etc. La informació sol ser només de detall, però única i irrepetible (testaments, escriptures de propietat, etc). Més que per la informació que aporten sobre aquest camp, cal tenir-ne cura pel perill en què es troben molts d'aquests arxius de desaparèixer.

9.3.3. La bibliografia

En aquest període, com que ja hi ha suficient informació al respecte, les grans obres històriques de conjunt solen dedicar un capítol a les comunicacions. L'evolució de la xarxa viària i la seva incidència en la història general es pot ja seguir en un gran nombre d'obres publicades, malgrat que la majoria solen donar preferència al naixement i desenvolupament de la xarxa ferroviària i les seves conseqüències i deixar la xarxa de camins en un segon terme.

Així, en la *Història de Catalunya* de l'Editorial Salvat (1978), obra col·lectiva feta en el moment de la transició democràtica, ja hi ha un capítol de Jordi Maluquer de Motes dedicat a *El comerç i les finances al segle XIX*. En ell

reflecteix la rèmora que representava la insuficiència d'infraestructures per al dinamisme comercial de l'època i es fa ressò de la revolució dels transports, sobretot del ferrocarril, amb un magnífic mapa de l'evolució d'aquest mitjà de transport a Catalunya.

Igualment, la *Història de Catalunya* dirigida per Pierre Vilar (1987), en el seu volum cinquè, dedicat a la fi de l'antic règim i els inicis del liberalisme i elaborat per Josep Fontana, té una part que contempla aquest fet. A la introducció, dedicada a la situació històrica a l'any 1787 (i desglossada en els apartats *els homes, els treballs, les idees i els conflictes*), a l'apartat *Els treballs* dedica unes pàgines a la situació de la xarxa viària i les seves conseqüències i les titula: *Mules, carros i botigues: la conquesta del mercat interior*. A l'última part, dintre de la seva exposició sobre l'establiment de la societat burgesa, incideix altra vegada en el tema, si bé genèricament: *La circulació de les mercaderies i les bases financeres de la seva producció*. Aquí recull l'obra de la Junta de Carreteres i els primers moments del ferrocarril.

En canvi en el volum següent, elaborat per Josep Termes, que comprèn des de la revolució de 1868 fins a la guerra civil, l'autor només dedica una pàgina, titulada *El transport* i dedicada íntegrament al desenvolupament del ferrocarril, amb un interessant mapa de síntesi.

Més interès té per al nostre estudi la *Història Econòmica de la Catalunya Contemporània*, dirigida per Jordi Nadal (1991), el responsable de la qual per al segle XIX és Jordi Maluquer de Motes. Aquesta obra en 6 volums, dedica el tercer a indústria, transports i finances en el segle XIX. Aquest volum compta amb un capítol, escrit per Pere Pascual i titulat *La modernització dels mitjans de transport a la Catalunya del segle XIX*. És amb diferència la font més completa per a conèixer la situació de la xarxa viària catalana en el seu conjunt i com va ser la seva evolució durant el segle XIX. Analitza la situació dels diferents mitjans de transport i enumera els intents de modernització que es van emprendre, molts d'ells no reeixits, com en cas dels canals navegables i altres amb un èxit aclaparador com en el dels ferrocarrils.

Així mateix, l'Arxiu Històric de la Diputació de Barcelona disposa d'una biblioteca on es poden trobar obres més específiques sobre la xarxa viària i sobre el paper que la Diputació de Barcelona va tenir en la seva estructuració. En primer lloc cal esmentar la pròpia *Història de la Diputació de Barcelona*, coordinada per Borja de Riquer (1987). Aquesta obra, en tres volums, es feta per diferents autors i, al marge de poder trobar dades sobre la xarxa de comunicacions en qualsevol capítol, un d'ells és dedicat específicament a aquest tema. Pere Pascual, que també intervingué en l'obra anteriorment esmentada, és l'autor del capítol titulat *La Diputació i la modernització de la xarxa viària catalana (1840 – 1868)* on fa un repàs al període inicial de l'empresa de la Diputació per a la renovació de la xarxa de comunicacions.

A més, també s'hi poden consultar obres més antigues, dedicades específicament a l'administració o a alguna de les seves branques. Val la pena d'esmentar el *Diccionario de la Administración Española*, de Marcelo Martínez Alcubilla (1868), el qual desentraña el significat, la composició i les funcions dels diferents organismes de l'administració espanyola; com que l'administració va molt lligada als vaivens de la política, no cal dir que se'n feren moltes edicions.

Finalment, una altra obra molt interessant (que ja hem esmentat a l'inici del capítol) és la publicada per la Mancomunitat de Catalunya (1923), titulada *L'obra realitzada. Anys 1914 – 1923*. i completament dedicada a la tasca de la Diputació, no només a la de Barcelona sinó al conjunt de les quatre de Catalunya. Es editada amb motiu dels 10 anys d'existència de la Mancomunitat i poc abans de ser desvirtuada i després dissolta per Primo de Rivera. Té el valor d'unes memòries (o unes obres completes), que reuneixen en poc espai tota la vida del seu autor. Té tres volums i comprèn tots els àmbits als quals arribava la tasca de la Mancomunitat: *Ensenyament. Cultura. Beneficència i sanitat, Agricultura, etc.*

L'apartat d'Obres Públiques és dividit en quatre seccions: *Ferrocarrils,*

Carreteres, camins i ponts, Telèfons i Obres hidràuliques. Encara més interessant que els textos en sí mateixos, són els annexos documentals, estadístics i cartogràfics.

Existeix, a més, tota una munió d'altres obres contemporànies es que aporten informació sobre els aspectes immediats o quotidians de la xarxa de comunicacions a Catalunya i, en molts casos, sobre els camins i carreteres de la zona estudiada. Les monografies locals, que beuen sobretot de les fonts arxivístiques locals i de la memòria popular, solen ser força explícites en aquest període tan proper a les vivències personals dels autors. La tradició dels llibres de viatgers, que s'havia iniciat feia quatre segles, té encara alguns representants. Per exemple, el de la Condesa de Gasparín (1875) titulat *Paseo por España. Relación de un viaje a Cataluña, Valencia, Alicante, Murcia y Castilla*, editat a València. Feu el viatge en diligència i descriu el pas per Ordal com una gran aventura.

Com que els viatges són cada vegada més fàcils i és major el nombre de gent que viatja cada vegada són més nombroses les guies itineràries que es posen a l'abast dels viatgers curiosos. Una d'elles és la *Guia del Antiguo Reino de Catalunya o Guía Práctico Valverde*, escrita per Emilio Valverde y Alvarez (1887) i publicada a Madrid. Segons ella mateixa informa, ve "*ilustrada con mapas, planos y grabados*" i s'hi pot trobar una "*descripción de las entidades de población más importantes y de todas la líneas férreas y carreteras. Itinerarios detallados. Viajes artísticos y de recreo* i també una *estadística general, industrial, comercial y agrícola, y datos de utilidad general*". Té, com a desplegable, un mapa de Catalunya a escala 1:600000 i un plànol de Barcelona amb el seu eixample.

Una altra de semblant és la *Guía Itineraria, Descriptiva, Estadística y Pintoresca de Catalunya*, feta per Modesto Martí de Solà (1888) i editada a Barcelona. Compta amb una relació detallada de les Carreteres provincials i dels principals camins veïnals, amb quadres estadístics i descripció dels itineraris.

Es interessant poder comparar amb guies estrangeres, com la *Guide en Espagne* (1855), editada a París per Hachette. Es titula *Guide du Voyageur en Espagne et en Portugal, par Richard et Quélin... accompagnée d'une belle carte routière des deux royaumes et ornée de vues et de costumes superieurement gravés*. De fet és la refundició d'altres guies anteriors i complementada per les notes preses per l'autor durant un viatge. Sembla ser que "les itineraires Richard" tenien un cert predicament i, de fet, els seus comentaris sobre els llocs per on passava són, certament, personals.

Un pas més endavant en aquest tipus de publicacions el feu Víctor Balaguer (1857) amb la seva quàdruple *Guia Cicerone per Ferrocarril*, a Arenys de Mar, a Martorell¹⁴⁰, a Terrassa i a Granollers. En aquestes obres incorporava la tradició de les guies descriptives i de curiositats als viatges en ferrocarril, nou mitjà de transport acabat d'inaugurar.

Gràcies a la unió d'aquests mitjans de transport amb la nova mentalitat sorgida de la Renaixença, apareix una nova font d'informació que s'ajunta a les que ja disposàvem fins ara. Són les publicacions periòdiques dels centres excursionistes, associacions que amb l'ajuda del ferrocarril organitzaven sortides periòdiques des de Barcelona a l'interior de Catalunya. La primera fou l'Associació Catalanista d'Excursions Científiques (1876) i, finalment, la que les agrupà a totes, el Centre Excursionista de Catalunya (1890),

Com explicita molt bé el nom de la primera, una excursió era quelcom més que passar unes hores amb la natura. Era una manera, a partir del lema de que no es pot estimar allò que es desconeix, de redescobrir Catalunya sencera, de voler arribar a tots els racons i de prendre'n nota per a posar-ho en coneixement de tothom. L'objectiu principal era el que en podríem dir el patrimoni natural i cultural, amb una especial predilecció per l'art i el folklore. Les revistes periòdiques que publicaven adjuntaven les ressenyes d'aquestes

¹⁴⁰ En aquest mateix any 2006, l'editorial París-València ha reimprès en edició facsimilar la seva *Guia de Barcelona a Martorell* de 1857.

excursions, en forma d'acta acadèmica, les quals aporten una informació directa i en primera persona dels llocs que visiten, d'allò que veuen i fins i tot de les persones amb qui parlen. Primer el dibuix i després la fotografia serà el complement ideal per als textos.

La publicació *L'Excursionista*, de l'Associació, ja es publicava l'any 1881¹⁴¹, i el seu successor, el *Butlletí del Centre Excursionista de Catalunya*, amb les seves sortides periòdiques, aporta dades sobre la majoria de poblacions del territori. Més tard, la pròpia dinàmica de les excursions portaria a la publicació de guies excursionistes, apropiades pels nombrosos afeccionats que es va interessar per aquesta activitat. Si bé eren més aviat guies muntanyenques, també abastaven la resta del nostre territori, sobretot pel què fa a Montserrat i el seu entorn.

Per a nosaltres ha estat especialment útil la guia *Excursions curtes*, de V. Lasserra (1919), que s'ocupa de caminades entre la majoria de poblacions del Baix Llobregat, l'Alt Penedès i el Garraf, passant pels camps i turons del voltant i fugint de les carreteres. La descripció de l'entorn és minuciosa, i un pot fer-se càrrec de com eren en la realitat uns camins que només coneixia per documentació oficial o per la cartografia i que actualment molts d'ells han desaparegut o s'han desvirtuat.

Finalment, no voldríem deixar de valorar l'obra de l'enginyer Melcior de Palau (1890), que durant molts anys fou enginyer en cap en la construcció de les carreteres de Catalunya. L'obra es titula *Carreteras de Barcelona. Estudio histórico crítico* i va ser publicada, per capítols, a la *Revista de Obras Públicas* entre el juny i el desembre de 1890. En aquesta obra, que desprèn un cert to reivindicatiu es fa un examen a la construcció de carreteres durant els 50 anys anteriors, temps en el qual l'autor havia tingut una participació destacada. En fa una anàlisi i una divisió en períodes i aporta nombrosa documentació. Es una

¹⁴¹ *L'excursionista* publicava l'any 1881 una xerrada amb l'amo de can Sogues (Sant Martí Sarroca), on aquest explicava com i per quins motius va canviar de lloc la creu d'aquest nom, situada en una cruïlla a prop de la masia (Llorac 1989).

obra d'importància única, que aporta informació sobre la construcció de les carreteres i camins des de dintre de la pròpia administració¹⁴².

9.3.4. La cartografia

Tal i com passa amb moltes altres font d'informació, la cartografia per a aquest període ja es torna especialment abundant, fins i tot la que fa referència a la xarxa viària. Tots els mapes relativament detallats de Catalunya ja inclouen informació sobre camins i carreteres. Entre els diferents presentats per Montserrat Galera i Joan Vilà-Valentí (1985)¹⁴³ com continuació dels períodes anteriors, podem esmentar, com exemples, el de Camilo Vaccani, editat a Milà el 1828, i també el d'A. H. Dufour, editat a París el 1835, on ja hi consta la nova divisió en províncies.

Altres mapes parcials aporten informació, de vegades molt detallada i de qualitat molt superior als precedents. Es el cas del de les rodalies de Barcelona fet per Ildefons Cerdà el 1855 i el mapa geològic del pla de Barcelona, aixecat per Mossèn Almera el 1891. Ambdós són recollits també per Galera i Vilà-Valentí.

Del mateix tipus són els plànols i croquis aixecats amb motius diversos, però que il·lustren detalladament sobre una part, més o menys gran, del territori. Exemple d'això són els croquis de Mariano de Cabrerizo basats en l'obra d'Alexandre de Laborde sobre el camí de Barcelona a Lleida i sobre Barcelona a València, publicada el 1816. També és interessant el croquis de la sortida de Barcelona d'Antonio van Halen durant els sucesos de la Jamància (VV AA, 1843), i d'altres de semblants. Molts d'ells són recollits al *Servicio Geogràfico*

¹⁴² Aquesta anàlisi no ha estat publicada en forma de separata, però la *Revista de Obras Pùblicas* es pot consultar, entre d'altres llocs, a la Cartoteca de Catalunya.

¹⁴³ Mapes presentats al volum 19 la Gran Geografia Comarcal de Catalunya, als qual hem fet ja àmplia referència en el capítol anterior.

del Ejército i al Servicio Histórico Militar, a Madrid.

També als arxius municipals es troben nombrosos mapes d'aquest tipus, de vegades elaborats pels mateixos Ajuntaments i d'altres pels particulars que hi sol·liciten un servei. No cal dir que són de caire molt irregular i abasten des del plànol d'un immoble fins al mapa d'una part del terme municipal, passant per finques rústiques o barris de la població. Molts d'ells poden trobar-se a la Cartoteca de Catalunya, servei que forma part de l'Institut Cartogràfic de Catalunya.

En conjunt, de totes les obres que hem consultat, la informació més global, més completa i més detallada es troba en dues sèries cartogràfiques que cobreixen tot el període d'una manera mai aconseguida fins a aquest moment. Ens referim en primer lloc, als mapes de carreteres provincials, datats entre 1841 i 1923, que es troben a l'Arxiu Històric de la Diputació de Barcelona, i en segon, als mapes de tots els termes municipals de Catalunya, realitzats entre 1912 i 1925 a escala 1:25000, dipositats a la Cartoteca de Catalunya.

