

L'ESTAT DELS CAMINS A LA COMARCA D'OSONA EN EL SEGLE XVIII

per Joaquim ALBAREDA I SALVADÓ

En l'estudi del pas de la societat tradicional d'antic règim, a la moderna, en la nostra comarca, hi ha tot un seguit de qüestions que cal dilucidar abans d'arribar a una interpretació global vàlida. Si partim del fet que la integració del mercat és essencial per a comprendre el grau de desenrotllament dels canvis que s'operaven en la societat catalana del vuit-cents, el coneixement de l'estat dels camins ens serà *prou útil per mesurar les condicions en què es realitzaven els intercanvis comercials* i, al cap i a la fi, els obstacles o avantatges que suposava per a llur desenvolupament i per al del conjunt de l'economia osonenca.

Com ha dit Josep Fontana, per tal que arribi a acomplir-se la «revolució industrial» en qualsevol país, és indispensable la formació d'un mercat d'àmbit nacional¹. S'ha d'arribar a un desenrotllament de la circulació, la qual cosa, adverteix, no solament significa transport, sinó també l'existència d'intercanvis i d'una creixent divisió social del treball. Serà aquest entramat de factors allò que, a la llarga, ens farà distingir clarament entre el mercat d'àmbit nacional, qualitativament avençat, i el vell mercat comarcal caracteritzat per l'autoconsum.

La comarca d'Osona es trobava immersa en aquest context de profundes transformacions, encara massa poc conegudes ací. Però podem apuntar-ne dos trets essencials: en l'agricultura, hom tendia a una especialització creixent basada en la producció de cereals, acompanyada d'una millora qualitativa considerable en les tècniques de conreu. En la indústria, uns centres tradicionals assolien vers els anys setantes el punt més àlgid de la seva expansió amb un pes específic en el context català —amb els teixits de llana— i una xarxa complexa de relacions comercials: amb l'Aragó, Castella i altres punts del Principat per a la compra de llanes i d'altres productes alimenticis; l'interior de la comarca per a la venda dels productes manufacturats, així com amb d'altres punts del Principat —amb les oposicions corresponents per part dels gremis locals que no admetien la intrusió. S'establien, de més a més, nous vincles derivats de la divisió i especialització del treball: Centelles donava feina a Aiguafreda, Monistrol, L'Estany i el Figaró i venia a Madrid, Saragossa i

1. FONTANA, Josep: *Cambio económico y actitudes políticas en la España del siglo XIX*, Ed. Ariel, Esplugues 1975, pàg. 14 i ss.

València; Taradell filava per al Bages. Al marge d'aquests dos centres essencials cal remarcar Sant Hipòlit, Roda, Vic i Sant Pere de Torelló, els quals formen el gruix productiu central. La Vall del Ges presentava encara una altra peculiaritat: la torneria de banya i de fusta, la qual molt aviat assoliria un relleu important en el circuit comercial osonenc i extracomarcal, i s'anava vinculant progressivament a la indústria tèxtil moderna.

En aquest sentit, l'informe aplegat pel viatger Francisco de Zamora, corresponent al març de 1788 intitulat «*Noticia del estado actual de los Caminos de los pueblos principales del Corregimiento de Vich y de otras partes que se dirigen a la misma ciudad proponiendo el medio de hacerlos carreteros*»², constitueix una informació inèdita i completa. En ell, es fa referència als sis camins principals de ferradura que surten de Vic: el d'Olot, el de Ripoll, el de Girona, el de Berga, el de Manresa i el de Barcelona, nomenant les deficiències que pateixen, així com les obres que hi calen per a fer-los viables, les distàncies d'una ciutat a l'altra i el principal comerç que hi circula. En línies generals la conclusió que se'n desprèn és que l'estat dels camins era poc menys que desastrós: en alguns d'ells no hi podien ni tan sols circular els carros; d'altres, calia que fossin eixamplats i salvats els obstacles produïts per les avingudes d'aigües dels torrents i rieres; el camí de Barcelona era el més transitable malgrat que mancava la construcció d'alguns ponts.

