

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 8. LA XARXA VIÀRIA DELS SEGLES XVII I XVIII

Aquest període és dels més importants en la configuració de la xarxa viària actual perquè és l'últim de l'era preindustrial. Quan, en el segle XIX conflueixen en el territori els impactes provinents alhora de la societat industrial i del règim polític liberal, la transformació que es produeix és tan gran que tot allò anterior resta obsolet i, d'alguna manera, desvirtuat.

Cal anar molt en compte per a no considerar els fenòmens anteriors com formant part d'una única època prèvia, preindustrial, anomenada genèricament època tradicional. Des d'un punt de vista centrat en la modernitat, aquest període seria amorf i sense interès, mentre que des del punt de vista més nostàlgic i conservador, seria el moment àlgid de la societat catalana típica, quan les tradicions eren més vives.

Per als etnògrafs i folkloristes de finals del segle XIX i principis del XX, aquesta època era la de la societat tradicional catalana per antonomàsia. Gran part de les rondalles, festes i tradicions recollides per Joan Amades al *Costumari Català* (1950-56) tenen el seu origen en aquesta època, malgrat que l'autor les remet a un temps antic indeterminat.

Com posa de manifest Eric Hobsbawm en la seva obra *L'invent de la tradició*, en molts llocs d'Europa passa una cosa semblant. Ell posa l'accent en els casos més flagrants d'aquesta "invenció" romàntica, entre ells una referència, potser exagerada però molt crítica, a la definició de la faldilla escocesa com a vestit típic en els primers moments de la revolució del tèxtil a Anglaterra (però no pas a Escòcia).

8.1. UN PERÍODE POC CARACTERÍSTIC, PERÒ IMPORTANT

Els propis historiadors, a nivell de divulgació, acostumen a diferenciar clarament el segle XVIII dels dos segles anteriors. Hi ha suficients motius per a fer-ho. La Il·lustració, l'inici de la Revolució Industrial, la Revolució Francesa a finals de segle, són fets que no es poden deixar de banda. Pel que fa a Espanya, el canvi ve assenyalat per l'entronització dels Borbons, amb les repercussions de tot tipus que això va portar.

En canvi, no se solen veure massa diferències entre els dos segles anteriors, on, si de cas, el segle XVII és considerat moltes vegades com una continuació poc reeixida del segle anterior. Des del punt de vista de la història de l'Art, un període puixant com és el Renaixement, té una continuació menys remarcable al segle següent, el Barroc, on ja sembla que és tot inventat i on és més important l'aparença de la riquesa que aquesta en sí mateixa. Per a exposar-ho d'una manera directa, la impressió que es té moltes vegades és que els marbres del Renaixement tenen la seva continuació en els estucs del Barroc.

Aquest esquema també apareix en la història política i econòmica. A una conjuntura europea global en alça, amb els regnats simultanis de Carles V, Enric VIII, Francesc I i Solimà el Magnífic, li segueix un període de recessió, amb la guerra dels Trenta Anys i les revolucions angleses. En el cas de l'estat espanyol encara la qüestió és més clara. La divisió entre els Àustries majors, els del segle XVI i els Àustries menors, és tradicional. El segle XVII és el "Siglo de Oro" per a la cultura espanyola, però també és el segle de la decadència política.

La mateixa Història de Catalunya dirigida per Pierre Vilar (1987 – 1990) dedica el quart volum, elaborat per Núria Sales, a l'època entre el segle XVI i el segle XVIII, i el títol no pot ser més explícit: Els segles de la decadència. Cal aclarir, com ho fa el propi director de l'obra, que el tema bàsic del volum és la situació política i social de la Catalunya rural, i que l'última part del capítol dedicat al

segle XVII duu el títol de Prosperitat o penúria?, (d'aquesta forma, amb interrogant) com a confirmació de l'ambivalència del període.

8.1.1. La identitat del període

Quan varem començar a distingir els períodes en la cronologia de la xarxa de comunicacions, la nostra primera posició fou la d'atribuir al segle XVIII els camins carreters d'una certa entitat. A mesura, però, que s'anava desenvolupant el treball, anava quedant clar que el segle XVIII era només el moment en que es van fer les obres de més envergadura, en un procés que havia començat ja en èpoques anteriors.

Com a conseqüència d'aquesta constatació, va caldre lligar els canvis que s'observaven en els camins, sobretot en els camins aparentment menys importants, amb els canvis socioeconòmics que succeïen a Catalunya. Entre d'altres, calia analitzar l'agricultura comercial, amb el desenvolupament de la vinya i les exportacions de vi i d'aiguardent i, en conseqüència, amb la necessitat d'adaptar els camins al trànsit de mercaderies pesades, transportades en carro.

8.1.2. Els lents inicis del període

Una vegada es va fer evident que en el camp català, al menys en el territori aquí estudiat, es va produir aquesta transformació, el problema radicava en situar el moment en què aquesta va iniciar-se. Tenint en compte que l'autor no és especialista en aquest tema (ni gairebé en cap altre, per a ser exactes), ni té capacitat per a conèixer les últimes novetats en el seu estudi, la determinació d'una data d'inici del període es va convertir en un problema seriós. Hem elaborat una hipòtesi de treball que pot ser fins a cert punt veritable, però que té, si més no, la virtut de fixar una data inicial per a aquest període.

Per a nosaltres el moment clau per al desenvolupament del procés que hem esmentat cal buscar-lo en la sentència de Guadalupe, arbitrada pel rei Ferran el Catòlic per a resoldre el conflicte entre els pagesos de remença i llurs senyors. Evidentment, aquest fet només és un antecedent, però considerem que fou un fet de gran importància ja en aquell moment, però que en segles posteriors va tenir encara més transcendència. Aquest arbitratge reial, a més d'extingir els mals usos, donava als pagesos propietaris un gran poder econòmic. A canvi d'una compensació en diners, es quedaven amb la propietat útil dels seus masos, els quals es podien engrandir amb la annexió de les terres dels masos rònecs que explotaven.

Una evidència del nou estat de coses es veu en la pròpia condició material dels masos. Gairebé tots els més antics que han arribat fins a nosaltres són masies gòtiques amb el portal adovellat. Independentment de la documentació familiar que encara es conservi, més antiga o menys segons les vicissituds familiars, en la majoria dels casos la masia actual és una construcció gòtica. Cal tenir en compte que el Renaixement arribà a Catalunya a finals del segle XV i principis del XVI, però les noves tècniques arquitectòniques van restar reservades per a les grans construccions eclesiàstiques i civils. La majoria de les cases, i molts palaus, es van continuar bastint en gòtic fins a ben entrat el segle XVII, reservant els elements renaixentistes per a la decoració. No és fins el segle XVIII quan hi hagué una irrupció de noves masies fetes en estil barroc o neoclàssic.

La construcció de masies noves és un símptoma de redreçament en les zones rurals, però no es pot pensar en que després de la famosa sentència es construïssin aquestes masies immediatament. S'acabava de sortir d'un llarg conflicte. La lluita dels remences està imbricada amb un conflicte més ampli, la guerra civil catalana, en la qual la Generalitat es va enfrontar al rei, i aquesta guerra va resultar desastrosa per al conjunt de Catalunya en més d'un concepte. Si els pagesos van assumir que les terres eren una propietat de la qual podien disposar lliurement i, en conseqüència, van començar a buscar-li

nous rendiments, aquest procés seria segurament llarg i silencios i el redreçament va tardar en produir-se.

A finals del segle XVI arriba un moment en què es nota que existeix una bona conjuntura econòmica. Les despeses sumptuàries són ja evidents, sobretot les encarades a l'àmbit religiós, com és lògic per l'època en que es tracta, en plena contrareforma. Gairebé tots els pobles eixamplen i fan retocs a les seves esglésies, i, fins i tot, algunes d'elles es refan de nova planta, en estil gòtic com correspon, però amb alguns afegits ornamentals renaixentistes. Al nord del Baix Llobregat, un grup de pobles propers edifiquen esglésies parroquials de nova planta: Martorell (1592), Castellbisbal (1598) i Esparreguera (1612).

Les esglésies i capelles noves

L'església parroquial de Santa Maria de Martorell fou edificada per a substituir a l'anterior romànica, de la qual no n'han quedat restes, però que suposem edificada en el mateix lloc. Les obres van durar des de 1579 fins a 1592 i fou construïda en estil gòtic amb la concessió als nous gustos artístics de la portalada renaixentista (Clopas (1991) p 21). Santa Eulàlia d'Esparreguera és una gran església gòtica que en el seu moment va ser considerada comparable a la de la pròpia església de Santa Maria de Montserrat . Les obres van durar de 1587 a 1612 i es van fer amb col·laboració de tot el poble (Valls (1961) p 129). Sant Vicenç de Castellbisbal va ser construïda al centre del poble i segurament substituï com a parròquia a la capella del castell considerada massa petita i allunyada. També és una obra gòtica, que fou acabada el 1598 (GGCC, VI (1982), p 110).

Hem fet una recerca d'altres llocs on també s'hagin fet noves construccions o refeccions i hem trobat que això era una situació força corrent en nombrosos pobles i viles. Alguns d'ells són els següents: Entre 1566 i 1620 es va construir l'església de Santa Maria de Bellvei, sufragada pe la baronessa Maria d'Aguilar (Gran Penedès nº 12, p 4). El 1570 l'església parroquial antiga de l'Arboç era

anomenada la Sagristia Vella perquè ja és comptava amb una de nova (Mn Vilaplana (1922) p 18).

El 1586 s'extingí oficialment el priorat de Sant Quintí de Mediona, amb la reconversió de la capella del monestir, dita la Rectoria Vella, en església parroquial (GGCC, V (1982) p 116). A Vilafranca, si bé l'església parroquial Santa Maria és anterior, el 1561 es construï la cripta dedicada a Sant Fèlix.

Al Baix Llobregat, el 1566 es segregà el territori del Prat de Llobregat de Sant Boi i es prengué la decisió de construir una església nova, en substitució d'existent, dedicada a Sant Pere i Sant Pau (Codina (1966) p 83).

Al mateix temps es van fundar tota una sèrie de convents a les principals viles, com el convent de la Visitació, a Sant Boi, edificat el 1580 (Barreda/Garcia-Pardo/Serret (1993) p 125), i també a Martorell, Piera i Vilafranca. Volem destacar dos casos, a l'Alt Penedès, prou significatius, de convents edificats a fora dels nuclis urbans. En primer lloc el convent dels Caputxins, a Vilafranca, que es va edificar el 1582, en un primer moment, al peu de la muntanya de Sant Jaume (Barraquer (1906) p 401). El lloc, ara en runes, és anomenat Caputxins Vells perquè degut a la insalubritat del lloc, suposadament a causa dels aiguamolls, el 1626 el convent es va traslladar a Caputxins Nous, lloc situat a l'actual cementiri, el qual tampoc es conserva, perquè fou incendiat en els aldarulls de 1838 (Madoz (1845 / 1850) "Villafranca del Panadés").

L'altre és el convent de Sant Domènec construït el 1602 al castell o casa fortificada de Penyafort, al terme de Santa Margarida i els Monjos, a la vora esquerra del riu Foix. Era la casa natal de Sant Raimon de Penyafort, membre de l'orde dominicana, i a principis del segle XVII aquesta orde hi construï un gran casal de nova planta (GGCC, V (1982) p 72). El lloc ara és anomenat indistintament "Convent de Sant Domingo" o "Convent de Sant Raimon de Penyafort".

Dintre d'aquest clima de renovació de la religiositat popular a que hem fet

referència, i també gràcies a la bona conjuntura econòmica del moment, cal esmentar l'aparició i desenvolupament de noves advocacions marianes. En primer i principalíssim lloc la de la Mare de Déu del Roser, però també a la Mare de Déu del Carme i, significativament, a la Mare de Déu de la Salut. Exposem només les dedicades a la Mare de Déu del Roser. Aquesta advocació, instituïda pel papa Gregori XIII en commemoració de la batalla de Lepant (lliurada el 7 d'octubre de 1571) donà origen a gran nombre de capelles, algunes de les quals, per la força de la confraria que les mantenia, van ser, en alguns moments tan importants com la pròpia parròquia.

A Torrelles de Foix, una antiga dependència del palau dels Peguera es convertí en capella del Roser (Inventari Arquitectònic de l'Alt Penedès (1986): "Torrelles de Foix"). També se'n construïren a Albinyana (1582), al Vendrell (1584) i a Martorell (1592)¹²². Alguns nuclis nous que prengueren importància en aquest o en els segles següents, també va dedicar a la Mare de Déu del Roser la seva església principal, com per exemple Masquefa, Hostalets de Pierola, Guardiola de Font-Rubí o la Rierada (Molins de Rei). El mateix van fer nombroses masies, de les més importants de cada terme, com can Figueres dels Torrents (Sant Quintí), can Lleó de Vilanoveta i la Fessina (Sant Martí Sarroca), can Carreres i can Mata de la Garriga (Hostalets de Pierola), can Tobella (Esparreguera), can Llorenç , mas Sardet i can Ramona (Vilanova i la Geltrú). can Ribalta (Lavit), etc.

Els castells palau.

Simultàniament a les capelles, es van construir nombroses cases fortes amb aspecte de palaus, les quals en molts llocs substituïen les antigues fortaleses

¹²² Les referències bibliogràfiques d'aquests llocs són semblants al dels anteriors i a tota una llista que segueixen a continuació. No les explicitem aquí per a no fer enfarfegadora la llista, però la majoria es poden trobar les monografies locals citades a la bibliografia. D'altra banda, tampoc s'esmenten tots els llocs on es feren obres de consideració en aquesta època, sinó que tan sols se'n fa una selecció.

medievals, ja sense funció i massa incòmodes i costoses de mantenir. Es el cas de la torre Ramona (manada construir al segle XVI per la família Gralla a sota mateix del castell de Subirats), de la torre dels Crossos, o de Santa Llúcia, a prop de Martorell, i de la torre del Veguer, al terme de Sant Pere de Ribes. Podria ser-ho també de la casa de Santa Magdalena, a Corbera i de la torre Blanca, entre Sant Feliu, Sant Just Desvern i Sant Joan Despí. En tot cas, sempre eren construïdes a prop de les noves carreteres importants.

Són moltes més les construccions documentades que es podrien afegir a aquesta llista, només dintre del territori estudiat, i encara més les edificacions actuals que per la seva aparença podrien correspondre a aquest moment, però de les quals ens manca una referència concreta al moment de la edificació. Creiem que ja són suficients les aquí aportades per a donar la imatge d'un món rural que s'enriqueix i que demostra aquest enriquiment en diferents camps, sobretot en el de les construccions, tant civils com religioses.

Es podria pensar que a causa de les guerres de religió i de la posició capdavantera que Espanya va prendre en aquestes lluites, els poders públics van incentivar la construcció de nous edificis religiosos. Però si no hagués hagut un rerafons econòmic que el suportés, això seria només una florida momentània sense continuïtat. En canvi, existeix un altre aspecte, complementari, que mostra com aquestes despeses no van ser només flor d'un dia, sinó que formaven part d'un procés més important, del qual l'aspecte religiós era només l'aspecte més evident.

Totes aquests nous edificis calia, a més de construir-los, equipar-los. Retaules, llànties, mobiliaris de tot tipus, són elements necessaris per al desenvolupament del culte. Durant tot el segle XVII es conserven innumerables documents on els responsables de les esglésies i capelles fan contractes amb escultors, pintors, dauradors i artesans de tota mena per a fer retaules, pintures, escultures i objectes de culte de gran valor intrínsec. I finalment, ja majoritàriament al segle XVIII s'aixequen els nombrosos campanars octogonals que encara donen personalitat a moltes esglésies parroquials de la nostra terra.

A tall d'exemple, recollim només el que Isidre Clopas, cronista municipal de Martorell, escriu, referit a l'església parroquial de Santa Maria (1991): "L' antic temple romànic fou substituït, a les darreries del s XVI per una església gòtica amb la façana renaixentista, amb un campanar de planta quadrada. Tenia un retaule major d'estil renaixentista, obrat per Agustí Pujol entre 1611 i 1616. El retaule del Roser era també renaixentista, tallat per Agustí Pujol, fill, el 1620. També tenia altres retaules dedicats al Santíssim, Sant Josep, Sant Roc, Santa Llúcia, Santa Eulàlia i Nostra Senyora del Carme, i un orgue monumental d'estil barroc".

Així doncs, considerem que la situació que comença a manifestar-se a finals del segle XVI i principis del segle XVII, malgrat les vicissituds i turbulències que es van passar en aquest últim segle, té una relació estreta amb els canvis observats al segle XVIII. Aquests canvis es van produir no tan sols en el camp del nostre estudi sinó amb molts altres de la vida rural, al menys en aquest territori. Molts d'aquests canvis, sobretot els relacionats amb l'economia i amb el poblament, van tenir una incidència prou forta en les comunicacions com per què hàgim pensat en l'inici d'un període cronològic nou. Aquest inici és difícil de situar, però, per mor de la simplicitat, l'hem col·locat a principis del segle XVII.

8.1.3. El final del període

Com que aquest període no hi ha uns fets polítics o militars extraordinaris sobre els quals basar-se, també és difícil de definir el seu final. Creiem que no es pot prendre com a tal ni la guerra del Francès ni l'aprovació de la constitució de Càdis ni tan sols l'arribada de les primeres innovacions de la Revolució Industrial. El desenvolupament de la indústria tèxtil, a Catalunya és anterior al segle XIX, però tingué una interrupció brutal amb la política ambigua duta a terme per Carles IV davant de la Revolució Francesa, enfrontant-se a les forces revolucionaries en un primer moment i després pactant amb elles, la qual cosa tingué com a efecte col·lateral la reacció a favor o en contra dels anglesos, la

qual cosa significà finalment la interrupció del comerç atlàntic i l'estrangulament de la indústria catalana durant una generació.

Hem preferit situar aquest llarg període de conflicte de l'inici del segle XIX com a epíleg del període anterior i no pas com a inici del següent per què creiem que en el territori estudiat els enfrontaments militars i els canvis polítics es van viure d'una forma dramàtica però més aviat passiva. Els intents de fortificar Montserrat van fracassar de forma palmària i el bloqueig del pont de Molins de Rei pel general Manso només va ser efectiu a temporades. Gairebé tots els pobles conserven encara en la seva memòria històrica relats de les conseqüències (sobretot de les represàlies) de les marxes i contramarxes d'unes tropes que passaven esporàdicament pel seu terme.

En tot cas, els canvis introduïts pel règim napoleònic (Josep I des de Madrid o el propi Napoleó des de París) van estar molt lluny de consolidar-se. Tampoc les reformes promulgades per la constitució liberal de 1812 van poder dur-se a terme ni durant la guerra ni després de la derrota dels ocupants. Ferran VII obligà a fer marxa enrera de les transformacions experimentades i, malgrat el parèntesi del Trienni Liberal, cap innovació no es van posar en actiu fins a la mort del rei el 1833.

Per aquesta raó, hem decidit de situar els moments del canvi de període en els anys 30 del segle XIX, quan es consolida el règim liberal amb la minoria d'edat de la reina nena Isabel II. Malgrat l'impediment que va representar la I guerra carlina, llavors es posen en funcionament, que esdevindrà definitiu, tota una sèrie de reformes econòmiques, polítiques i administratives que afectaran profundament la forma de vida de les persones i donaran una configuració nova al territori.

Això es manifesta en multitud d'aspectes, però, per a esmentar-ne un dels més importants, cal destacar la tasca de les diputacions provincials, les quals, acabades de crear al 1837, comencen a actuar sobre el territori i prenen al seu càrrec les directrius de la construcció de camins i carreteres, juntament amb

altres aspectes de la vida municipal. Aquesta acció, com s'exposarà en el període següent, es consolidarà, poc més o menys a l'època de la segona carlinada, amb la qual cosa, per a arrodonir, es pot considerar que el canvi del període es produeix, grosso modo, en els vint anys primers del règim liberal, entre 1831 i 1850.

8.2. LA RENOVACIÓ DE L'ECONOMIA AGRÀRIA

Hem fet referència a l'apartat anterior al desenvolupament del sistema pairal, tradicional a Catalunya, basat en l'explotació agrària a partir d'una base familiar centrada en la masia. La masia era el nucli tant de la família com de l'explotació agrària i, per a donar-li fermesa i assegurar la seva continuïtat, s'establí la figura de l'hereu. La casa, seu i símbol de la propietat, havia de tenir el predomini per damunt de les persones i assegurar-la dintre de la família era la primera preocupació del seu propietari.

El llibre *La vida al camp. Memòries d'un cabaler*, del penedesenc Jaume Raventós (1962), explica molt bé la vida quotidiana i les circumstàncies socioeconòmiques de l'última etapa d'aquest mode de vida que s'ha mitificat i convertit en paradigma de la vida tradicional catalana. A finals del segle XIX i a la primeria del XX encara eren vigents alguns aspectes d'aquest mode de vida que fins poc abans, fins a l'arribada del ferrocarril, no era tan sols una forma de viure sinó gairebé l'única a la terra baixa de Catalunya.

La sentència de Guadalupe, com assenyala Joaquim de Camps i Arboix (1969, p 82), va ser el detonant de l'aparició a Catalunya d'una nova sociologia rural, basada en el mas postremença, i recull una cita de Josep Pella i Forgas (1883),

que reproduïm: “Los efectos de la sentencia arbitral se evidenciaron. Todavía hoy, el viajero que recorriera nuestras tierras sin saber de la guerra social de los “pagesos” ni conocer su historia, entendería que las casas de campo debieron de reedificarse porque lo publican las piedras de las fachadas, las ventanas adornadas con esculturas, las inscripciones catalanas, los grandes portales redondos... Si la familia labriega se permitía adornar el mas de esta manera, era porque sabía que podía considerarlo como suyo”.

8.2.1. La irrupció dels productes americans

Un segon esdeveniment va venir a sumar-se a l'accés dels pagesos a la propietat de la terra i va acabar de transformar els aspectes productius del món agrari. Ens referim al descobriment d'Amèrica. Si en un primer moment aquest fet i la posterior conquesta varen significar sobretot una injecció de metalls preciosos (or i plata) a l'economia europea, aportació de la qual Espanya no va saber aprofitar-se degudament, a més llarg termini es va produir un intercanvi significatiu de productes agraris i una gran expansió del comerç marítim.

Catalunya no va entrar en aquest primer intercanvi i no va ser sinó fins a aquesta segona fase, el moment en què les zones agràries van transformar-se potser més que a qualsevol altre lloc d'Espanya. Si en un primer moment el comerç directe amb Amèrica era legalment molt complicat, la situació del camp català era la més idònia per a fer les transformacions necessàries tant per a produir els productes que aquest comerç demanava com per a conrear les noves plantes que arribaven d'Amèrica.

