

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

CONCLUSIONS

Com exposàvem a la introducció, des del principi del nostre treball ens varem proposar de fer un estudi de la xarxa viària durant el període de temps més llarg possible, del qual trobéssim dades suficients. Això ens permetria saber de quina manera i en quins moments s'ha anat formant aquesta xarxa i com ha arribat a la nostra època. Però, a la vegada, pensàvem que a partir de l'anàlisi de la transformació de la seva xarxa viària, també es podria establir una periodització cronològica d'un territori. Crèiem que en la morfologia dels camins i en la seva xarxa resten enregistrats els canvis polítics (conquesta romana, implantació del feudalisme, etc.) o econòmics (expansió del conreu de la vinya, arribada de la indústria, etc.) pels quals ha passat aquest territori. Es a dir, l'estudi d'un paisatge humanitzat i el de la xarxa viària que s'hi ha establert, estan completament interrelacionats.

L'estudi evolutiu de la xarxa viària, si s'aconseguia que fos complet, no només aportaria informació sobre el seu origen i la seva influència sobre la xarxa actual, sinó també coneixement sobre quins esdeveniments l'haurien afectat més profundament i en quines èpoques van succeir. Esdeveniments que haurien afectat, d'una manera o altra, a la resta d'elements de la societat. Per això, el present treball és, a la vegada, un estudi evolutiu, el més detallat possible, de la xarxa de camins d'un determinat territori i un intent de periodització d'aquest territori segons els impactes d'origen humà que ha rebut aquesta xarxa.

També és l'estudi de l'evolució d'una determinada via entre dues poblacions concretes al llarg de períodes molt llargs de temps, malgrat les mancances de la documentació escrita i que en ocasions s'hagi mudat el seu trajecte. Hi ha camins que han canviat fins a quatre vegades d'itinerari, com en el cas dels camins d'Esparreguera o del Penedès.

Al mateix temps, ha estat inevitable l'anàlisi dels condicionaments topogràfics,

sobretot els corredors fluvials i els passos de muntanya, que són bàsics per a les comunicacions, però també l'estudi de les carenes i dels pendents, així com el dels congostos, passos estrets i guals. En gran part de la zona d'estudi cal afegir-hi el de la xarxa fluvial, fins i tot la dels torrents, els quals a l'estar encaixats profundament entre materials sedimentaris tous, representen una dificultat seriosa per al trànsit.

En un altre ordre de coses, les fonts que ens han proporcionat la informació necessària per a estructurar la xarxa ha estat diferents gairebé per a cada període. Mentre les fonts arqueològiques anaven minvant amb el temps, altres, com les escrites o les cartogràfiques, es convertien en cada vegada més importants.

Sobretot la documentació escrita original ha estat molt variada. Mentre en un primer moment eren només referències indirectes recollides en documents aïllats (moltes vegades recollits en col·leccions, això sí), per a la segona meitat del segle XIX, ja es disposava d'expedients complets.

La toponímia és també una bona eina per a l'estudi integral d'un territori, i per tant, també per a l'estudi dels camins però la major part de la microtoponímia recollida, a la zona i en els períodes estudiats, no remet a un substrat lingüístic remot, si no a unes fases primerenques del català i a una societat estrictament rural.

Finalment, com un altre dels estudis col·laterals que han aparegut en realitzar l'estudi, cal esmentar les moltes referències al món ramader i a la transhumància. Amb elles s'ha pogut encara establir una xarxa de vies pecuàries, ni de molt tros completa però sí especialitzada en alguns trams, que ara ja ha desaparegut, però que encara és identificable.

1. L'evolució de la xarxa viària en el seu conjunt

En conjunt, creiem haver acomplert amb els objectius previstos inicialment, el primer dels quals implicava també l'estudi dels períodes més reculats en el temps a partir del que es podria conèixer de la xarxa dels més recents (anàlisi regressiva). D'aquesta manera, malgrat que canviïn les fonts, els resultats que ens interessa destacar en cada cas (eixos viaris, camins principals o secundaris) poden tenir una certa semblança, malgrat que en ocasions la manca d'una informació abundant pot reduir notablement els detalls del conjunt.