Els mapes de l'Arxiu Històric de la Diputació de Barcelona

Com s'ha exposat en el subcapítol dedicat a la cartografia del capítol 3, els mapes procedents d'aquest arxiu són molt abundants i variats. Molts d'ells es troben ja separats en un apartat anomenat *Mapes i plànols*, però la gran majoria cal buscar-los entre la documentació. Cobreixen tota la segona meitat del segle XIX i gran part del segle XX i poden dividir-se en tres apartats, cada un d'ells amb unes característiques cartogràfiques diferents. Gairebé tots els expedients de construcció de trams de carreteres i camins veïnals van acompanyats del seus mapes corresponents. A més, algunes instàncies, demandes, resolucions de conflictes i altres petits expedients poden estar

també acompanyades d'un mapa explicatiu, que, en general, és més aviat un croquis esquemàtic. Però no per això deixa de tenir la seva importància¹⁴⁴.

De la mateixa manera, la planificació i construcció de carreteres provincials, de responsabilitat seva, com de camins veïnals, de responsabilitat compartida amb els ajuntaments ha deixat un reguitzell de mapes generals que s'anaven publicant periòdicament. Aquests *Mapas de Carreteras Provinciales*, que, a més, contenien els camins veïnals aprovats, són fets a una escala que permeten la situació clara de la xarxa de comunicacions i registren la situació real a cada moment, és a dir l'obra feta, la que és en construcció i la que només és planificada. En conjunt són una magnífica font per a l'estudi de la situació i l'evolució global de la xarxa viària en aquest període.

El llistat dels plans generals de Carreteres Provincials de la província de Barcelona que es troben a l'arxiu són els següents (amb expressió del lligall corresponent):

1. Projecte de 1841 (Lligall 860. j): *Proyecto de Construcción de Carreteras longitudinales y transversales en el Principado de Cataluña. 1841.*
2. Projecte de 1859 (Lligall 930 b): *Expediente sobre el Plan General de Caminos de esta Provincia. 1859.*
3. Projecte de 1862 (Lligall 932 a): *Plan de Carreteras Provinciales i Caminos Vecinales. 1862.*
4. Projecte de 1878: (Lligall 2539) *Plan General de Carreteras de la Provincia de Barcelona. 1878.*
5. Projecte de 1896 (Lligall 2539 f): *Plan General de Carreteras Provinciales. 1896.* Expedient: canvis de preferències.

¹⁴⁴ Voldríem recordar que al final del capítol 3, el mapa 3.8 és un croquis fonamental per a situar la barca del Prat de Llobregat, amb els seus periòdics canvis d'emplaçament.

6. Projecte de 1914 (Lligall 3177 b): *Pla General de Carreteres de la Província de Barcelona. 1914*. Subsidiari del Pla General de Carreteres de l' Estat 1914.

Els mapes de la Cartoteca de Catalunya

També al capítol 3 hem analitzat els mapes que es troben a la Cartoteca. Són molt abundants i la seva llista arriba fins els nostres dies, quan l'Institut Cartogràfic de Catalunya, del qual la Cartoteca n'és una dependència, té una gran i magnífica producció.

En el nostre cas la per que més ens interessa és la referent a la preparació del Mapa Topogràfic de España a escala 1:50000. Per a la seva preparació es van aixecar mapes a escala 1:25000 de tots els municipis de Catalunya entre 1913 i 1926. La sèrie gairebé completa de tots elles troba ara a la Cartoteca. Malgrat que l'estat de conservació d'alguns d'ells no és òptim, i d'estar diferenciats entre mapes topogràfics i mapes planimètrics, aquesta cartografia ha estat bàsica per a la nostra anàlisi.

Els mapes municipals a escala 1:25000 mostren minuciosament la xarxa de camins en un moment anterior a las grans transformacions dels últims anys. A més, el nucli de població de la majoria de municipis tenia encara una trama clarament rural i la majoria de les masies eren encara en explotació. La única pega que se'ls pot atribuir és que la toponímia és detestable, com correspon a la transcripció de la fonètica dels informants per persones, expertes en cartografia però desconexades del català.

9.4. LA SITUACIÓ VIÀRIA A LA PRIMERA MEITAT DEL SEGLE XIX I LES BASES PER A LA CONSTRUCCIÓ DE LA NOVA XARXA DE CAMINS I CARRETERES

9.4.1. Els anys vint del segle XIX. La situació prèvia a la consolidació de la Diputació Provincial de Barcelona

La xarxa viària del primer terç del segle XIX, com hem expressat en el capítol anterior, no havia millorat massa des de finals del segle anterior, ans al contrari, possiblement s'havia degradat. Les situacions de confrontació civil perllongada no són gens favorables per a les comunicacions, tant per la inseguretat que provoquen com per la pròpia manca de manteniment físic dels camins.

L'*Itinerario de Cataluña Adornado*, de l'any 1823¹⁴⁵, exposa una situació de la xarxa de camins força precària. Hi ha recollits 92 camins de tot Catalunya, dels quals 36 són considerats *camino carreteros* i els altres 56, *camino de herradura*. Només hi consten com a camins carreters, les vies principals, reconstruïdes com a carreteres a la segona meitat del segle XVIII, i alguns altres camins de la terra baixa, com el de Barcelona a Terrassa o el de Molins de Rei a Llinars del Vallès.

La majoria són considerats només com camins de ferradura, entre ells els que van de Barcelona a Vilanova (tant pel Garraf com per Begues), els d'Igualada a Manresa o d'Igualada a Tarragona. D'altres, que semblarien de gran importància, com el de Vilanova a Vilafranca o el de Vilafranca a Igualada, ni tan sols figuren a l'itinerari. Això, no significa pas que no existissin, ja que en moments anteriors han estat documentats, sinó que no tenen massa importància pels traginers i viatgers del moment. En sentit contrari, encara hi ha

¹⁴⁵ D'aquest repertori de camins, anònim, n'hem fet esment força complet en el capítol anterior.

enregistrat un camí de Vilafranca a Granollers, de ferradura, per Sant Sadurní d'Anoia, la Beguda Alta, Esparreguera, Monistrol de Montserrat, la Barata, Sentmenat i Caldes de Montbui. Camí que poc més tard desapareixeria, desplaçat per la centralitat barcelonina de la nova xarxa viària.

Per altres fonts, també coneixem altres detalls sobre la situació de la xarxa viària. Per exemple, sabem que el viatge de Ferran VII a Terrasa, el 1828, es va fer per la riera de Rubí (*Butlletí del Museu de Rubí* nº 37) i en el tram següent d'aquest viatge, el trajecte entre Terrassa i Martorell, s'esmenta l'anècdota de la gran por del rei en passar pel pont del Diable en el seu carruatge, fins el punt de voler fer afusellar el batlle de Martorell¹⁴⁶.

També l'informe del coronel Ponsich, conservat a la Biblioteca de Catalunya i esmentat en anteriors capítols, redactat el 1829, Tenia com a tema central la queixa del mal estat dels camins, cosa que explicitava esmentant pel seu nom els 17 guals que calia creuar en el camí de Martorell a Sant Sadurní. El mateix informe indica que un exèrcit amb la seva impedimenta per anar d'Esparreguera cap el Penedès havia d'arribar forçosament fins els Quatre Camins, al costat mateix del pont de Molins de Rei, per a agafar la carretera de la Creu d'Ordal.

Quan, a partir de la documentació de la Diputació, es té informació més completa d'aquest període, s'observa com algunes ciutats i viles importants fan grans esforços per a establir, finançant-se elles mateixes, camins carreters que les comuniquin amb les carreteres generals. Pere Pascual (1987) fa menció d'alguns casos, dels quals els que afecten al nostre territori són dos, perfectament documentats a l'arxiu de la diputació: Manresa i la carretera que conduïa fins el Bruc a través del coll de can Maçana i, sobretot, Vilanova i la

¹⁴⁶ A les seves memòries, Antoni Buxeres, notari de Martorell (Clopas, 1963 p 23) exposa que el 14 d' abril de 1828, el rei Ferran VIII, que procedia de Terrassa i anava a Montserrat, en arribar al pont del Diable baixà desconfiadament del cotxe i va creuar el pont a peu i una vegada a l'altra banda va dir a l' alcalde de la vila: *Este puente amenaza ruina*, i, rondinant, afegí en veu més baixa: *Debería hacerte ahorcar*.

Geltrú, amb la carretera que la comunicava amb Vilafranca i que es pretenia que arribés fins a Igualada. També Barcelona s'esforçava en adequar els camins que unien la ciutat amb el Vallès i el pla del Llobregat.

Tot plegat dóna la imatge de que, deixant de banda les flamants carreteres construïdes al segle XVIII, es manté una gran precarietat per als viatges a llarga distància, tant pel servei dels exèrcits com pel comerç o pels simples viatgers. Encara que eren nombrosos els trajectes transitables per a carros, aquests només eren abundants a les terres planeres properes a les grans viles i ciutats. Quan el relleu es tornava massa aspre o el trànsit massa escàs, els camins encara eren només aptes per el pas de cavalleries. A més, encara cal comptar que camins i carreteres patien de manca de manteniment, cosa que podia suposar la interrupció periòdica de la via de transport, per exemple després dels aiguats, amb la obligació consegüent de fer una gran marrada durant un temps.

9.4.2. Els anys trenta. Les primeres mesures de la Diputació i les obres en procés de construcció

Les carreteres generals

L'enginyer Melcior de Palau, en el seu *Estudio Histórico Crítico* (1891) sobre les carreteres de la província de Barcelona (el qual seguirem a partir d'ara en nombroses ocasions), exposa d'aquesta manera la situació existent en el moment en què la Diputació Provincial de Barcelona va prendre la responsabilitat de la xarxa de camins i carreteres: "*A la sazón no contaba la provincia de Barcelona... más que con algunas defectuosas secciones de la calzada general de Madrid a Francia por Zaragoza, y de la de Madrid a Barcelona por Valencia, iniciada ésta en 1772, trabajándose además en la de Barcelona a Vich...*". Es a dir, que només es comptava amb les carreteres fetes

en el segle anterior i poca cosa més, i que, fins i tot en aquestes, no tots els trams eren en bones condicions.

Un altre autor contemporani, Pascual Madoz, confirma aquesta situació en el seu *Diccionario Geográfico* (1845-50) i a l'entrada *Barcelona (provincia)* escriu. el 1846:

“Las carreteras generales que en ella existen són tres (les ja esmentades, de Barcelona a Madrid, a València i a França)... Las 3 mencionadas comunicaciones se encuentran bastante deterioradas a causa de los cortísimos fondos que de algunos años a esta parte han podido consignarse para su reparación y entretenimiento... De caminos provinciales sólo existen 3 pequeñas líneas. La de Barcelona a Vich... la de Villafranca del Panadés a Villanueva... y el ramal que partiendo de la carretera general de Aragón en lo alto de la cord. del Bruch dirige a Manresa”

Madoz, a la mateixa entrada, explica com es feia el manteniment de les carreteres generals:

“En las carreteras generales hay establecidos varios portazgos, todos en arrendamiento, con cuyos escasos prod. se atiende el cuerpo de ingenieros civiles y a la conservación ordinaria. A la carretera de Aragón corresponden el del Gancho, que rinde 157.071 rs. Anuales y el del Bruch 97650. A la de Valencia el de Cantallops que da 62.120 rs. y el de Molins de Rey, común a los dos caminos, arrendado en 251.000 rs.”, amb un quadre on recull l'estudi econòmic del manteniment de les carreteres, on destaca *“el arbitrio de 12 maravedíes en libra gruesa de carne aplicado a las obras de las carreteras provinciales de Barcelona”*.

També altres autors, com Carreras i Candi a la *Geografía General de Catalunya* (1908-18), i tots els investigadors actuals, estan d'acord en considerar aquestes tres carreteres com la columna vertebral de les comunicacions terrestres a Catalunya, però molt pocs d'ells, amb l'excepció de

Pere Pascual i pocs més, han aprofundit més en l'estudi de la xarxa viària global.

Les carreteres de segon ordre

Pere Pascual (1987) esmentava els esforços que feien algunes ciutats com Vilanova i Manresa per a connectar-se a la xarxa de carreteres generals, punt que és confirmat pel text anterior de Pascual Madoz. Els primers documents conservats a l'arxiu històric de la diputació de Barcelona (a partir d'ara AHDB), malgrat que són escassos, poden aportar informació interessant sobre quins eren aquests treballs i com van integrar-se després en les obres generals de l'Estat.

Concretament, al lligall 859-H es conserven els esborranys de les actes de la Comissió de Carreteres lliurades pel secretari Francesc Soler al seu successor Josep Renart. Comprenen des de l'agost de 1834 fins el desembre del 1837 i malgrat que les citacions són breus, es pot copsar el rerafons de les intervencions sobre les diferents carreteres. Hi ha mencions sobre la carretera de Vic, sobre la de Ripoll i sobre els portatge de la Torre del Baró, Molins de Rei i del Ganxo, a Igualada, etc. Sobre el portatge de Molins de Rei, es rep una petició dels ajuntaments de Molins de Rei i de Pallejà demanant l'exempció del pagament, en aquest peatge i a tots els altres per a tots els carros que passin buits.

El 1837, el vocal Erasme Janer de Gònima va manifestar la conveniència de continuar el brancall de carretera des de la Pedrera de Montjuïc "*hasta la casa llamada de Tuniz, por lo ventajoso para los habitantes y terratenientes de aquella parte del llano del Llobregat*", la qual enllaçaria amb el canal de rec que es construiria a expenses seves. Se li va acceptar, però calia encara fer plànols i un informe tècnic.

També s'estava treballant en altres carreteres, sempre comptant amb la precarietat del finançament i amb la inseguretat dels camins, ara en plena guerra civil. La més important era del de Barcelona a Vic, una de les primerament documentades (AHDB lligall 860-A), amb un expedient de l'any 1834 del qual forma part un bonic plànol fet a l'aquarel·la.

En el territori que ens ocupa, la modificació més important és la comunicació de Vilanova i la Geltrú i Sitges, tant cap a Barcelona com cap a l'interior del país, presentava greus problemes que, com recull Pere Pasqual, les dues ciutats intentaven de resoldre. En les diferents sessions es fa notar la diversitat de criteris sobre quina de les dues carreteres caldria afrontar en primer lloc, si la de Barcelona o la de Vilafranca, malgrat que ja estava fent-se una carrera des de Vilanova a Vilafranca. Un exemple d'això és la la inquisitòria feta a l'ajuntament de Sitges en data tan tardana com 1842 (AHDB, 859-H), preguntant "*porqué no trata de comunicarse con Barcelona por las Cuestas de Garraf hasta encontrar la carretera de San Baudilio de Llobregat, en vez de hacerlo por medio del ramal hasta Cañellas... Qué inconvenientes hay en ello, qué otros arbitrios se podrían proponer, cual es el producto de los que se satisfacen, etc*".