De moment, de tornada dels viatges de Colom, van arribar al vell món tota una sèrie de plantes desconegudes fins aleshores. Els tubercles de moniato ja van assegurar l'abastiment de la tripulació en el viatge de tornada (Bermejo, León, 1992, p 266). Juntament amb ells van arribar, procedents de les Antilles, altres fruites i llavors com el pebrot, la carbassera i el blat de moro i, poc més tard van

seguir-les el cacauet, la tomaquera, la mongetera, l'atzavara i la figuera de moro. El blat de moro el 1540 era encara una planta ornamental, però al segle XVII era ja aliment bàsic a l'Espanya cantàbrica, a Portugal i al nord d'Itàlia (Masefield et alii, 1980, p 195).

Algunes plantes, com moniatos, pebrots, mongetes o carabasses van tenir una ràpida expansió i, a Catalunya, es van convertir en plantes hortícoles de conreu general. Degut al seu rendiment òptim, van desplaçar a altres plantes tradicionals que s'havien conreat fins aleshores, com les guixes, guixons, fesols, erbs i altres lleguminoses aprofitades pel gra, la borratja, el blet moll, la ruca, l'agrella i altres verdures o el fenigrec, moltes de les quals van desaparèixer com a plantes conreades o varen ser reservades als animals (Bermejo, León, 1992, p 263).

Voldríem destacar que la introducció de les noves plantes es va fer moltes vegades per difusió popular, i que la planta en sí mateixa va anar més lluny o més ràpid que el seu propi nom. A Catalunya, moltes d'elles van ser batejades amb el nom d'un producte semblant amb un afegitó que donés noció del seu exotisme. És el cas del blat de moro i de les figues de moro. Les mongetes (aquest mateix nom és un nom figurat) també van ser anomenades fesols turcs. De tots els es van introduir, només el gall d'indi va ser batejat amb propietat.

Dues d'aquestes plantes, que no són pròpiament plantes de conreu, tenen en canvi una relació directe amb els camins. Les atzavares i les figueres de moro van ser plantades com a tanques vives al llarg dels camins i ara s'han naturalitzat i s'han convertit en plantes tant comunes que costa d'imaginar un paisatge mediterrani sense elles. Cal fer un esforç per a imaginar que la primera atzavara que es va plantar al jardí botànic de Florència quan, al cap de molts anys va desenvolupar el seu escapus, llarg peduncle floral de fins a 5 metres, va causar sensació a tota la ciutat (Folch, 1988, vol VI)

La substitució es va fer a diferents ritmes, segons l'espècie, tant en l'expansió dels nous conreus com en el retrocés dels antics. Fins al segle XVIII no es

produeix l'expansió de dos dels grans aliments de la societat actual, dues solanàcies, el tomàquet i la patata. El tomàquet va arribar molt d'hora a Europa, però els científics de l'època li van atribuir propietats verinoses. El botànic Mattioli, que va ser el primer en descriure la planta, la va batejar com *mala insana* (Duran, 1998)¹²³ Malgrat tot el seu conreu es va anar estenent i al segle XVIII era ja una planta apreciada, segons el testimoni del també botànic Josep Quer: “*En Andalucía, Murcia y Valencia ya está en flor en marzo y abril, de manera que en estas provincias durante casi todo el año gozan de fruto, aún en invierno, y soy testigo de haberlos comido frescos y recién cogidos de la planta en el mes de enero y febrero*” (recollit per Font i Quer, 1962).

La patata va tardar encara molt més temps en convertir-se en un conreu bàsic, com és ara. Sembla que el 1577 ja n'hi havia de plantades a Galícia. a les rodalies de la Corunya, port de tornada dels galions d'Amèrica. Segurament els soldats espanyols, de retorn de les Indies i acostumats a menjar patates, deurien portar el seu conreu a Itàlia, puix el professor Clusius, que el 1588 en va plantar a Viena i a Frankfurt com a curiositat científica, diu que a Itàlia aquest tubercle era tan conegut que se'n menjava a diari (Font i Quer, 1962). Però la veritable expansió del tubercle es feu al segle XVIII, segurament després que en el jardí botànic de París, Antoine-Augustin Parmentier aconseguís treure-li el regust amargant que n'impedia el consum (Maroto, 1982).

A la contestació del poble de Castellbisbal al qüestionari de Zamora, el 1789 (Codina, Moran, Renom (1994), es diu que el nombre de cases i de veïns al poble ha crescut durant el segle, i s'afegeix que sobretot des de l'arribada de la “*rel de l'abundància*”, apel·lació que no pot referir-se més que a la patata. En els anys de gana que es va passar durant les guerres napoleòniques, la patata va ser un aliment de primera necessitat i es va consolidar com a planta hortícola. Amb tot, en el llibre de receptes de cuina titulat *La Cuynera*

¹²³ Les referències a la bibliografia on no hi ha explicitada la pàgina, generalment, és per que es presenten el forma de llistat alfabètic de noms de plantes (en altres ocasions, de municipis) i no s'ha recollit el número de pàgina sinó el concepte.

*Catalana*¹²⁴, editat a Barcelona el 1851 a penes s'hi troben referències a tomàquets i patates.

El resultat final d'aquest procés d'introducció de noves plantes, al cap de tres segles del descobriment d'Amèrica, fou arribar a una situació agrícola força semblant a l'actual, amb una agricultura comercial de secà i, sobretot, una agricultura de regadiu formada per petits horts familiars destinats a l'autoconsum, on les noves espècies hi estaven totalment integrades. L'ara anomenada dieta mediterrània s'havia consolidat a la nostra terra, i la fam, com a plaga que periòdicament amenaçava la població, havia desaparegut gairebé de tot Europa. Des de llavors, només cal lamentar el dolorós episodi irlandès, greu però excepcional, degut precisament a la fallida en la collida de patates.

8.2.2. L'expansió del conreu de la vinya

El descobriment i conquesta d'Amèrica no fou només important com a font de productes exòtics que després van agafar carta de naturalesa a la nostra terra. Fou també molt important com a nou mercat per els productes europeus. La incorporació dels nous territoris americans a la corona de les Espanyes a penes incidí directament en la població catalana, però en altres llocs, com Andalusia i Extremadura especialment, l'emigració cap a Amèrica podia representar glòria i fortuna.

Els "*conquistadores*", una vegada establerts en el nou territori, es van trobar en un medi estrany, amb un clima i una natura diferents, amb una societat diferent, a la qual precisament s'havien integrat com a dirigents, i amb un menjar diferent. Molts dels cereals i dels animals de carn europeus es van introduir a Amèrica, on van produir un impacte molt més fort que en el cas contrari a

¹²⁴ Es una obra anònima reeditada per l'editorial Altafulla, de Barcelona a la col·lecció el Pedrís (1980).

Europa, però la vinya no va haver-hi forma de conrear-la a Amèrica en quantitat suficient per a la demanda de vi que existia.

Els espanyols, i també els seus descendents criollos, criats en una cultura alimentària basada en l'anomenada trilogia mediterrània (pa de blat, vi i oli d'oliva), van haver de canviar de dieta i durant generacions van enyorar els productes que els mancaven. Sobretot el vi, pel qual no hi havia substituït adequat. Els pirates i les classes populars bevien rom, extret de la canya de sucre, però la bona societat criolla no podia prendre un beuratge tan poc convenient. La necessitat de vi que tenia la societat americana va ser la riquesa de Catalunya.

Al comerç del vi a llarga distància, cal afegir-hi en aquesta època el comerç de l'aiguardent. Aquest producte és un licor obtingut per destil·lació del vi i té una sèrie d'avantatges sobre aquesta beguda. Té una concentració d'alcohol molt més alta, al voltant d'uns 60 o 70 °, amb la qual cosa és més preuat i més fàcil de transportar. Un altra avantatge, sobretot per a viatges llargs com és el cas d'Amèrica, és que al tenir més concentració d'alcohol és molt més estable. El vi, sobretot en remoures, sempre té el perill de picar-se, és a dir, de fer-se agre i no ser apte com a beguda.

Aquesta nova demanda de vi per part d'un mercat fins ara inexistent, cal completar-la amb l'oli d'oliva i amb els fruits secs, procedents també de l'agricultura mediterrània. Degut als canvis, ja comentats del període anterior, en aquell moment Catalunya tenia l'estructura socioeconòmica apropiada per realitzar una transformació ràpida de la seva agricultura i basar la seva economia en el comerç dels productes agrícoles. Llavors les vinyes van ocupar progressivament les planes de la terra baixa i on el pendent o els materials del sòl ho impediéren substituïdes per oliveres i ametllers.

La documentació sobre les vinyes i el vi

L'expansió de la vinya en el territori estudiat pot seguir-se per la documentació, amb l'abundància de referències a les vinyes i al vi. En els contractes d'establiment que continuen fent-se de vegades s'hi especifica la plantació de vinyes. A partir del segle XVIII apareix en molts una figura de molta transcendència per a la història posterior de Catalunya, els contractes a rabassa morta. En el capbreu del Marquès de Vilafranca fet a Sant Esteve Sesrovires el 1751, s'esmenten establiments fets *in vita vitum*. També apareixen en molts de l'entorn de Vilafranca recollits a l'arxiu Moja, a la Biblioteca de Catalunya.

El creixement d'aquest tipus de contracte arriba fins el punt que els terrenys de la masia de can Margarit del Pont, a Castellbisbal, però situada al costat del Pont del Diable, és repartida a rabassa morta entre diferents pagesos de Martorell i la masia acaba desapareixent, com a propietat i coma edifici (*Cadastre de Castellbisbal* (1735) nº 124 al 185). El mateix passa amb altres masies dels termes de Martorell, Sant Esteve Sesrovires i Abrera.

La rompuda de noves terres

La rompuda de terres és també molt important. La gran quantitat de feixes que s'observa en moltes comarques é moltes vegades d'aquesta època. La tècnica de les feixes ja és documentada en època medieval, i probablement sigui anterior, però en aquest període és desenvolupa un afany de terres que no es parará fins a finals del segle XIX, amb la crisi de la fil·loxera. Camps i Arboix (1969, p 111), recull també aquest text de l'igualadí Jaume Caresmar (1717-91): “...de forma que en un empinado y resbaladizo monte se halla que a grande costa se fueron poniendo y arrimando grandes peñas como gradas, y entre grada y grada y márgenes se iba aprovechando y cultivando aquellas estrechas faxas”.

Aquesta expansió dels conreus també és va dirigir cap a l'asseccament i sanejament de les vores dels torrents i llocs d'aigua embassada anomenats aiguals, aiguarols i aiguamoixos (topònims que ara es troben amb freqüència entre les vinyes actuals). Hem fet referència en l'apartat anterior a la fundació del convent dels caputxins a Vilafranca (1582) i del dels dominicans a Santa Margarida i els Monjos (1602). Els dos convents, sense cap relació entre ells, tenen en comú que aporten documentació sobre la situació sobre el seu entorn. Ja s'ha vist com el convent de Caputxins hagué de traslladar-se del lloc de Caputxins Vells al de Caputxins Nous degut a la insalubritat del primer lloc escollit.

A la documentació sobre el convent dels dominicans a Sant Ramon de Penyafort també hi ha referències a la salubritat de l'entorn. Gaietà Barraquer va fer una recopilació titulada Les cases de religiosos a Catalunya al primer terç del segle XIX (1906), on enumerava tots els bens perduts a les desamortitzacions. Al referir-se a aquest convent, a més d'esmentar-ne les seves propietats, aporta un parell de notícies, a simple vista contradictòries. Al segle XVII, explica que, a causa de la malura del clima, el convent de Penyafort era un lloc de càstig per als monjos, mentre que a inicis del segle XIX aquest era destinat a lloc de repòs per a monjos vells o malalts.

Es bastant probable que inicialment, tant la zona situada entre Vilafranca i els turons de Sant Jaume i de Sant Pau, com tota la vora del Foix en general, fossin llocs pantanosos on les aigües estancades propiciaven a l'estiu la proliferació de mosquits i altres plagues. En aquest cas, la feina dels pagesos per a estendre els conreus va ser també un element de salubritat.

Els topònims relacionats amb la vinya

La toponímia que tenim recollida, ja fos conservada a la cartografia o treta directament de la documentació, encara que sigui d'època posterior (o fins i tot contemporània), creiem que, en la seva major part, té el seu origen en aquesta

època. Aquest sol fet, per sí mateix, ja és indicatiu de la notable transformació que experimentà el camp en aquest moment.

El topònims relacionats directa o indirectament amb la vinya són molt nombrosos. Entre els directes, poden fer referència a *Vinyes, Vinyets, Vinyals, a Mallois i Malloles*, vinyes joves acabades de palantar i també a *Rabasses, Rabassats i Rabassades (o Arrabassades)*. Poden anar acompanyats de qualificatius amb una certa significació, com la vinya Vella, la vinya Closa, el vinyet Sobirà o turó de la Rabassa Morta.

Un cas força interessant, que pot seguir-se a la documentació és relacionat amb el monestir de Montserrat, el qual adquirí el mas Desfart (o Desfar), a Esparreguera, al segle XVI i que al segle següent, el 1670, ja era anomenat mas de la Vinya Vella (Paulo (1989) pp 80), per oposició al mas Bernada, entre Collbató i el Bruc, també adquirit al segle XVI i rebatejat com mas de la Vinya Nova (Inventari Arquitectònic de l'Anoia. 1997).

Hi ha també altres topònims que fan referència a activitats relacionades amb la vinya o el vi. La més interessant és el de la Fessina o Fassina. El *Diccionari Català Valencià Balear* (1926-68) grafia aquesta paraula com "Fessina", però Coromines en el *Diccionari Etimològic i Complementari de la Llengua Catalana* (1980-91) opina que seria millor escriure-la amb -a-, ja que en els parlars occidentals la pronúncia és aquesta. El nom deriva del català antic *oficina*, amb el sentit de "*cada una de les dependències d'un edifici on es treballa*, el qual passà després a *local destinat a la fabricació*" i, ja en aquesta època, "*edifici destinat a la destil·lació d'esperit i a la fabricació d'aiguardent*".

Es evident que hi ha una relació molt estreta entre aquest tipus d'edificis i l'exportació de vi i aiguardent a Amèrica, al N d'Europa i a altres llocs. Tenim recollides una trentena de referències a fassines i a fassinaires de les quals algunes encara conserven el sentit original, per exemple, la Fassina de Can Guineu, a Sant Sadurní d'Anoia, o la Fassina d'en Rebella, a Vilafranca. D'aquesta darrera el dietari de la família Bonet i Rigual, conservat a la

Biblioteca de Catalunya (i també publicat per Manuel Bofarull a *Gran Penedès* n° 10, p 4), la defineix com una “*adobaria i oficina de fer ayguardent al arrebald de la fon, davant del portal del carrer de ferrers; feta i fundada per Josep Rabella el 1807*”.

Algunes masies varen arribar tant lluny en l'especialització que fins i tot van perdre el nom anterior en favor de la funció que realitzaven. Hi ha masies anomenades la Fassina en diferents municipis¹²⁵. A Esparreguera hi ha la Fasina, a les costes de la Gorgonçana, documentada el 1863; a Olivella, el mas de la Fassina, a prop de Jafre; a Sant Pere de Ribes, la Fasina; a Avinyonet, la casa de la Fasina, al camí de Sant Sebastià dels Gorgs i la Fasina, a prop de les Gunyoles; al terme de Font-Rubí hi ha can Fassina o la Fassina Vella i molt a prop, però en terme de Vilobí, la Fassina Nova. A Sant Martí Sarroca hi ha la masia de la Fassina, d'origen medieval però refeta al segle XIX, amb la capella de la Mare de Déu del Roser de la Fassina, i als Hostalets de Pierola la masia de la Facina. A més, a Subirats hi ha la partida i el torrent dites de la Fessinaire.

Els nous nuclis de població: “carrers” i “casetes”

Al segle XVIII, a finals del període aquí considerat, apareixen per tot el territori uns nous nuclis de població, els carrers, que tindran continuïtat durant tot el segle següent. Són nuclis petits, amb edificacions senzilles, del tipus casal, molt allunyades de les masies de construcció gòtica o de les que en aquest moment es feien.

El casal és una construcció pròpia del casc urbà de les poblacions rurals. Té una façana d'uns 5 m d'amplada o menys (tot el que donaven les bigues que suportaven els diferents pisos) i una llargada indeterminada, de 15 o 20 m., al final de la qual generalment hi ha un pati tancat, l'eixida. A la façana, que dona

¹²⁵ Els topònims que segueixen són esments solts, situats volgudament fora del seu context, procedents tant de la cartografia com de la bibliografia o la documentació.

al carrer o camí, hi ha el portal de l'entrada, generalment adintellat i, si té més d'un pis, té una finestra o balcó al pis superior. Generalment eren de tres plantes: planta baixa, pis i golfes i amb entrada de llum només per davant i per darrere. Les llargues parets laterals eren mitjanceres amb els casals dels costats.

D'aquesta manera, al llarg dels carrers dels pobles i viles s'obrien els portals de les cases dels veïns. Les famílies suficientment riques i poderoses tenien cases amb dos i tres portals, és a dir, que ocupaven varis casals. Això es fa evident a Martorell, a la Plaça, on, en el *Capbreu del Marquès de Vilafranca* (1751) les famílies poderoses capbreven la seva casa especificant la seva importància: amb dos portals, amb tres portals, etc.

Aquest tipus de casa urbana va ser pres com a model a partir del segle XVIII per a fer les noves construccions aïllades, destinades als treballadors de les vinyes i a les seves famílies. Generalment se situaven a la vora d'un camí o una cruïlla de camins i en el límit de vàries propietats. Quan ja hi havia algunes cases edificades, el lloc reproduïa l'aspecte de d'un carrer de cases pobres de qualsevol poblet, però aïllat de qualsevol altre edificació. De vegades s'edificaven al costat d'una masia, generalment la dels propietaris dels terrenys, però generalment eren llocs aïllats.

A aquests nuclis aïllats se'ls coneix amb el nom de les Casetes o el Carrer¹²⁶ i n'hi ha per a tota la zona plana, tant al Baix Llobregat com al Penedès. Alguns d'ells s'han desenvolupat com a barriades i fins i tot com a petits pobles. Altres no han passat de ser un petit grup de dues o tres cases, fins i tot es poden trobar cases de tipus casal separades de qualsevol altra, amb portal i balcó al davant, eixida al darrere i amb les parets laterals sense cap obertura.

¹²⁶ La primera menció que hem documentat d'aquest tipus d'agrupacions és del 1733, quan Francesc Mora, senyor de Corbera, cedeix en enfiteusi a Pau Mestres la casa i els horts anomenats *los Horts de St Cristofol*, propers a la capella d'aquest nom i detalla que és tot en el barri o punt anomenat *lo Carrer Publich*, segurament el nom primitiu del nucli conegut ara com l' Amunt (Riera i Bagué (1987) p 268).

A la nostra base de dades tenim recollida una quarantena de mencions de “carrers” aïllats i una vintena de “casetes”, però cal tenir en compte que hi ha molts altres llocs del mateix tipus que no es detecten per la toponímia sinó per la morfologia de les edificacions. Alguns són força coneguts, com les Casetes de Can Julià i les Casetes d'en Muntaner, a Vallirana, les Casetes del Raspall, a Font-Rubí, les Casetes del Cartró i el carrer Nou de can Cartró, a Subirats o les Casetes de la Gornal, que formen un continuum edificat amb Bellvei. També, el carrer dels Molins, a Gelida, etc.

Al municipi d'Abrera hi ha el carrer del Rebato, al nord de la població, documentat a finals del segle XVIII i construït sobre una modificació del camí ral, el carrer de les Mates, al mateix camí ral però a l'extrem oposat, i el carrer del Suro, a l'altra banda del Llobregat, sobre l'antic camí carener. A Castellbisbal, hi ha les Casetes de Ca n'Oliveró, construïdes al camí de Martorell a Terrassa i lluny de la masia del mateix nom, i el carrer de Santa Rita, dit també el Canyet, al costat del pont que uneix la carretera de Castellbisbal amb la de Molins de Rei a Rubí.

Les casetes de la Font del Còdol, a Collbató, no conserven el topònim, però sí l'aspecte de les cases. El mateix passa al petit poble de Sant Joan Samora, situat a la carena del costat, a prop d'un quilòmetre a l'oest de la capella romànica i del nucli de masies del mateix nom. L'explicació rau en la presència d'una antiga cruïlla, ara desapareguda a l'extingit camí de Sant Llorenç d'Hortons a Martorell, on s'edifica el carrer de Sant Joan Samora. Com que el nucli de població que hi havia al voltant de la capella ha desaparegut, el carrer ha absorbit el seu nom.

8.2.3. Les primeres manufactures

Si la vella xarxa de camins havia de suportar un trànsit de mercaderies d'origen agrari cada vegada més fort, a aquest moviment cal afegir-hi el comerç que generaven les pròpies viles amb la producció tèxtil o d'altre tipus d'indústria.

Als vells molins fariners i a les molines de serrar fusta, ja feia temps que s'hi havia afegit, en alguns indrets particularment abundosos en aigua, alguns molins paperers i algunes adoberies, el desenvolupament dels quals va portar a la creació de veritables complexos manufacturats en diferents llocs del territori. A Capellades i la Pobla de Claramunt, a la Gorgonçana (Esparreguera), a Sant Pere de Riudebitlles, etc., la documentació escrita ens informa de l'existència de nombroses activitats industrials.

Transcrivim a continuació la confessió de la propietària d'un d'aquests llocs, i no pas dels més importants, recollida al Capbreu del marquès de Vilafranca (1751 pp 699v): els molins d'en Carmona, a Martorell. En l'esmentat document, Gertrudis de Gallart i de Carmona confessava un

“molendinum farinerium cum casale seu domo, resclusia, rechs, trastalladors, aquamoliis ad molendum, farga, molina per serrar fusta, nunc molendina papireria, nochs, prempsa de oli et omnibus juribus et pertinentiisdicti molendini et dictas officinas universiis... pro molendino farinerio, pro molino draperio et sabonerio...”.

De fet, aquests canvis en la producció, tant en l'àmbit agrícola i els seus derivats (farina, vi aiguardent, etc.) com en el manufacturer (paper, cuir, roba, metalls, etc) van provocar que tot el territori es veu afectat per un trànsit de mercaderies com no s'havia vist mai. Era un trànsit pesat, amb carros molt grans i molt carregats, estirats per un tir o tren d'animals i menats per un professional, el traginer, l'ofici del qual és característic de l'època.

Relata Josep M Torras i Ribé (1979) que Igualada es convertí des de molt aviat, a causa de les seves manufactures de teixits, de pells i de paper, en un nus fonamental de les comunicacions, en el qual tant per la recepció de matèries primeres com per l'expedició de productes manufacturats. Recull un document de finals del segle XVIII, concretament de 1779 on s'explica que *“para dar salida á las continuas tareas de tantas fábricas hay en la villa treinta i dos carros, el que menos de cuatro mulas, y estan en constante egercicio”*. Les rutes anaven tant cap a la costa (cap a Barcelona i també cap el Penedès fins a Sitges i a Vilanova) com cap al Camp de Tarragona o cap a l'interior de la península.