Si ens remuntem a principis del mateix segle, veiem com hi ha per part de les autoritats una preocupació latent per l'estat dels camins, malgrat que l'interès no sembla estar proporcionat amb els mitjans que s'hi esmerçaren. El febrer del 1715, l'intendent Patiño cridava l'atenció a les autoritats locals del partit de Vic i sotsvegueria de Moià perquè s'arrangessin els camins. Al cap de dos anys s'hi insistia i, en vista dels resultats infructuosos, l'Audiència informà el 1721 que el corregidor estava obligat a vetllar-los i fer complir als pobles en el seu arranjamnt.

Un dels problemes més greus eren les avingudes que solien causar estralls tot enduent-se els ponts de fusta. Per a fer front a despeses tan valuoses, els pobles es trobaven mancats de mitjans econòmics i sense facultats per fer repartiments especials.

El mateix any 1721, es trobava en estat avançat la construcció de la carretera amb Manresa, necessària per a la conducció d'oli, vi i queviures de l'Aragó, i restava tan sols trencar el pas de Collsuspina. Les despeses, 100 lliures, no podent ser sufragades per Centelles i Tona —al terme de les quals pertanyia— foren repartides també entre Vic, Taradell i Seva per ordre de l'Audiència³.

El 1740 es refeia el camí reial de Vic a Barcelona. El pagament de les despeses enfrontarà els veïns del comtat de Centelles, ja que una part d'ells s'hi oposaven per motius de llinatge. L'Audiència informà que l'obra beneficiava tant la noblesa com el poble baix i que tothom havia de contribuir⁴.

Poc després, el 1746, Manlleu rebia una ordre del brigadier Santiago Desoly en els termes següents: «*Teniendo noticia que los caminos Reales, que pasan des de la villa*

2. ZAMORA, Francisco de: Biblioteca de Palacio Real, Ms. 2.450, folis 27-31.

3. CARRERA PUJAL, Jaime: *Historia política y económica de Cataluña: S. XVI-XVIII*, Barcelona, Vol. IV, pàgs. 343-4.

4. CARRERA, *op. cit.*, pàg. 346.

de Manlleu, a diferentes partes se hallan intransitables, como también una calle de la misma villa llamada la calle del puente, que es la más transitable, está que no se puede pasar; y por tanto ordeno y mando a los Justicias de dicha villa y término luego recompongan los caminos que pasan a la villa de Torelló y otras partes, como también la referida calle...»⁵. L'avís ja havia estat donat dos anys abans.

No n'hi havia prou amb les despeses de tipus local i els pobles a voltes havien de costejar les obres d'altres comarques: el 1748 es plantejà a Sallent la necessitat de refer el pont sobre el Llobregat —derruït per les aigües—, argüint que el fet perjudicava les fàbriques de llana que tenien per tot el Lluçanès, la Plana de Vic, l'Urgell i part d'Aragó i Castella⁶. El 1755, Vic entrà en el repartiment per arreglar el pont sobre el Cardoner, així com Olot⁷. Cap el 1766 s'hi recorria de nou, i els veïns de Taradell al·legaven que estaven endeutats per les quantitats elevades que havien pagat per refer els camins i ponts del partit i en els quals no havien col·laborat mai els manresans, els quals, de més a més, exigien el dret de lleuda en transitar pel seu partit. Malgrat les queixes, s'hagué de pagar⁸.

Pel que fa al camí de Mataró, el corregidor d'allí, l'any 1770, es lamentava dels seus camins tot insinuant que amb una bona carretera podrien ser utilitzats carros, anar a Vic, Olot i Manresa i mantenir-hi un intercanvi important: vins i d'altres fruits de la marina a canvi de carbó, palla i farratges de la muntanya⁹.

Dos anys després s'havien tramès als corregidors —per part de la R. Audiència— unes normes per a la conservació dels camins generals, i s'hi insistí el 1777. Andrés de Lúria, corregidor de Vic, responia tot seguit amb una visió probablement massa optimista: «... los caminos Reales y vezinales de este Corregimiento se hallan (en) el mejor estado, pues durante el Invierno y la Primavera passé repetidas órdenes a los pueblos para que cada uno en su respectivo Distrito los pussiese transitables; y luego que el buen tiempo les dio lugar lo practicaron, hallándose en el mejor estado, tanto para el transito de Azemilas, como al de carruajes en quanto lo permite la situación montuosa por naturaleza en la maior parte de este terreno...»¹⁰.