La comunicació amb Barcelona era molt difícil tant per l'existència de les costes de Garraf com pel pas del Llobregat, que encara calia fer en barca. Sobre aquesta carretera hi ha dues mencions (AHDB, lligall 859-H) que poden donar idea de com estava la situació en aquell moment. Una és la donació d'Antoni Rigol del Prat de Llobregat, de l'any 1834, per a la nova carretera de Castelldefels i l'altra és un informe de 1837 sobre el mal estat de la carretera "*de la Cruz Cubierta hasta la villa de San Baudilio de Llobregat, que la indolencia deja intransitable durante gran parte del año, siendo así que es la más concurrida, como única que atraviesa aquel extenso llano*".

En quant al procés de construcció de la carretera entre Vilanova i la Geltrú i Vilafranca del Penedès (que de vegades és anomenada de Vilanova a Igualada), també comptem amb una sèrie de documents (AHDB, lligall 860-C)

dels anys 1841 a 1843 que recullen el moment en què la *Junta para la Carretera de Villanueva a Igualada* és dissolta i les seves funcions les assumeix la Diputació. Per aquesta documentació, coneixem que la carretera, fruit dels esforços comuns de les viles de Vilanova i de Vilafranca, es va començar el 1818 i en un primer moment havia d'unir ambdues poblacions, i que posteriorment es va decidir perllongar-la fins a Igualada per Capellades.

Dóna la impressió de que el màxim interès per la nova carretera correspon a Vilanova i Igualada, que proporcionen la majoria de la documentació i van recórrer a arbitris especials per a recaptar diners per a la construcció. Tant a Igualada com a Vilanova (no ho sabem en el cas de Vilafranca) es gravava amb 6 rals per lliura grossa de carn i a Vilanova, a més, es cobrava un altre arbitri a la mercaderia desembarcada al port. Durant la primera guerra carlina, a Vilanova, es van emprar aquests diners per a fortificar la vila. Per aquesta causa hi havia reclamacions dels comerciants per el retard en reemprendre les obres de la carretera.

També Sitges (AHDB lligall 860-J i K) aplicava un arbitri als vaixells per a la construcció de la seva carretera fins a Vilafranca, com ho acredita l'*Espediente del Ayuntamiento constitucional de Sitges sobre una exposición [disposició] de la Regencia para que sea aplicado el diezmo de carga y descarga que pagan los buques con destino a Tarragona a la recomposición de caminos y a la construcción de una carretera transversal desde dicha villa a Villafranca*, del mateix any 1841. S'acompanya d'una Memòria, elaborada per l'enginyer Ildelfons Cerdà, on aquest manifesta que també es trauria la vila del seu aïllament fent una carretera per les costes de Garraf fins a la carretera de Sant Boi o la de Sant Feliu.

Madoz explica la situació en que es trobava aquesta carretera en el moment de fer l'article corresponent en el *Diccionario Geográfico* (l'any 1846): "*La [carretera] de Villafranca del Panadés a Villanueva está construida en toda su extensión de 3 ½ leg. Y muy pronto se concluirá el ramal que desde el pueblo de Canellas comunicará a Sitjes*". De la continuació de la carretera, de

Vilafranca fins a Igualada, només recull que el partit judicial de Vilafranca havia gastat en ella 660 rals, quan, per posar un exemple, el de Manresa n'havia gastat 38676 en la carretera del Bruc.

Aquesta carretera, a més, és documentada a l'AHDB (llogalls 859-H i 860-D) en els mateixos anys i pels mateixos motius: l'ajuntament de Manresa demanava el cessament de l'impost sobre la carn (1841) i sol·licitava la recomposició de la carretera fins a Casa Masana (1842). Aquí es fa menció de l'itinerari de la carretera: *Pont Nou – Cruz de Collmanresa – riera de Rajadell – riera de Cornet – Mesón del Brunet – Casa Masana*.

Igualment s'estava treballant en altres carreteres per molts llocs del territori de la nova *Província de Barcelona*, sempre comptant amb la precarietat del finançament i amb la inseguretat dels transports, ara en plena guerra carlina. La més important era del de Barcelona a Vic, una de les primerament documentades (AHDB llogall 860-A), amb un expedient de l'any 1834 del qual forma part un bonic plànol fet a l'aquarel·la. Al mateix temps es construïa una carretera arbrada a Sarrià i també d'altres cap el Maresme, però en el territori que estudiem, crida l'atenció, en un moment en què la xarxa de carreteres era tan feble, els esforços que es feren per a construir dues carreteres fins a la font d'aigües sulfuroses de la Puda de Montserrat.

La carretera al balneari de la Puda de Montserrat

El balneari de la Puda de Montserrat es troba situat en la part del terme d'Esparreguera situat a la banda oriental del Llobregat, al costat mateix de les aigües del riu i en un paratge pintoresc a poca distància del congost del Cairat. Actualment, el pas de la carretera de Manresa per un viaducte ha desvirtuat totalment el lloc, eliminant el que tenia de tranquil i amagat. La font termal, d'aigua sulfurosa, sembla que aparegué bruscament a finals del segle XVIII, potser a conseqüència d'un terratrèmol.

El balneari fou fundat el 1820 (Paulo, 1989) i subsistí fins a 1956. Durant la guerra civil de 1936 fou utilitzat com a lloc per acollir refugiats i a la postguerra ja no aconseguí reeixir, però durant el segle XIX gaudí d'una gran anomenada. Es esmentat per Madoz (1845-50) i el 1855, Manuel Arnús, metge director del balneari va escriure una *Memòria Històrica de la Puda de Montserrat*, manuscrit que es conserva a la Biblioteca de Catalunya (Ms 4057). El ella, l'autor exposa com el camí carreter que porta a la Puda des d'Esparreguera fou fet construir el 1834 per D. Manuel Llauder, Capità General de Catalunya, per a poder accedir a prendre les aigües amb més comoditat. Els edificis que es conserven són de 1845 i posteriors.

Aquest primer camí carreter es convertí en carretera a partir de 1835, quan la diputació obrí un *Expediente sobre la construcció de una carretera desde Esparraguera a los baños termales de la Puda* (AHDB, lligall 860-L), essent ponents de la Junta per a la construcció de la carretera, Pere Moret i Erasme de Janer i de Gònima. Fins i tot es construí un pont, reproduït a l'expedient (i que nosaltres també adjuntem), on, com a detall anecdòtic, entre els arcs del pont es representa la lluita entre l'exèrcit regular i una partida de carlins.

Hem de pensar que la construcció d'aquesta carretera no és un fet tan arbitrari com semblaria si tenim en compte que en el mateix arxiu hi ha un altre *Expediente sobre la construcció de un camino de Olesa al manantial de la Puda* (AHDB, lligall 860-G) que fa referència a un altre camí, aquesta vegada per la vora dreta del Llobregat, que anava al balneari des d'aquesta vila, situada enfront mateix d'Esparreguera i amb la qual manté una forta rivalitat ¹⁴⁷.

La construcció del camí va iniciar-se també el 1834, però com que no tenia suport oficial, va pagar-se amb l'arrendament dels herbatges i de la carnisseria

¹⁴⁷ Les dues viles, situades davant per davant, amb el Llobregat com a línia de separació, tenen una història paral·lela. Ambdues van formar part de les possessions del monestir de Montserrat, amb dues mantenen la tradició de les representacions de "la Passió", i ambdues van aprofitar econòmicament l'explotació del balneari, situat en terme d'Esparreguera, però a la vora del riu més propera a Olesa.

del municipi. L'expedient esmentat, del 1844, assenyala el final d'aquest tipus de pràctiques.

Totes dues carreteres van seguir en actiu durant la resta del segle entre les dues viles. L'any 1855 totes dues van declarar camí veïnal el seu respectiu camí de la Puda, tant des d'Olesa (AHDB, lligall 5780) com des d'Esparreguera (AHDB, lligall 2911) i, finalment, es va construir un pont penjat, ja anunciat per Madoz el 1846, per a unir les dues riberes, les restes del qual encara són visibles des de la carretera. Amb el temps, sembla que la aflluència de visitants al balneari acabà fent-se sobretot des d'Olesa, que resultava més propera i on anaven a estatjar-se molts dels clients del balneari. De fet, una de les raons adduïdes per a la construcció de la carretera des d'Olesa a l'estació del ferrocarril de la línia del Nord era l'accés dels visitants al balneari de la Puda. També n'és un indicatiu que l'actual edifici de l'ajuntament d'Olesa és l'antic hotel Gori, fundat el 1889 per atendre els clients del balneari.

9.4.3. Els anys quaranta. La generalització de la tasca de la Diputació

En acabar-se la primera guerra carlina, la Diputació provincial entra en una fase d'expansió, en la qual es va fent càrrec paulatinament de les obres de construcció de carreteres ja iniciades i descarregant d'aquest pes als ajuntaments. Gairebé tots els documents del lligall 860 del AHDB als que hem fet referència anteriorment formen part d'expedients oberts en els anys 1841 a 1844 precisament amb aquesta finalitat.

Per exemple, s'estava construint una nova carretera *con arbolado* des de Barcelona fins a Sarrià (AHDB, lligall 860-I), l'expedient de la qual ja s'havia començat el 1843. Al respecte, l'ajuntament de Barcelona sol·licitava "*que la mitad del impuesto sobre los carros que estraen la inmundicia de las letrinas y de los productos de los lavaderos se aplique a la carretera de Sarriá y la otra mitad a los caminos vecinales*".

El 1841 es va fer el primer pla general de carreteres del que tenim constància. Si es que al segle XVIII se'n va redactar algun, no en tenim la documentació i aquest és el primer dels que es faran durant tot el segle XIX. Es el expedient del *Proyecto para la construcción de carreteras longitudinales y transversales del Principado de Cataluña*. (AHDB, lligall 860-J). Aquest expedient consta de tres elements: una memòria explicativa de la situació dels camins i carreteres, un llistat de les carreteres existents i un mapa croquis de les carreteres a construir. Aquest mapa és el primer que cartografia globalment el conjunt de les carreteres de Catalunya i pel seu interès el reproduïm al final del capítol.

En el mateix lligall hi ha també documentació de les primeres obres de condicionament de carreteres, com la ja ressenyada construcció de la carretera arbrada de Barcelona a Sarrià (1843). De l'any 1845 hi ha dos expedients per obres de consolidació als dos ponts llavors existents sobre el Llobregat, el de Monistrol i el de Martorell. Aquest últim és l'*Expediente sobre la recomposició del puente de Aníbal, llamado del Diablo en las inmediaciones de Martorell* (AHDB, lligall 860-F) en el qual hi ha un informe del cap de la *Comisión de Monumentos de la Provincia de Barcelona*, Pròsper de Bofarull (1846) defensant la integritat de l'arc romà del pont que els enginyers volien enderrocar perquè "presentava perill de caure". L'informe va ser escoltat i l'arc encara es troba dempeus.

Madoz també esmenta, a més de les carreteres de Vilafranca a Igualada, de Sitges a Canyelles i de Manresa al Bruc, analitzades abans, de les que ja hem fet referència, una despesa de 3348 rals per a la *carretera de la Cruz Cubierta a San Baudilio de Llobregat*. No deixa de ser significatiu que tant les informacions de Madoz com la documentació de l'AHDB se centrin en les carreteres d'aquesta zona i només mencionin, a l'exterior d'ella, la carretera de Barcelona a Vic amb una desviació cap a Granollers. Es de creure que la zona entre Barcelona, Manresa, Vilafranca i Vilanova era la zona més dinàmica de Catalunya o, al menys, on hi havia més mancança de bones comunicacions.

9.5. LA CONSTRUCCIÓ DE NOVES CARRETERES I CAMINS PER LA DIPUTACIÓ. L'OBRA DE LA JUNTA DE CARRETERES

9.5.1. La crisi de la segona guerra carlina i les reformes de 1848

El setembre de 1846, amb l'aixecament de mossèn Benet Tristany a Solsona, començava la segona guerra carlina o guerra dels Matiners. A molts pobles de l'interior de Catalunya es van tornar aixecar partides en contra del règim liberal i, per a combatre-les, al govern de l'Estat li calgué mobilitzar altre volta un exèrcit regular. Aquest, tant pel desconeixement del terreny com per les dificultats per a desplaçar-se, tingué seriosos problemes per a reduir els revoltats. Amb tot, la guerra no va passar de ser un episodi breu, que gairebé només afectà a Catalunya i que ja pel maig de 1849 es donà per acabada.

Però per a encarar aquesta amenaça el govern central, presidit pel moderat general Narváez, es va veure obligat a prendre una sèrie de mesures per a fer front al conflicte. De totes elles, la que més ens interessa és la confecció d'un pla general de construcció de carreteres i camins veïnals que abastava tots els municipis de Catalunya i que va ser la base d'una actuació integral de l'Estat i de les Diputacions provincials en la construcció d'una xarxa viària nova i completa.

Evidentment, no es pot negar que en la creació d'aquest pla, al marge de les motivacions militars, hi intervenen també els interessos econòmics i administratius. Però els dos arguments que més es fan servir per les autoritats

encarregades de la construcció, i que es repeteixen moltes vegades a la documentació, són sobretot dos, tots dos relacionats amb l'aspecte bèl·lic. La possibilitat de fer arribar una tropa amb impediments a un lloc determinat i la de donar feina als joves dels pobles pagesos per què no s'incorporin als insurgents. Fins i tot molts anys després de finalitzada la guerra es continua repetint aquest últim argument, de vegades amb la variant de canviar el concepte insurgents per el de bandolers.

En aquest sentit, Melcior de Palau (1891) escriu que a la Diputació de Barcelona "*cuando presentósele la imperiosa necesidad de allegar recursos... convocó a las provincias hermanas, les puso de manifiesto las exigencias sociales respecto a las vías de comunicación y los sencillos medios de ponerlas en obra*". El resultat, segons relata ell mateix a continuació, fou el Real Decret de 29 de setembre de 1848, concedint arbitris especials per a les carreteres de Catalunya, i la Real Ordre de 6 d'octubre següent que aprovava la constitució de la Junta de Carreteres, el decret de formació de la qual transcriu abreujadament.

El pla de carreteres a construir per la Junta, aprovat el 29 d'octubre següent, constava per a la província de Barcelona (segons quadre estadístic del mateix autor), d'una carretera de primer ordre, la de Barcelona a Ripoll, on faltava fer el tram de Vic a Ripoll; una carretera de segon ordre, de Barcelona a Cardona, per Sabadell, Terrassa i Manresa, on faltava tot el tram a partir de Sabadell, i vuit carreteres de tercer ordre. D'aquestes les que afectaven el territori que estudiem eren només la de Vilafranca a Girona, per Capellades, Igualada, Manresa i Vic, i la de Molins de Rei a Hostalric, per Terrassa, Sabadell i Granollers.