Cenyint-se concretament a la ruta entre Igualada i la costa, exposa de manera molt clara com eren aquests viatges, seguint l'antic camí ral fins a Martorell i Barcelona o el camí del Penedès per Sant Quintí de Mediona i Vilafranca:

“En aquest sistema, els carros sortien d'Igualada carregats amb teixits de llana i cotó, sola, sabates, barrets i draps de llana destinats a ser batanats a la zona de Carme; a la Pobla [de Claramunt] i Capellades deixaven part de la càrrega, la qual era substituïda per paper i nous teixits de llana i cotó, i seguien viatges fins el seu destí. En el viatge de tornada portaven llana i cotó en brut, matèries primes per a la fabricació de paper, productes per a l'adob de les pells (escorça de pi, i d'alzina i sumac), cuiros i d'altres articles de consum; a Capellades i la Pobla deixaven part de la càrrega i recollien els draps batanats” (Torras i Ribé, 1979, p 23).

8.3. LES FONTS D'INFORMACIÓ SOBRE LA XARXA VIÀRIA D'AQUEST PERÍODE

Per a aquest període, la documentació directa és molt més abundant i, per tant, ja no ens trobem, com passava a l'Alta Edat Mitjana, amb reculls de documentació que pretenguin transcriure o si més no fer un resum de tots els documents d'un arxiu determinat. Ja en el capítol anterior hem vist com l'abast cronològic d'aquells diplomataris i cartularis s'anava acabant i com, per a la recerca de documentació escrita, al final del període, no restava més remei que encaminar-se directament als arxius.

Per a buscar referències a camins, el treball d'arxiu consisteix en aquest període a una cosa semblant a buscar una agulla en un paller, ja que la munió de documents és immensa i moltes vegades es troben sense classificar o bé només classificada per títols genèrics. Com quasi sempre, hi ha molt poca documentació específica sobre camins, i és molta menys la que es troba classificada i estructurada. Per sort encara hi ha reculls grans de documentació, en forma de capbreus, que aporten força dades.

A més, en aquest moment apareixen dues noves fonts dedicades en gran part als camins de les quals no n'havíem pogut disposar fins ara. Són els itineraris de camins, correus i postes, per a instrucció dels viatgers i correus, i la cartografia, feta a una escala i amb una fidelitat que li permet recollir la majoria dels camins o al menys es més importants.

Amb aquestes dues fonts, mapes i itineraris, es poden situar per primera vegada sobre el terreny els camins rals i la resta de camins d'una certa importància amb una gran seguretat.

8.3.1. La investigació d'arxius en aquesta època

Els arxius que hem consultat par al període anterior continuen subministrant dades per a aquest. En principi, tant en la bibliografia com en la documentació el que hi havia al final del període anterior, com que no hi ha cap fractura que en marqui la diferència, les fonts arxivístiques segueixen subministrant el mateix tipus d'informació. Si més no, col destacar que aquest és el període àlgid dels capbreus. La consulta s'ha fet en els mateixos arxius esmentats en l'anterior període.

L'Arxiu de la Corona d'Aragó

L'Arxiu de la Corona d'Aragó segueix aportant capbreus amb la mateixa freqüència que durant la Baixa Edat Mitjana i el segle XVI. En el capítol anterior hem fet un llistat dels que es poden trobar els anteriors al segle XVII en les seccions 7 (Protocols Notarials) i 8 (Hisenda, apartat de Monacals). Aquí, per no fer massa prolixa la relació, només esmentarem els capbreus que fan referència al sector nord del Baix Llobregat.

A Esparreguera se'n feren en els anys següents: 1635 a 1644, 1667, 1703 a 1705, 1742 a 1751 i 1759 a 1581. A Olesa de Montserrat n'hi ha de 1605 a 1606, de 1716 a 1721 i de 1735 a 1738. A Collbató, 1611, 1727 i un altre (al lligall LLO- 491) fet en diferents dates entre els segles XVII i XVIII i que agrupa també diferents llocs esparsos de la rodalia: Abrera, Ullastrell i les quadres de Manonelles, Malcavaller i Espiells.

Aquí és prudent advertir de què quan es parla del capbreu d'un poble, no es tracta pas d'un document que engloba tot el municipi. Només és un recull que el senyor nominal d'aquest poble fa per a saber la situació exacta de les seves propietats en aquell poble (i per a recordar-ho a tothom que ha de fer la declaració jurada) d'acord amb el dret de capbrevar que li concedia la sentència de Guadalupe. Altres senyors, també propietaris en aquell municipi,

feien els seus propis capbreus i, quan tenien aquestes propietats repartides en diferents llocs, poden aparèixer totes en un mateix capbreu o formar petits capbreus separats que després, en arxivar-se, s'agrupen aleatòriament.

En el lligall LLO-491, esmentat anteriorment hi ha els següents capbreus, tots ells de molt poques pàgines, recollits pel notari Joan Castells d'Esparreguera. Un de Collbató, Manonelles, el Bruc i la Guàrdia fet de 1637 a 1645; un altre d'Abrera de 1613; un altre de D. Joseph Despalau de Relat, d'Abrera i d'Ullastrell, de 1626; un altre d'Abrera i de Voltrera, de 1630. Un capbreu de l'Infermer de Sant Cugat del Vallés sobre la quadra d'Espells (ara del municipi de Sant Sadurní d'Anoia) fet el 1704; un altre de Viladecavalls, de 1646, del qual només es conserva l'índex, i finalment un capbreu del monestir de Montserrat sobre la quadra de Malcavaller que recull algunes masies esparses dels termes de Piera, Hostalets de Pierola i Sant Llorenç d'Hortons.

Un poutpurri de tantes informacions concretes d'aquesta mena sembla de molt poca utilitat o, al menys, de difícil aprofitament. En la pràctica, com que el que subministren els capbreus són dates i situacions de llocs que es poden relacionar amb la xarxa de camins, si aquests llocs es poden situar en l'espai, a base d'emprar-hi molt de temps, es poden obtenir bons resultats. Gràcies a aquests, per exemple, sabem, gairebé casa per casa, com es va anar formant l'actual carrer Major d'Abrera des de finals del segle XVI i durant el segle següent al llarg del camí ral de Montserrat i lluny de l'empara de la sagrera medieval. També sabem que en aquest moment hi havia un o dos hostals i que al final del poble s'aixecava una creu de fusta. (ACA, Capbreu de Santjoan i Amat de Palou a Abrera, 1630).

L'arxiu de la Biblioteca de Catalunya

La Biblioteca de Catalunya disposa d'un fons arxivístic molt interessant, amb un Registre de Pergamins i Altres Documents que supera els 15000 manuscrits. No és molt gran, però és un autèntic calaix de sastre, on hi ha de tot. S'hi

poden trobar des de documents en grec o àrab o bé una còpia dels *Usatici Barchinone et totius Principatus Cataloniae*, fins el manuscrit de una obra teatral titulada *L'Heròe de Martorell* i dedicada al Noi de la Barraqueta, la qual fou representada una sola vegada durant la I República, o uns fragments (molt interessants) del diari de Josep Bonet i Rigual, de Vilafranca, fets entre 1800 i 1817, però amb l'afegitó d'un recull de documentació familiar que arriba molt més tard.

Els fons documentals és probable que hagin arribat a l'arxiu com a acompanyants dels llibres que la biblioteca ha anat acumulant al llarg del temps, però actualment tots els documents són fàcilment consultables gràcies a la feina de classificació i ordenació que s'ha fet. Hi ha un registre de tots els documents, amb la datació i una petita nota que permet anar directament a la recerca del que és convenient per els interessos de l'investigador.

A més dels capbreus, manuscrits i documents aïllats que el formen, l'arxiu, té integrats diferents arxius patrimonials, amb tots els lligalls igualment inventariats i classificats. En primer lloc, cal destacar l'arxiu de l'hospital de la Santa Creu i Sant Pau, amb abundant documentació dels segles XVII i XVIII. És interessant, perquè l'hospital tenia propietats a Esplugues, Cornellà, el Prat i Martorell.

Els altres arxius patrimonials corresponen a famílies de propietaris de terres o a personatges de certa notorietat. El nostre interès se centra en dos aspectes: en les propietats documentades en els arxius familiars i en les referències a camins, sobretot pel que fa a la seva construcció o reparació, en els individuals.

Entre els diferents arxius familiars, és interessant el dels Milans Salas, amb documentació dels segles XVIII i XIX, i propietats a Castellbisbal i a Sant Andreu de la Barca. Però, sense cap dubte el més interessant de tots per a nosaltres, és l'arxiu de la família Copons, marquesos de Moja, els quals passaren de tenir la propietat útil de la torre de Moja a acumular innumbrables propietats per tot l'Alt Penedès i també en altres llocs, però agrupades sobretot

als voltants de Vilafranca. El seu arxiu, amb una seixantena de lligalls, que comprenen des del segle XVI a mitjans del XIX és una font d'informació imprescindible per a conèixer com era l'Alt Penedès durant aquest període.

Dels arxius personals, el més interessant correspon a l'arxiu Renart. Aquest fons no és només el recull de la documentació de l'arquitecte, urbanista i també comediògraf Francesc Renart i Arús (1783 – 1853) sinó que és també, en part, un arxiu familiar. La família Renard (originàriament acabaven el cognom amb una -d) era una nissaga d'arquitectes i un avi seu intervingué en la construcció del camí del pont de Molins de Rei a Vilafranca per la creu d'Ordal, fet del qual es conserva força documentació.

Són 17 lligalls amb documentació que arriba des de la meitat del segle XVIII a la meitat del segle XIX, en bona part referida a obres públiques i construccions relacionades amb camins, entre els qual es troben alguns mapes i plànols. També es conserven 54 llibretes de treball sobre la construcció del camí de Vilafranca i documentació sobre la construcció del canal de la Infanta. També hi ha obres teòriques de tipus militar o sobre construcció de canals

També hi ha algunes carpetes esparses de l'arxiu de Josep i Ignasi d'Aparici i d'Amat, de finals del segle XVIII possiblement familiars de Josep Aparici, autor d'un dels primers mapes de Catalunya, fet sobre el terreny. D'ell es conserva la memòria adjunta al mapa, titulada "Descripción y planta del Principado de Cataluña echa per Joseph Aparici, mercadel, cuya mapa esta escrita a parte de su mano habiendo visto y medido todo lo que en ella se halla trabajado. 1708". D'aquesta memòria també hi ha una segona versió.

En el mateix arxiu també hi ha la memòria del mapa d'Ambrosio Borsano de 1687, el mapa de Catalunya d'escala més gran fet fins a aquest moment, i molta altra documentació específica sobre camins.

Els altres arxius

Entre els arxius privats mereix una menció especial l'arxiu de l'antiga Capella de Palau, de Barcelona, ara a Sant Cugat del Vallès, on es recull la documentació dels comtes de Sobrediel. Aquesta família va recollir per herència les possessions (i també la documentació corresponent) de moltes famílies catalanes, la qual es troba recollida a l'arxiu. Són famílies com els Sabastida, Gralla, Liori i Requesens, aquests últims, marquesos de Martorell i de Vilafranca, etc. L'arxiu conté documents d'aquests llocs però també de Molins de Rei, Castellví de Rosanes, etc., amb una cronologia que comença al segle XIV i arriba fins a l'extinció dels senyorius, al segle XIX.

També cal esmentar els arxius municipals i parroquials de cada localitat, amb unes possibilitats immenses però limitades a l'àmbit local. Nosaltres només hem fet un buidat de la col·lecció de pergamins de l'Arxiu Municipal de Martorell amb resultats interessants. Encara més específica és la informació que contenen els arxius familiars de moltes masies, però és imprescindible si es vol arribar a aquest nivell de detall. En aquest sentit, considerem exemplar la tasca que estan fent Ramon Rovira a la zona de Gelida, Sant Llorenç d'Hortons i Corbera i Assumpta Muset a Collbató i el Bruc.

8.3.2. Els itineraris i repertoris de camins

L'increment del trànsit de mercaderies i de viatgers va justificar que en aquesta època es fessin els primers reculls de camins publicats amb destinació al servei dels viatgers. Són els anomenats repertoris de camins, llibres que recullen succintament tots els pobles importants i llocs de parada que hi ha en un determinat camí. Solen ser editats a Madrid i abastar tot el regne i, fins i tot, n'hi ha d'àmbit més extens, com ara el peninsular o els que recullen el pelegrinatge a Roma.

Els dos primers són del segle XVI. Pedro Juan Villuga va escriure un Repertorio de todos los Caminos de España, editat a Medina del Campo el 1546, i Alonso de Meneses un Repertorio de Caminos. Añadido al Camino de Madrid a Roma, editat a Alcalá de Henares el 1576. Però la majoria són del segle XVIII: Pedro Pontón va fer una Guía de caminos para ir y venir por todas las Provincias más afamadas de España, Francia, Italia y Alemania (1705), Tomás Manuel Fernández de Mesa, un Tratado legal y político de caminos públicos y possadas (1755). De l'any següent és un tractat anònim titulat Nuevo estilo y formulario de escribir cartas misivas... y añadida nuevamente la Guía de caminos para ir y venir por todas las Provincias de España y para ir a Roma (1756).

Altres autors de l'època, les referències als llibres dels quals hem situat a l'apèndix del final del capítol tercer per a no fer més enfarfegadora l'enumeració, són José Escrivano (1760), Pedro Rodríguez Campomanes, comte de Campomanes (1761), Bernardo Espinalt (1785), Santiago de Ayala (1821), Santiago López (1828), Francisco Xavier de Cabanes (1830) i Francisco de Paula Mellado.

A tall d'exemple de la informació que es pot trobar en aquest tipus de llibres, exposem a continuació la llista de llocs del nostre territori recollits en tres obres, la de Juan Villuga, del segle XVI, la de Fernandez de Mesa, del segle XVIII, i la d'un Itinerario de Cataluña, anònim, de 1823.

El repertori de camins de Juan Villuga (1546)

En el repertori de camins de Villuga hi són representats els següents itineraris, amb els llocs per on passen:

Itinerari nº 3. Ay de barcelona a monserrate. vij leguas:

A le spital (l'Hospitalet) j, a molin derreche (Molins de Rei) j, a martorel ij,, a esparguera j, a colbato j, a monserrate j.

Itinerari nº 4. Ay de monserrate a escaladey (Escala Dei) monesterio de cartuxos xüj. Media:

Al mas de naliz j.m, al mas de la pujada j, a golada (Igalada) j, a santa coloma (Santa Coloma de Queralt) ij...

Itinerari nº 5. Ay de barcelona a valencia xlix:

A a lespital j, a samboy j, al castillo de fels j, a guaraf (Garraf), j, a sigues j, a villanueua j, a conit ij. a bara (Berà) ij, a la torre dembara (Torredembarra) j, a tarragona j, a cambriles ij...

Són iguals, en aquest tram, els itineraris nº 9 (de Barcelona al monestir de cartoixans de Vallcrist, a Sogorb), nº 13 (de Barcelona al monestir de Santa Maria del Jesús, a Granada) i nº 14 (de Barcelona al monestir de cartoixans de les Coves de Sevilla).

Itinerari nº 7. Ay de çaragoça a barcelona xl:

... a porcarises j, a golada ij, a la puebla (la Pobla de Claramunt) j, a piera j, a masquefa ij, a martorel ij, a molin derech ij, a barcelona ij.

Són iguals, en aquest tram, els itineraris nº 11 (de Barcelona al monestir de cartoixans de Miraflores, a Burgos), nº 12 (de Barcelona al monestir de cartoixans de Santa Maria del Paular, a Segòvia), nº 15 (de Barcelona al monestir de Santa Maria de Belem, a Lisboa) i nº 128 (De *Monçon* a Barcelona) i nº 133.

Al territori que estudiem només hi ha enregistrats tres camins, que conformaven la xarxa bàsica: el camí ral de Lleida, que també és el de Madrid, el camí de Tarragona, el qual situa a ran de costa per Garraf, Sitges i Vilanova, i el camí de Montserrat, que tenia una continuació cap a Igalada.

El Tratado de Caminos Públicos de Fernández de Mesa (1755)

Fernández de Mesa fa una obra molt més complexa, on tracta de molts aspectes relacionats amb camins com posades, correus, manteniment, etc desenvolupant extensament els aspectes legals i jurídics i acompanyat fins i tot d'un vocabulari especialitzat.. Les referències a camins en són només una part. Situa les 86 carreres de postes que hi havia en aquell moment a Espanya i assenyala les distàncies el llegües que hi ha entre els diferents llocs de cada una.

Les que fan referència al territori que ens afecta són només dues:

Carrera desde Madrid a Barcelona, que passa por las Ciudades de Alcalá, Guadalaxara, Zaragoza, Fraga y Lerida:

Y prosigue la carrera. De Lerida á Molletuza. 4, Tarraga 4, Cervera 2, Santa Maria 3, Igualada 3, Piera 3, Martorel 3, San Philiú 3, Barcelona, 2.

Carrera desde Barcelona a Tarragona y Tortosa.

De Barcelona á S. Philiú, 2, Martorel 3, San Sadurni 2 1/2, Villafranca, 2, Vendrell 3, Torre-Embarra 3, Tarragona, 2 ½. De Barcelona á Tarragona ay 18 leguas, y 7 Posftas.

L'obra només recull dos camins i no hi ha cap referència al camí de Barcelona a Montserrat, potser perquè l'autor ho contempla des de Madrid. El camí ral de Madrid segueix passant per Piera i Igualada i el camí de Tarragona s'ha desplaçat des de la costa fins a la vall de l'Anoia. Els dos camins eren prou difícils i en aquell moment ja s'estava plantejant la construcció del pont de Molins de Rei i la nova carretera de l'Ordal.

L'Itinerario de Cataluña adornado, de 1823

Aquesta obra, signada amb les inicials D. F. C. s'autoproclama com una *Obra muy útil para los Militares y Viajantes poco prácticos del país*, i consta de 92 itineraris agrupats en taules de doble entrada amb les distàncies, en hores, que hi ha entre els diferents llocs. També té un índex de camins i un mapa de conjunt. Com que el seu àmbit és només el territori de Catalunya, els camins hi són relacionats amb més detall. Els que travessen el territori que estudiem són els següents:

Itinerari nº 6: *Camino de herradura de Barcelona a Villanueva i la Geltrú: Barcelona, a ½ La Bordeta, a ¾ Hospitale, a 1 San Boy, a 1 Viladecáns, a 1 ¼ Castell de Fels, a 4, Sitges i a 1 ½ Villanueva y Geltrú.*

Itinerari nº 7. *Camino carretero de Barcelona a Villafranca: Barcelona, a ½ Sans, a 1 ½ San Felí, a 1 Molinos de Rey, a 2 Casa Piquét (posada), a ¼ Chipreret (posada), a 1 Hordal (posada) i a 4 Villafranca.*

Itinerari nº 8. *Camino carretero de Barcelona a Igualada: Barcelona, a ½ Sans, a 1 ½ San Felí, a 1 Molinos de Rey, a ½ Pallejá, a 1 San Andrés de la Barca, a 1 Martoréll, a 2 Esparraguera, a 2 El Bruch, a 4 Igualada.*

Itinerari nº 9. *Camino carretero de Barcelona a Tarrasa: Barcelona, a ½ Sans, a 1 ½ San Felí, a 1 Molinos de Rey, a 1 ½ Cañete, a 2 Rubí i a 2 Tarrasa.*

Itinerari nº 10. *Camino carretero de Barcelona a Manresa: Barcelona, a ½ Sans, a 1 ½ San Felí, a 1 Molinos de Rey, a ½ Pallejá, a 1 San Andrés de la Barca, a 1 Martoréll, a 2 Esparraguera, a 1 Coba*

Fumada (hostal), a 1 El Bruch, a ½ Casa Masana, a 2 Hostal de Brunét, a 1 ¼ Ollé del Mas i a 1 ¼ Manresa.

Itinerari nº 13: Camino de herradura de Barcelona a Villanueva i la Geltrú: Barcelona, a ½ La Bordeta, a ¾ Hospitalét, a 1 San Boy, a 1 ½ San Clemente, a 2 ½ Begas i a 2 ½ Villanueva y Geltrú.

Itinerari nº 37. Camino carretero de Martorell al Vendrell por San Saturnino:

Martorell, a 3 ½ San Saturnino, a 2 ½ Villafranca, a 1 ½ Monjos, 1 ½ Arbós i a 1 Vendrell.

Itinerari nº 67. Camino de herradura de Villanueva y Geltrú a Tarragona: Villanueva y Geltrú, a 1 Cubellas, a 1 ¼ Cunit, a 2 Garrofer (Posada), a ½ Crexell, a ¾ Torredenbarra, a ½ Altafulla i a 2 ½ Tarragona.

Itinerari nº 79. Camino de herradura de Villafranca a Llinás:

Villafranca, a 2 ½ San Saturnino, a 3 Martorell, a 1 Castellbisbal, a 3 Tarrasa, a 2 ½ Sabadell...

Itinerari nº 80. Camino carretero de Villafranca a Tarragona por el Coll de Santa Cristina:

Villafranca, a 3 ½ Coll de Santa Cristina, a 2 ½ Bràfim, a ¾ Serra mesaball, a 1 ¼ Vilavella...

Itinerari nº 81. Camino carretero de Villafranca á Tarragona:

Villafranca, a 1 ½ Monjos, a 1 ½ Arbós, a 1 Vendrell, a 1 ¼ Crexell, a ¾ Torredenbarra, a ½ Altafulla i a 2 ½ Tarragona.

Itinerari nº 82. Camino carretero de Villafranca á Manresa:

Villafranca, a 2 ½ San Saturnino, a 3 Martorell, a 1 Abrera, a 1 Esparreguera, a 2 el Bruch, a 1 Casa Masana i a 4 Manresa.

Itinerari nº 83. *Camino de herradura de Villafranca del panadés á Granollers por la Barata:*

Villafranca, a 2 ½ San Saturnino, a 1 ½ Monistrol, a 1 ½ Beguda, a 2 Esparraguera, a 3 Monistrol, a 2 ½ Barata, a 3 Sentmanat...

Itinerari nº 84. *Camino carretero de Martorell á Igualada:*

Martorell, a 2 Esparraguera, a 2 El Bruch, a 2 Castell Holí i a 2 Igualada.

Aquí s'esmenta la xarxa de camins existent, amb força més detall que en cap dels anteriors, fins el punt de que hi apareixen els noms d'alguns hostals i posades. També hi ha diferenciats els camins carreters dels de ferradura, però alguns d'aquests camins, sobretot els camins carreters, se superposen en part o totalment, per la qual cosa el nombre dels camins existent era menor del que el text pot donar a entendre. És interessant el fet d'haver-hi esmentats dos camins de ferradura de Barcelona a Vilanova i la Geltrú, segurament perquè cap dels dos era massa pràctic.