No cal dir que aquesta opinió ha de ser valorada com un fet momentani. Del contrari, podríem interpretar erròniament que el corregiment de Vic era una illa enmig de l'estat caòtic dels camins del Principat.

El mateix any, la Junta de Govern del Principat es dolia de l'abandó deplorable dels camins, fins a l'extrem —es deia— que amb prou feines s'hi podia transitar, amenaçant de pertorbar el comerç interior, amb el perill imminent de la caror i la manca d'abast de productes vitals¹¹.

Jaume Caresmar, el 1780, considerava intransitables els camins en els paratges muntanyosos del partit de Vic, els quals no servien per al pas de cavalleries, amb

5. Arxiu Municipal de Manlleu: Governació 21-266, 25 Setembre de 1746.

6. CARRERA, *op. cit.*, pàg. 349.

7. CARRERA, *op. cit.*, pàg. 354. Antoni Pladevall ha publicat un article interessant sobre els ponts: *Els vells ponts d'Osona*, «Revista de Vic», 1980.

8. Arxiu de la Corona d'Aragó: R. A. Lligalls, «Papeles de S.E.». Sig. 259: «1.765-1.782. Sobre composició de caminos, de aguas y fàbricas, puentes y barcas».

9. CARRERA, *op. cit.*, pàg. 359.

10. Arxiu de la Corona d'Aragó: R.A. id., 17 d'agost de 1778.

11. CARRERA, *op. cit.*, pàg. 364.

perill per a aquestes i per a llurs conductors¹². Pel que fa als camins veïnals —secundaris— la perspectiva encara havia de ser més fosca: segons el bisbe Artalejo, a conseqüència de les pluges i per la manca de ponts, fins i tot era difícil d'administrar el sagraments i de celebrar la missa en alguns indrets¹³.

De nou, Caresmar, amb capacitat de visió de l'abast del problema, considerava que la indústria tèxtil podria assolir un bon lloc a la comarca si es fomentava, la qual, però, tenia com a entrebancs principals el cost de les matèries i la seva conducció, ja que bona part de les llanes provenien de l'Aragó i Castella, de l'Urgell i del Vallès, del Pla de Barcelona «por caminos que en la mayor parte no admiten carruages. Y en que también los de herradura son incómodos, y en tiempo de lluvias intransitables». I segueix: «Exceptuando los de la Plana de Vich y cercanías de esta ciudad, todos los demás caminos son de herradura, y comunmente se hallan en muy mal estado, no obstante el grande cuidado y coste que se ha puesto para mantenerlos transitables en la jurisdicción de este partido; pero en saliendo de ella por la parte del Corregimiento de Gerona que se atraviesa para llegar a Olot, y por la del Corregimiento de Mataró por donde se comunica con Barcelona llegan a ser casi intransitables. Esta grande incomodidad es perjudicialísima para el comercio, y no se comprehende otro medio de mexorarlos que el de tomar en uno y otro nueva dirección especialmente para el que conduce a Barcelona por que es preciso apartarle de las muchas aguas y rieras que actualmente deven transitarse, y que a pocas llubias que caigan, detienen y exponen a evidentes riesgos a los viajantes y a los correos»¹⁴.

Vistos aquests elements d'introducció, prou significatius, podem endinsar-nos en el contingut propi de l'article: el text recollit per Zamora, el qual ens proporcionarà una visió més detallada sobre l'estat dels camins.

«Noticia del estado actual de los Caminos de los pueblos principales del Corregimiento de Vich y de otras partes que se dirigen a la misma ciudad proponiendo el medio de hacerlos carreteros.