Com era de preveure, els períodes més antics, ibèric, romà i Antiguitat tardana, són els que, per sí mateixos, ens aporten menys dades. Les fonts escrites s'expressen només a un nivell molt general, i el reconeixement arqueològic d'aquest territori, malgrat que s'hi està treballant amb notables resultats, falta encara molt per estar complet. Es només a partir del segle X quan la documentació es torna més concreta i quan podem elaborar una xarxa més completa, malgrat que molts indrets esmentats a les fonts encara no podem situar-los amb seguretat i que l'arqueologia ha treballat menys aquest període que l'anterior.

Per a la resta de períodes, quan més ens acostem a la nostra època, la xarxa de camins és fa progressivament més densa, al mateix temps que la successió d'un període a un altre és també de forma gradual. A partir dels segles XVII i XVIII, quan ja es pot comptar amb l'ajut de la cartografia, la visió de conjunt es va fent cada vegada més nítida. Amb tot, cal esperar al segle XIX (amb la gran aportació de dades procedents de l'Arxiu Històric de la Diputació de Barcelona) perquè es pugui fixar la xarxa de vies de comunicació de manera inqüestionable a l'escala dels diferents municipis i, moltes vegades, encara amb més detall.

De fet, i malgrat tots els esforços esmerçats, no podem encara presentar una xarxa viària de l'època romana tant completa com les dels períodes posteriors.

Segurament això és degut al poc coneixement que encara tenim de l'Antiguitat tardana i als canvis en el poblament que es van produir, sobretot al Penedès, a l'inici de la ocupació comtal. Amb tot, fent un encreuament d'informacions entre el relleu i la hidrografia del territori i la xarxa de camins de períodes posteriors, es pot entreveure el trajecte concret d'alguns dels eixos viaris de l'època romana, com, per exemple, la via del pont del Diable a Lleida, la de Sant Boi a les Gunyoles o la carrerada de la Segarra.

En els períodes posteriors, els estudis específics sobre camins són molt escassos, però les fonts, més abundants, permeten fer aproximacions més completes. En les èpoques medieval i moderna els estudis viaris en el territori analitzat són inexistents i en l'època contemporània es limiten a alguns municipis, però sense que es trobin massa a l'abast del públic. A partir de les nostres informacions, gairebé *ex novo* hem posat al descobert tota una xarxa viària, amb la seva corresponent evolució, que per a estar segurs de la seva realitat, caldrà encara fer nombroses comprovacions.

Per la nostra part, en els casos en que ens ha estat possible, hem posat les troballes a la discussió de nombrosos estudiosos, persones de formació diferent a la nostra que, per diferents motius, han treballat temes de camins en diferents municipis com Olèrdola, Corbera de Llobregat, Sant Feliu, Rubí o el Bruc i en tots els casos els resultats han estat àmpliament satisfactoris.

El mateix ha passat quan hem intervingut en treballs multidisciplinaris encarregats per diferents institucions oficials, com el Pla Director Supramunicipal de Sostenibilitat, elaborat per la Mancomunitat de Municipis de l'Alt Penedès, dirigit per Antoni Ferran i Mèlich, o l'expedient de classificació dels camins ramaders de l'ajuntament de Vallbona d'Anoia, dirigit per Anget T. Rey Navarro. En ambdós casos, les nostres aportacions sobre la xarxa de camins antiga, si bé que amb algun retoc que ha enriquit el nostre treball, han estat considerades com a bones.

2. Les observacions interessants, per períodes

En el transcurs del treball, a part de fixar els itineraris de les vies de comunicació principals de la xarxa i d'analitzar la seva evolució cronològica, que era la tesi principal del nostre estudi, ens hem anat adonant d'alguns fets i circumstàncies que poden qualificar-se d'interessants. Cada un dels períodes és un món força complex, i, en sí mateix i en la seva evolució cronològica, es descobreixen tota una sèrie de particularitats que potser havien passat inadvertides. Seguidament fem un recull, per períodes, d'aquelles que ens han semblat més dignes de menció.

L'època romana

En primer lloc, cal destacar que la via Augusta representa la clara aparició per primera vegada en el nostre país d'un gran eix viari. En aquest cas, des dels Pirineus fins a Tarragona, travessant per la Depressió Prelitoral. Amb tot, creiem que encara estem lluny de poder fixar-li un itinerari definitiu. Defensem, bàsicament, per al trajecte des de Barcelona al pont del Diable, un itinerari principal per Provençana i Cornellà, però sense oblidar el de Collblanc i Sant Just Desvern, i la unió dels dos itineraris a partir de la riera de la Salut, entre Sant Feliu de Llobregat i Molins de Rei.