8.3.3. Els llibres de viatgers

En aquesta època, en realitat hauríem de dir que des de finals del segle XV, els relats dels viatgers que travessen el territori són el contrapunt, personalitzat i farcit d'anècdotes, dels promptuaris de camins, en general extraordinàriament secs i concisos. Els viatgers, que ho veuen tot amb els ulls del novici, aporten l'anècdota i la circumstància que falta en els anteriors.. Per a una visió de conjunt, com que tots els relats, o al menys els més interessants, abasten del segle XVI fins a principis del segle XIX, és a dir tota l'extensió del període analitzat en aquest capítol, valgui el que s'ha dit en el capítol 3, dedicat a les fonts generals, on dediquem el tercer apartat als diaris i memòries dels viatgers.

8.3.4. La cartografia, un instrument nou per a nosaltres

Amb l'arribada del Renaixement, la tradició medieval dels portularis s'uneix amb la revifalla, tretze segles després, dels estudis sobre corografia grega i romana. Sobretot, Claudi Ptolomeu és redescobert i durant els segles XV i XVI es fan diverses reedicions dels seus mapes. A aquest aspecte bàsic cal afegir-hi també l'interès pel coneixement de les noves terres que es van descobrir. Recordem que fou el cartògraf Walseemuller qui va batejar amb el nom d'Amèrica al continent acabat de descobrir i que, malgrat que la nomenclatura oficial parla de les Indies fins al segle XVIII, aquest nom és el que ha acabat prevalent.

Els cartògrafs alemanys i holandesos, sobretot aquests últims, instal·lats preferentment a Amsterdam, marcaran tota una època al cartografiar per primera vegada tant les noves terres fruit dels grans descobriments oceànics com les dels països del que acabarà coneixent-se com el vell món. Aquestes compilacions de mapes són el punt de partença de la cartografia moderna. La perfecta orientació, gràcies a la brúixola, les projeccions, de les quals la de Mercator és de 1569, l'escala, els aixecaments topogràfics, etc. són descobriments i innovacions tècniques que van anar contribuint a fer del mapa una eina imprescindible per al coneixement del territori (Crone, *Historia de los Mapas*. 1998).

Si al segle XVI aquests mapes encara no eren prou desenvolupats per a la nostra utilitat, a principis del segle XVII ja són d'escala prou gran com per a donar una informació fiable sobre les viles i els principals pobles del territori que estudiem. A partir de mitjans d'aquest segle els mapes ja són prou fidels com per a dur cartografiats els camins principals, per la qual cosa, des d'aquest moment es converteixen en un instrument absolutament necessari, el complement perfecte per als repertoris de camins de la mateixa època.

En el repàs que fem a continuació, hem agafat com a base el recull de mapes, preparat per Montserrat Galera i Joan Vilà-Valentí, en el volum 19 de la *Gran*

Geografia Comarcal de Catalunya (1985), als quals n'hem afegit d'altres fonts, quan hem pogut aconseguir-los. A cada un dels mapes, li hem ampliat, gràcies a un bon escàner, la zona que correspon al territori que ens afecta i hem fet un buidat de la informació que ens ha semblat interessant.

Els mapes flamencs i holandesos dels segles XVI i XVII

Els primers mapes que hem recollit, corresponents al segle XVI corresponen a interpretacions respecte a la Península Ibèrica de l'obra de Ptolomeu i, a part de la configuració general del territori català, aporten molt poca informació. El més antic de tots, el de Sebastian Munster, editat a París el 1544, ha adaptat la toponímia als temps moderns, però aquesta toponímia és molt minsa. Tant el de Mercator (1578) com el d'Ortelius (1586) són transposicions dels topònims recollits per Ptolomeu al territori peninsular. Pel que respecta al nostre territori els dos els situen aleatòriament, fins i tot alguns de desconeguts, com Rubricata, Subur, etc.

En canvi, el mapa de la península Ibèrica de Gerard de Jode, que correspon a l'*Speculum Orbis Terrarum* (primera edició de 1578) ja és més interessant. El territori que ens ocupa és força ben configurat, les poblacions són relativament ben situades i, fins i tot, esmenta alguns topònims: Barcelona, Martorel, Mont Serrat, Colbató, Agolada, Masquesa i Siges¹²⁷.

Els primers mapes del segle XVII ja incorporen la toponímia del moment. Són els d'Ortelius (1602), De Vrint (1603), Mercator (1606 i 1619) i Willem Blaeu (1635). El d'Ortelius i el primer de Mercator són del mateix tipus del de De Jode amb molt pocs topònims situats. El primer d'ells és encara un mapa de tota la Península Ibèrica

En canvi el mapa de Johannes Baptista Vrints de 1603 és diferent i duu molta

¹²⁷ Al final del capítol anterior, les il·lustracions 7.1 a 7.4 corresponen als mapes del segle XVI recollits per Galera i Vilà-Valentí al volum 19 de la GGCC.

més informació. Es titula *Cataloniae Principatus Novissima et Accurata Descriptio* i és la primera vegada que es publica un mapa específic de Catalunya. La configuració del mapa és perfecta i hi són cartografiats gairebé tots els pobles i viles del nostre territori; fins i tot, llocs com l'Hospital d'Olesa de Bonesvalls i algunes masies com Can Campanyà de Castellbisbal. No hi ha encara referències a camins, però hi són situats (només amb el símbol) els dos ponts de Martorell, el pont del Diable sobre el Llobregat i el pont de fusta sobre l'Anoia.

Aquest mapa fou fruit d'un encàrrec que la Generalitat de Catalunya feu a Vrints per a incloure'l al *Theatrum Orbis Terrarum d'Ortelius*, publicat el 1602. El mapa s'incloué en un annex l'any següent i, en successives edicions, s'integrà a l'obra. El mapa de Mercator de 1619 (en realitat, dels successors de Gerardus Mercator, puix aquest morí el 1594) i el de Blaeu són repeticions del mapa de Vrints i no aporten cap novetat. En el mapa de 1645 del francès Cristophe Tassin, sobre una base topogràfica diferent encara s'hi troba la mateixa toponímia, fins i tot, l'error de situar Gramanet on hauria de situar-se Santa Coloma de Cervelló.

El mapa d'Ambrosio Borsano (1687)

Ambrosio Borsano fou un enginyer militar milanès que va rebre l'encàrrec, de fer un gran mapa de Catalunya a una escala mai realitzada fins aleshores. El mapa, realitzat en tinta sobre paper, està fet amb molta cura. És el mapa més complet i detallat dels de la seva època, amb un bon registre de les muntanyes i torrents, dels límits de les vegueries, una toponímia amb bona ortografia i, per primera vegada, una completa xarxa de camins. Com exposa ell mateix en la presentació:

“En cuyo trabajo creo haver acertado por no haver dejado rincón que en el espacio de 12 años no le haya corrido y gastado el mismo tiempo en formarla a mi costa y siendo Carta tan peregrina que contiene no

solamente todas las divisiones de las veguerias y collectas con sus Lugares que le pertenecen, si no que también están señalados todos los caminos, y en particular los Caminos Reales que encaminan alas ciudades y Principales Lugares de Cataluña”.

El mapa pertany a la secció de manuscrits de la Biblioteca Nacional de Madrid (amb la signatura 0). Fa uns anys vàrem anar-hi per a consultar-lo i, per les seves dimensions (i també pel seu emplaçament, en un passadís), és impossible de reproduir-lo com no sigui amb una intencionalitat expressa. Només vàrem prendre uns apunts i prou. Per sort, a l'arxiu de la Biblioteca de Catalunya hi ha un exemplar de la memòria explicativa, la qual és fàcilment consultable.

En aquesta memòria s'exposa la divisió en vegueries i es descriuen les places fortes de cada una d'elles, amb especial dedicació a les del Pirineu. Però la informació de camins, per al territori que ens afecta, es limita a la descripció dels dos camins bàsics que ja hem trobat en altres fonts, el de Barcelona a Lleida i Madrid i el de Barcelona a Tarragona i València, amb les seves derivacions: El "*Camino que va de la ciudad de Barcelona a la de Lérida y asta Fraga*", i el "*Camino por la Costa del Mar por la parte de Poniente des de Barcelona asta los los Alfajes y Río Cenja*".

El primer, que passava encara per la barca de Sant Andreu, es bifurcava a Martorell, d'on partia el "*Camino que va a Ntra Sra de Monserrat, Conca de Trem, a Seu de Urgel – Castillo de Valencia – Castillo de Leon*". El camí ral seguia cap a Piera, Vallbona, "*donde hay una Cuesta que se sube y se baxa que es muy mala para el Carruaje*", la Font de la Reina i Igualada.

El camí de la costa seguia pel vell camí de Provençana, passava el Llobregat per la barca de Sant Boi i, després de passar per les poblacions del delta, seguia per la costa de Garraf, "*camino muy malo y desfiladero con muchas piedras*". Es passava per la torre de Garraf i després per Sitges, Vilanova i Calafell "*asta un lugar que se dice Sant Vicent que al lugar de Vendrell se junta*

el Camino de la Costa con el Camino Carril que viene de Vilafranca de Panadés”.

Hi ha una bona descripció, llegua a llegua, de cada un dels camins, amb anotació d'aquelles coses que hi ha de característiques a cada lloc. Una de les preocupacions de l'autor és situar aquells llocs amb amplada suficient i amb herba i aigua, on pugui sojornar un exèrcit. No oblidem que una de les causes de la elaboració d'aquests mapes és la seva funció militar.

Després del mapa de Borsano, molts dels mapes que es fan, incorporen ja la xarxa de camins a la seva informació. El de Carel Allard titulat *Acuratissima Principatus Cathalonia*, fet a Amsterdam en una data imprecisa entre 1680 i 1700, en un format més petit, però més clar, incorpora només els dos grans camins de Borsano que surten de Barcelona i uns petits centres radials a Martorell i a Vilafranca del Penedès.

El segle XVIII. Els mapes del comte de Darnius, d'Aparici i de Garma

El segle XVIII comença amb la gran obra d'Oleguer de Taverner, comte de Darnius, titulada *Mapa del Principado de Cataluña con la frontera de Francia, Aragón y Valencia, donde se allan todos los caminos carreteros, dessilados y proyectados para comunicarse los exercitos y destacamentos*. El mapa formava part d'una *Guia de los caminos más principales del principado de Cataluña*, que és una descripció minuciosa i acurada de les vies de comunicació de Catalunya en vespres de la Guerra de Successió. El text i el mapa es troben també a la Biblioteca Nacional de Madrid.

En acabar el conflicte de Successió disposem d'un altre mapa, també força acurat, confeccionat pel vallesà Josep Aparici, on ja apareix, juntament amb les antigues vegueries, la nova divisió en corregiments, derivada de l'aplicació del decret de Nova Planta. El mapa és datat l'any 1720 i està dedicat a Felip V. A l'any 1769 se'n feu una nova edició. D'aquest mapa, Torras i Ribé (1991) en feu un extracte que recull el tram del camí ral d'Aragó a la comarca de l'Anoia

A la Biblioteca de Catalunya hi ha una memòria autògrafa de Josep Aparici que fa referència a un primer mapa. Es titula així: *Descripción y planta del Principado de Cataluña echa por Joseph Aparici, mercadel, cuya mapa esta escrita aparte de su mano, habiendo visto y medido todo lo que en ella se halle trabajado. 1708*. Conté la llista de tots els topònims situats en el mapa, per vegueries, amb uns pocs comentaris puntuals. També hi ha, sense data, una altra *Descripción del Principado de Cataluña por Joseph Aparici, mercadel de Barcelona, natural de Caldes de Monbuy*. En aquesta última, a més de una descripció física de Catalunya, hi ha exposada la situació econòmica, amb força detall per al comerç.

Aprofitant com a fonts els mapes dels dos autors anteriors, Francesc Xavier de Garma, arxiver de la Corona d'Aragó, elaborà dues obres que, sobre les principals vies de comunicació, poden considerar-se com a definitives fins a l'arribada de les transformacions del segle XIX. Una d'elles és el *Mapa del principado de Cataluña y Condado del Rosellón... según los exemplares del conde Dornius y Jph Aparici y otras exactas relaciones*, sense data però segurament fet a la dècada de 1760-70. Ja hem citat anteriorment que aquest mapa, com gairebé tots els esmentats, és reproduït al volum 19 de la *Gran Geografía Comarcal de Catalunya*, i d'aquesta reproducció n'hem pogut fer una ampliació de l'espai que ens interessa.

La segona obra és el *Mapa del obispado de Barcelona*, de 1753. Aquest mapa és reproduït al volum XX (pàgina 55) de la *Catalunya Romànica*, i d'ell també ha estat possible de fer una ampliació del territori que ens afecta. Com que és una obra més petita, en blanc i negre, el resultat final ha estat força clar.

En canvi, els mapes que acompanyaven els repertoris o llistats de camins del conjunt d'Espanya, aporten molt poca informació. Només la dels grans camins de postes que unien les capitals dels regnes. De fet són mapes de tot el territori peninsular i no tenen el nivell de detall que tenen els altres.

A més d'aquests grans mapes, podríem dir que generals, també hi ha altres fonts cartogràfiques més reduïdes i més concretes, com són els gravats i els croquis. Els gravats eren com vistes aèries imaginàries d'un espai concret, generalment una ciutat, però també un santuari, un castell o una muntanya. La majoria de vegades formaven part de l'orla que envoltava un mapa, però també se'n feien per altres motius.

Un dels que donen una bona informació és el que sobre el setge de Barcelona de 1640 publica la *Geografia de Catalunya* de l'Editorial Aedos (1958, volum I p 334), on es veu tota la xarxa de camins entre Barcelona i el Llobregat.

També hi ha croquis sobre llocs de batalles i enfrontaments. Al Servei Històric de l'Exèrcit, a Madrid, n'hi ha molts realitzats durant la Guerra del Francès. Alguns d'ells fan referència al Pont de Molins de Rei o al Congost de Martorell. Altres són plànols de pobles o ciutats, com ara el de Vilanova i la Geltrú a segle XVIII (publicat a l'A. G. C.) on encara apareixen els dos antics nuclis envoltats de muralles i amb els seus portals.

8.4. LA NOVA XARXA DE CAMINS CARRETERS

El creixement demogràfic i econòmic que es produeix durant el període i que s'accelera progressivament fins a esclatar en el segle XVIII té una influència determinant sobre la xarxa de camins. Excepte els camins rals de Barcelona a Madrid i de Barcelona a València, les demás vies de comunicació només eren aptes per al trànsit rodat en alguns trams i, fins i tot, tenien amb freqüència força impediments i es manifestaven cada vegada més insuficients. Ja hem vist

que per al trànsit del rei i de la seva comitiva calia arranjar camins i refer ponts de fusta, obres d'una eficàcia immediata i de perdurabilitat més que discutible.

En general, podem afirmar que la xarxa de comunicacions heretada de l'Edat Mitjana només tenia capacitat per a suportar un trànsit molt limitat. Aquesta limitació es pot considerar de dos tipus, limitada en el temps i limitada en el volum. Limitada en el temps perquè degut a la absència de ponts (recordem que l'únic pont operatiu del curs baix del Llobregat era el de Monistrol, fora de la xarxa principal de camins), els mitjans de transport es veien obligats a recórrer als guals i a les barques i aquests elements en algunes èpoques de l'any podien restar inoperants degut a la irregularitat del cabal dels rius.

També era limitada en el volum del transport perquè la precarietat dels camins obligava a utilitzar animals de càrrega que poguessin passar amb un condicionament mínim dels camins. La base del transport es feia generalment a bast, amb rècules de mules.

Amb la implantació de l'agricultura comercial i amb la fabricació de manufactures va esdevenir una nova època amb un moviment comercial i de transport com no s'havia vist des de l'època romana. La fabricació de vi significava en primer lloc el transport de la verema fins a un cup on es pogués aixafar i fer la fermentació i comptar amb un celler on es pogués guardar el vi fins el moment de la maduresa. En alguns casos també es disposava d'una fassina per a fer aiguardent. Una vegada acabada la manipulació, en segon lloc, també calia un transport del vi o de l'aiguardent fins els centres comercials per, en última instància, dur-lo fins a la costa, on embarcar-lo cap a ultramar. Moltes vegades això significava, en conjunt, un tragí de desenes de quilòmetres.

El mateix passava amb les manufactures, fossin paper, teixits de seda o llana, (i més tard també de cotó), etc. calia portar la matèria primera, moltes vegades de fora de la comarca, fins el lloc de la manipulació i després repartir la

manufactura per tots els centres de mercat. També calia transportar la llenya (una forma d'energia), els elements auxiliars, el personal implicat, etc.

Durant aquest període, les rècules de mules seguien fent la seva feina, però aquells llocs on es podia arribar en carro augmentaven de molt el seu potencial econòmic. El cas que va presentar-se al segle XIX amb l'arribada del ferrocarril, va tenir un precedent semblant un parell de segles abans amb la introducció del carro com a mitjà de transport pesant.

El tema està poc estudiat, però possiblement tingui relació amb aquest canvi el fet, que es presenta com a general a la documentació, del canvi del bou per la mula com a animal de treball a les masies d'aquesta zona. En els capbreus del segle XVI i XVII és força corrent l'expressió "*x jornals de llaurar de bous*" com a mesura de superfície, la qual és substituïda en l'últim segle o en el següent per "*x jornals de llaurar de mules*". Al final del període, ja resolt els problemes de la transformació del bestiar gran, ja que els bous i les mules no tenen ni la mateixa força ni el mateix pas, només es parla d'"*x jornals de llaurar*", sobreentenen-se que es fa referència a mules.

En una sèrie d'inventaris de masies de Sant Esteve Sesrovires, recollits per Joan Castellà Gassol (1982, p 53) en la història que feu d'aquest poble, resta clar que fou un canvi força sobtat. A principis del segle XVII l'animal de tracció amb què comptaven les masies era el bou, però al segle XVIII aquest animal ja no apareix a la documentació, substituït la mula. Segurament, el canvi és relacionat directament amb l'expansió de la vinya per sobre dels cereals. La mula és un animal que té menys força però que és més polivalent que el bou, per la qual cosa era possible fer-lo servir tant per a llaurar com per a tragar la collita.

Si aquest tragí ja es feia amb carro o simplement a bast, depenia sobretot de l'estat dels camins. Ja hem esmentat abans els mapes i repertoris de camins que ens informen de com era la xarxa viària en diferents moments del període. En algunes d'aquestes fonts ja apareix la diferenciació entre camins carreters i

camins de ferradura, la qual, d'ara en endavant, és bàsica per a valorar la importància d'un camí. Per desgràcia, quan els camins no són dels més importants, no comptem amb massa informació ni sobre la construcció dels nous ni sobre reparació dels vells.

Només hi ha alguns indicis a la documentació escrita, a la toponímia o a la cartografia que ens parlen de la adequació dels camins a les necessitats del moment. Bàsicament fan tots referència al mateix aspecte, la possibilitat de passar en carro per on fins a aquest moment era només un camí de ferradura, però les conseqüències d'aquest canvi poden ser molt variades.

Hi ha punts en qualsevol camí que resulten claus per a facilitar el seu pas, però si circulant a peu o amb animals les dificultats poden salvar-se amb poc esforç, per a facilitar el pas de carruatges, les obres que cal fer són molt més costoses. Igualment passa amb les obres de manteniment per a contrarestar l'erosió dels camins a causa de les pluges, dels glaç o del mateix trànsit rodat.

En general, els llocs on es manifesta més bé aquesta dificultat, són en els vessants de les muntanyes, anomenades Costa, que els antics camins pujaven (i baixaven) directament i els passos estrets, de vegades entre aquests vessants i el fons d'un riu o torrent, anomenats Riba, que l'erosió desgasta contínuament.

En llocs on el pendent és massa pronunciat, a l'adequar-se al trànsit de carruatges, un antic camí pot rebre un nom escaient, com costa de Matamatxos, o fer una petita desviació en un cert tram, anomenada marrada. Una marrada és fàcil de distingir a la cartografia perquè és una alteració en forma de colze en un camí costerut que sacrifica la línia directa i incrementa el recorregut a canvi d'una pendent més reduïda.

En ocasions aquestes dificultats podien obligar a abandonar un tram de camí per a fer un altre itinerari, segurament més llarg, però amb menys dificultats. Fins i tot ha hagut ocasions en que l'arranjament d'un camí antiquíssim ha

resultat impossible d'adequar al nou mitjà de transport i no hi ha hagut altre remei que abandonar-lo i substituir-lo per un altre totalment nou. Això ha passat, en el territori que analitzem, en diferents casos, el més destacat dels quals ha estat l'abandonament del vell camí ral d'Aragó, des de Martorell a Igualada per Piera i Capellades i la seva substitució per un trajecte nou i inèdit per Martorell, Esparreguera, el Bruc i Igualada¹²⁸.

8.5. LES MODIFICACIONS DEL SEGLE XVIII: DELS CAMINS RALS A LES CARRETERES

Les dificultats d'adaptació de la vella xarxa viària a les noves necessitats de comunicació va fer que des del primer moment, l'administració borbònica es plantegés una renovació dels principals camins. Aquesta era una obra imprescindible per a dur a efecte els projectes de Felip V de centralització entès com una modernització radical de l'Estat. També era necessària, en la més pura doctrina militar, per a facilitar el pas de l tropes i impedimenta per reprimir rebel·lies com la que la pròpia guerra de Successió plantejava. Un dels escenaris més importants d'aquesta guerra fou Catalunya i el problema principal per a les tropes borbòniques era, com es va fer evident en diverses ocasions durant la guerra, l'accés a Barcelona.

¹²⁸ Es pot trobar una visió de conjunt de la situació de la xarxa viària d'aquest moment en el mapa 8.1. S'hi ha situat l'itinerari de les noves carreteres i també el del conjunt de la xarxa viària, amb les modificacions degudes a l'existència d'aquestes carreteres. En el mapa 8.2 hi ha una simplificació esquemàtica que destaca aquests grans eixos viaris i els situa en el conjunt de la xarxa.

Una de les majors dificultats de la comunicació des de Barcelona cap el Llobregat, era la manca de ponts, amb la necessitat imperiosa de recórrer a les barques per a passar el riu. Duran i Sanpere (1977) esmenta que, ja a les acaballes de la Guerra de Successió, el 1714, l'enginyer general de tropes de Felip V, Pròsper de Verboom, marquès de Verboom, preparà una planificació de nova planta de la xarxa de comunicacions de Catalunya. L'interès de la nova dinastia una vegada acabada la guerra en facilitar les comunicacions entre la capital de Catalunya i Madrid, centre de l'administració d'un reialme recentment unificat i centralitzat, era doble. En primer lloc una major rapidesa en les directrius polítiques, a la qual s'acompanyava la facilitat per al trànsit ràpid d'un gran exèrcit quan la situació ho requerís. L'altre interès era l'econòmic, amb la qual cosa coincidia l'interès reial amb el de les classes dirigents del Principat.