1. *Camino de herradura desde la villa de Olot a la ciudad de Vich:*

Este camino es de muchas subidas y bajadas, y para hacerse carretero, no puede seguirse el mismo camino que existe por diferentes motivos. En primer lugar porque por la Puente del Río Ter en el lugar de Roda en que pasa dicho camino, no pueden pasar carros. Segundo, porque en el parage llamado el Grau de Olot, en donde pasa el referido camino, es muy difícil de hacerse carretero. Y tercero, porque en Inbierno se carga de nieve el terreno de distancia tres leguas. Para hacerlo carretero debería dirigirse de esta ciudad acia la villa de Manlleu en donde pasa el río Ter, que tiene un puente ancho y fuerte y pasan por él carros. Desde dicha villa hasta llegar al fin del Pla de la Fàbrega, siendo su distancia una hora y media, no se deve hacer Puente ni pared alguna por ser terreno llano aunque algo pendiente, y sería muy poco el trabajo y gasto que ocasionaría el poner dicho camino carretero, nada notable el daño por ser la mayor parte del camino rocales llanos que no tienen valor

12. CARRERA, *op. cit.*, pàg. 362-3.

13. ARTALEJO, Manuel de. Manuscrit de l'Arxiu Episcopal de Vic, 1782, foli 2.

14. CARESMAR Jaume: *Discurso sobre la Agricultura, Comercio e Industria...* B. Palacio Real, Madrid, Ms. 2.471, folis 109-127.

alguno; pasado dicho Pla de Fábrega, se sigue una pequeña bajada muy suave de un cuarto de hora de camino, hasta llegar a una pequeña rierza llamada Fornés en donde se debería hacer un puente de un solo arco, siendo la piedra muy cerca y la cal distante una hora; después se sigue medio cuarto de hora de camino hasta llegar muy cerca de la casa del manso de Casas. Después se sigue una subida suave la mayor parte del camino de duración media hora, hasta llegar al collado llamado la Cruz del Coral (?); después se sigue una pequeña bajada de medio cuarto de hora de distancia y otro cuarto de hora de llano, hasta llegar muy cerca de la casa llamada del Manso Piguillem. Y continuando dicho camino de cuarto de hora escaso se halla el torrente llamado de Bracons, en donde se deve hacer un pequeño puente de un arco, siendo la piedra muy cerca, y la cal una hora y media distante. Pasado dicho torrente se sigue la subida llamada del Collado de Bracons, su duración es una hora y media, habiendo una cruz encima que es en lo más alto de dicho collado en donde fine el corregimiento de Vich; y aunque esta subida es en terreno pantanoso, se puede suavizar, no habiendo despeñadero alguno, sí solo algo pedregoso, lo necesario es allanar dicha carretera y hacer las paredes convergentes. Pasado dicho collado siendo en terreno del corregimiento de Gerona, se sigue una bajada de extensión una hora y media, la que se puede suavizar por permitirlo el terreno; y del último de dicha bajada hasta la villa de Olot, es tierra muy llana, su distancia una hora y media; el terreno por donde deberá passar la expresada carretera es de particulares, su calidad hiermos y rocales de poco valor.

La villa de Olot tiene mucho trapeo y comercio de varias manufacturas, texidos y cueros trabajados y fabricados en la misma y los conducen con asemlas así en esta como en la capital y otros pueblos. Si se abriese carretera de aquí a Olot sería imponderable el beneficio que resultaría al público y su comercio.

2. *Camino de herradura de la villa de Ripoll y demás pueblos de la Montaña a Vich.*

Este camino es de la misma naturaleza que el antedicho y en el partido de Vich está suficiente y para hacerlo carretero desde Vich a Ripoll deve seguirse el mismo camino que existe, su situación es la mayor parte llana y en algunas partes pedregoso, bien que con algunas subidas y baxadas, pero no muy pantanoso; para que pueda ponerse carretera transitable, en muchas partes deve ensancharse el camino, siendo la mayor parte hiermos inferiores de particulares, y también en algunos campos de particulares, pero estos muy pocos. Dende dicha ciudad hasta la Farga de Rocafiguera que está en el terreno donde concluye este Partido sólo se deve hacer un pequeño puente, de un pequeño arco, en un pequeño torrente situado medio cuarto de hora más arriba de la villa de San Hipólito, distante dos horas de la ciudad de Vich; sus materiales se hallan a distancia de media hora. Dende la ciudad de Vich, hasta pasado el lugar de Montesquiú, distante de dicha ciudad cinco horas, será cosa poca el trabajo y gasto que causará el hacer carretera; pero dende dicho lugar hasta la Farga de Rocafiguera, será costoso por estar el camino mal tratado, siendo el terreno muy pedragoso, y distante cinco cuartos de hora. Desde dicha Farga hasta la villa de Ripoll, su distancia dos horas, está el terreno muy mal tratado por las copiosas lluvias del año de 1786.