Al marge de la construcció de carreteres, i per això Melcior de Palau no en parla, la Junta de Carreteres inicià un ambiciós pla per a la construcció i manteniment d'una xarxa global de camins veïnals, que complementava la xarxa de carreteres i que afectava a tot el territori de Catalunya. Aquests camins veïnals eren camins de mitjà recorregut, que interessaven als

ajuntaments de cada lloc, els quals tenien cura del seu manteniment,. Aquesta tasca, de vegades, era traspassada als veïns. La feina d'arranjar camins, sobretot després de períodes de pluges, era una tasca comunal anomenada de *prestació* de treball. A Abrera als anys 50 del segle passat encara era contribució, per famílies, força corrent.

9.5.2. L'obra de la Junta de Carreteres. La primera fase (1848 – 1857)

Com hem esmentat anteriorment, el 31 d'octubre de 1848 es redactà un nou pla de carreteres, el segon, que substituí al de 1841. El 1849 la Junta va sol·licitar, i va obtenir, una concessió de nous arbitris fins a una quantitat de nou milions de rals, amb els qual es va emprendre un ambiciós pla de construcció de carreteres, que mereix de Melcior de Palau aquestes consideracions:

“En cuanto al plan, resultan mezcladas líneas de gran interés con otras que aun hoy, en que han aumentado las necesidades, son de escasa monta; respecto a su ejecución, si bien la Junta siguió un orden de preferencia preestablecido, sin desviarse más que cuando la revolución de Junio y el azote epidémico, en cambio en las carreteras confiadas a los Gobernadores y a las Diputaciones dominaron las influencias particulares, vestidas con razones de bien público, originando incesantes alteraciones, siendo sobremanera deplorable el comienzo de muchas secciones a la vez sin orden, concierto ni plan de ejecución, a fin de contentar a varios pueblos y a menudo a particulares, y la supresión de obras de fábrica con el único objeto de aumentar aparentemente la longitud de carretera hecha, originándose verdaderos retrasos y grandes dispendios”.

A continuació, el mateix autor, dóna un altre quadre estadístic on presenta l'estat en què es trobaven les carreteres del pla de 1848, “*al finalizar la primera*

época según los datos que he podido reunir”, dividint-les (fins i tot per trams) en construïdes, en construcció, projectades i en projecte. Dels 40 trams de què consta el quadre n’hi havia 12 de construïts, 9 eren encara en construcció, només 3 eren ja projectats i 16 en projecte.

D’aquestes, les que afecten al territori estudiat, les construïdes o en construcció, eren les següents:

1. De Madrid a França, a càrrec de l’Estat. 74 km construïts i 88 que falten.
2. De València a Barcelona, a càrrec de l’Estat. 28 km construïts, en falten 43.
3. De Vilanova a Calaf i Cardona, de 12’30 llegües. Compresa en el Pla General. Va per Vilafranca, Capellades i Igualada. Dividida en 4 seccions. La primera, de 3 llegües, construïda; les altres tres, en projecte.
4. De Barcelona a Tarragona per la costa, de 8’50 llegües. Per Sant Boi, Garraf i Cubelles, a enllaçar amb la general de València. Dividida en 2 seccions. La primera, de 2 llegües, de Barcelona a Sant Boi, construïda per la Diputació; l’altra en projecte.
5. De Sitges a Canyelles, de 2 llegües. Brancal de la de Vilanova a Cardona. Construïda.

9.5.3. L’obra de la Junta de Carreteres. La segona fase (1857 - 1868)

Fent nostre, en part, la periodització que estableix Melcior de Palau (1891), la segona època comença “*en 16 de septiembre de 1857, fecha en que por Real Decreto se modificó el plan de 1848 armonizándolo con la naciente red de ferrocarriles*”. La Junta de Carreteres va continuar amb la seva tasca durant la resta del regnat d’Isabel II fins a la revolució de 1868. Aquests anys finals del regnat d’Isabel II foren el moment clau on la xarxa de carreteres de Catalunya adquirí la fisonomia amb la que ha arribat fins a les transformacions actuals.

El 7 de desembre de 1860 es feu un nou Pla de Carreteres, que constava de dues carreteres de primer ordre, les ja citades, 5 de segon ordre, entre les que hi havia la de Barcelona al Vendrell per Vilanova i la Geltrú i la de Calaf a Vilanova per Igualada, Capellades i Vilafranca, i 15 de tercer ordre, entre les quals, la de Martorell a Vilafranca i la de Martorell a Capellades. Aquest pla és recollit, juntament amb el dels camins veïnals en un número extraordinari del Butlletí Oficial de la Província, publicat el dia 30 de desembre de 1862 (AHDB, lligall 932-A).

El 6 de setembre de 1864 es va fer un altre Pla de Carreteres, on només hi havia una carretera de primer ordre, la de Madrid a la Jonquera; 3 de segon ordre, entre elles la de Tarragona a Barcelona, i 9 de tercer ordre, entre les quals, la de Barcelona al Garrofer (és la del Vendrell per Vilanova) i la de Canyelles (i Vilafranca) a Vilanova. Aquest pla de carreteres estatals es completava amb un Pla de Carreteres Provincials, a càrrec de la diputació, el qual, segons Melcior de Palau havia estat aprovat l'anterior 31 d'agost de 1865, però que és documentat (AHDB, lligall 932-B9 el 31 d'agost, però del 1659¹⁴⁸). Totes dues fonts coincideixen en esmentar 22 carreteres provincials, de les quals afecten el nostre àmbit d'estudi les següents, segons la llista de Melcior de Palau:

- 9^a. D'Igualada a Manresa, per Castellfollit i Òdena.
- 10^a. De Terrassa a Rubí.
- 11^a. D'Igualada a Santa Coloma de Queralt, per Tous.
- 12^a. De la Llacuna a Masquefa, per Sant Pere de Riudebitlles.
- 13^a. De la Llacuna a Vilafranca, per Torrelles de Foix i Sant Martí Sarroca.
- 14^a. De l'alt del Bruc a Montserrat.

¹⁴⁸ També del 1865 és el *Plano de la Provincia de Barcelona en el que se indica las diferentes vías de comunicación existentes y en proyecto*. El mapa, desplegable i a tot color, és completat amb notes manuscrites amb comentaris sobre els diferents camins; amb una altra nota que diu: *El mapa que acompanyava aquest expedient es troba a la calaixera CG n° 4*. I allà és on es troba.

- 15^a. De Masquefa a Olesa de Montserrat, per Esparreguera.
- 16^a. De Sant Boi de Llobregat a Vilanova i la Geltrú, per Begues, Olesa de Bonesvalls, Olivella i Sant Pere de Ribes.
- 17^a. D'Esplugues a Badalona, per Sarrià, Horta i Santa Coloma de Gramenet.

El mateix Melcior de Palau fa el següent comentari respecte a aquest pla: "*Más de él poco se llevó a efecto*". Evidentment, una cosa és fer una planificació i una altra, dur-la a terme. El mateix autor aporta també una memòria del quinquenni 1863-68 feta per Mauricio Garrán, en aquell moment, enginyer en cap d'Obres Públiques i inspector de les carreteres provincials, on es lamentava de que al donar més importància a la construcció del ferrocarril, per part de l'Estat i de l'empresa privada, hi hagués menys capital per a les carreteres.

Una altra de les queixes era per la manca de planificació, amb canvis de criteri que feien perdre temps i diners. Menciona el cas d'una "*conocida carretera*" que es va començar el 1862, on es va ordenar la construcció d'un pont i, quan ja s'hi havia invertit 150000 escuts es va presentar el pla de carreteres que l'invalidava. També esmenta que l'any 1864 s'estava treballant en 16 trams de camí a l'hora.

A aquesta problemàtica de les carreteres, caldria afegir-hi el treball emprès coetàniament per la diputació en el camp dels camins veïnals, dels quals tractarem en el proper apartat, i que representava una tasca immensa, ja que mai s'havien tingut en compte globalment. Tot plegat dóna la impressió de que es va fer una planificació d'una envergadura molt superior a la que es podia fer front amb els mitjans amb què comptava la Diputació. Ni amb les aportacions de l'Estat, ni amb la dels propis municipis, que finalment van haver d'aportar diners per a les carreteres, es va poder dur a terme aquest projectes a curt o a mitjà termini.

Amb tot, la base del que ha estat la xarxa viària catalana ja va quedar fixada en aquests moments. En períodes posteriors es van anar fent modificacions als plans de camins i de carreteres, però van ser només modificacions de detall o de consideració de determinats trams. En el territori que ens ocupa, només han quedat sense efecte la carretera entre Masquefa i Esparreguera i la d'Oleseta a Sant Pere de Ribes per Olivella. Les demés, d'una o altra manera, i algunes d'elles amb més de mig segle de retard, han acabat per fer-se.

A l'Arxiu Històric de la Diputació (AHDB) es conserven els expedients de gairebé tots els trams de carretera construïts, amb un conjunt de documents que permeten seguir aquesta construcció des del moment en que surt a concurs fins a la recepció final de les obres. L'expedient compta també amb una memòria explicativa on es valora la importància de l'obra a realitzar (i on apareixen dades sobre la situació socioeconòmica de la zona), la justificació de les despeses de la construcció i alguns plànols i mapes sobre l'emplaçament de la carretera en el conjunt del territori i les obres de fàbrica que s'hi ha realitzat. No cal dir que és una informació, en molts casos absolutament inèdita, de primera mà i amb un alt grau de detall.

Aquesta etapa ve a durar (seguint sempre la classificació de Melcior de Palau)

“hasta el año 1868 en que, poco después de haberse concedido un empréstito de ocho millones de escudos (Real decreto de 23 de Agosto), la Junta revolucionaria interina suprimió el arbitrio del 8 % que se pagaba por las mercancías aranceladas, supresión que motivó un desacuerdo con las otras tres provincias; Tarragona, Gerona y Lérida, hasta que, cansadas éstas de la lucha interminable, puesto que el Gobierno no desconocía la sinrazón de haber faltado la de Barcelona al pacto iniciado por ella en 17 de agosto de 1847, quedó disuelta la Junta y en estado de liquidación”.

La Junta de carreters desaparegué en el mateix moment en què la *Gloriosa* feu caure el règim d'Isabel II. La renovació política que es produí a Espanya en aquest moment va afectar també a la mancomunitat de serveis que era

realment la Junta de Carreteres. D'ara en endavant cada Diputació anirà pel seu compte fins a la instauració de la Mancomunitat de Catalunya el 1914.

9.5.4. La Junta de Carreteres i la creació d'una xarxa integral de camins veïnals

L'obra de la Junta de Carreteres no es limità a la planificació i la primera fase d'execució de les noves carreteres, sinó que va establir tota una xarxa integral de comunicacions terrestres. La planificació que hem vist anteriorment finalment es consolidà amb diferents categories de carreteres, unes a càrrec de l'Estat i les altres de la Diputació, les quals eren completades a un nivell més baix, i també més proper al ciutadà, per una complexa xarxa de camins veïnals.

La creació d'aquesta última xarxa segurament va ser una tasca fins i tot de més envergadura que la pròpia construcció de carreteres. Si els camins, tots ells carreters, eren més barats de construir, aquí no es comptava més que amb els recursos de la Diputació i els dels diferents ajuntaments afectats i, a més, la malla de la xarxa de camins era molt més fina i, per tant, la longitud total molt més gran que la de les carreteres.

La data d'inici de tot aquest procés torna a ser el 1848. El dia 8 d'abril d'aquell any es va publicar un reglament que obligava als ajuntaments a fer i remetre a la Diputació un itinerari descriptiu dels camins principals existents en el terme municipal. La raó, en base al que es va fer després, cal buscar-la en el projecte, per part de la Junta de Carreteres, de intervenció i ajuda als municipis per crear una xarxa de camins veïnals de tota la província que fos completa i coherent.

Les enquestes als ajuntaments

De moment, el projecte sembla que no va passar d'aquí. A l'AHDB no es troba cap documentació sobre la posada en pràctica d'aquest reglament fins a la circular de 7 d'agost de 1855, enviada per la Diputació a tots els municipis amb caràcter d'urgència per a què es contestés en aquell mateix any.

De les respostes a aquesta circular se'n troba abundant documentació en diversos lligalls de l'arxiu, cosa lògica, ja que el tema va generar una llarga correspondència entre els municipis i la diputació. El cos més important de documentació, que comprèn quasi tots els municipis, es conserva agrupat per Partits Judicials amb l'encapçalament *Itineraris de camins veïnals*. Els lligalls que fan referència a municipis del territori que ens interessa són els següents: Partit Judicial de Vilafranca: lligall 5690; Sant Feliu de Llobregat: lligalls 6765 i 2911; Vilanova i la Geltrú: lligall 2912; Terrassa: lligall 5780 i Igualada: lligall 6025. En els mateixos lligalls hi ha també les respostes del anys 1862-64.

L'esmentada circular de 1855 era un qüestionari en forma de taula igual per a tots els ajuntaments titulat *Itinerario general de los caminos existentes en el territorio de dicho pueblo*, on es preguntaven dades molt concretes sobre els camins importants per al poble. Per a evitar inconcrecions, només es deixava una petita casella per a les respostes. Es preguntava pel nom del camí i per les seves característiques concretes: Punt on comença, llocs per on passa i punt on acaba; la longitud (en llegües) i l'amplada (en peus). També es preguntava per l'estat en què es trobava el camí en aquell moment i pel grau d'interès que tenia per a la població.

No es preguntava explícitament si era de carruatges o de ferradura, però molts municipis en donaven la informació. La circular acabava amb les propostes sobre l'amplada del camí fetes separatament per l'alcalde, l'ajuntament i el governador civil, i amb el dictamen de l'ajuntament sobre si convenia o no declarar-lo veïnal.

Tots els municipis van respondre a la circular dintre del mateix any 1855 amb el llistat de camins importants, en un nombre tan variat que anava des de tres fins a més de quinze i la proposta de si havia o no de declarar-los veïnals. S'hi afegia la signatura de l'alcalde i la del secretari de l'ajuntament donant fe de que s'havia sotmès a exposició pública durant 15 dies. També hi constaven les signatures de tots els alcaldes dels municipis limítrofes manifestant la seva opinió sobre el llistat de camins.