La renovació dels aspectes més tècnics de la funció militar va encarregar-se al cos dels enginyers militars, creat per Felip V el 1710 per iniciativa del propi marquès de Verboom, el qual tingué la seva escola específica a Barcelona. Els enginyers militars s'encarregaven de tot el que fes referència a construcció i revisió de fortificacions i també de tot allò que servís per a assegurar les comunicacions, com els ports, els ponts i també els camins. El professor d'aquesta universitat Horacio Capel i un grup de col·laboradors van publicar (1983)¹²⁹ un recull de biografies dels enginyers militars documentats al segle XVIII, juntament amb una petita referència cronològica sobre la documentació de les seves obres. En aquesta obra resta palès que durant la primera meitat del segle els enginyers fan obres de fortificació, d'aixecament de casernes, d'arranjament de ports i d'aixecament de plànols topogràfics, però només hem trobat una menció que faci referència a la nova xarxa viària projectada per Verboom.

Aquesta cita es troba en la cronologia de l'enginyer militar Miguel Marín, el qual el 1731 va fer un plànol del pont projectat "*en el paraje llamado Roque de Proz*", sobre el riu Llobregat. Malgrat la diferència ortogràfica, que no tant

¹²⁹ CAPEL, Horacio; TELLO, Rosa; et alii (1983) *Los Ingenieros Militares en España. Siglo XVIII*. Geocrítica, Textos de Apoyo nº 3. Universitat de Barcelona.

fonètica, aquest paratge ha de correspondre al lloc de Roca de Droc, aigua avall de Sant Andreu de la Barca i entre els municipis de Corbera i Castellbisbal.

D'aquest lloc se n'ha tractat ja en capítols anteriors, especialment en el capítol 7, doncs al segle XIV ja s'intentà de fer un pont en aquest lloc. L'obra que no prosperà i, finalment, fou substituïda per la barca de Sant Andreu, emplaçada no massa lluny. El lloc té, a més l'interès de ser el punt per on creua el Llobregat una antiga ruta que venint del Vallès per la riera de Rubí, travessa tot el terme de Corbera fins arribar a Ordal i obrir-se al Penedès.

Si aquesta cita es confirma, es faria evident que ja durant la primera meitat del segle es tractava de cercar un nou pas per a travessar el riu Llobregat. Ja s'ha esmentat en el capítol anterior com la precarietat dels ponts sobre el Llobregat havia portat a la proliferació de les barques. I si anteriorment s'havia intentat la creació o reconstrucció de ponts en els llocs de pas tradicionals del Llobregat, finalment és feu un nou projecte totalment revolucionari. Es van deixar de banda els passos tradicionals (Sant Boi, Sant Feliu i Martorell) per a buscar un lloc nou i més convenient, el qual finalment es trobà a Molins de Rei.

8.5.1. La carretera de Barcelona al pont de Molins de Rei

Caldrà esperar a l'arribada al tron de Carles III, amb els seus nous projectes de reforma, nascuts aquesta vegada de les propostes del despotisme ill·lustrat, per a va posar de nou sobre la taula el projecte d'una nova xarxa de camins rals. Malgrat que va costar molts anys de feina, aquesta vegada es van materialitzar.

El pas per Molins de Rei implicava la construcció d'un pont suficientment sòlid i consistent com per a resistir les revingudes periòdiques del Llobregat. També obligava a construir uns accessos nous, tant per la banda de Barcelona com

per la de ponent. Segons Duran i Sanpere (1972, p 630-32), a qui seguim en el relat d'aquest primer projecte, la iniciativa fou del Capità General de Catalunya, el Marquès de la Mina, el qual, el 1761, proposà de fer una carretera que creués tot Catalunya des de Barcelona fins a l'anomenada Costa Pedregosa, al límit amb Aragó.

La nova carretera tindria un itinerari semblant al de l'antiga N-II i significava un pressupost de 900000 escuts, dels quals 200000 eren per a la construcció del pont de Molins de Rei. La direcció fou encarregada a l'enginyer militar Joan Escofet i la supervisió a l'enginyer en cap Pedro Martín Cermeño, i es dugué a terme en diferents fases.

La carretera de Collblanc

El 1762 començaren les obres amb l'obertura d'un nou camí entre la creu Coberta, a la sortida de Barcelona i Sant Feliu, abandonant el vell camí de Provençana, que duia a Cornellà i Sant Boi i convertint aquesta nova ruta, coneguda ara com carretera de Collblanc, amb la principal entrada a Barcelona. En un primer moment aquesta nova via seguí l'itinerari romà i medieval començant al coll d'Enforcats, a prop de l'actual plaça d'Espanya, i seguint per la immediata creu Coberta fins el coll Blanc, a la bifurcació amb la Travessera. La novetat del trajecte començava més enllà del coll Blanc on, en comptes de pujar pel Raval de Sant Mateu (Esplugues) i el poble de Sant Just Desvern, anava directament per una zona més baixa i més planera, però solcada per alguns torrents engorjats.

Aquest nou itinerari significava la construcció de ponts per a creuar els cursos baixos dels torrents que, aigua amunt, eren més fàcils de creuar. El més important d'aquests ponts era el pont d'Esplugues, fins a fa molt poc temps el principal distribuïdor del trànsit entre Barcelona i les terres del Llobregat. A més d'aquest pont també es construïren el pont de la Torre Blanca, sobre la riera de Sant Just i possiblement també el pont Reixat, sobre el torrent d'aquest nom.

A Sant Feliu de Llobregat s'enllaçava amb l'anterior camí ral i seguia fins a Molins de Rei, on, abans d'arribar al palau dels Requesens, abandonava l'antic camí i girava en direcció al riu, cap el nou pont que també es construïa.

El pont de Molins de Rei

El pont de Molins de Rei es construï entre 1765 i 1769. Duran i Sanpere (1972, p 630) explica que l'obra es feu directament, amb el treball d'uns regiments d'infanteria i d'un grup de presidiaris, vigilats per un batalló d'infanteria i, fins i tot amb un centenar de moros. El resultat fou una obra molt sòlida, destacada i lloada per tots els viatgers i descrita així per Madoz (1845-50), gairebé cent anys més tard:

“El famoso [puente] de Molins de Rey, con 15 arcos de piedra, 400 varas de largo y la suficiente anchura para dos coches de frente, quedando por ambos lados suficiente capacidad para la gente de a pie y acémilas”.

La importància del pont es va fer patent poc després, amb la guerra del Francès, quan el domini del pla del Llobregat per part dels francesos que ocupaven Barcelona arribava just fins el pont de Molins de Rei. A l'altra banda, a Pallejà, hi tingué durant força temps el quarter general el cap guerriller Manso (Clopas (1961) p 118). Les sortides més enllà del pont per part dels francesos eren expedicions ocasionals i les escaramusses al mateix pont, molt freqüents.

8.5.2. La carretera del pont de Molins de Rei fins a Vilafranca per Ordal

La següent obra d'envergadura que es dugué a terme fou l'obertura d'un nou pas entre el Llobregat i el Penedès pel coll de la Creu d'Ordal. Aquest camí és la conseqüència lògica de situar el pont en el lloc adequat, davant del desguàs

de la riera de Cervelló al Llobregat però un xic abans d'aquesta confluència. Aquesta riera deixa les altures d'Ordal al Nord i les de Garraf al sud i fa un bon tall que penetra profundament dintre del massís. Es un bon pas natural, paral·lel a la costa i a la Depressió Prelitoral. La única dificultat, insalvable fins aleshores, era la forta irregularitat del relleu.

La carretera per la riera de Cervelló

La part baixa de la riera, entre els pobles actuals de Cervelló i Vallirana, la vall és força tancada i per a passar-hi una carretera calia fer nombroses obres d'atalussament. També calia salvar els torrents, petits però nombrosos, que desaigüen a la riera, amb petits ponts però igual de nombrosos. A les llibretes de comptes i esborranys que feu Josep Aparici i que es conserven a la Biblioteca de Catalunya s'esmenten fins a set petits ponts que es construïen entre 1768 i 1770, Cada un d'ells era construït sobre el torrent del mateix nom. Són els següents:

Pont (i torrent) de la <i>Talulla</i>	Llibreta	27.
“ “ de <i>Matacans</i>	“	32.
“ “ de Romagosa	“	33.
“ “ d' <i>Aix</i>	“	34.
“ “ de <i>les Coves</i>	“	35.
“ “ de <i>la Mala Dona</i>	“	35.
“ “ de <i>les Oliveres</i>	“	37.

El primer dels ponts esmentats és en realitat construït sobre el torrent de les Fallulles (o Farulles), el primer que es troba venit del pont de Molins de Rei i que fa partió entre els termes de Pallejà, la Palma de Cervelló i Sant Vicenç dels Horts. El segon podria correspondre a la riera de Rafamans, que ve de la Palma i de Corbera de Llobregat. Els demés han de referir-se als altres torrents que desaigüen a la riba esquerra de la riera de Cervelló. Aquí només voldríem apuntar que tant Fallulles com Rafamans són dos topònims possiblement d'origen àrab.

L'obertura del coll de la Creu d'Ordal

Aquests petits ponts, que permetien el pas de la carretera per la vora esquerra de la riera de Cervelló sense entrebancs, van haver de canviar-se per obres de més envergadura quan es va arribar al seu curs alt. Si es seguís la riera fins a la seva capçalera, s'aniria en direcció sudoest fins a Olesa de Bonesvalls, passant pel coll Correscal i el fondo del Molí, per un terreny força accidentat. Aquest itinerari és, com s'ha exposat en el capítol corresponent, el que passava per l'hospital de Cervelló, però la nova carretera va ser dissenyada per anar en direcció oest, cap al coll de la Creu d'Ordal.

Per a arribar-hi des de Vallirana hi havia un camí antic que també era, en part, el de Sant Ponç de Corbera i que passava pel coll Verdaguer, però aquest també era un pas força abrupte. La nova carretera no aprofità ni un camí ni un altre. Uns dos quilòmetres més enllà de Vallirana, una vegada passada la masia de can Julià, la carretera fa un revolt de més de 90° cap el nord i puja pel vessant fen acusades corbes i contracorbes fins a pujar a la carena entre les rieres de Cervelló i de Rafamans, que arriba al coll de la Creu d'Ordal.

Com que aquesta carena és molt trencada i creuada per profundes barrancades, en menys de dos quilòmetres s'hagueren de construir dos ponts dels més agosarats que es feren a l'època, el pont des Tres Arcs i el pont del Lledoner, també anomenats el pont Petit i el pont Gran del Lledoner.

El viaducte del Lledoner va significar la construcció del pont més important després del de Molins de Rei. Es format per dos pisos, l'inferior amb nou arcades i el superior amb tretze, els dos pisos igualment transitables per les obertures que tenen els pilar del pis superior. De fet, el pont va estar molt de temps en obres i no es va acabar fins l'any 1812 (Esteves, 1999, p 22). Alexandre de Laborde, en el seu *Viatge Pintoresc i Històric*¹³⁰, li dedica una planxa on es veu el pont a mig acabar i explica que “*aquest monument,*

¹³⁰ Reeditat a la Biblioteca Abat Oliva Il·lustrada, n° 1. Publicacions de l' Abadia de Montserrat. 1974.

començat sota el regnat de Carles III, no estava acabat quan M. Ligier va fer aquest dibuix... Els viatgers estaven obligats a baixar de llur carruatge al capdamunt de la pujada, i seguir per un sender que els portava damunt del cos inferior del pont, i aleshores en recorrien tota la llargada per mitjà de petites portes practicades a les bases de les pilastres dels arcs superiors, i així arribaven a l'altra banda de la muntanya, mentre que el carruatge continuava pel perillós sender, on a cada instant estava a punt de rodar a l'abisme".

Una vegada passat el pont, s'arriba sense més obstacles al coll de la Creu d'Ordal, des d'on s'obre la plana del Penedès i es va baixant cap a Vilafranca d'una manera gradual per un paisatge obert i suau. Com explica així mateix Laborde, *"aquest pont és a una llegua i mitja de l'Hostal Nou i a tres llegües de Vilafranca del Penedès, on s'arriba per un bon camí i per entremig de camps fèrtils"*.

La carretera pel Penedès

L'esmentat camí, o millor dit, carretera creua les terres del Penedès sense passar per cap dels petits pobles que s'escampen per la plana i fent cas omís a la xarxa de camins anterior. En conseqüència, donada la importància de la nova via, es van produir un seguit de captures de camins (que van ser desviats cap a la carretera) que desvirtuen la xarxa anterior i en dificulten la comprensió. Igualment, com en el cas de l'anteriorment esmentat Hostal Nou, al llarg de la carretera nasqueren nous nuclis de població, entre els quals podríem destacar el poble d'Ordal, el caseriu del Pago, el lloc on es controlava el peatge, i, per sobre de tots, el poble de les Cabòries, actual capital i centre administratiu del municipi d'Avinyonet del Penedès.

La carretera arribava a Vilafranca per l'actual avinguda de Barcelona, la qual entrava al nucli antic pel portal de Nostra Senyora (o portal de Barcelona) i el popular carrer de la Parellada. Però el trànsit que no era destinat a Vilafranca circulava per la vora de la muralla fins la torre Grossa i, juntament amb el que

sortia de Vilafranca pel portal de Sant Francesc (o portal de València) continuava en direcció a l'Arboç. Segurament va ser en aquest moment quan es va refer també l'antic camí ral.

8.5.3. La carretera del pont de Molins de Rei fins a Igualada pel coll del Bruc

La construcció del pont de Molins de Rei no implicava només la renovació de la ruta cap a Tarragona i València pel Penedès. Segurament encara tenia més importància l'adequació de la ruta cap a Igualada, Lleida, Saragossa i, en última instància, a Madrid, residència de la cort i capital política i administrativa del regne.

L'antic camí ral, vigent fins aleshores, tenia greus deficiències per a adaptar-se correctament al trànsit de carruatges, començant pel fet de creuar el Llobregat, on el pont de Martorell havia deixat palesa la seva insuficiència i feia precís de travessar el riu en barca. En conjunt, aquestes mancances van fer tant difícil l'adaptació de l'antic camí ral que va caldre fer-lo gairebé tot nou.

Els enginyers militars que dissenyaven la nova carretera van obrir un pas nou entre el pont de Molins de Rei i Martorell i, en arribar a aquesta població, van decidir abandonar totalment la ruta per la carena entre el Llobregat i l'Anoia per a obrir un nou trajecte pel coll del Bruc. En fer el primer tram van deixar sense funció la barca de Sant Andreu i en el segon cas, van transformar l'antic camí ral de Montserrat en la base de la carretera d'Igualada.

El tram entre el pont de Molins de Rei i Martorell

A la sortida del Pont de Molins per la part occidental tots els que vivim a la part alta del Baix Llobregat i tenim més de trenta anys coneixem bé l'antiga cruïlla coneguda com els Quatre Camins, perquè aquí hi havia el gir en angle recte

que duia cap a aquest pont i cap a Barcelona. Aquesta cruïlla va ser conseqüència directe de la construcció del pont i es va formar quan, a l'antic camí que recorria la vora dreta del Llobregat s'hi va creuar la nova carretera d'Ordal.

La carretera, també nova, cap a Martorell, naixia en aquesta cruïlla i, en gran part era construïda sobre el camí antic, segurament d'origen romà o potser anterior. El seu itinerari és el de l'actual carretera, anomenada durant un temps Carretera General de Madrid a França per la Jonquera i després Carretera N-II, la qual creua els pobles de Pallejà i Sant Andreu de la Barca.

Aquesta carretera per la vora dreta del Llobregat anava segurament per damunt de l'antic camí, existent ja en les èpoques romana i medieval, però amb dues greus dificultats orogràfiques, el pas de Roca de Droc i el del congost de Martorell, que havien impedit que s'hi desenvolupés un trànsit considerable.

En els dos casos es varen fer obres d'envergadura per a obrir un pas nou més directe i més a prop del riu. A Roca de Droc es va abandonar el pas per l'interior, per la font de la Teula, i se'n va obrir un de directe. Per a això es van retallar els conglomerats vermells per a deixar un pas entre la roca i la llera del riu que fos l'enllaç entre Pallejà i Sant Andreu de la Barca, que ha estat el pas de la carretera dins a la construcció de l'autovia.

Al congost de Martorell¹³¹ es va obrir un nou trajecte, més baix que el preexistent, entre la masia de ca n'Albereda del Camí i el portal de Subirats de Martorell. Aquesta masia és situada a l'entrada del congost, entre els termes de Castellbisbal i Sant Andreu de la Barca i el camí seguia a mig vessant per tot el congost, amb obres de fàbrica per a consolidar-lo. Finalment arribava a la plaça de la Creu, davant del portal esmentat on s'ajuntava amb el que procedia del pont del Diable, i entrava a la vila de Martorell.

¹³¹ En el capítol anterior ja hem exposat els inconvenients que presentava, segons testimonis recollits per Jaume Codina, el manteniment d'un camí de mig vessant que, a més és "el camí més freqüentat de Catalunya", sobre la timba del Congost (Codina, 1993, p 38)

El tram entre Martorell i el port del Bruc

De Martorell en amunt es va aprofitar, de bell antuvi, el preexistent camí ral de Montserrat. Aquest camí sortia igualment pel portal d'Anoia, creuava aquest riu per un pont de fusta, ensorrat i refet moltes vegades, i arribava fins al barri forà del Pontarró. Aquest lloc era una important cruïlla, amb un petit pont sobre un torrent afluent de l'Anoia, una capella i, a partir d'aquest moment, també un hostal.

Del Pontarró en sortien tant l'antic camí ral d'Igualada i Lleida per Capellades com el de Tarragona i València pel Penedès. A més, el tercer braç de la cruïlla era l'inici del camí de Montserrat, que és el que va servir de base per a la construcció de la nova carretera. Es va seguir l'itinerari ja marcat i fins a arribar a Abrera, les modificacions van ser molt minses. A l'encreuament entre els dos brançals del camí ral (la vella i la nova), a prop de l'actual estació de Martorell Enllaç, es va edificar una creu anomenada, significativament, la Creu de Madrid

En el tram entre Martorell i Abrera només cal destacar la construcció de dos petits ponts, un sobre el torrent del Salt, que va obligar a desplaçar el camí existent, i l'altre sobre el Torrent Gran a l'entrada de la població d'Abrera. No hem trobat documentació directe de quan es van construir aquests ponts, però les referències posteriors, literàries i cartogràfiques, duen a pensar en una construcció d'aquesta època.

Tampoc tenim constància directa de com es va resoldre el pas per la riera de Magarola. Aquesta riera, amb una conca de recepció molt gran i profundament encaixada en la terra tova de les vores, és un obstacle difícil de superar per a qualsevol camí. El camí antic, medieval, baixava del pla dels conreus al fons de la riera per un pas encaixonat anomenat el Forat de l'Embut, de trànsit difícil per a carruatges. El baró de Maldà (1988. vol II, p 129)¹³² en el relat d'un viatge

¹³² El recull d'escrits de Rafael d'Amat, baró de Maldà, titulat *Calaix de Sastre* ha estat editat per Curial (Barcelona) en 4 volums.

a Montserrat el 1793, remarca el fet de que a la riera de Magarola tothom ha baixat del cotxe per les dificultats del trànsit, la qual cosa fa pensar que en aquest any el baró i el que l'acompanyaven encara van passar pel camí antic.

Però, com es farà referència en el seu moment, com que el port del Bruc no es va obrir fins a principis del segle XIX, és possible que durant els últims anys (que potser van arribar a decennis) del segle XVIII s'estigués treballant en tot aquest tram. Aquí ens permetem de proposar, al menys com a hipòtesi de treball, que la modificació del camí ja no va ser un arranament d'un camí antic, sinó que van ser bastants quilòmetres de carretera de nova construcció, concretament entre la riera de Magarola i el port del Bruc.

Potser en alguns llocs es van aprofitar trams de camí ja existents i potser algunes modificacions en els trams més aspres del camí medieval ja s'havien produït, però el cas és que el nou trajecte de la carretera abandona totalment l'itinerari del vell camí de Montserrat i deixa, entre altres conseqüències, fora de ruta el poble de Collbató. Si això es va produir poc a poc en diferents moments o si va ser fet tot en aquest moment, és difícil d'establir, però nosaltres en inclinem per aquesta segona opció.

Si es va decidir de treure el camí ral de la part de Piera i Capellades, malgrat la riquesa que significava la indústria paperera de la zona, va ser per què les dificultats del camí entorpien massa el transport. En obrir un nou pas, i tenint en compte els precedents del que s'havia fet al camí de Collblanc, al pont de Molins de Rei i a l'Ordal, no creiem que els tècnics dubtessin massa a l'hora de desplaçar el camí. Vista sobre el terreny, la baixada del Forat de l'Embut és un obstacle semblant a la costa Dreta de Vallbona.

Des de poc abans del Forat de l'Embut, la nova carretera fou desviada cap a l'oest per a creuar la riera de Magarola per un trajecte més planer que baixa fins a la riera, en el lloc conegut com les Arangues, i ascendeix per l'altra banda també amb suavitat, aprofitant també una fondalada. Es en aquest lloc on, a finals del segle XIX es construï el pont de Magarola, que deixà el pas

definitivament fixat. En aquest tram i a mig camí entre la bifurcació i la riera s'hi edificà el barri del Rebató, nascut a partir d'una casa coneguda com l'Hostal, ja existent a principis del segle XIX. Una llegenda local parla de la captura d'un bandoler, anomenat Rebató o Rebató, el cap del qual fou exposat en una gàbia de ferro davant del dit hostal¹³³.

L'entrada a Esparreguera no fou tampoc fàcil. Apartada de la carena, la nova carretera anava a trobar el Carrer de Cavallers o Carrer Gran per mitjà de dues cantonades que calia tornar en angle recte a través d'edificacions ja construïdes amb anterioritat. El baró de Maldà, que tot ho criticava, també es queixava del paviment i explica que *“la vila consisteix ab un carrer molt llarch, y lo empedrat de ell, per ser de palets de riera ab mescla de pedras fogueras, lastiman poch o molt los peus, és dir incómodo per caminar ab llibertat. Los forasters ne diuhen de aquell carrer lo vuit de oros y sembla la carta del vuit de oros tot ell”*. Fins ben entrat el regle XX no s'aconseguí fer passar la carretera per fora de la vila.

A la sortida d'Esparreguera la carretera deixava l'antic camí carener de Collbató, anomenat camí de les Masies pel reguitzell de masos que hi són situades, i seguia, més cap a l'oest, per zona més planera situada a la vora esquerra del torrent Mal. Es curiós el nom modern dels torrents creuats per la carretera, el Primer i el Segon Torrent, cada un d'ells amb el seu pontet. Després s'arribava fins al veïnat de la Font del Còdol, poc més amunt es creuava, també per un pont, el torrent Mal, fins que, finalment, la carretera entrava al terme del Bruc.