La villa de Ripoll tiene fábricas de hierro, clavos, armas de fuego, fargas de alambre, molinos de papel y fábricas de medias; y la de Camprodón, de ropas de lana, que conducen a la capital pasando por esta ciudad con asemlas, los ganados

de la Montaña y parte del de Francia que se conducen para el abasto de Barcelona, suelen pasar por el mismo camino.

En los pueblos del partido de Camprodon, de la comprensión de este corregimiento, hay algunas minas de carbón que se benefician por particulares, en virtud de Reales Cédulas, y parece ser que se van descubriendo de nuevas.

3. *Camino de herradura de la villa de Berga a Vich.*

Este camino también es de la misma naturaleza que los antecedentes, y muy difícil de hacerse carretero, bien que años atrás pasava el tren de la Artillería por esta Ciudad a la villa de Berga.

No tiene esta villa comercio particular o de consideración con la presente ciudad, y su camino de herradura está suficiente en este corregimiento.

4. *Camino de herradura de Vich a Gerona.*

Este camino es de la misma naturaleza que los antecedentes y muy difícil de hacerse carretero.

No tiene esta ciudad comercio particular con la de Gerona. No obstante sería utilísimos el que se hiciese este camino carretero para la conducción de leñas de que abundan los vastos bosques de aquella parte.

5. *Camino de herradura de Vich a la Ciudad de Manresa.*

Este camino es de la misma naturaleza que los precedentes, y para hacerse carretero en llegando a Comissions de la Cruz, deve darse al camino la anchura de quatro varas y tres palmos. Al llegar a la travesía que va de la Iglesia de Tona a la Barranca, se deve construir una pared a mano derecha; llegados al parage llamado Sot de Florich, se han de romper las puntas de roca y deve hacerse una pared. A la parte de abaxo al llegar en el llano den Carreras que la carretera hace una girada, se ha de romper una roca que hay en medio del camino, que lo hace malo. Al llegar cerca del Huerto de Güells, se ha de romper dos suviditas que hay de rocas y hacer pared a la orilla; y al salir del Toraguer, al llegar a la subida se ha de romper roca y hacer pared a la orilla. Antes de llegar al lugar de Collsespina se halla una riera nombrada lo Torrent de Collsespina, en donde deve construirse una pequeña puente; y pasada dicha puente se ha de suabizar la subida; los materiales para las referidas obras están muy cerca.

La ciudad de Manresa tiene tráfico y comercio con la de Vich y su comarca y conciste en tafetanes, pañuelos y sedas, vino y aguardiente, que todo se conduce con asemilas.

6. *Camino carretero desde Vich a Barcelona*

Por este camino se dirigen las personas y géneros no sólo de esta ciudad sino también de los pueblos del número primero y segundo y de su carrera hasta Barcelona y Mataró.

Para que esté buena esta carretera como combiene, es preciso se haga en la Riera nombrada Lo Torrent del Bolló distante de Vich una hora, un puente de extensión treze varas, elevación tres varas y de ancho aquello que corresponde al camino de ruedas; a un cuarto de hora del citado se halla otra riera llamada la Riera de Tona;