Generalment, els alcaldes coincidien en la seva apreciació i no posaven objeccions als plans dels municipis veïns, però en ocasions (com en el cas del de Martorell, contestat per l'alcalde de Castellví de Rosanes) s'hi oposaven frontalment per la manca o pel canvi d'algun camí que, a criteri seu, els perjudicava. Finalment, l'enquesta conté un informe del Director General de Camins Veïnals, el qual amb el recull de totes les enquestes del que disposava, tenia una visió molt completa de la situació, i donava per tancat l'expedient per a què la Junta de Carreteres decidís quins eren els camins que calia declarar veïnals a cada municipi.

La tramitació dels expedients va ser molt ràpida, però els seus efectes no degueren notar massa, perquè el 1862 es va tornar a passar a tots els ajuntaments el mateix model d'enquesta. Segurament la dissolució momentània de la Junta de Carreteres del 1856 al 1859, degué tenir-hi molt a veure. La dissolució fou feta per decret, arran del final del Bienni Progressista, però la Junta no arribà a dissoldre's i continua funcionant fins que fou rehabilitada el 1859 (Pasqual 1987).

Les segones enquestes

En els anys 1862 a 1864 es tornà a passar l'enquesta altra vegada a tots els ajuntaments, de la mateixa manera i fins i tot amb el mateix imprès del 1855. Les respostes moltes vegades foren idèntiques, però d'altres varien

considerablement, la qual cosa no es pot interpretar quasi mai com un canvi en la situació sinó com un canvi de criteri per part dels consistoris municipals.

Cal suposar que en un primer moment en les respostes dels ajuntaments hi hagué un divisió d'opinions. D'una banda els optimistes, que creien que la diputació els faria la xarxa de camins al seu cost, amb la qual cosa es van posar a l'*Itinerario* tots els que van poder, i de l'altre els pessimistes, que pensaven que la informació que donessin serviria per a fer els camins, però a costa dels ajuntaments. En el primer cas el rècord se l'emporta l'ajuntament del Prat de Llobregat, amb 20 camins, i en el segon són més d'un els ajuntaments que es limiten a posar-ne tres o inclouen les carreteres entre ells. En general, es pot afirmar que les respostes dels anys 60 són força més ajustades a les necessitats dels municipis i al que finalment es va dur a terme.

Aquesta segona tongada de petició d'informació és seguida a l'AHDB d'una sèrie de documents que demostren que llavors sí que es van posar en execució tota un conjunt de mesures destinades fer realitat les directrius elaborades a partir de l'enquesta. Així per exemple, el lligall 5814 que duu el títol *Pla General de Camins Veïnals*, agrupa tot un seguit de documents produïts entre 1864 i 1877 i distribuïts en els següents expedients:

- Expedient 1. Itineraris de camins veïnals i carreteres provincials (1869)
- “ 2. Assumptes del pla general de c. v. (1864 – 1877)
- “ 3. Comparació del pla de c. v. aprovat el 1865 i el proposat per la diputació el 1864.
- “ 4. Pla general i memòria descriptiva dels c. v. de la província (s/d)
- “ 5. Pla raonat de c. v. 1866 – 1868. (1868)
- “ 6. Relacions de l'estat en què es troben les carreteres provincials (1864 – 1869)
- “ 7. Acords d'ajuntaments i de propietaris sobre el pla de c. v. i informes emesos.

Com es veu només amb el nom dels expedients, la documentació és molt variada i afecta a nombrosos camps, des de la planificació general fins als temes concrets de la situació física de molts camins. Aquest últim aspecte, el relacionat amb la dinàmica interna de cada municipi (canvis en la situació d'un camí, expropiacions, litigis, etc.) és el que genera més documentació. També és el que s'allarga més en el temps, passant en la majoria dels casos, sense solució de continuïtat, del regnat d'Isabel II a l'època de la Restauració.

Aquesta informació de detall, menuda, que podria semblar intrascendent, és la que ens apropa a la vida concreta dels municipis i a l'evolució concreta de molts dels camins. Planteja alguns dels problemes reals de la gent dels petits pobles per els quals una bona xarxa de camins és molt important per a la col·lectivitat, però una expropiació pot representar un greu perjudici econòmic per a qui la pateix. La malfiança vers l'exterior, les parcialitats i els interessos contraposats sorgeixen a flor de pell quan es tracta de fer obres d'envergadura que poden modificar els equilibris interns dels pobles.

El camí de Ribarroja, conflicte entre municipis.

Els exemples d'aquestes pugnes entre municipis a causa del traçat dels camins veïnals són nombrosos. Creiem que pot resultar il·lustratiu exposar amb detall el conflicte entre els municipis de Martorell, d'una banda i els de Castellví de Rosanes i Gelida de l'altra com a resultat de l'itinerari proposat per Martorell com a camí intermunicipal.

En l'itinerari de 28 de maig de 1865 l'ajuntament de Martorell proposava com a nº 3 el *Camino de Castellví y Gelida* el qual *cruza en varias partes el río Noya* (Es el camí de traginers descrit per Ponsich el 1829 i al qual ja hem fet referència en el capítol anterior), però també proposava com a nº 2 el *Camino de la Roca Dreta p^a Castellví y Gelida en avenidas del río Noya*, el qual, a la mateixa sortida de la vila, s'aparta de l'Anoia i té una gra pujada difícilment apte per a carros. Aquesta proposta va ser durament contestada el 28 de juliol, en el

revers del mateix document, per l'alcalde de Castellví de Rosanes amb els termes següents:

El de número 2 llamado de la Roca Dreta no es el camino de Castellví y Gelida, pudo serlo del Castellví del siglo trece [es refereix al Castellvell de Rosanes] pero no de Castellví del siglo diez y siete en adelante. Ni tampoco de Gelida, de manera que es inexacto que este camino conduzca ni en días de avenida del río Noya a Castellví y Gelida, más puesto que la dirección y el camino natural de Martorell a Castellví y Gelida es el camino llamado de las Set Fonts o de Santa Margarita... el cual parte de la villa de Martorell y termina en la jurisdicción de Castellví en el punto llamado Ribarroja, distante cosa de media hora de Martorell. Este camino es carretero... en un trozo antes y después de Santa Margarita hasta cerca Ribarroja y en este punto, de indispensable tránsito apenas tiene un pie de anchura. Martorell no tiene otra comunicación con Castellví y Gelida que este camino... siendo la vía de comunicación de los pueblos de Martorell, Castellví, Gelida, Subirats, San Saturnino de Noya, Granada y Villafranca.

Sembla evident que l'ajuntament de Martorell va voler "amagar l'ou" i no va fer esment del camí riberenc de l'Anoia que podia substituir el pas per la llera del riu en cas de revinguda del riu. La causa també resta clara. Eren les despeses de condicionament de l'esmentat pas de Riba-roja, on el camí només tenia un peu d'amplada, per a adaptar-lo per el trànsit de carruatges, despeses que l'ajuntament de Martorell creia que hauria de sufragar.

Hem volgut esbrinar on era aquest pas, avui desconegut a la zona. Malgrat existir una partida anomenada Ribarroja (Mapa 1:50000. ICC) i un torrent de Riba-roja (GGCC, vol VIII: Martorell) a l'extrem occidental del terme de Martorell, a la vora dreta de l'Anoia, no hi ha constància de l'existència de cap congost o pas estret. Ponsich (1829) esmentava també un "gual de Riba-roja", situable cap el mateix lloc.

L'observació directa del terreny ens ha mostrat que a prop de la confluència del torrent de Riba-roja amb l'Anoia, aquest riu fa una petita recolzada, suficient per estar gratant constantment la paret argilosa de la riba, i molt més es moments de riuada. En el camí que hi passa actualment (que en aquest lloc és asfaltat), s'hi noten encara les continuades obres de consolidació fetes per a mantenir-lo estable, ja que el riu, encara ara, el va descalçant per sota del ferm asfaltat.

El problema era doncs greu i no es podia resoldre si no era amb una gran inversió. La diputació de Barcelona va donar la raó a l'ajuntament de Castellví, al qual van recolzar també tots els altres ajuntaments del curs baix de l'Anoia. Aquests municipis necessitaven una sortida practicable entre el Penedès i Martorell, però per a aquest últim ajuntament aquest camí no era tant necessari i, com que creia que carregaria amb l'obligació de mantenir el pas de Ribarroja obert, va seguir amb la seva oposició i la disputa va continuar. El tema es torna a plantejar el 1865, el 1872 i el 1875 i no va resoldre's definitivament fins a la construcció de la carretera de Martorell a Sant Sadurní a principis del segle XX. Un informe tècnic del novembre de 1872 diu textualment:

“El paso denominado de Riba-roja situado en el camino vecinal de Martorell a Castellví de Rosanés ha sido constantemente el padrastro de ducha vía y objeto de un sinnúmero de reclamaciones... Desde un tiempo a esta parte el camino ha dejado de serlo, convirtiéndose en una estrecha senda en muy malas condiciones para la gente de a pie e imposible de pasarlo a caballo ni en otra forma. Siendo las aguas de la riera Noya las que destruyen la margen o ribazo de arcillas flojas y fangosas sobre cuyo talud se sostiene el sendero, este desapareció en un trecho de seis a ocho metros cuando tuvieron lugar los últimos aguaceros imposibilitando la solución de continuidad tan necesaria en todo camino”. (AHDB Lligall 5765).

Hi hagueren altres discrepàncies entre pobles veïns, però de menor importància. En tot cas, va ser la decisió de la diputació la que va acabar per

consolidar les rutes entre poblacions contigües o va deixar zones aïllades. En l'itinerari de 1862 entre Sant Pere de Ribes i Olivella (AHDB, lligall 2912) el director general demana un informe complementari perquè dubta entre els dos itineraris possibles, un dels quals deixa marginat al poble de Jafre de Garraf, agregat d'Olivella. No sabem quina va ser la decisió presa, però Jafre al segle XX era un lloc deshabitat.

La posada en practica dels plans de camins veïnals

Com a visió de conjunt cal pensar que l'obra de la diputació envers els ajuntaments i la seva proposta de camins veïnals fou pràctica i coherent. Entre la documentació de l'AHDB hi ha una llarguíssima correspondència entre ells, amb nombroses peticions de prioritat, de concessions de crèdits i de reparacions després dels aiguats. El principal problema que s'observa és, com amb tots els altres apartats, la manca de diners. Poc a poc, tan a poc a poc que moltes vegades els ajuntaments es desesperen, es van adequant i consolidant la majoria dels camins declarats per la diputació com a veïnals.

El finançament de les obres per construir-los corre a càrrec dels ajuntaments, però amb el suport de la diputació, que els concedeix les subvencions i crèdits pertinents. Les peticions de diners són innumerables i les concessions de diners són moltes menys, però al llarg de l'últim terç del segle XIX es va configurant una xarxa de camins veïnals que comprèn tot el territori. Al menys per a les zones més planeres i per els municipis amb més dinamisme, aquesta xarxa s'acaba completant. Per la mateixa dinàmica del sistema, els municipis que més es desenvolupen, que són suposadament els que més necessitat de camins tenen, són els que construeixen més camins, ja sigui per l'ajut de la diputació, ja sigui perquè és l'ajuntament qui tira directament amb l'obra endavant, però sempre amb força precarietat econòmica.

Al final del període, la majoria dels camins considerats com a veïnals ja són consolidats i, en canvi, aquells altres que no van obtenir aquesta qualificació,

són en procés de desaparèixer. Entre aquests últims cal comptar amb molts camins amb una llarga trajectòria històrica que, al no comptar amb el suport oficial pel seu manteniment, ha quedat reduïts a la condició de senders o només es conserven en alguns trams, com a camins d'accés als camps i vinyes.

Es fa precís de considerar que la xarxa de camins, a l'igual que la de carreteres, ha sofert un canvi radical en aquest període, i que moltes de les obres fetes en aquest moment emmascaren la situació anterior. Els camins nascuts de situacions anteriors que degut al les noves circumstàncies no van merèixer la condició de camí veïnal, han acabat per desaparèixer. Molts d'ells han restat reduïts a petits corriols discontinus i amb molts trams de presència imperceptible.

9.6. LA CONSTRUCCIÓ DE CARRETERES I CAMINS DURANT LA RESTAURACIÓ

9.6.1. La continuació en la construcció de carreteres provincials

Per a Melcior de Palau la tercera època del seu *Estudio Histórico-Crítico* sobre la construcció de les carreteres de la província de Barcelona comprèn la dècada entre 1868 i 1878. Es a dir, el període conegut com el Sexenni Revolucionari i els primers anys de la Restauració. Aquests anys, segons ell, no van ser “*de gran desarrollo de Obras Públicas por no permitirlo las circunstancias excepcionales por qué atravesó la nación. Ninguna cantidad se invirtió en carreteras de primer orden ni de segundo en dichos tiempos*”.

Pel que fa a les carreteres provincials, només es van continuar les obres que ja s'havien començat; com a obra nova, només constata un projecte de pont sobre l'Anoia, a Igualada, i estudis de camp a la carretera d'Esplugues a Sarrià. Per a Melcior de Palau, aquest moment no és només un parèntesi, sinó una oportunitat perduda. La seva opinió es pot resumir en aquest text:

“A pesar de la excesiva libertad que las Corporaciones populares tuvieron en la época que mentamos, poco, como acaba de verse se ocupó en obras públicas la Diputación de Barcelona, pudiéndose estimar como una decisiva pérdida para el desarrollo de las mismas; como, a su vez, el estado no las construyó en gran cantidad, la primera de las provincias catalanas, con su gran densidad de población, con su puerto comercial abierto, su casi contacto con Francia y su vecindad al mar, razones que debieran haber hecho de ella una de las más surtidas en vías de comunicación de España, quedó rezagada en tal concepto, anteponiéndose varias del interior y de la costa Norte, alguna de las cuales, como la de Valladolid, llegó a terminar el plan oficial acordado para ella en la primitiva distribución”.

Aquesta denúncia de la manca d'activitat en obres públiques per part de la diputació ve corroborada per l'absència quasi completa de documentació d'aquesta època a l'AHDB. Només alguns documents sobre camins veïnals, com el ja esmentat sobre el pas de Riba-roja testimonien que seguia l'activitat quotidiana, però mancaven les grans directrius. Com diu el mateix Melcior de Palau, les “circumstàncies excepcionals” solen ser nefastes per a la xarxa de comunicacions.

A partir de 1878 comença per a Melcior de Palau la quarta època (i última) del seu estudi, recordem que publicat el 1890 a la *Revista d'Obres Públiques*, publicació de tipus tècnic on tenien cabuda molts articles de professionals de la matèria. En realitat la dinàmica engegada per l'Estat i per les diputacions provincials que es va reprendre a partir de 1878, no s'atura als anys 90 sinó

que continua, amb més o menys empenta, segons les circumstàncies econòmiques i polítiques, fins a la segona dècada del segle XX.