Tot aquest itinerari no segueix cap camí preexistent. Per les aparences i per les restes que ha deixat sembla que la carretera obrí un nou pas, més directe però

¹³³ Reig i Vilardell (1890) en les seves *Monografies de Catalunya*, llibre del qual només es conserva el primer volum (dedicat als municipis amb la inicial A), a la Biblioteca de Catalunya, explica amb detall com l'any 1788 fou morta una noia i, capturat l'assassí, el seu cap hi fou penjat, dins d'una gàbia, l'any 1791.

separat del que s'havia fet prèviament, de la mateixa forma en què ho feu al Penedès.

En arribar a la petita població del Bruc, arrecerada en torn a la seva església romànica, la carretera no anà pas a buscar-lo, sinó que tingué el seu pas, i el té encara, per la carena de l'altra banda del torrent. Fou al llarg d'aquesta carena on es produí un nou assentament de la població que ha donat origen a les tres barriades del Bruc de Baix, el Bruc del Mig i el Bruc de Dalt, mentre que l'antic nucli, aïllat fins a la construcció d'un pont a principis del segle XX, s'anomena ara el Bruc de la Parròquia.

Poc més amunt del Bruc de Dalt es trobava la bifurcació amb el camí de Manresa pel coll de can Maçana, el qual també era utilitzat per a pujar a Montserrat amb carruatge donant la volta per Santa Cecília. Era un camí més llarg però més confortable. D'aquesta manera, qui volia pujar al monestir de Montserrat tenia dues opcions: el camí tradicional per Collbató, més directe, però fent l'ascensió a peu o amb cavalcadura i la del Bruc i can Maçana, amb carruatge.

Des d'aquí, la carretera s'enfilava directament cap el coll del Bruc. Generalment es creu que aquest coll va ser obert per la construcció de la carretera, però això no és ben cert. El coll feia segles que era un lloc de pas important. Segurament la via romana que arribava fins a Lleida per Prats de Rei ja hi passava. Però llavors la comunicació important era de nord a sud, de les zones costaneres cap a l'Anoia i la Segarra, seguint la carena entre el Llobregat i l'Anoia. El camí que pogués haver-hi en sentit transversal, si existia, era només de caràcter local. El mèrit de la nova carretera va ser obrir un pas en les fortes pendents transversals, sobretot en el lloc anomenat ja per Madoz (1845-50) les *Revueltas de Can Llucià*, a la baixada cap a Castellolí.

La data en què fou obert aquest pas ens la dóna un fet casual com és l'esment indirecte que feu Gaspar Melchor de Jovellanos, el polític il·lustrat, ministre de Carles IV i enemic del totpoderós Godoy, i que recull Torras i Ribé en el seu

llibre sobre les comunicacions de l'Anoia (1991)¹³⁴. Jovellanos fou desterrat el 1801 a Mallorca, on romangué fins el 1808. La importància del cas rau en el fet que en el viatge d'anada a Mallorca, el 1801, seguí el camí tradicional per Piera i Capellades, mentre que en el de tornada, el 1808, ho feu pel coll del Bruc. A més, Torras i Ribé (1991) també afirma que el 1798 ja es treballava a la zona del Bruc.

Amb això, hem de suposar que la nova carretera, que potser el 1801 encara no era oberta, ja era d'ús general el 1805.

En relacionar aquesta informació amb la que tenim sobre Magarola i el Rebato s'arriba a la conclusió de que aquest tram de la nova xarxa de carreteres fou l'últim en acabar-se. I com van demostrar els fets immediatament posteriors, es va acabar ben a temps. Per aquesta carretera van pujar els invasors napoleònics que el 1808 volien forçar el pas cap Igualada i cap a Manresa i que es van enfrontar als sometents d'aquestes poblacions a les batalles del Bruc¹³⁵.

8.6. ELS CAMINS PREEXISTENTS I LES NOVES NECESSITATS. EL FINAL D'ALGUNS CAMINS

La nova situació econòmica i política, amb l'augment constatat de la circulació de mercaderies i les obres públiques empreses per la nova dinastia borbònica,

¹³⁴ JOVELLANOS, Gaspar Melchor de () *Obras publicadas e inéditas*. Biblioteca de Autores Españoles, vol 4. Madrid. 1956. Volum 4, p 148.

¹³⁵ Els aspectes territorials d'aquest fet han estat ben estudiats també per Josep M^a Torras i Ribé a *Sometents, exèrcit i poble a les batalles del Bruc*, fulletó d' 11 pàgines editat per l'Ajuntament del Bruc (1982).

van tenir un impacte evident sobre la xarxa de camins petits i mitjans existent fins aleshores.

Aquest impacte va tenir dos aspectes principals, l'adequació del seu traçat per a admetre el trànsit de grans carruatges, tant per passatgers com per mercaderies, i l'adaptació del seu itinerari per a enllaçar amb les noves carreteres generals.

En el primer cas, es tractava d'un problema general. Tant la petita masia dedicada al conreu de la vinya com les indústries del paper o de la pell, necessitaven bones vies de comunicació per a dur els seus productes al mercat. També eren necessàries per l'augment del consum de productes d'ultramar i per al moviment de tropes, equipades amb impedimenta i artilleria. Per tots aquests motius, ja expressats anteriorment, molts camins es van anar eixamplant i acomodant al pas de carruatges, i això es va fer sense intervenció de l'Estat i sense a penes constància documental. Cada tram de camí era arranjat pels que l'utilitzaven, en algunes ocasions amb l'ajut de la universitat del municipi on era situat.

En el segon cas, era simplement un problema de rendibilitat que afectava només els camins immediats a les noves carreteres. Els camins propers a aquestes es van anar desviant, diríem que espontàniament, per a connectar-se a la via principal, i els que discorrien paral·lelament a la nova via van restar fossilitzats o es van perdre. L'aspecte més important és la decadència dels nuclis situats en els vells camins i l'auge extraordinari dels situats a les carreteres. Els pobles de Cervelló i Vallirana, al Baix Llobregat; les Cabóries, a l'Alt Penedès, i els tres nuclis del Bruc, a l'Anoia, en són un bon exemple.

8.6.1. El Baix Llobregat

Els camins propers a la carretera

En el sector del Llobregat més proper a Barcelona el fet de la construcció d'una carretera moderna des de Collblanc a Sant Feliu, a més de relegar definitivament la ruta per Provençana i Cornellà a una situació secundària, va provocar unes petites alteracions en la xarxa viària adjacent. En primer lloc el redreç de la ruta, va deixar a Collblanc una part de l'antic camí fora de ruta. A l'Hospitalet encara existeixen els carrers Antiga Travessera i Travessera de Collblanc, que formen una marrada que és l'enllaç entre la Travessera de les Corts i el carrer de Sant Mateu, a Esplugues, i, per tant part de l'antic camí ral.

La resta d'aquest camí ral, pel raval de Sant Mateu, a Esplugues, i per Sant Just, va restar com una ruta secundària, però la circulació per la part del somontà, al peu de les muntanyes de Collserola i Olorda, a penes va ser afectada. La connexió per una nova via entre Sarrià i Sant Boi pel pont d'Esplugues va haver d'esperar fins el segle següent.

El camí entre Vallvidrera i el Llobregat

La ruta entre Vallvidrera i el Llobregat es va veure molt afectada i va variar profundament els seus itineraris. Fins a llavors el pas principal s'havia fet per l'anomenat camí de les Torres fins a Sant Feliu, com es va exposar en el capítol anterior. Hi ha evidències físiques de que aquest camí es va intentar adaptar al trànsit rodat sense aconseguir-ho. Entre la masia de can Parellada i la Torre del Bisbe són ben visibles les marques de roderes en una zona d'un pendent gairebé impossible, vestigi dels esforços per a passar en carro per un lloc per un ja és difícil passar-hi amb cavalcadures. Finalment, el camí ha restat com un dels molts corriols de la muntanya i el camí carreter s'ha desplaçat cap a l'oest.

A partir d'aquest moment, el camí principal es correspon amb la carretera de Vallvidrera a Molins de Rei per Santa Creu d'Olorde, camí carener que arriba a aquest lloc, capital de l'antic municipi del mateix nom, pels colls anomenats de la Mata, de can Pasqual i de can Mallol. Es un camí més llarg però sense pendents excessives i apte per a carruatges. Des de Santa Creu d'Olorde, aquest camí, però, no segueix la carretera actual, sinó que es dirigeix directament cap a Molins de Rei passant per les masies de can Ribes, mas Carabassa i can Vilagut i per sota mateix del castell Ciuró.

Segurament aquest camí alternatiu, tant el tram de Molins a Santa Creu d'Olorde com el de Santa Creu a Vallvidrera, ja existia prèviament, però la major facilitat per a adaptar-lo al trànsit rodat i, cal no oblidar-ho, la presència del pont de Molins de Rei, van determinar el canvi de ruta. La conseqüència és que un camí és ara una carretera asfaltada i l'altre poc més que un sender al mig del bosc.

El camí entre Sant Cugat i Martorell

La pèrdua d'importància del pont del Diable, a Martorell, en favor del nou pont de Molins de Rei i, sobretot la desaparició de la barca de Sant Andreu, va determinar també la desaparició, com a camí important, de l'antic camí que des del Vallès es dirigia al Penedès, travessant el Llobregat a Martorell o a Roca de Droc. A partir de la construcció del pont, el camí que des de Terrassa baixava per Rubí i el camí que venia de Sant Cugat seguiran per la vora esquerra de la riera de Rubí i des del Papiol per la del Llobregat fins a enllaçar amb el pont de Molins de Rei.

Amb això, es posava punt i final a una antiga ruta existent durant dos mil·lennis i de la qual, si no fos per les referències a la via Augusta, s'hauria perdut fins i tot el record popular.

Els camins de Martorell a Terrassa i a Ullastrell

L'estrep oriental del Pont del Diable, que havia estat una important cruïlla de camins, mangué, malgrat tot, la connexió, per un camí de ferradura, entre les viles de Martorell i de Terrassa. Quan al segle XIX es va emprendre la construcció de la nova carretera, es recordava l'existència d'aquest camí, el qual estava en tant mal estat que a l'hivern i en èpoques de pluja hom preferia donar la volta pel pont de Molins de Rei i Rubí. (AHDB. Lligall 932).

També és il·lustrativa l'anècdota local de l'arribada de Ferran VII a Martorell procedent de Terrassa i de la por que va passar en travessar el Pont del Diable, que en baixar del carruatge volia fer afusellar a l'alcalde. Segurament, com s'acostumava a fer, es deuria arranjar el camí per què fos practicable per a la comitiva reial, però el que no va haver forma d'arreclar va ser el pas del pont¹³⁶. Precisament sobre aquest pont consta la refecció feta per l'enginyer militar Juan Martín Zermeno el 1768, en el moment de construir-hi al costat una caserna de cavalleria (Clopas, 1991, p 28).

Aquesta reparació del pont gòtic defineix les males condicions en què es trobava el pont. El general Zermeno va utilitzar per a la refecció tota la pedra tallada que va aconseguir. Per aquest motiu, suposem que va ser el responsable de despullar dels carreus exteriors l'arc de triomf romà que es troba a l'extrem oriental del pont. A canvi, va deixar una làpida commemorativa que atribueix la construcció del pont al cartaginès Aníbal.

Malgrat tots els esforços el pont mai més va tornar a ser un pas important sobre el Llobregat. Als problemes del seu emplaçament cal sumar-hi el fet de ser

¹³⁶ L'esmentada anècdota concorda amb l'itinerari fet per Ferran VII des de Barcelona a Igualada (9 - IV - 1828) recollit a Suárez, Federico (Director) (1972) *Los Agraviados de Cataluña. Documentos del reinado de Fernando VII*. 4 vols. Universidad de Navarra. Pamplona. (Vol II, p 366), que seguí aquest itinerari: Barcelona - Terrassa - [Martorell ?] - "Esparreguina" - Montserrat - Igualada.

massa estret i massa pendent per al pas de carros. Els efectes posteriors són evidents i l'anècdota de Ferran VII n'és només un episodi singular.

El camí de Martorell a Ullastrell, en principi, també deuria d'haver-se iniciat al Pont del Diable, però les primeres referències que en trobem, ja a la segona meitat del segle XIX ens parlen d'un camí que des de la torre dels Crossos, a Martorell, travessa el Llobregat per un gual, aigües amunt de la confluència amb l'Anoia i s'enfila cap a Ullastrell per les masies de can Pasteller i can Segarra. El fet de passar el riu a gual és una altra evidència de la poca importància que tenia el pont en aquests moments.

Les conseqüències negatives d'aquests canvis, que van desestructurar tota la xarxa de camins de la part oriental de la part alta del Baix Llobregat la van patir sobretot els municipis de Castellbisbal, que va veure com una gran part del seu terme es tornava inaccessible des del seu nucli urbà i Olesa de Montserrat, que va veure aturat el seu desenvolupament a causa de la manca de comunicacions modernes. Aquesta segon municipi ha patit problemes d'aïllament durant més d'un segle i el primer encara ara no ha aconseguit aglutinar tot el terme.

El camí de Corbera a Esparreguera, per Gelida

Aquest camí era una alternativa al trajecte per la vora del Llobregat. Mai degué ser massa important en tota la seva extensió, però sí que ho fou com a pas directe entre Gelida i Sant Esteve Sesrovires fins a ajuntar-se amb el camí anterior i amb el camí ral de Lleida. El tram entre Corbera i Gelida, pel coll de ca n'Ollé mai degué adaptar-se el trànsit rodat, ja que al segle XIX hi ha una petició de l'ajuntament de Gelida per a convertir-lo en camí veïnal i adaptar-lo al pas de carros, la qual cosa no va arribar a materialitzar-se.

En canvi, des de Gelida fins a Sant Esteve Sesrovires sí que es va reconvertir, ja que entre el poblet de Sant Salvador de la Calçada i la capella de Sant Joan

Samora, l'únic tram encara transitable actualment, hi ha una gran marrada per on ara passa el trànsit rodat, mentre que encara es pot passar pel camí directe, un impressionant camí fondo, a peu.

Des Sant Esteve en amunt, el camí ha actualment ha desaparegut, desvirtuat per les transformacions modernes, però encara és visible la gran cruïlla de la creu de Vilomara on s'ajuntava amb el camí de Martorell a la Beguda Alta (variant del camí ral de Lleida) i hi havia, a més la bifurcació cap a Abrera d'una banda i cap a Esparreguera de l'altra. Actualment, aquest lloc ha estat envoltat per la via del carrilet, la qual ha tallat tots els camins excepte el de la Beguda Alta i ha anorreat la cruïlla.

El camí del Bages pel castell de Sacama

Aquesta antiquíssim camí que segueix tota la carena entre el Llobregat i la riera del Morral del Molí en direcció de sud a nord, excepte en alguns trams parcials, no va ser obert al trànsit de carros. Era un camí més de tipus estratègic que comercial i no travessava cap nucli habitat, només algunes masies dels termes d'Abrera i Olesa de Montserrat. A més a l'arribar a les muntanyes que separen aquest últim municipi dels de Vacarisses i Viladecavalls, a l'extrem nord-oest del Vallès, els pendents són del tot inadequats pel pas de carros.

Tenia molta més importància el camí que circulava a peu de muntanya, per la vora esquerra del Llobregat entre el pont del Diable i la vila d'Olesa de Montserrat, però aquest tampoc era un bon camí, ja que al passar entre el riu i la muntanya, almenys en un parell de llocs, les costes d'en Santacana i d'en Moragues, el pas era difícil sempre i de vegades interromput per les riuades.

Això va representar un problema greu per a Olesa, vila que es va convertir en una mena de cul-de-sac, al no poder adaptar la seva xarxa viària als nous mitjans de comunicació rodada. La comunicació s'havia de fer amb animals de bast cap a Monistrol, al nord, i cap a Vacarisses i Ullastrell, a l'est, i era difícil

amb carro cap a Martorell, al sud. Només passant el Llobregat pels guals de la Presó i de Magarola i, sobretot, per la barca que hi havia entre Esparreguera i Olesa, hi havia una bona comunicació. Aquesta barca es va convertir en el llaç d'unió d'Olesa amb les terres a l'oest i sud del Llobregat.

8.6.2. L'Alt Penedès

Els efectes de la nova carretera

La nova carretera es feu, també al Penedès, sense respectar la xarxa de camins anterior. Més encara, tractant-se d'un terreny relativament planer on els enginyers militars podien traçar la nova ruta sense massa inconvenients i les despeses de construcció s'alleugerien en buscar les més rectes, i, per tant, les més curtes. Això va fer que l'impacte de la nova carretera fos molt fort i que molts camins, els més propers, es veiessin molt transformats. També molts altres es van modificar per a connectar-se a la nova via, més còmode i més ràpida.

El primer camí en ser afectat va ser el camí que des de Corbera arribava a Sant Pau d'Ordal pel coll del Portell i el mas Granada. En fer-se la carretera pel coll de la Creu d'Ordal el vell camí es va mantenir en un tram d'uns 3 km paral·lel a la carretera. Es va produir una captura en el lloc on es va desenvolupar el poble d'Ordal, i, en canvi, les masies de can Parellada i can Ravella i el mateix poble de Sant Pau d'Ordal, van quedar fora del camí. Poc abans d'arribar a aquest poble, en el lloc anomenat el Pago, on hi havia el peatge, la nova carretera gira cap el sudoest, mentre que el camí antic seguia cap a Sant Pau d'Ordal, Sant Sebastià dels Gorgs i la Granada. En el punt on hi havia una antiga cruïlla s'ha aixecat la Creu de can Vendrell.

Més enllà, en terme d'Avinyonet del Penedès, tota la xarxa de camins entre Cantallops, Can Ràfols dels Caus i les Gunyoles ha resultat modificada. El lloc

de les Cabóries tingué un desenvolupament molt ràpid, mentre que els altres nuclis, d'origen més antic però no tan ben comunicats, restaven estancats. Una cosa semblant passà en el terme veí de Sant Cugat Sesgarrigues, on les Cases Roges i les Cases Roges Noves es van desenvolupar a costa dels antics llocs de Ferran i Sant Pere Molanta.

Però, bàsicament pel fet de tractar-se d'un país relativament pla, els vells camins no van desaparèixer ni van restar relegats a camins de bast. Pràcticament tots els camins antics van convertir-se ben aviat en camins carreters, adaptats a les necessitats de l'agricultura, al mateix temps que molts d'altres. Es pot afirmar que aquí l'intent d'identificar i datar els camins no planteja problemes per a trobar-los sinó per a identificar-los entre la munió de camins existents.

La importància creixent de Vilafranca i els seus camins radials

L'arribada de la nova carretera a Vilafranca va obrir una nova via de comunicació amb Barcelona, a part de les que ja hi havia per Sant Sadurní d'Anoia i per les Gunyoles. També en direcció a Tarragona es va obrir un trajecte nou que comunicava directament amb l'Arboç, encara que aquesta era ja una ruta antiga, la qual només es va fer més directa. En canvi, la ruta pel coll de la creu d'Ordal era totalment nova i reforçava el paper de Vilafranca com a centre del Penedès.

Aquesta posició central de Vilafranca feu que es reforcessin les comunicacions en direcció als altres caps de comarca i centres industrials. Resolta la circulació en el sentit de l'eix de la Depressió Prelitoral, de seguida es trobà a faltar una bona comunicació cap a la costa, en direcció a Sitges i Vilanova i també cap a l'interior, en direcció a Capellades i Igualada d'una banda i cap a Montblanc i Valls d'una altra, malgrat que aquesta última ruta també podia emprendre's des de l'Arboç.

Deixant per al següent apartat la vital comunicació amb la costa, la ruta cap a l'interior era força complicada. Anem veient com, poc a poc, van apareixent camins aptes per al trànsit de carros, però en tot el període no apareix cap ruta suficientment definida com per a pensar en un camí carreter estable. I no és per manca de relacions comercials ni per interès dels nuclis implicats. Al segle XIX veurem com Igualada, Capellades i Vilafranca fan causa comú en demanar una carretera que els comunicui amb els ports de la costa.

Al segle XVIII el camí carreter sortia de Vilafranca cap a l'interior seguint dues rutes que es tornaven a reunir al Pla del Penedès. Una d'elles, potser la més antiga, passa per la Granada i Santa Fe del Penedès i pel poble del Gornal arriba al Pla. Ara es coneix amb el nom de Carrerada de Sant Pere. L'altra segueix conjuntament amb el camí de la Llacuna fins a les Cabanyes, es bifurca a la creu del Rafú i segueix cap a Puigdàlber fins a arribar al Pla.

Des del Pla del Penedès el camí arriba directament a Sant Pere de Riudebitlles. Totes aquestes rutes no presenten especials dificultats i eren ja segurament al segle XVIII aptes per al trànsit de carros. Només el pas de les torrentades plantejava dificultats.

A partir de Sant Pere, en creuar el riu de Bitlles, el terreny es torna més abrupte i el pas és més difícil. En aquell moment, es presentaven dues opcions. La més directa era seguir pel camí medieval pel mas de l'Izard i Agulladolç, només apte per a passar-hi a peu o amb mules, i l'altra donar la volta fins a Sant Quintí de Mediona, on, per la creu de Ferro, es degué fer el primer pas apte per a carros que duia fins a l'Anoia. De fet, els dos camins conflueixen al coll de la Guixera, a la carena que fa la partió de les dues conques, abans de baixar fins a Capellades i trobar seguidament el vell camí ral d'Igualada.

Els altres camins cap a l'interior eren el de la Llacuna i el de Valls pel coll de La Barraca. Del primer (que ja hem comentat en els capítols anteriors) sortia de Vilafranca per les Cabanyes, seguia per Vilobí i travessava tot el terme de Font-

rubí, per un camí sense massa dificultats que poc a poc anava aproximant-se a la Carrerada General fins sortir ambdues del Penedès pel coll de la Barraca.

El camí de Vilafranca a Valls tenia un llarg recorregut pel Penedès, per la Bleda, Sant Jaume dels Domenys i la Bisbal fins a enfilarse cap a l'Alt Camp pel coll de Santa Cristina. També és d'origen antic, com a mínim medieval, però en aquest es va tenir més dificultats per a adaptar-lo al trànsit de carruatges doncs travessa transversalment la majoria dels torrents. Per això, al llarg del temps, va haver-hi més d'una ruta en aquest sentit.

La fi del camí de Sant Sadurní d'Anoia a Esparreguera

Hem exposat en el capítol anterior la aparició i desenvolupament d'aquest camí; toca ara parlar de la seva mort. Era una pervivència de quan les comunicacions en sentit paral·lel a la costa eren de la major importància, i el desenvolupament de les viles d'Esparreguera i de Sant Sadurní el va mantenir en funcionament. Com hem expressat en el capítol setè, aquest camí consta de dues parts, gairebé equidistants, separades per la cruïlla amb l'antic camí ral de Lleida, on es fundar, a partir d'un hostal, el nucli de la Beguda Alta.