combiene hacerse en ella otra puente semejante a la referida. Inmediatamente de dicha Riera se encuentra el lugar de Tona en cuyo lugar en tiempo de lluvias es excesivo el barro que hay y para evitarlo será preciso componer desde el un cabo al otro un riego con lambordas, que con esta providencia se quitaran las aguas pluviales y el camino quedará en juto y será bueno. Al último del lugar hay otra riera nombrada Lo Torrent del Aveurador en donde es necesario se haga otra puente igual a las ya insinuadas. Y desde esta hasta otra riera nombrada la Riera de Fontordera, que será a distancia docientas varas, combiene hacer un empedrado de la citada extensión: llegados a dicha riera deberá construirse otra puente más pequeña que las de arriba expressadas. Hecha la incinuada puente, e dexará el camino que oy existe, tomando a mano izquierda cosa de 250 varas en derechura y se tomará otra vez la actual carretera; de allí hasta el lugar de Hostalets de Baleñá, que será a distancia demedia hora, no necessita recomposición. Al entrar a la calle de este lugar de Hostalets se ha de rebajar una roca de una vara de elevación y extensión 15 varas con la ensanche correspondiente a dicha carretera. Al llegar a las últimas casas del lugar de Hostalets, se ha de dexar la carretera existente y tomar a mano derecha a poniente, por un poco más a baxo de la que oy existe hasta llegar a la capilla de San Antonio que será a distancia de tres quartos de hora; y llegados a dicha capilla se cogera otra vez la misma carretera, la que deberá seguirse hasta el Mesón de San Antonio que será a distancia de 200 varas; y llegados a dicho mesón se tomará a la derecha por abajo del actual camino hasta llegar a la Fuente dicha de Malagana, que será a distancia de diez minutos; y llegados a dicha fuente bolverá a entrarse a la existente carretera. De allí hasta la puente llamada de Martinet que será a distancia de un quarto de hora, está la carretera buena. Antes de entrar a dicha puente se ha de rebajar la roca un poco para quitar la subida; pasados a dicha puente se ha de tomar a mano izquierda, hasta llegar a la casa dicha de Llobeta, que será a distancia de medio quarto de hora y esto es preciso para eximirse de passar por la orilla del río que ya en años passados se passava en el mismo lugar; y al llegar en casa Llobeta se tomará otra vez la misma que existe, la qual debe ensancharse, hasta que tenga la anchura regular que la existente, hasta llegar al lugar de Ayguafreda, que será a distancia de quatrocientas varas; llegados a dicho lugar es preciso empedrarlo a fin de quitar la abundancia de barro que se compone en tiempo de llubias; ynmediatamente a cosa de trescientas varas de distancia de dicho lugar, se hallará una puente que tiene de ancho tres varas, y dos palmos, y parece regular se ensanche hasta que tenga la precisa pasada; a distancia de quinze varas hay una casa a mano izquierda la qual, parte de ella está edificada encima la carretera, sirviendo de estorbo y embarazo a los transitantes, por cuyo motivo se reconoce necessario hechar a tierra aquella porción de casa nuevamente rehedificada, y entonces quedará el camino libre; y de allí hasta la Gorga den Vila, que será a distancia de un quarto de hora, está buena la carretera. Llegados a dicha Gorga, se ha de romper una roca hasta que tenga el camino la anchura regular, y se deberá fabricar una puente de elevación 7 varas, de anchura 4 varas y dos palmos; para hacerse esta puente está la piedra calar y leña suficiente a medio quarto de hora; es una obre necessaríssima, respecto de que el paso de la Gorga es peligrosísimo, y entra en este lugar el Corregimiento de Mataró. Y pasada dicha puente se tomará la carretera a mano izquierda a levante, hasta las casas del Congost, que será a distancia de media hora; se reconoce necesario practicarle así, por que la existente que passa a la parte de Cierzo, passa en medio de un terrible ribasso, en parage que no se puede edificar obra segura porque se caen en tiempo de llubias grandes

pedazos de tierra. Por la citada parte de levante, es el terreno llano en que se puede prometer sea la obra segura, teniendo muy inmediata la piedra calar y leña.

Para la recomposición de dicha carretera, en el modo expresado, en algunas partes será preciso valerse de terrenos de particulares, pero como son la mayor parte hiermos de poco aprecio, y campos, éstos muy pocos, de calidad inferior, no puede ser considerable el coste.

Esta carretera, por lo que toca el partido de Vich se alla intransitable, pero en terreno del de Mataró está muy mal tratada, y en muchos passos bien expuestos los transitantes. Combendría que el Gobernador de Mataró dispuciera la recomposición en el modo que fuese posible».

Joaquim ALBAREDA i SALVADÓ
Plaça Fra Bernadí, 29, 2on.
MANLLEU