El que passa és que insensiblement, va variant els seus objectius, i des de la construcció dels gran eixos vertebradors es va passant a les obres complementàries, com són enllaços amb les estacions del ferrocarril, nous accessos a les poblacions i obres d'enginyeria, com ponts i terraplens. També es completa la confortabilitat del camí dotant-lo d'arbrat i, finalment, d'un asfaltat que el faci fàcilment transitable. Cal considerar que tota aquesta activitat era feta tenint en compte el transport en carro; els primers automòbils que, a principis del segle XX, començaven a circular, eren encara molt lluny d'imposar a les carreteres les seves pròpies exigències.

Els nous plans de carreteres

Per a Melcior de Palau la represa en la construcció de carreteres s'inicia amb la Llei General d'Obres Públiques de 13 d'abril de 1877, realitzada pel ministre Comte de Toreno, i es desenvolupa amb el reglament del 6 de juliol. En aquesta llei es delimitaven les competències de les provincials i es prescrivia que un enginyer de camins s'encarregués dels projectes i la direcció i vigilància de les obres fetes amb fons provincials.

Melcior de Palau considera que aquestes lleis

“vinieron con sabio propósito a poner remedio al mal, y otra fuera la situación de tal linaje de obras, si sus disposiciones, haciendo frente al caciquismo, a la fuerza de la costumbre y al erróneo concepto que de su misión tienen no pocos Diputados y Concejales, hubiesen logrado total y continuado cumplimiento”.

Que això no va anar així ho denuncia poques línies després, quan afegeix:

“Trece años han transcurrido desde la publicación de lo arriba expuesto, y contadas son la Diputaciones que hayan puesto al frente del servicio de sus carreteras a facultativos de título legal (en la actualidad sólo seis Ingenieros se hallan encargados de servicio de Diputaciones

provinciales), prefiriendo a los que vulgarmente reciben la denominación de prácticos, de más fácil manejo y más temerosos de la arbitrariedad administrativa”.

A l'AHDB hi ha recollits, des de 1877 a 1879 diferents plans de carreteres: un *Plan General de Carreteras de l'Estado* (província de Barcelona), de 1877 (Lligall 5814-J), seguit d'un *Plan General de Carreteras Provinciales*, també del 1877 (Lligall 2539-A) i encara un *Plan General de Carreteras Provinciales (nueva propuesta)* del 1878 (Lligall 1850). Aquest últim és el que recull Melcior de Palau i fou el que realment es va dur a terme, ja que, com ell mateix explica, a més d'invertir una partida de cinc milions de pessetes amb destinació a les carreteres provincials de Barcelona, es va procedir a

“la provisión por concurso de la plaza de Ingeniero Jefe del servicio, que por unanimidad recayó en el que estas líneas escribe.

La circunstancia de ser natural de la provincia y de haber prestado en ella servicios de ingeniero durante seis años, hicieron que en breve plazo (a los diez días de haber tomado posesión de su cargo) pudiera presentar el Plan de Carreteras aún hoy vigente, el cual, aprobado en principio, fue sujeto a los trámites que se previenen en la Ley y Reglamento y aprobado en definitiva en sesión de 21 de Agosto de 1878; remitióse al Sr, Gobernador de la provincia en 15 de Septiembre a fin de que lo elevases a superior consulta”.

Aquest pla de carreteres provincials fou definitivament aprovat el 19 de gener de 1879 i, encara que fos redactat en poc més dels deu dies que confessa el seu autor, va tenir vigència durant gairebé vint anys, fins el 1896 en que se'n redactà un de nou (AHDB, lligall 2539-F). El pla és format per una xarxa de 26 carreteres, de les quals les que afecten al territori estudiat són les següents:

Nº 2. De Cornellà a Fogars de Tordera.

Nº 3. De Sant Boi de Llobregat a la Llacuna (per Sant Sadurní i Sant Quintí de Mediona).

- Nº 6. De Sant Sadurní d'Anoia a Sentmenat (per Martorell i Terrassa).
- Nº 8. D'Esparreguera a Manresa (per Monistrol de Montserrat), amb brançal a Olesa.
- Nº 11. De Sant Pere de Riudebitlles al Bruc.
- Nº 12. De Vilanova i la Geltrú a Begues.
- Nº 13. De Vilafranca del Penedès al límit amb la província de Tarragona, en direcció a Aguiló (per Sant Martí Sarroca, Torrelles de Foix i la Llacuna).
- Nº 14. Del Bruc a Manresa (per Can Maçana).

Melcior de Palau explica detalladament els principis i objectius que van conformar el seu pla de carreteres provincials, el primer dels quals era el de la complementarietat amb les carreteres de l'estat i emplenant el buits que aquestes deixaven. En la seva confecció confessa haver seguit

“los consejos de Badoureau al tratar de la dirección más conveniente que debe darse a las vías de un plan:

- 1. Enlazar los grandes centros por medio de líneas rectas.*
- 2. Trazar en torno de cada centro una red de vías divergentes y de vías circulares, y*
- 3. Reunir los grupos mediante mallas triangulares, muy espesas en las regiones industriales y países llanos y más espaciadas en las montañas y pobres.*

Así resulta la inspección de la carta de la provincia salvo los obstáculos del terreno, y sin perder de vista que falta el segundo complemento, o sea un bien estudiado plan de caminos vecinales que venga a realizar la mencionada teoría”.

A més, adjunta una *Relación según el orden de preferencia en la ejecución*, per la construcció dels trams de les esmentades carreteres, dividit en dos grups, segons la seva prioritat. En aquesta relació, les carreteres anteriors es veuen desglossades d'aquesta manera:

Primer grup (20 trams):

- Nº 3. Tram de Vilafranca a la Llacuna (primera secció de la carretera de Vilafranca al confín con Tarragona)
- Nº 7. Tram d'Ordal a Sant Quintí de Mediona (segunda secció de la de San Boy de Llobregat a la Llacuna)
- Nº 10. Tram de Martorell a Terrassa (segunda secció de la de San saturnino de Noya a Sentmanat).
- Nº 18. Tram de Cornellà a Sant Andreu de Palomar (primera secció de la de Cornellà a Fogás de Tordera).

Segon grup (21 trams)

- Nº 24. Tram de Piera al Bruc (segunda secció de la de San Pedro de Riudebitlles al Bruch).
- Nº 25. Tram de Esparraguera a Castellvell i el Vilar (primera secció de la de Esparraguera a Manresa).
- Nº 27. Tram de Vilanova i la Geltrú a Begues.
- Nº 31. Tram de Sant Boi a Ordal (primera secció de la de San Boy a La Llacuna).
- Nº 33. Tram de Sant Sadurní a Martorell (Primera secció de la de San Saturnino de Noya a Sentmanat).
- Nº 34. Tram de Sant Quintí de Mediona a la Llacuna (tercera secció de la de San Boy de Llobregat a La Llacuna).
- Nº 37. Tram de Sant Pere de Riudebitlles a Piera (primera secció de la de San Pedro al Bruch).

Tot el procés de construcció d'aquests trams de carretera pot seguir-se perfectament en la documentació existent a l'AHDB. Aquí es troben els expedients complets de les obres de gairebé tots els trams. La planificació, l'exposició pública, l'adjudicació de les obres, la construcció (amb la memòria, els pressupostos i els plànols de les obres fetes) i la recepció per part de l'administració pública.

Va ser una feina molt lenta, segurament per la manca crònica de finançament, que va ocupar tot el final del segle XIX. Les queixes de les corporacions són

constants, però dels trams considerats del primer grup es van començar les obres immediatament i, poc a poc, van anar acabant-se.

També se'n van començar alguns dels corresponents al segon grup, com ara el número 25, d'Esparreguera a Castellvell i el Vilar, de la qual es va refermar l'antiga carretera del balneari de la Puda i es va arribar fins el peu de la muntanya de Montserrat, on va restar aturada, i la número 33, de Sant Sadurní a Martorell, la qual va tenir una història molt llarga i no es va concloure fins el 1915.

En canvi, totes les altres, en el millor dels casos, no van passar de la fase de projecte. En conseqüència, cap d'aquests trams es va fer. Ni la carretera de Sant Pere de Riudebitlles al Bruc, en cap dels seus dos trams (núm 24 i núm 37, ni la de Vilanova a Begues van arribar a construir-se. Tampoc es van fer els trams de Sant Boi a Ordal (núm 31) i de Sant Quintí de Mediona a la Llacuna (núm 34) de la proposada carretera de Sant Boi de Llobregat a la Llacuna.

El més greu no és que les obres s'endarrerissin, sinó que, una vegada passada la oportunitat, el projecte va acabar desestimant-se i les obres ja no es van fer. Només a la última dècada del segle XX, un segle seprés d'aquesta proposta, s'ha recuperat una part de la planificació amb la construcció de la carretera de Sant Pere de Riudebitlles a Capellades, que trenca el secular aïllament dels pobles de la vall mitjana de l'Anoia.

El 1888, any de l'Exposició Universal de Barcelona va aparèixer una molt completa *Guía Itineraria Descriptiva, Estadística y Pintoresca de la Provincia de Barcelona*, obra de Modesto Martí de Solà. Aquesta obra exposa la situació dels camins i carreteres de Catalunya en el moment de la seva publicació. Fa una descripció força detallada de cada una de les carreteres de l'Estat, que eren les següents:

1. *Carretera de Madrid a Francia por la Junquera.*
2. *Carretera de Molins de Rey a Caldas.*
3. *Carretera de Viladecavalls a la Puda.*

4. *Carretera de Sabadell a Prats de Lluanés.*
5. *Carretera de Basella a Manresa.*
6. *Carretera de Moncada a Tarrasa.*
7. *Carretera de Mataró a Granollers con ramal a Llinás.*
8. *Carretera de Arenys de Mar a San Celoni.*
9. *Carretera de San Fructuoso a Berga.*
10. *Carretera de Barcelona a Ribas.*
11. *Carretera de Manresa a Gerona.*
12. *Carretera de Tarragona a Barcelona.*
13. *Carretera de Barcelona a Santa Cruz de Calafell.*
14. *Carreteras de Igualada a Sitges, de Capellades a Martorell y de Canyelles a Villanueva, i*
15. *Carretera de Mollet a Moyá.*

També fa una descripció de les carreteres provincials i defineix la seva situació a 1 de gener de 1887, assenyalant la situació dels diferents trams. Hi havia 323 km ja construïts, 26 en construcció, 10 amb el projecte aprovat, 74 en estudi i 534 sense haver-se començat a estudiar. La descripció de les carreteres (les mateixes que ha esmentat Melcior de Palau) acaba d'explicar la situació concreta a cada tram i a cada poble o vila.

9.6.2. Els camins veïnals i les noves carreteres a les estacions del ferrocarril

Martí de Solà (1888) acaba el capítol dedicat a la vies de comunicació amb un apartat dedicat als camins veïnals, amb una sèrie de quadres, per partits judicials, sobre la situació en que es trobaven aquests en el mateix moment (a 1 de gener del 1887). La classificació és la mateixa que l'emprada per a les carreteres: tram acabat, en obres, amb el projecte aprovat o sense estudiar. La diferència és que aquí no hi ha la descripció específica camí per camí sinó un simple quadre estadístic. Per exemple, en el partit de Sant Feliu de Llobregat, al camí veïnal de Sant Martí de Torrelles a Sant Vicenç dels Horts, dels 6 km

que té, n'hi havia 4 d'acabats i 2'3 sense estudi ni projecte, sense especificar quins eren els uns i quins els altres.

En resum, en el conjunt dels camins veïnals de la província, d'un total de 490 km, hi havia 277 ja acabats, 60 km s'estaven construït, n'hi havia 18 en estudi i 135 km estaven encara sense haver-s'hi començat a treballar. Degut a la heterogeneïtat d'aquests camins, no es poden treure massa conclusions d'aquestes xifres, com no sigui que el pla de construcció de camins veïnals era, en proporció, molt més avançat que el de les carreteres provincials. Cal tenir en compte que en la construcció de camins hi intervenia no tan sols la diputació sinó també els ajuntaments afectats.

En relació a quins eren aquests camins, la relació dels principals es pot trobar en els quadres estadístics de Martí de Solà i la relació quasi completa en els fulls dels "*Itinerarios*" emplenats pels ajuntaments, essent especialment importants els fets en la segona tongada, entre 1864 i 1866. Aquí hi són gairebé tots els camins, juntament amb la seva descripció, ja que cada document compta, a més de la proposta de l'ajuntament pertinent, amb la supervisió del Director de Camins Veïnals, que fa la proposta definitiva.

Hem fet referència a que la relació no és del tot completa perquè com que la construcció dels camins veïnals va allargar-se molt en el temps, les circumstàncies van anar canviant i es van fer necessaris uns certs canvis a la proposta original. Aquests canvis tenen relació sobretot amb la relació entre els camins i carreteres i el ferrocarril. També apareixen centres econòmics nous com les fàbriques de la vora dels rius i les colònies industrials, però els nous camins a les estacions de ferrocarril prenen una especial importància.

Al llarg de la segona meitat del segle XIX i les primeres dècades del segle XX es va creant la xarxa ferroviària de Catalunya, la qual té, a la zona que estudiem, dos moments importants. En primer lloc la creació de la xarxa de via ampla en el tercer quart del segle XIX i posteriorment la dels ferrocarrils de via estreta (dits popularment el Carrilet) en els anys del canvi de segle.

La construcció del primer ferrocarril de la zona, entre Barcelona i Molins de Rei, es va acabar el 1855, i el 1856 el Ferrocarril del Centro ja arribava a Martorell. Realment l'estació de Martorell no es trobava en aquesta població, sinó que era a la banda esquerra del Llobregat, en terme de Castellbisbal, després d'haver travessat amb un túnel la serra del Telègraf. El lloc era força proper al pont del Diable i enllaçava amb la vila de Martorell amb una diligència (Clopas 1991).

Aquesta estació, l'edifici de la qual encara es conserva, ara convertit en habitatges, va estar en servei només uns pocs anys, però ja el 1858 es discutia entre els ajuntaments de Martorell, Castellbisbal i Ullastrell sobre qui havia de pagar les reparacions que calia fer al pont del Diable a causa de l'excessiu pas de carruatges entre Martorell i l'estació (AHDB, lligall 932-M)

Així mateix, la línia entre Barcelona i Lleida per Manresa, coneguda com el tren del Nord, va obrir una estació a Olesa de Montserrat. L'estació, que tenia gran interès no sols per a servir a aquesta població sinó que també era via d'accés al balneari de la Puda, del qual hem fet referència anteriorment. L'estació era força apartada de la població, a uns 3,5 km de distància i la construcció de la carretera entre la vila d'Olesa i l'estació del Nord va durar 13 anys, entre 1857 i 1870. Això es pot seguir molt bé en els expedients recollits al lligall 930 de l'AHDB i pot indicar una pèrdua d'importància del balneari.