En la primera, de Sant Sadurní a la Beguda Alta, el fet de la situació transversal a les principals torrenteres, molt ensorrades en aquest lloc, va fer difícil la modernització del camí, sobretot a la zona de la Rierussa, a Sant Llorenç d'Hortons. Precisament passada aquesta riera, en un tram al llarg d'un vessant d'una certa longitud, es poden observar dues marrades fetes per alleugerir el pendent entre ca n'Esteve de la Riera i la Beguda Alta (ICC, mapa 1:50000).

La segona part del camí és carenera gairebé des de la Beguda Alta fins a Esparreguera. Només en l'últim tram, que creua la riera de Magarola, hi ha problemes per a baixar en carruatge fins a la riera. Per a fer-ho, ha diferents passos corresponents a moments i opcions diferents. De totes formes, aquesta part, que també acollia el trànsit procedent de Masquefa, deuria mantenir-se,

pel trànsit local, durant més temps que l'anterior, però ara també, en el sentit literal del terme, ha desaparegut.

8.6.3. El Garraf

La comarca del Garraf no es va veure directament afectada per l'obertura de les noves carreteres. La ruta més important vers l'exterior va ser durant molt de temps la navegació de cabotatge i la xarxa de camins interiors va tenir una adaptació lenta, i només en trams esparsos, als nous mitjans de transport rodat.

Les necessitats més peremptòries eren per part de les zones interiors, el Penedès i l'Anoia, on els nous conreus comercials i les manufactures necessitaven arribar a la costa per a arribar als mercats exteriors per via marítima. Per aquesta raó, els canvis més importants van fer-se en els camins que comunicaven amb l'interior, malgrat que és on el terreny presenta més dificultats.

El camins cap a Vilafranca del Penedès

El tram inicial del camí de Vilafranca a Sitges continuava sent el camí del Sant Sepulcre, però arribat a prop de Canyelles, seguia per la vora de la riera de Ribes fins a arribar al nou poble de Sant Pere de Ribes, que havia crescut a l'est de l'antic castell i en el lloc on el camí tallava un meandre de la riera. Des d'aquest lloc el camí, com ho fa ara la carretera, es dirigia directament fins a Sitges pel petit coll de la Creu de Ribes.

El camí de Vilafranca a Vilanova i la Geltrú es feia antigament, com es tracta en el capítol anterior, per Moja i per la vall de Sant Miquel, petit poble situat sota mateix d'Olèrdola i conegut també com la Vall. Després, travessava la carena

pel coll de can Deus, on trobava la carrerada de Cerdanya, i pel mas de l'Artís baixava cap a Vilanova. Una part d'aquest camí, la compresa entre la Vall i el mas de l'Artís presentava dificultats tant greus que, poc a poc, es va anar substituint pel un de nou, que passava pel poble de Canyelles i presentava menys dificultats. Aquest camí començava al camí de Sitges, justament a l'encreuament amb la Carrerada, i per la masia de la Cogullada arribava a Canyelles i seguia pel Corral Nou per anar a ajuntar-se amb el camí primitiu a prop del mas de l'Artís.

Els camins de l'interior del massís de Garraf

Els camins que travessaven l'interior del massís de Garraf van restar com eren fins a aquell moment, la qual cosa significa que va augmentar la seva marginalitat. La zona va restar al marge de les transformacions econòmiques de l'entorn i va quedar reduïda a una economia basada en l'agricultura extensiva i, sobretot, en el pasturatge. L'entrada del bestiar es feia per la part penedesenca i el seu mercat natural era la ciutat de Barcelona, amb la qual cosa, les comunicacions amb la costa eren de poca importància. Els camins des d'Oleseta i des de Begues fins a Sitges van continuar sent de ferradura i fins i tot un poble, el de Jafre de Garraf, situat en un antic encreuament ara obsolet, va acabar per restar deshabitat.

Tampoc el camí de les costes de Garraf va adquirir més importància. L'antic lloc de Campdàsens, on en època medieval hi hagué un monestir, va quedar reduït a unes poques masies i només a la costa van subsistir els llocs de Garraf i de Vallcarca. Tampoc el camí que els unia va rebre més atenció malgrat ser la ruta més directa entre la ciutat de Barcelona i les viles de Sitges i Vilanova. Una vegada desapareguda la pirateria morisca a les costes catalanes, era més pràctic el transport per via marítima.

El camí de Tarragona

Deixant de banda uns petits obstacles muntanyosos entre Sitges i Vilanova, no es troba cap dificultat de pas per la costa des del Garraf fins el Baix Penedès i el Tarragonès. Si cal parlar de dificultats, és més propi parlar dels aiguamolls de la costa, dels quals només en resta la bassa de Comarruga i poca cosa més, que de problemes orogràfics.

El camí sortia des de Sitges, com en època medieval, per l'avinguda del Vinyet i seguia, per Can Girona del Camí i per darrera del turó de Miralpeix. Passava al terme de Ribes pel coll de les Forques i per l'actual barri de Roquetes entrava a Vilanova pel barri de la Geltrú. Després passava per la masia de ca n'Esquerrer, per Cubelles, Cunit, la Casa Vella de Segur de Calafell i després de passar Calafell, arribava a la nova carretera de València. No hem detectat fundacions noves que indiquin una variació. El camí s'havia consolidat i convertit tot ell en camí carreter, però el trajecte creiem que era el mateix que en època anterior.

8.7. APROXIMACIÓ GLOBAL A LA XARXA VIÀRIA DEL SEGLE XVIII.

Al llarg dels segles XV i XVI es va fent evident la precarietat i insuficiència de la xarxa de camins descrita en el capítol anterior. Superats (o esmorteïts) els efectes de les pestes i de les lluites internes (Guerra civil catalana i guerres dels remences), el país es va refent tant demogràficament com econòmicament. Són testimonis d'aquesta recuperació la gran quantitat de despeses de caire religiós i d'altres tipus que són documentades a gairebé tots

els pobles i viles del territori estudiat.

A més, cal afegir-hi que la nova estructura del món rural amb la consolidació sistema sorgit de la Sentència de Guadalupe, en el qual la masia n'és el nucli essencial. Amb això es produeixen dos fenòmens importants: el primer és la disminució del nombre de la població dispersa, ja que els masos abandonats en època de pesta (masos rònecs) no tornen a habitar-se, ans al contrari, les masies més dèbils són absorbides per les més poderoses, majoritàriament per efecte de la institució de l'hereu. En canvi, sí que es registre un augment de la població de pobles i viles, a causa, en part de la immigració gavatxa, procedent del sud de França.

El segon fenomen és la transformació dels tipus de conreu amb el desenvolupament, lent però imparable, dels conreus comercials a costa del de subsistència. D'aquests el més important fou el de la vinya, el qual arribà, en molts llocs del nostre territori a convertir-se en un monocultiu que s'ha mantingut fins ben entrat el segle XX i que, reconvertit en producció de cava, encara és predominant al Penedès.

La dependència del territori envers un conreu de mercat com la viticultura tingué uns efectes socioeconòmics de gran importància. No tan sols era important el conreu de la vinya, sinó també l'elaboració del vi i la seva comercialització. A més, cal afegir-hi la producció d'aiguarent (amb la proliferació de fassines a tots els municipis), molt convenient quan es tractava, com era el cas, d'una exportació a ultramar, cap a les colònies americanes.

Les indústries agràries es complementaven, en alguns llocs (Martorell, Esparreguera, Capellades, la Pobla de Claramunt, Carme, Sant Pere de Riudebitlles, etc.) amb manufactures d'altres tipus que aprofitaven l'energia hidràulica per a la producció d'estris de primera necessitat: pell paper, ferro, coure, etc. També a l'interior de moltes de les viles, es treballava el tèxtil, sobretot la llana, la seda i el cànem.

Totes aquestes transformacions, a més dels productes d'ultramar que començaven a introduir-se, feren augmentar considerablement el trànsit de persones i de mercaderies que havien de suportar les vies de comunicació. A finals del segle XVI era ja evident la seva insuficiència. La documentació de l'època recull les queixes sobre el mal estat dels camins. Els diaris i relats dels viatgers, que en aquest moment comencen a aparèixer i que són un font d'informació molt immediata, insisteixen en les dificultats i la deixadesa dels camins.

En realitat, sospitem, no ens trobem en un moment de decadència, sinó ben al contrari. Els camins no havien estat millor anteriorment, sinó que el trànsit per ells ha augmentat de tal manera que s'han tornat precaris i insuficients per a les noves necessitats que la transformació social i econòmica reclama.

A principis del segle XVIII, la nova dinastia de Borbó que s'instal·la a la corona espanyola, veié clara la situació de les comunicacions i, de la mà del nou cos d'enginyers militars, va emprendre un molt ambiciós programa de reformes. Pròsper de Verboom instal·là l'escola d'enginyers militars a Barcelona i al llarg del segle XVIII son nombrosos els enginyers que ha deixat la seva signatura en obres de construcció i reforma esteses per tot el país, com camins, ponts, ports i edificis diversos.

Si en la primera meitat del segle les obres només tenien un caire puntual, amb l'arribada de Nàpols del rei Carles III, es va procedir a una transformació total i planificada de la xarxa viària en el territori que ens ocupa. Carles III va introduir a Espanya l'esperit de la Il·lustració i s'ha convertit en el monarca paradigma del Despotisme Il·lustrat. Va intentar fer nombroses reformes en molts àmbits de la vida econòmica, social i cultural, com la reforma agrària, repoblacions, el control de l'Església, etc.

Pel que fa a les comunicacions, en el seu regnat es va fer una xarxa radial de carreteres que comunicava Madrid amb tots els extrems del seu regne. A la seva mort encara no era acabada, però ha estat la base de la majoria d'obres

que s'han fet posteriorment. Cal advertir aquí que aquestes carreteres eren quelcom més que uns simples camins carreteres. Eren vies aptes per el trànsit de carruatges en els dos sentits de la marxa i anaven acompanyades d'importants obres d'infraestructura. A més, en gran part del seu recorregut eren totalment de nova construcció.

Centrant-nos en el nostre territori, el problema més gran que trobava la planificació de la nova xarxa viària era el pas del riu Llobregat, pas que gairebé en tots els casos calia fer en barca. El pont de Sant Boi no s'havia aconseguit de consolidar-lo i ja feia un parell de segles que s'havia desistit de refer-lo, el de Martorell era inoperant (malgrat que se li va fer una important reforma) i el de Monistrol de Montserrat quedava molt apartat de la xarxa principal de camins. La barca de Sant Andreu, la de Sant Vicenç i la de Sant Boi eren les més utilitzades, però cap d'elles permetia un trànsit fluït.

Davant de les dificultats, es va optar per fer un traçat totalment diferent als anteriors, que tenia com a punt bàsic un nou pont construït a Molins de Rei entre 1763 i 1767. Aquest pont va ser una magna obra per els enginyers de l'època i ha estat moltes vegades comparat amb una obra de romans. Malauradament, a finals del segle XX, el riu ha acabat per ensorrar-lo.

Des del punt de vista de la xarxa viària, l'aspecte més important del pont de Molins de Rei radica en el lloc on és situat. Era un emplaçament nou que substituïa i, per la seva utilitat i servei, deixava en segon terme tots els anteriors passos del riu, fossin ponts, guals o barques. Totes les vies de comunicació, les existents i les noves, van haver de adaptar-se a la nova situació i desviar-se per a enllaçar amb aquest nou punt de pas del Llobregat.

De fet, a banda i banda del pont es van fer tres carreteres, en part o totalment construïdes ex novo. Una, a orient del pont, enllaçava aquest amb Barcelona, mentre que les altres dues conduïen una cap el Penedès pel coll de la Creu d'Ordal i l'altra cap a Igualada pel coll del Bruc.

La carretera de Barcelona sortia igualment d'aquesta ciutat, com les antigues vies, pel Coll d'Enforcats, però agafava la variant de Collblanc i a continuació, pel pont d'Esplugues i el pla del Vent, anava a unir-se amb l'antic camí ral a Sant Feliu de Llobregat. D'aquí continuava riu amunt fins a Molins de Rei, on feia un colze per a enllaçar amb el pont. El tram de camí ral que remuntava el riu entre Molins i la barca de Sant Andreu en poc temps va restar obsolet i la barca va acabar per desaparèixer.

La carretera de l'Ordal era totalment nova. Enllaçava el pont de Molins amb el Penedès i va substituir els camins ja existents. Tant els que creuaven el Garraf, des de Sant Boi o per les Costes, com el de Martorell per l'Anoia, van quedar sense sentit durant més d'un segle. Les noves reformes del segle XIX els van rehabilitar, però durant molts anys van restar pràcticament abandonats.

La nova carretera pujava per la vora esquerra de la riera de Cervelló, dita de Vallirana en la seva part alta, fins a arribar a l'esmentat coll de la Creu d'Ordal. La seva obra més emblemàtica és l'anomenat pont del Lledoner, que salva un profund torrent a les proximitats de la masia d'aquest nom. El dit pont és descrit amb admiració per molts viatgers, però a principis del segle XIX encara faltava molt per a acabar-lo.

Tota la carretera, fins i tot a la plana del Penedès, és de nova construcció i va directament fins a Vilafranca defugint el pas per nuclis habitats. Els nuclis actuals de Cervelló i Vallirana, al Baix Llobregat, i el de les Cabòries, ara centre del municipi d'Avinyonet, s'han desenvolupat amb posterioritat a la construcció de la carretera i, en gran part, gràcies a la seva presència.

L'última de les carreteres construïdes al segle XVIII és la que anava del pont de Molins de Rei fins a Igualada passant pel coll del Bruc. Igualment com en el cas anterior, es produïa una substitució de l'antic camí ral per una carretera construïda de bell nou. En aquest cas el camí substituït fou el de Martorell a Igualada per Piera i Capellades i les obres més importants es van fer per a l'obertura del coll del Bruc en sentit transversal, sobretot en les anomenades

corbes de Can Lluçà, a Castellolí.

Es va obrir en els primers anys del segle XIX, quan es documenta que encara es treballava en la nova carretera. Precisament aprofitant aquesta nova via, el 1808 es va produir l'entrada de les tropes franceses que va alarmar tant als habitants de Manresa com al d'Igualada i va ocasionar l'enfrontament recollit a la memòria popular con l'episodi del timbaler del Bruc.

A partir del segle XVIII, aquestes carreteres formen com la columna vertebral de les comunicacions de la zona estudiada. Els camins propers a aquestes vies es van desviant per a enllaçar amb elles, quan més directament millor, com es pot observar a prop del poble d'Ordal o als voltants d'Esparreguera.

En canvi, els camins rals substituïts per les noves carreteres van perdre ràpidament gran part del seu trànsit tradicional i entraren en una decadència de la que no van sortir fins a finals del segle següent. Per les barques del Llobregat, el pont de Molins de Rei fou la seva sentència de mort. Poc a poc anaren desapareixen totes, la última de les quals fou la que hi havia entre Esparreguera i Olesa de Montserrat, que no tancà fins a principis del segle XX.

Al marge de la construcció de la xarxa de carreteres reials, el conjunt de les comunicacions seguia en una gran precarietat. El desenvolupament econòmic anava demanant cada vegada més una xarxa viària sòlida, sobretot per a les exportacions de vi i pel trànsit de manufactures. Els camins importants s'anaven adaptant fins allà on es podia a la circulació rodada a base de reformes puntuals en aquells llocs on més comerç hi havia o en aquells per on era més difícil el pas.

Al marge de modificacions registrades per la documentació, com el cas del pas Blau a la Pobla de Claramunt, creiem que tot un seguit de "marrades" (desviacions d'un camí en forma de colze per a suavitzar el pendent d'una costa) que s'observen a la cartografia són d'aquesta època. També ho poden ser moltes de les rodades que es troben en camins ara abandonats, i així

mateix, els topònims del tipus costa de Matamatxos i similars.

De fet, el conjunt de la xarxa viària de Catalunya va continuar així encara per molt de temps, i es fa difícil donar una cronologia a la gran quantitat de reformes, eixamplaments i desviaments curts que presenten gairebé tots els camins que, convencionalment, anomenem camins tradicionals. Fins a la segona meitat del segle XIX i ja en un altre context econòmic i polític no es va emprendre exhaustivament la reforma de la xarxa viària amb la distinció entre carreteres estatals, carreteres provincials i camins veïnals.

8.8. Mapes, gràfiques i il·lustracions del capítol 8

- 8.1. Mapa de la Península Ibèrica, per A Ortelius. Anvers. 1602, detall (*Gran Geografia Comarcal de Catalunya*, vol 19, p 55)
- 8.2. Mapa de Catalunya, per G. Mercator. Amsterdam. 1619, detall (*Gran Geografia Comarcal de Catalunya*, vol 19, p 65)
- 8.3. Mapa de Catalunya, per C. Allard. Amsterdam. 1680 – 1700, detall (*Gran Geografia Comarcal de Catalunya*, vol 19, p 55)
- 8.4. Mapa de Catalunya, per Ambrosio Borsano. Barcelona. 1687, detall (*Gran Geografia Comarcal de Catalunya*, vol 19, p 89)
- 8.5. Setge de Barcelona al segle XVII, gravat. Complet i detall (*Geografia de Catalunya*. Ed Aedos, vol 1. 1958)
- 8.6. Mapa de Catalunya, pel comte de Darnius. 1705, detall (*Gran Geografia Comarcal de Catalunya*, vol 19, p 105)
- 8.7. Mapa de Catalunya, per N de Fer. París. 1714, detall (*Gran Geografia Comarcal de Catalunya*, vol 19, p 117)
- 8.8. Mapa de Catalunya, per Josep Aparici. Barcelona, 1720 (*Gran Geografia Comarcal de Catalunya*, vol 19, p 120-21) i “El camí reial al seu pas per la sotsvegueria d'Igualada”, detall del mapa de J Aparici (Torres i Ribé, 1991, p 10)
- 8.9. Mapa de Catalunya, per Roussel i La Blottière. París. 1730, detall (*Gran Geografia Comarcal de Catalunya*, vol 19, p 125)
- 8.10. Mapa de Catalunya, per F Xavier de Garma. 1737. detall (*Gran Geografia Comarcal de Catalunya*, vol 19, p 127)
- 8.11. Mapa del bisbat de Barcelona, per F Xavier de Garma. Complet i detall (*Catalunya romànica*, vol XX, p 55)
- 8.12. Mapa de Espanya. Rutas de postas i cajas de correos. 1775. Complet i detall (*El FC en Espanya*, 1978)
- 8.13. Camí ral de Barcelona a València (LABORDE, *Itinerario Descriptivo de la Provincias de España*. Traducció de Mariano de Cabrerizo, València 1816, mapa 7)

- 8.14. Camí ral de Barcelona a Lleida (LABORDE, *Itinerario Descriptivo de la Provincias de España*. Traducció de Mariano de Cabrerizo, València 1816, mapa 8)
- 8.15. La xarxa de camins dels segles XVII i XVIII. Mapa d'elaboració pròpia.
- 8.16. Mapa esquemàtic de la xarxa de camins dels segles XVII i XVIII. Mapa d'elaboració pròpia.

Figura 8.1

Mapa de la Península Ibérica d'A. Ortelius. Anvers. 1602, detall (GGCC, vol. 19, p. 55).



Figura 8.2

Mapa de Catalunya, de G. Mercator. Amsterdam. 1619, detall (GGCC, vol. 19, p. 65).



Figura 8.3

Mapa de Catalunya, de C. Allard. Amsterdam. 1680, detall
(GGCC, vol. 19, p. 55).