Pel que fa a la branca que des del Vallès portava fins el pont, creiem que en cap cas baixava per la riera de Rubí sinó que anava directament des de Rubí a Castellbisbal per can Campanyà i des del barri del Raval d'aquest últim poble baixava fins a ajuntar-se a la via de Barcelona a la vora del Llobregat, al costat mateix de can Coromines.

Pel que fa al Penedès, com es manifesta en el seu lloc, mantenim la nostra proposta del camí rectilini des de can Bas (Subirats) a Pacs del Penedès, no integrat a la xarxa radial de Vilafranca. També defensem la teoria de la volta pel nord i oest del turó de Sant Pau i el trajecte de la via des de la Bleda fins a Sant

Esteve de Castellet. Amb tot, som conscients que és un tema molt tractat, en el qual hi ha moltes hipòtesis diferents i que la nostra no és més que una altra interpretació, més o menys afortunada, realitzada amb les poques dades existents.

Un altre aspecte, força menys estudiat, és el de la via de *Barcino a Ilerda*. S'ha definit bé la de *Tarraco a Ilerda*, però malgrat que hi ha mencions d'un possible camí que des de les comarques barcelonines arribés a Lleida, creiem que no s'havia establert mai el seu itinerari. La nostra proposta és la d'una via que des de Martorell i passant pels Hostalets de Pierola, Sant Pau de la Guàrdia i Maians arribava als Prats de Rei (antigament *Municipum Sigarrense*), la qual creiem que assenyala un trajecte directe i factible. No podem precisar la importància d'aquesta via en època romana però considerem segura la seva existència, ja que discorre totalment sobre la carena que fa la divisòria d'aigües entre les conques del Llobregat i de l'Anoia. A més ens consta la seva practicabilitat, tant per la documentació d'època moderna com per haver-la comprovat personalment.

Una via que també cal tenir en compte, encara que no podem afirmar la seva existència en època romana amb tanta rotunditat, es la via que comunicava el Pla del Llobregat i el Penedès i travessava el massís de Garraf entre Sant Boi i les Gunyoles. Malgrat que desconeixem els seu itinerari antic per l'interior de Garraf, tant Sant Boi com les Gunyoles conserven importants restes romanes. A més l'esment, per fonts àrabs, de Begues "al camí de Barcelona" ens permet suposar-li una existència anterior a les transformacions altmedievals.

L'Alta Edat Mitjana

En primer lloc cal considerar aquest període com una època de forta inestabilitat, amb campanyes militars relativament freqüents que arrasaven conreus i establiments humans.

Es una època de forta mobilitat, tant pel que fa al domini com a la ocupació humana. Si bé creiem que el Penedès mai va ser un territori buit, és evident que els primers establiments esmentats a la documentació no sempre van arribar a consolidar-se. La documentació sobre indrets concrets no és massa abundant i, a més és la primera de què disposem. Amb tot, resta evident que si a la zona del Llobregat es mantenen, en general, els assentaments romans, que després donaran origen als diferents pobles, al Penedès els jaciments romans es troben gairebé tots en emplaçaments rurals. Es tracta dels casos de les capelles romàniques de Vallformosa i Pinells, esmentades al segle X, i de Grabuac, la Bleda, Viladellops i un llarg etcètera, capelles que no han desenvolupat cap nucli de població important. Fins i tot és possible que el mateix desballestament de la xarxa viària romana es produís en el moment en que comença la documentació escrita.

La xarxa viària s'allunya de la plana s'enfila per les carenes a l'empara dels castells i torres que es van construir. És possible que es recuperessin vells camins d'època ibèrica, que ja no unien els diferents poblats sinó els castells que asseguraven el domini del territori. Amb tot, són aquests camins, els que van de castell a castell els que són més esmentats a la documentació.

La plena Edat Mitjana i gran part del segle XVI

L'excepteionalitat del període precedent implica ja en sí mateix que en el moment en que cessen les circumstàncies extraordinàries que li donaven sentit, poc a poc es torni a la normalitat. En aquest cas, la normalitat consistia en el cessament de la violència que permetés la recuperació de les planes fèrtils i l'abandonament dels enclavaments estratègics de la perifèria muntanyosa. Si a la part del Llobregat i del baix Anoia això s'aconseguí cap al segle XI, a part del Penedès no es va consolidar fins a l'ocupació de Tarragona, ja en ple segle XII.