En els anys seixanta la línia fèria de Martorell va arribar fins a Vilafranca (1865) i, finalment, fins a Tarragona i l'interior de la península. Poc més tard de la construcció d'aquesta via se'n va construir una altra, gairebé paral·lela, per la línia de la costa, la qual travessava les costes de Garraf, unia Barcelona amb Sitges i Vilanova. I convergia amb l'anterior a l'estació de Sant Vicenç de Calders, terme avui extingit, situat entre el Vendrell i Comarruga.

Que es fessin aquestes línies de ferrocarril en aquestes dates no significa que totes les estacions s'obrissin en el moment de la seva inauguració. Precisament aquestes eren les estacions situades dins de les poblacions i no necessitaven

camí d'accés. Les que es van anar obrint més tard són les que fan modificar la xarxa de camins veïnals. Així, a la línia de Barcelona a Martorell, el camí a l'estació del Papiol (AHDB, lligall 3147-A) és del 1889, i el de l'estació de Castellbisbal (que es va obrir en època molt tardana, en el curs d'una complexa operació urbanística) del 1924 a 1929 (AHDB, lligalls 2851 i 3332). Igualment, a la línia de la costa, el baixador de Castelldefels es va fer el 1881 i l'estació de Garraf no es va obrir fins el 1912, en fer-se la doble via (*Gran Penedès*, nº 54).

En les línies del Carrilet només volem destacar la construcció del camí d'Hostalets de Pierola a l'estació de Piera, fet entre 1905 i 1910 (AHDB, lligalls 2337 i 2348-B), i l'obra, el 1930, que més sembla un arranjament que una altra cosa, del camí de la Pobla de Claramunt a la seva estació, situada a l'altra banda de l'Anoia (AHDB. Lligall 3336).

9.6.3. El manteniment de les noves carreteres i camins

A finals del període, les tasques de manteniment són cada vegada més importants. La construcció de carreteres i camins veïnals que uneixin els punts més vitals per a l'economia i l'administració es va acabant. El perill d'una revolta carlina que obligui a tenir ben comunicades les zones muntanyoses i rurals més apartades es va esvaint.

En aquestes circumstàncies esdevé més important el manteniment de la facilitat de trànsit pels camins i carreteres ja existents que no pas l'acabament dels plans previstos inicialment. Ja hem vist com dels trams de les carreteres provincials deixats en segon terme, molt pocs van arribar a construir-se. En canvi, en la documentació de l'AHDB és cada vegada més abundant la documentació sobre arranjaments de camins (i construcció d'obres de fàbrica per a millorar-los) i sobre les activitats dels peons caminers. A més comença a aparèixer una legislació sobre les normes de circulació, amb multes sobre qui provoqui danys als camins o no respecti els altres usuaris.

Martí de Solà (1888), ja anteriorment esmentat, recull el *Reglamento para la Conservación y Policía de las Carreteras* redactat el 1867 però que encara era vigent a la publicació de la seva obra. En ell es preveuen multes sobretot a qui posi en perill la conservació del camí, com ara pels pagesos que facin malbé els marges o pels pastors els ramats dels quals facin caure terra sobre el camí. També es multava a qui modifiqui el pendent del terreny i dificulti la sortida d'aigües des del camí (o bé que les hi aboqui) i *a los conductores que abran surcos en el camino para meter las ruedas de los carruajes o cargarlos más cómodamente...*

A més, es donava normativa per als propietaris de les cases o camps que llindaven amb el camí i per als alcaldes i enginyers de camins, que eren els encarregats en última instància del manteniment del camí en bon estat. Els alcaldes, a més, eren els responsables de fer complir les normes i de cobrar les multes.

En aquest reglament comencen a aparèixer també indicacions sobre com s'ha de circular per les carreteres, aspecte aquest que decididament ha acaparat la quasi totalitat de la normativa actual sobre la circulació viària. En aquest reglament només se'n troben algunes, però totes elles han deixat herència:

Article 22: Las caballerías, recuas, ganados y carruajes toda especie, deberán dejar libre la mitad del ancho del camino par no embarazar el tránsito; y al encontrarse los que van y vienen, marcharán arrimándose cada uno a su respectivo lado derecho.

Las diligencias y demás carruajes que hagan servicio público no podrán adelantarse unos a otros sino cuando los que van delante se detengan a mudar tiro o con cualquier otro objeto.

Article 23: A cada uno de los arrieros que llevando más de dos caballerías reatadas caminen pareados, se les multará con dos escudos y si fueren carruajes los que así marchen, se exigirá igual cantidad a cada uno.

Article 25: No será permitido... que las caballerías, ganados y carruajes se lleven corriendo a escape por la carretera a la inmediación de otros de su especie o de las personas que van a pie.

Article 28: Los carruajes, sin excepción alguna, llevarán por la noche en su frente un farol encendido.

En conjunt, es pot afirmar que eren molt més importants les normes per a la preservació del camí que no pas les relatives a la circulació. Això és degut a dues causes bàsiques, en primer lloc a que la velocitat del trànsit encara no era una aspecte crític de la circulació i en segon lloc a la fragilitat intrínseca de camins i carreteres. Aquesta fragilitat venia sent un mal endèmic que no es va resoldre fins a l'aparició del macadam¹⁴⁹, però que, de moment, s'intentava combatre amb un més o menys compacte cos de peons caminers.

Són encara visibles en algunes carreteres les casetes dels peons caminers encarregats del seu manteniment quotidià. Aquests professionals formaven brigades permanents que tenien cura de la bona situació de camins i carreteres i les casetes (o "casilles") eren el seu dipòsit d'eines i lloc provisional d'estatge. Del 1877 es conserva un expedient (AHDB, lligall 2540-B) sobre la construcció d'una "casilla" de peó caminer a la carretera de Vilafranca a la Llacuna, amb la memòria corresponent, el pressupost i les condicions facultatives.

9.7. APROXIMACIÓ AL CONJUNT DE LA XARXA VIÀRIA A FINALS DEL SEGLE XIX

Ja des de mitjan XVIII s'estava produint una modernització de la xarxa de comunicacions, que venia sent reclamada per les grans econòmiques i

¹⁴⁹ El macadam era una capa de pedra picada feta compacta per compressió, i rebia aquest nom del del seu inventor, l'anglès Mac Adam (Alcover-Moll, 1983).

demogràfiques que s'experimentaven. A principis del segle XIX, a causa de les guerres napoleòniques, aquest procés es va interrompre. Tampoc va tornar a posar-se en marxa després de la guerra, bàsicament per la inestabilitat política que es va instaurar, i també per l'immobilisme essencial de la política del rei Ferran VII.

Fou durant aquest primer terç del segle XIX, quan es va produir la crisi i desaparició del que anomenem Antic Règim, amb el desenvolupament de les idees liberals nascudes de la Il·lustració. Aquesta ideologia es presentava sota dos aspectes, el polític i l'econòmic, les propostes dels quals, desenvolupades inicialment en un medi urbà, van acabar incidint decisivament en la transformació irreversible del món rural.

Les forces polítiques liberals, esdevingudes amb poder de govern a les Corts de Càdis i en el Trienni Liberal, empraren tots els seus recursos per a la transformació social i política d'Espanya: Constitució de 1812, abolicció de la Inquisició, intents de reforma agrària, etc. Aquestes reformes foren sempre aturades per l'acció de Ferran VII, obstinat en mantenir l'absolutisme. Fins després de la seva mort, el 1833, no triomfa un règim liberal i comencen a dur-se a la pràctica les reformes.

El nou règim, amb tot, no aconseguí imposar-se d'una manera plena. Les lluites entre absolutistes i liberals del regnat anterior foren succeïdes per la primera guerra Carlina, que ocupà la primera etapa del regnat d'Isabel II. En aquesta pugna, la monarquia, encapçalada per la reina regent Maria Cristina, es decantà en favor del liberalisme i trobà el recolzament de la burgesia, la societat urbana, la intel·lectualitat i gran part de l'exèrcit. Els carlisme fou presentat com una reacció absolutista i rural en contra del progrés.

En aquesta zona, els carlins només representaven una petita part de la població. Les grans partides de guerrillers només esporàdicament van arribar a ocupar els contraforts muntanyosos del Penedès, l'Anoia i el Garraf. Gairebé tots els pobles i viles reberen atacs carlins, i en alguns pobles marginats

visqueren una ocupació més o menys llarga, però a tot arreu es van constituir, sense massa problemes, les noves institucions derivades de la Constitució liberal.

D'aquestes institucions, les més interessants per al que fa a la xarxa de camins, són els municipis i la diputació provincial. Els primers substituïren les irregulars i inextricables demarcacions feudals i aconseguiren estructurar tot el territori de l'estat en districtes racionals i d'igual categoria, dirigits pels ajuntaments des dels principis democràtics. Les diputacions, creades per a donar suport als ajuntaments, acabaren finalment agafant sota el seu control la creació i manteniment d'una xarxa de comunicacions com mai hi havia hagut.

La tasca de la diputació provincial de Barcelona en la configuració de l'actual xarxa de comunicacions ha estat ingent i a tots els nivells, des de la planificació fins a la construcció, amb recursos propis o amb subvenció a altres instàncies, com els ajuntaments. Ja des del primer moment, en plena guerra carlina, es va crear una comissió per a mantenir les carreteres existents i acabar les que de manera gairebé espontània tiraven endavant algunes ciutats i viles.

Durant el decenni de 1840, acabada ja la guerra, però amb la possibilitat de tornar a reemprendre's, la diputació va assumir totes les carreteres que hi havia en construcció, va canviar-ne el finançament i va fer una planificació completa i totalment nova de la xarxa de carreteres de Catalunya. La primera de la que en tenim constància.

Aquest nou interès per les comunicacions que demostrava l'administració pública no era només ocasionat pels interessos econòmics (comercials i fins i tot industrials) de les noves classes dirigents. També hi havia unes avantatges de tipus conjuntural, de caire sociopolític i militar, per a evitar una nova guerra civil. Això tenia dos aspectes que la construcció de noves carreteres permetia resoldre: aconseguir l'eliminació de "santuaris" per a les guerrilles amb un millor accés a tot el territori d'un exèrcit equipat amb artilleria, i, a més, proporcionar

treball a molta gent de pobles petits, amb la qual cosa s'evitava la temptació de que s'afegissin a qualsevol revolta.

A partir de 1848, en època de la segona carlinada, es crea la Junta de Carreteres de Catalunya, una mena de mancomunitat de diputacions *avant la lettre*, i comença a realitzar-se una planificació integral de la xarxa viària. Aquests Plans Generals de Carreteres es van renovant i adaptant regularment cada cinc o deu anys, adaptant-los a les necessitats de cada moment.

Des de un primer moment les tasques de construcció i manteniment de camins i carreteres es reparteix entre l'estat, la diputació de Barcelona i els ajuntaments. D'aquesta manera és fa una planificació jerarquizada entre carreteres generals (o estatals), carreteres provincials i camins veïnals, les quals aniran a càrrec de les respectives institucions.

De fet, fou la diputació provincial (o la Junta de Carreteres, mentre va existir, entre 1848 i 1868) qui va dur la iniciativa, tant tècnica com econòmica, fins i tot planificant tota la xarxa de camins veïnals i subvencionant als ajuntaments per què la portessin a la pràctica. A l'AHDB es conserven molta informació (cartogràfica i documental) sobre la elaboració dels diferents plans de carreteres, i nombrosos expedients sobre la construcció de camins, carreteres i obres de fàbrica que anaven a compte de l'esmentada diputació.

També hi ha les enquestes que es feren a tots els ajuntaments per a la planificació de la xarxa de camins veïnals, amb les respostes corresponents i, més tard una nombrosa correspondència, amb els ajuntaments i amb els particulars, que posa de manifest la tutela que exercia la diputació sobre tot el territori provincial

Una característica important d'aquesta actuació dels poders públics envers la xarxa de camins és la lentitud amb la que es passa de la planificació a la execució de les obres. És un indicatiu de la poca inversió en infraestructures, que originà que, en alguns casos, podien passar fins a 25 anys entre els estudis

previs i el començament de les obres. És simptomàtic el fet que algunes carreteres planificades en els anys 60 i 70 del segle XIX acabessin fent-se a final de segle, però formalment com a camins veïnals. Amb ajuda de la diputació, això sí, però amb la participació econòmica dels ajuntaments.

Durant tota la segona meitat del segle XIX s'assisteix a un treball molt llarg i molt intens de creació d'una xarxa viària nova i equilibrada per a tot el territori com en cap moment anterior s'havia fet. Hi hagueren alternatives i fins i tot daltabaixos polítics, com en el bienni liberal o en la revolució de 1868. Hi hagueren abusos i alteracions en la planificació, com la crítica que feia Melcior de Palau sobre l'inici simultani de diferents obres que no estaven pressupostades.

Hi hagueren molts entrebancs, però el sentit general de les obres continuà durant més de mig segle en el mateix sentit. A mesura que transcorre el període i es van acabant les obres més peremptòries i més importants, es va posant més atenció en les més menudes i en les obres de manteniment i consolidació. En aquest últim sentit, són importants les que tendeixen al manteniment del ferm de la calçada, la construcció de ponts i la col·locació d'arbrat.

Cap el final d'aquest període, ja comencen a tenir importància les normes de conducta dels usuaris de la xarxa, traginers i carreters en un primer moment, conductors de vehicles de passatgers després i, finalment, els automobilistes.

9.8. Mapes, gràfiques i il·lustracions del capítol 9

- 9.1. Mapa de la Corona d'Aragó, per L-G Suchet. 1828. París, detall (*Gran Geografia Comarcal de Catalunya*, vol 19, p 145)
- 9.2. Pont a la carretera de Esparreguera a la Puda a Esparreguera; construït per la Diputació. 1835 (AHDB, lligall 860)
- 9.3. Plànol de les rodalies de Barcelona. 1843. (*Contestación al Diario Razonado del Exmo. Sr. D. Antonio Van Halen*. Barcelona.)
- 9.4. Mapa de les rodalies de Barcelona, per Ildefons Cerdà. 1855; compñet i detall (*Gran Geografia Comarcal de Catalunya*, vol 1, p 96, 2^a edició)
- 9.5. Mapa de la xarxa de camins veïnals a la segona meitat del segle XIX, segons els itineraris proposats pels ajuntaments. (Mapa d'elaboració pròpia)
- 9.6. Mapa de la xarxa de camins i carreteres del Partit Judicial de Vilafranca del Penedès. 1872. (AHDB, lligall 1404).
- 9.7. Plànol de la situació de la primitiva estació de FC de Barcelona a Martorell, al terme de castel·lisbal (AHDB, lligall 1475)
- 9.9. Mapa urbà de Rubí amb l'inici de l'antic camí de Martorell. 1866 (Butlletí dels Amics del Museu de Rubí. 1998).