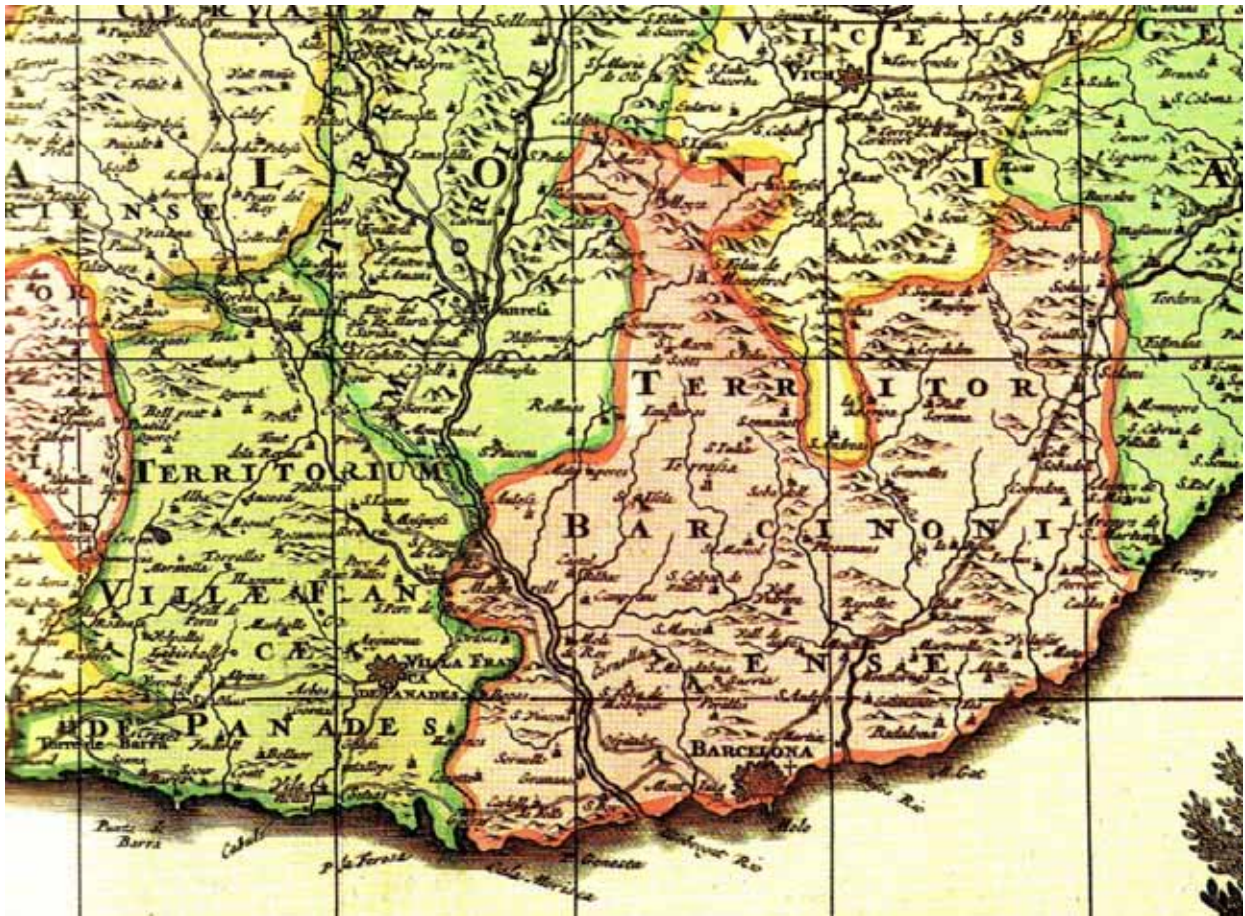


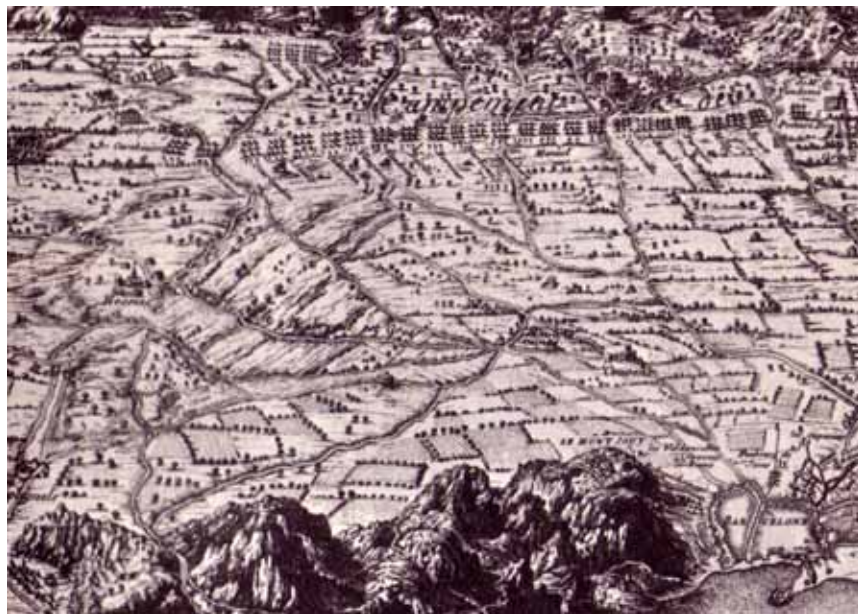
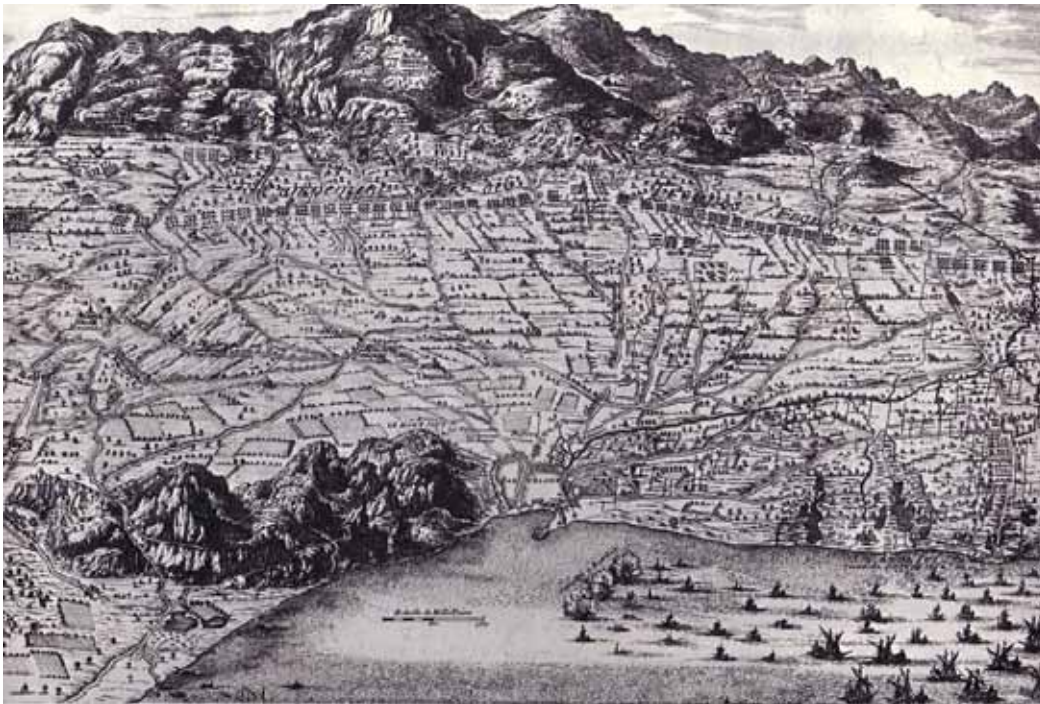
Figura 8.4

Mapa de Catalunya, d'A. Borsano. Barcelona. 1687, detall
(GGCC, vol. 19, p. 89).



Figura 8.5

Setge de Barcelona al segle XVII, gravat. Complet i detall.
(Geografia de Catalunya Ed. Aedos, vol. 1, 1958).



Detail

Figura 8.6

Mapa de Catalunya, del Comte de Darnius. 1705, detall
(GGCC, vol. 19, p. 105).

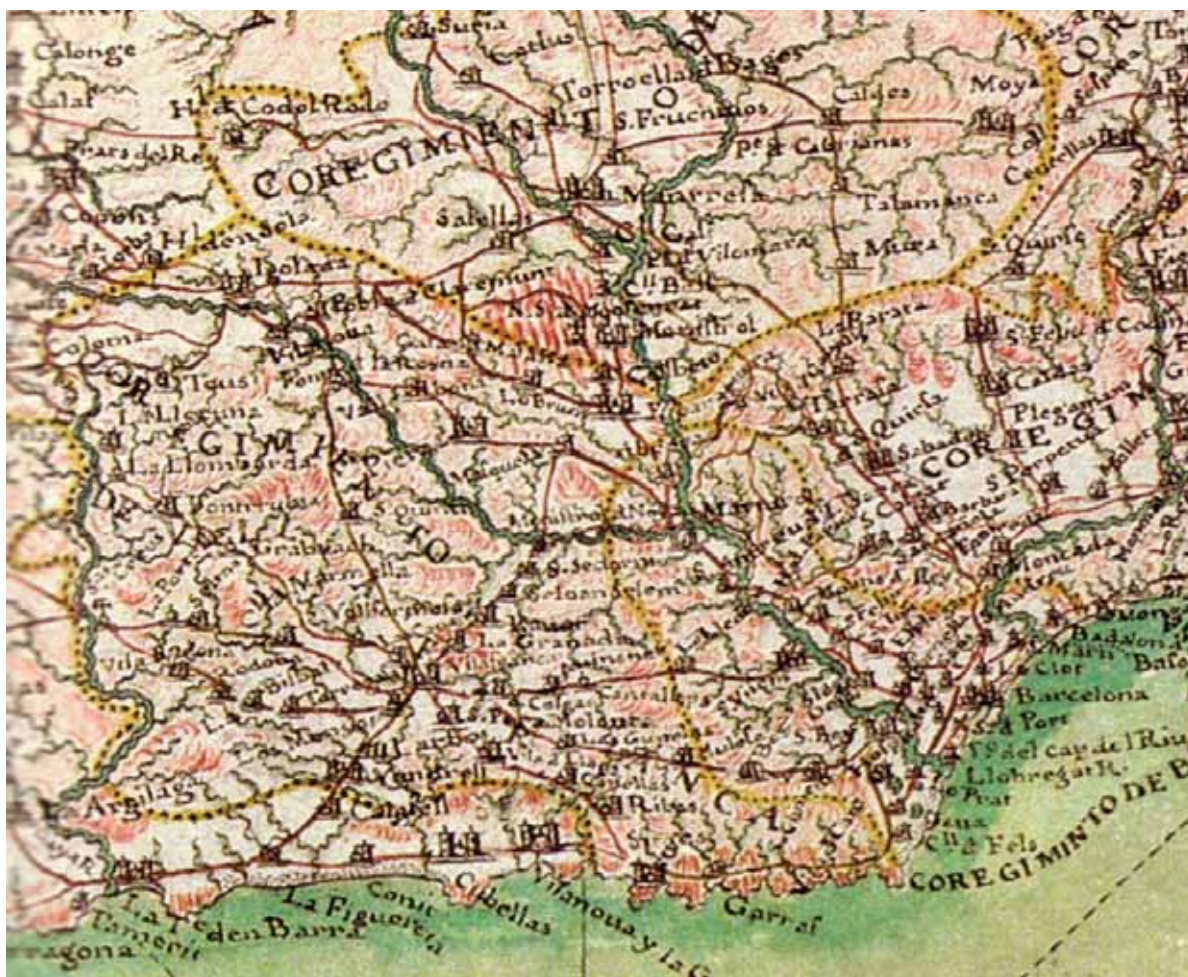


Figura 8.7

Mapa de Catalunya, per N. de Fer. París. 1714, detall
(GGCC, vol. 19, p. 117).



Figura 8.8

Mapa de Catalunya, de Josep Aparici. Barcelona. 1720
(GGCC, vol. 19, p. 120-121).



"El camí reial al seu pas per la sotsvegueria d'Igualada",
detall del mapa de J. Aparici (Torres i Ribé, 1991, p 10).

Figura 8.9

Mapa de Catalunya, per Roussel i La Blotière. Paris. 1730, detall
(GGCC, vol. 19, p. 125).



Figura 8.10

Mapa de Catalunya, per F. Xavier de Garma. Barcelona. 1737, detall
(GGCC, vol. 19, p. 127).

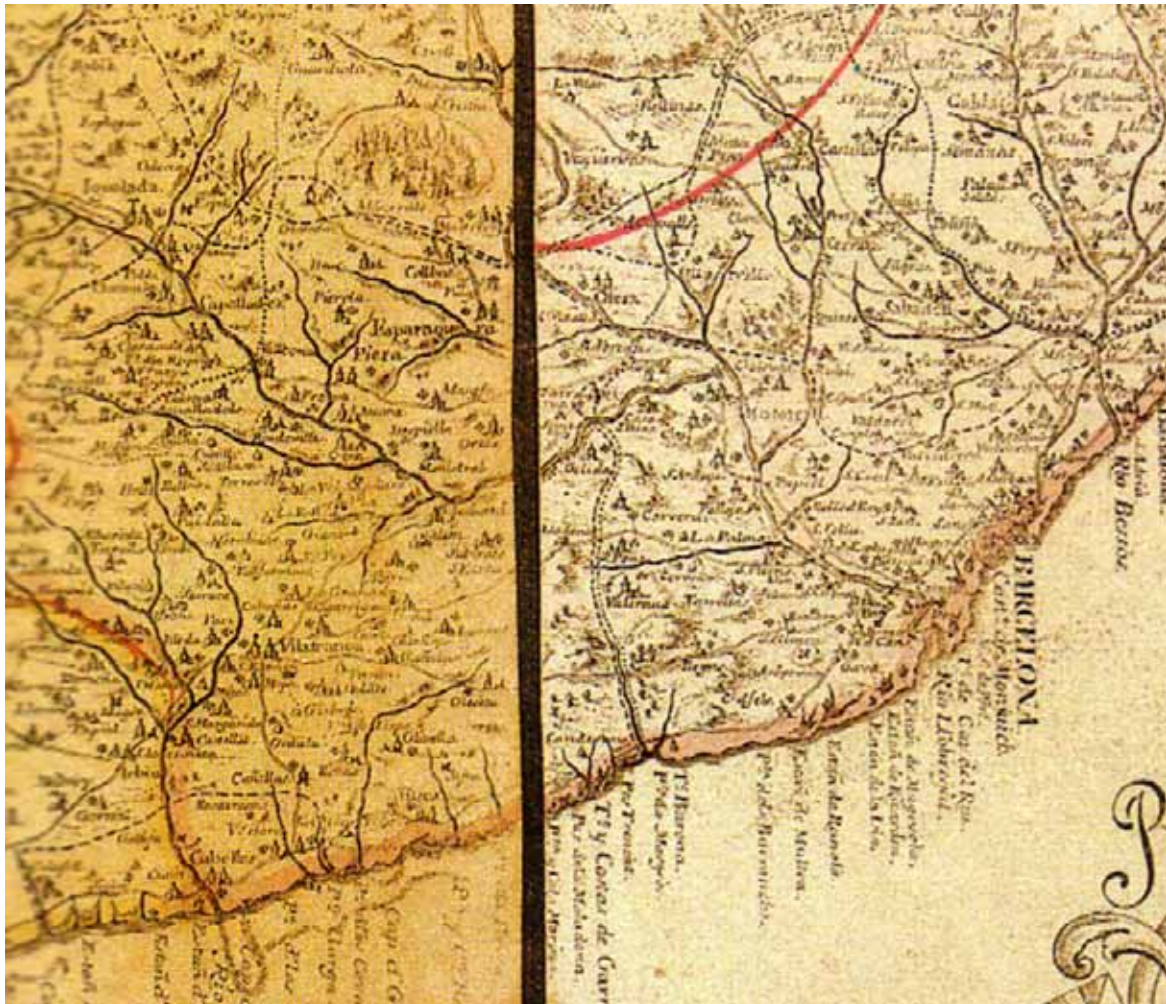


Figura 8.11

Bisbat de Barcelona, per F. Xavier de Garma. Barcelona. 1762.
(Catalunya romànica, vol. XX, p. 55).



Detall.

Figura 8.12

Mapa de Espanya. Rutas de postas y cajas de correos. 1775.
(*El Ferrocarril en Espanya*, 1978). Complet i detall.



Figura 8.13

Camí ral de Barcelona a València.
(LABORDE, *Itinerario descriptivo de las Provincias de España*.
Traducció de MARIANO DE CABRERIZO, València. 1816, mapa 7).

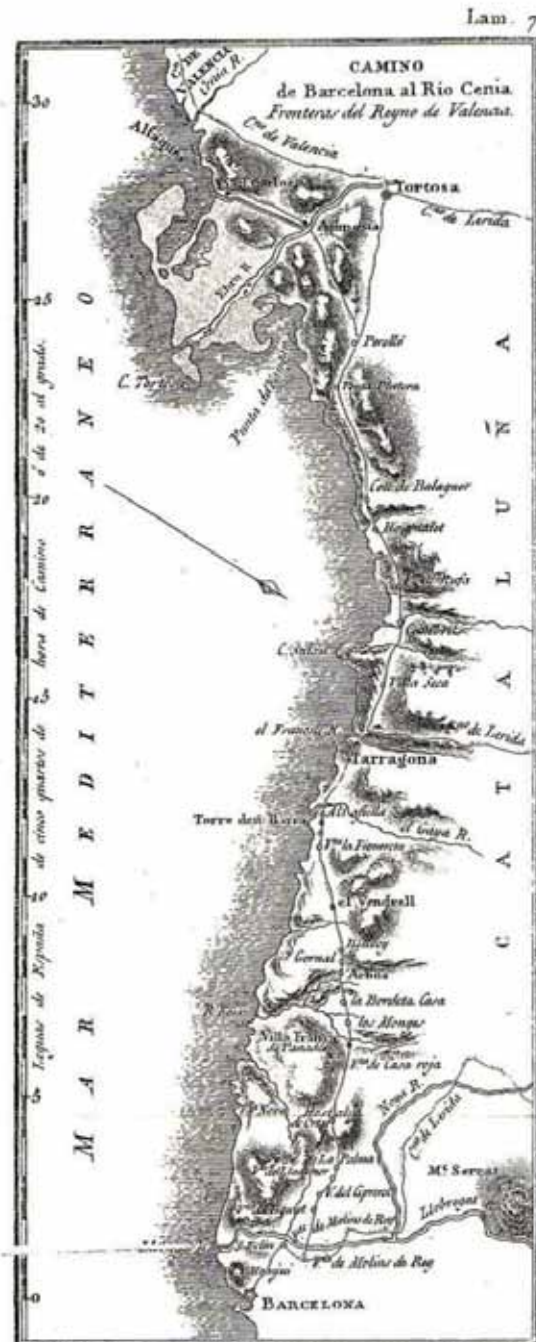
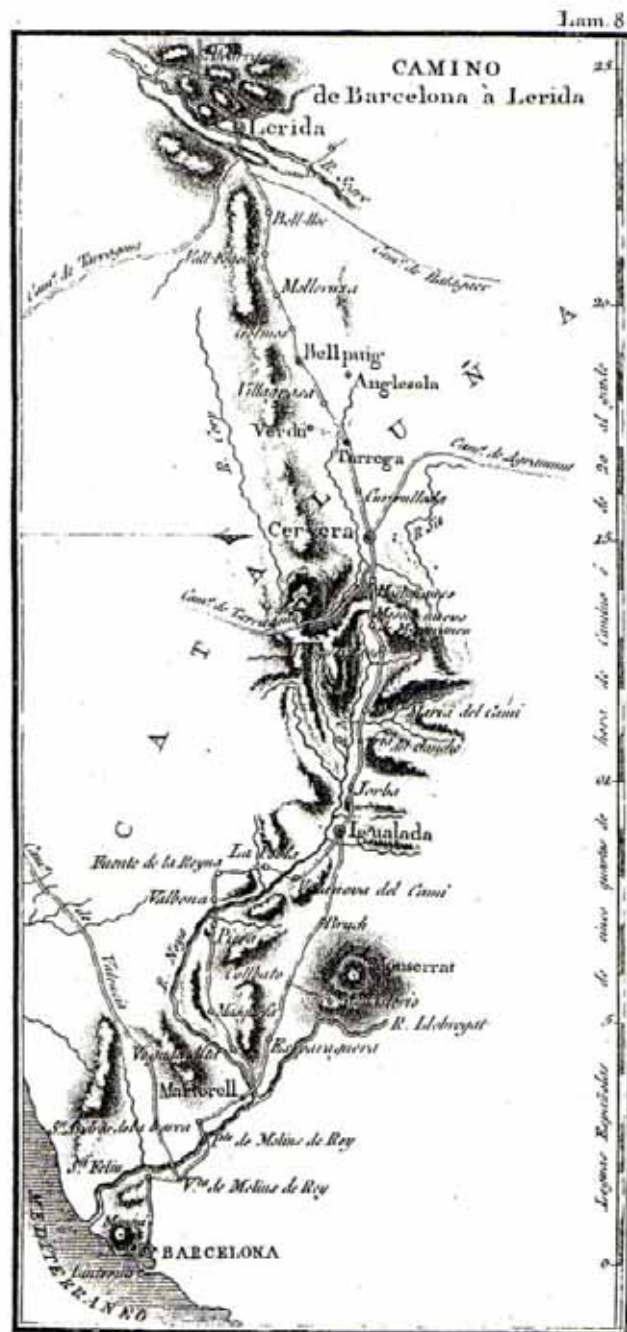


Figura 8.14

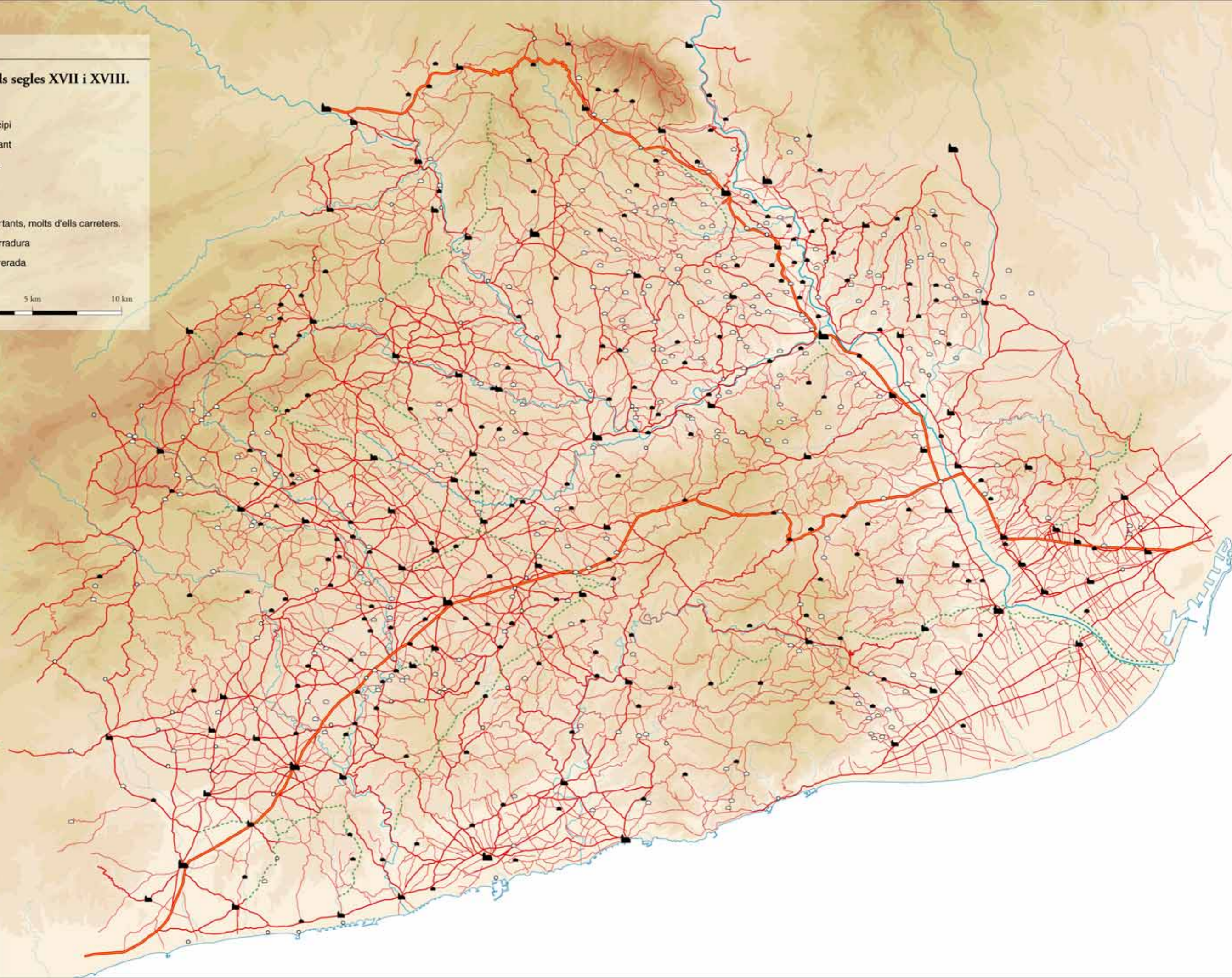
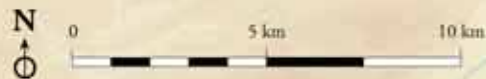
Camí ral de Barcelona a Lleida.
(LABORDE, *Itinerario descriptivo de las Provincias de España*.
Traducció de MARIANO DE CABRERIZO, València. 1816, mapa 8).



Mapa 8.15

Xarxa viària dels segles XVII i XVIII.

- Ciutat o vila
- Cap de municipi
- Masia important
- Altres masies
- Altres nuclis
- Carreteres.
- Camins importants, molts d'ells carreteres.
- Camins de ferradura
- Trams de carrerada



Mapa 8.16

Esquema de la xarxa de camins al segle XVII i XVIII.

- Carreteres al segle XVIII
- Camins principals
- Viles i ciutats
- Altres nuclis de població
- Altres llocs