Es aquest segle el que veu l'aparició de les anomenades "viles noves" i de les "pobles" ("Pobla", en singular), fundacions reials o nobiliàries, moltes de les quals, emparades pels seus privilegis, van tenir un ràpid desenvolupament demogràfic i econòmic. El seu creixement urbà i les seves necessitats comercials van tenir un paper fonamental en el desenvolupament d'una nova xarxa de camins i en el retorn d'aquests camins a la plana.

Aquesta xarxa, al Penedès, era molt semblant a la primitiva desenvolupada pels romans, però, tenint en compte que les "viles noves" són creacions medievals i la majoria de les vegades sense connexió amb cap etapa anterior. Podem considerar que si els nòduls principals d'aquesta xarxa són nous, tota la xarxa, encara que prengui alguns trams de la vella xarxa romana, també es fa de nova planta. Com que ja no hi ha hagut cap més trasbals de les comunicacions i és aquesta la que arriba, encara que modificada, fins a nosaltres, es fa realment difícil esbrinar quina part correspon a l'època anterior i quina és nova. El camí entre can Bas i Pacs del Penedès, esmentat en unes línies anteriors, seria un exemple d'aquesta superposició.

Aquesta nova xarxa, com hem dit, fou la que es consolidà i, prioritàriament, caldria destacar-ne dos aspectes: el primer, la xarxa radial que es generà en torn a les principals viles: Sant Sadurní, Vilafranca, Igualada, de vegades emmascarada per la orografia, com a Martorell i Piera i només semicircular a la vora de mar, com a Sitges i Vilanova i la Geltrú. El segon aspecte és la creació dels "camins rals" que enllaçaven aquestes viles amb Barcelona i amb les altres terres de la confederació catalanoaragonesa. En el territori que estudiem, aquests són dos, el camí ral de Lleida, per Martorell, Piera capellades i Igualada, i el camí ral de Tarragona, que malgrat tenir variants per l'interior del massís de Garraf, es consolidà per Martorell, Sant Sadurní i Vilafranca.

Una última observació és que les moltes queixes enregistrades al segle XVI sobre l'estat dels camins, tant per la documentació com pels relats de viatgers, no s'han de interpretar com una decadència de la xarxa viària sinó com una

insuficiència dels camins de rodes deguda al gran augment del comerç i els transports experimentat en aquesta època.

Els segles XVII i XVIII

En aquest període l'impacte que li dona origen és l'aparició d'una nova agricultura comercial basada en conreus comercials, sobretot la fabricació de vi i aiguardent, però també amb l'oli i la fruita seca. Això portà com a conseqüència el canvi dels bous per les mules i la generalització del carro. L'origen de tot aquest canvi creiem que trobar en la sentència de Guadalupe que posà fi a les guerres remences.

La anomalia del període respecte al model que hem emprat per a definir-ne l'inici i el final, consisteix en que els resultats de l'esmentada sentència, encara que definitius per a canviar la fesomia de la pagesia catalana, no es van manifestar de cop, sinó que van anar imposant-se poc a poc. A finals del segle XVI ja comencen a veure's clars a la documentació i al segles següent ja s'imposen clarament.

Les comunicacions es van adaptant lentament a la nova situació amb la construcció de marrades i, simplement amb l'abandonament d'alguns trams de pendent pronunciat i la seva substitució per d'altres de més recorregut però més planers. Tot això fet la majoria de vegades per la iniciativa dels propietaris de les masies per a adaptar el seu tram corresponent, amb la qual cosa se generava molt poca documentació.

Fins a l'inici del segle XVIII, amb l'arribada de la nova dinastia borbònica i amb el treball dels enginyers militars (amb Pròsper de Verboem al capdavant) no s'emprèn el treball de modernitzar la xarxa viària principal de Catalunya. Amb tot i els projectes anteriors no és fins el regnat de Carles III (1661 – 1700), quan es fa la reforma viària que significa la substitució dels antics camins rals

per modernes carreteres (amb capacitat per a circular-hi un carro en cada direcció) i el creuament del Llobregat per un punt nou.

Deixant de banda i els llocs de pas tradicionals, Sant Boi de Llobregat i Martorell, i despreciant la possibilitat de creuar el riu a Roca de Droc, el pont de Molins de Rei és el símbol més evident d'aquesta transformació. Les tres vies de comunicació que naixien al pont també eren, en gran part, noves. La que es dirigia a Barcelona abandonava l'antic traçat a Sant Feliu de Llobregat per entrar a Barcelona pel pont d'Esplugues i Coll Blanc.