Figura 9.1

Mapa de la Corona d'Aragó per L-G Suchet. París. 1828, detall.
(GGCC, vol. 19, p. 145).



Figura 9.2

Carretera d'Esparreguera a la Puda. 1835. Pont construït per la Diputació. AHDB lligall 860.

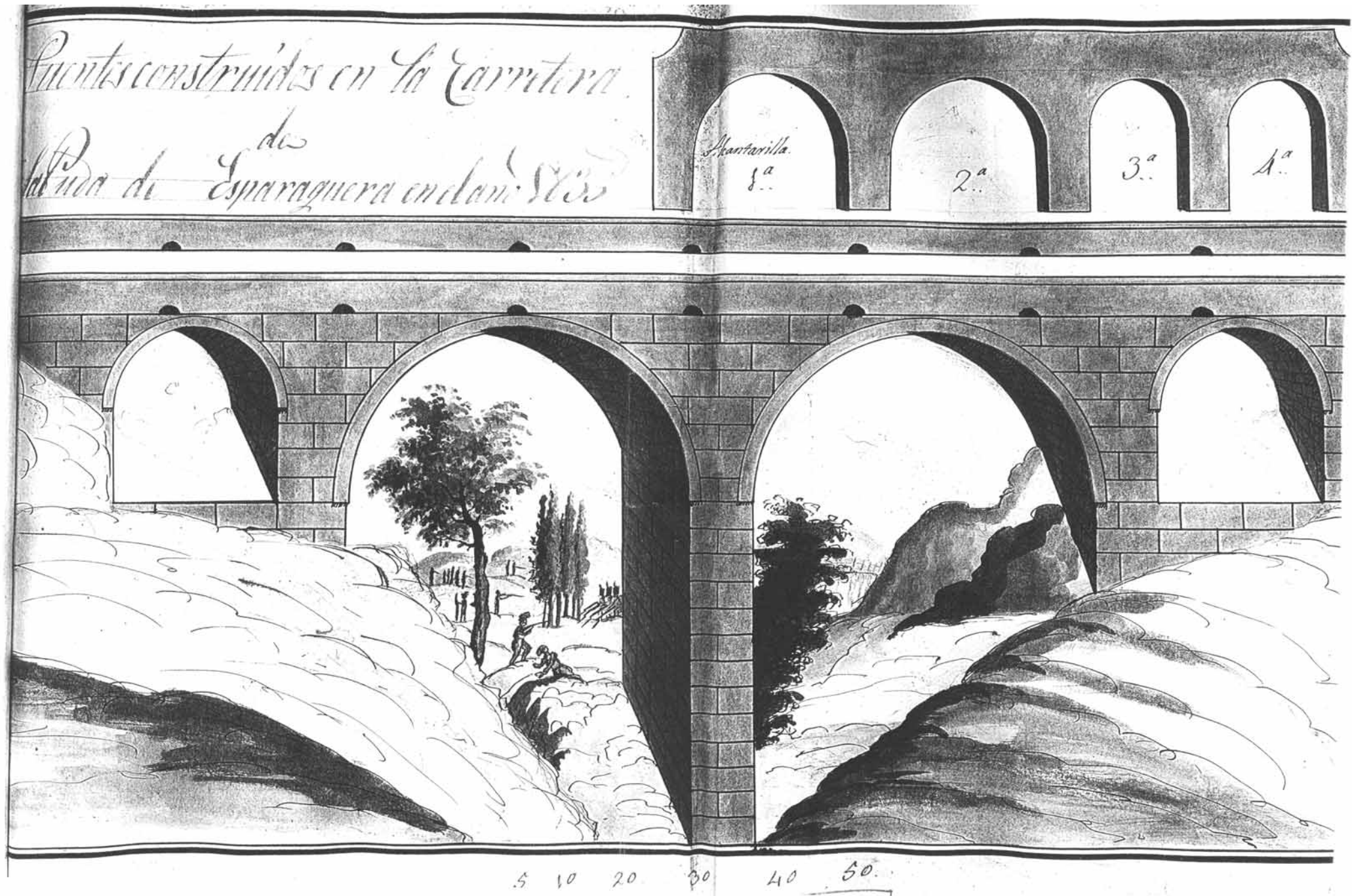
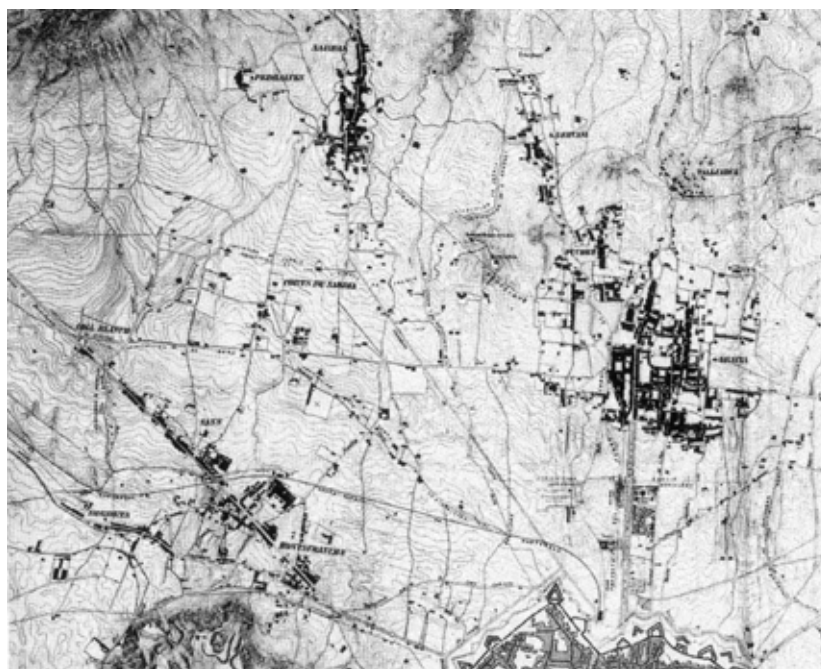


Figura 9.4

Mapa dels voltants de Barcelona, per I Cerdà. 1855, complet i detall.
(GGCC, vol. 1, p. 96. 2a edició).



Mapa 9.5

Xarxa de camins veïnals a la 2a meitat del S.XIX, que recull les propostes dels ajuntaments (1855-1862).

- Carretera
- Camí carreter
- Camí de ferradura
- Trajecte no segur
- Enllaços (camí no registrat)
- Límit municipal
- Cap de municipi

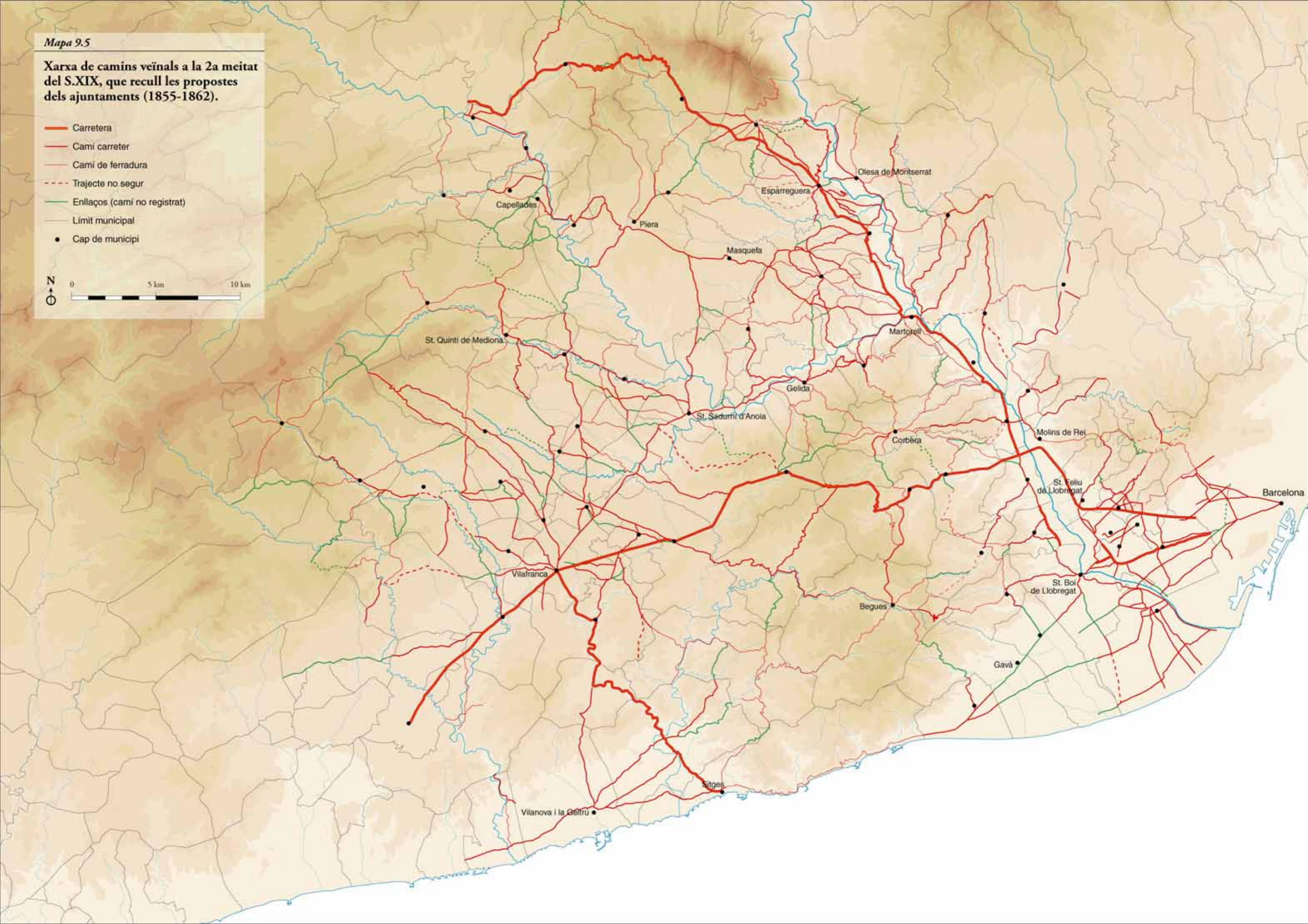


Figura 9.6

Mapa del Partit de Vilafranca del Penedès. 1872. AHDB, lligall 1404.



Figura 9.7

Estació vella de Martorell (Castellbisbal). AHDB, lligall 1475.

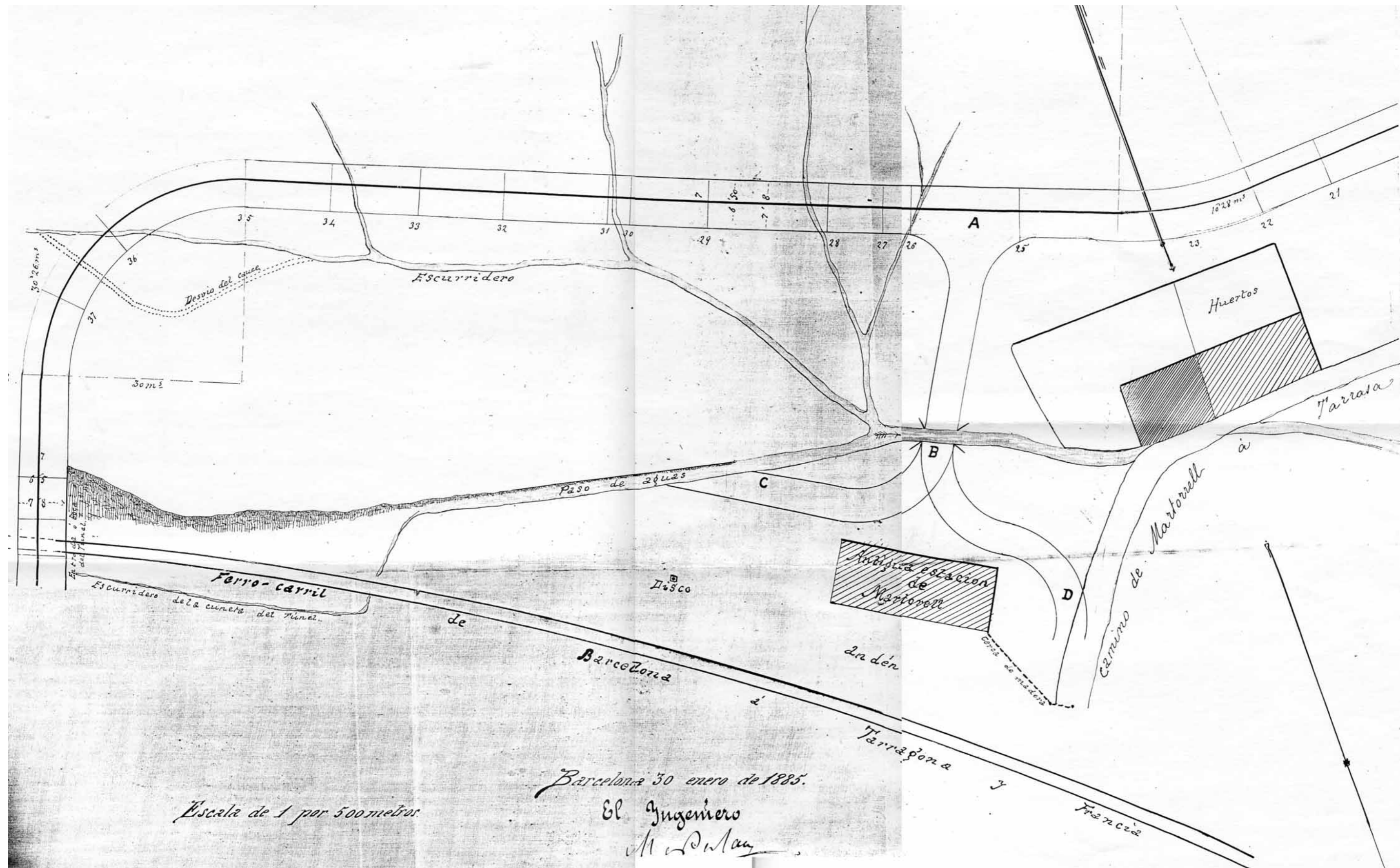


Figura 9.9

**Mapa de Rubí, inici del camí de Martorell. 1866.
(Butlletí del Museu de Rubí núm. 1998 - ArxMB).**