La carretera de Tarragona (que també era camí del Penedès) a partir del pont era nova en tot el seu traçat, el qual va tenir com a elements més significatius la construcció del viaducte del Lledoner, l'obertura del coll de la Creu d'Ordal i la creació d'una ruta directa i rectilínia a través de la plana penedesenca fins a Vilafranca.

La que substituïa l'antic camí ral de Lleida era igualment nova. El traçat per la vora dreta del Llobregat fins a Martorell, amb l'obertura del pas de Roca de Droc, deixava sense sentit la barca de Sant Andreu alhora que eixamplava el pas del Congost de Martorell. D'aquesta vila enllà, el canvi encara era més radical, ja que abandonava definitivament el camí ral tradicional, per Piera i Capellades, arribava a Igualada per Esparreguera i el coll del Bruc. Aquesta última ruta va acabar-se a l'inici del segle XIX, just a temps perquè el brigadier Schwartz fos derrotat, segons la llegenda, pel timbaler del Bruc.

El segle XIX i el primer quart del segle XX

La primera observació és l'aturada en l'acompliment del projecte començat el segle anterior. Les causes es troben en la guerra del Francès en primer lloc i les lluites entre absolutistes i liberals després. Tots els intents de revitalitzar-lo que es van fer des dels nous organismes creats per les Corts de Càdis, i també durant el Trienni Liberal, van resultar inoperants.

La nova Diputació Provincial de Barcelona, establerta ja definitivament el 1835, fou l'encarregada de dissenyar i construir una nova xarxa de comunicacions en l'àmbit de la seva demarcació. Aquesta és una de les tasques en les que més es va implicar durant la resta del segle XIX i tot el segle XX, fins el punt de remodelar completament la xarxa de carreteres en un primer moment i la xarxa de camins veïnals després. Sense l'acció de la Diputació, la xarxa viària actual seria totalment diferent, i molt més minsa.

D'altra banda la gran activitat duta a terme per la diputació ha transformat tant la xarxa viària actual, que ha produït un fort emmascarament de la xarxa anterior. Per sort, tota aquesta obra és recollida l'Arxiu Històric de la Diputació, amb una documentació molt completa i variada, des del mateix any 1835, amb els llibres d'actes, els expedients de construcció o reparació, els plans de camins i de carreteres, i una innumerable correspondència amb tots els ajuntaments de la província. L'arxiu compta, a més, amb abundant cartografia, bé recollida en una secció especial o inclosa a la documentació.

En aquest sentit, sabem que la Diputació va passar de les accions puntuals dels anys trenta del segle XIX a assumir en el decenni següent, una vegada acabada la guerra carlina, la totalitat dels camins en construcció. A partir de 1848 ja va passar a planificar la xarxa de carreteres de la província i, quan l'organisme es convertí en Junta de Carreteres de Catalunya, de totes la del país. Amb la classificació de Carreteres Nacionals, Carretera Provincials u Camins Veïnals es delimità quines vies eren responsabilitat de l'Estat, quines de la diputació i quines dels ajuntaments.

Cada pocs anys es feia un nou Pla Provincial de Carreteres en el qual s'integraven les ja construïdes i es programava el fer-ne de noves. El greu problema és que la manca crònica de diners i els canvis freqüents de govern feien que de la planificació a l'execució del projecte passessin molts anys, malgrat les reclamacions dels ajuntaments i particulars afectats per les noves vies.

3. Una observació final

Finalment, voldríem insistir una vegada més en què el major valor de la present tesi doctoral és si ha aconseguit reunir una informació coherent i vàlida en un tema poc fressat. I diem això tant en l'aspecte metodològic, una agrupació de conceptes trets d'autors i de corrents molt diverses i, per tant, ple d'indefinicions i amb nombrosos "forats negres", com en el propi camp de l'estudi de la formació, evolució i situació dels itineraris principals de la xarxa viària, força més coherent.

El mèrit principal consisteix, ens sembla, en haver encetat un camí, el de l'estudi físic de la xarxa integral d'un territori en diferents períodes històrics. Ha calgut treballar amb molts tipus de fonts d'informació diferents, ha calgut anar creant una metodologia d'estudi al mateix temps en què s'anaven recollint les informacions i també ha calgut fer-ne una síntesi per a cada període històric. Si aquest estudi pot servir realment com una primera aportació a un tema en el qual que encara hi ha molt per a fer, ja creurem que hem complert amb el nostre objectiu.