

Temps de memòria

Actualment el mapa arterial es xifra en 3.579 quilòmetres

Fa un segle la xarxa total de camins de la província de Barcelona era de 1.231 quilòmetres

José María Milagro

PERIODISTA

Amb una població de 835.306 habitants sobre una superfície de 7.731 km², amb 327 ajuntaments i 782 grups de població, i una total de 81.244 edificis, la província de Barcelona tenia en servei, durant els anys 1885-1889, una xarxa viària estatal de només 631 quilòmetres i, per tant, ocupava el lloc 13è entre totes les províncies espanyoles. La xarxa de la diputació comprenia només 323 quilòmetres i la xarxa de camins veïnals o locals era de 277 quilòmetres. Els pressupostos de conservació eren de 906 pessetes/quilòmetre a la xarxa estatal i de 587 a la provincial.

Avui dia componen el mapa arterial de la província de Barcelona 370 km de carreteres a càrrec de l'Administració central, 1.197 km a càrrec de la Generalitat de Catalunya i 2.012 km a càrrec de la Diputació de Barcelona. En aquesta darrera xarxa s'hi integren, a més de les vies provincials, tots els antics camins veïnals.

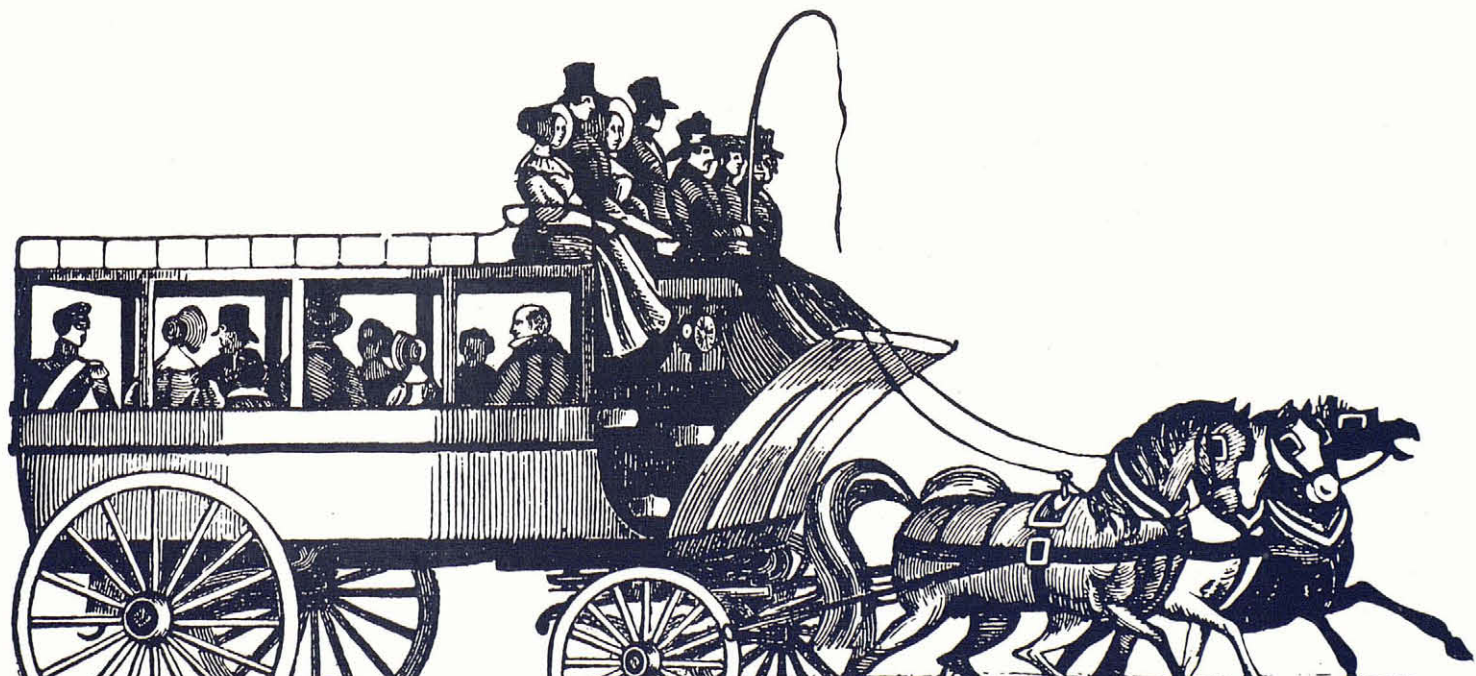
El moment històric de referència per al nostre estudi és el comprès, aproximadament, en el quinquenni 1885-89, és a dir, que pràcticament fa un segle. Una centúria és un termini que no és ni prou curt perquè hi hagi el record personal ni prou llarg perquè el seu coneixement ens sigui indiferent. I dins l'àrea d'aquest co-

neixement, hi incloem el de la xarxa de camins o carreteres que, per exigències de la nostra investigació i de les nostres fonts, ha d'abastar només la província de Barcelona.

Quan avui, en virtut de la massificació de l'ús de l'automòbil, necessitem i demanem més car-

reteres i més bones per a sentir-nos alliberats de les congestions i dels embussos, podem mostrar la realitat que configurava fa cent anys el mapa de la xarxa viària de la província de Barcelona.

Cal advertir que, a principi del segle XVIII, Espanya tenia només uns 2.000 quilòmetres de carreteres, i això gràcies a l'impuls que va donar a les obres públiques el regnat de Carles III. Però, aquests 2.000 km no constituïen encara itineraris complets, sinó trams o seccions de diversos itineraris. Així, per exemple, de les 107 lligües geomètriques, o sigui 596 km, que havia de tenir la carretera que, partint de la madrilenya Puerta de Alcalá i passant per Saragossa i Lleida, s'havia d'unir amb la carretera de València per Tarragona al pont de Molins de Rei, només se n'havien construït



SIGNOS CONVENCIONALES.

- ⊙.....Capital de la provincia
- ⊙.....Cabeza de partido judicial
-Municipio
- Carretera del Estado.....
- Carretera Provincial.....
- Ferro-Carril.....
- Limite de provincia.....
- Limite de partido judicial.....



Reproducció del mapa de comunicacions fet per l'ajudant d'obres públiques Modest Martí de Sotà i publicat en la seva obra *Barcelona y su Provincia. Guía-itinerario descriptiva, estadística y pintoresca*, 2a. edició, Barcelona 1888.



CARTA GEOGRÁFICA DE LA PROVINCIA DE BARCELONA

COMPUESTA Y DIBUJADA

POR

MODESTO MARTÍ DE SOLÀ

Ayudante de Obras Públicas

1888



La carretera anomenada de l'Arrabassada va començar a ser construïda l'any 1858.

21 i mitja (que equivalien a 119 km). Els accessos a Barcelona per les actuals N-340 i N-II constituïen, no obstant això, un exemple d'obres ben fetes i, sovint, fins i tot sumptuàries i malgastadores dels recursos públics. Així tenim que, juntament amb el pont¹ sobre el Llobregat a Molins de Rei, on conflueix la carretera de València i la de Madrid i que va ser una obra del regnat de Carles III amb calçada suficient per al gran trànsit que hi sumaven les dues direccions de les dues carreteres esmentades, hi ha el cas de la carretera de Barcelona a Vilafranca del Penedès per l'Ordal, en la construcció de la qual s'invertiren, a final del segle XVIII, ni més ni menys que 27 milions de rals, quantitat que, segons el més illustre enginyer de l'època, Agustín de Bethancourt, era "asombrosa y más que suficiente para terminar la carretera hasta Valencia".

Per posar fi a les irregularitats

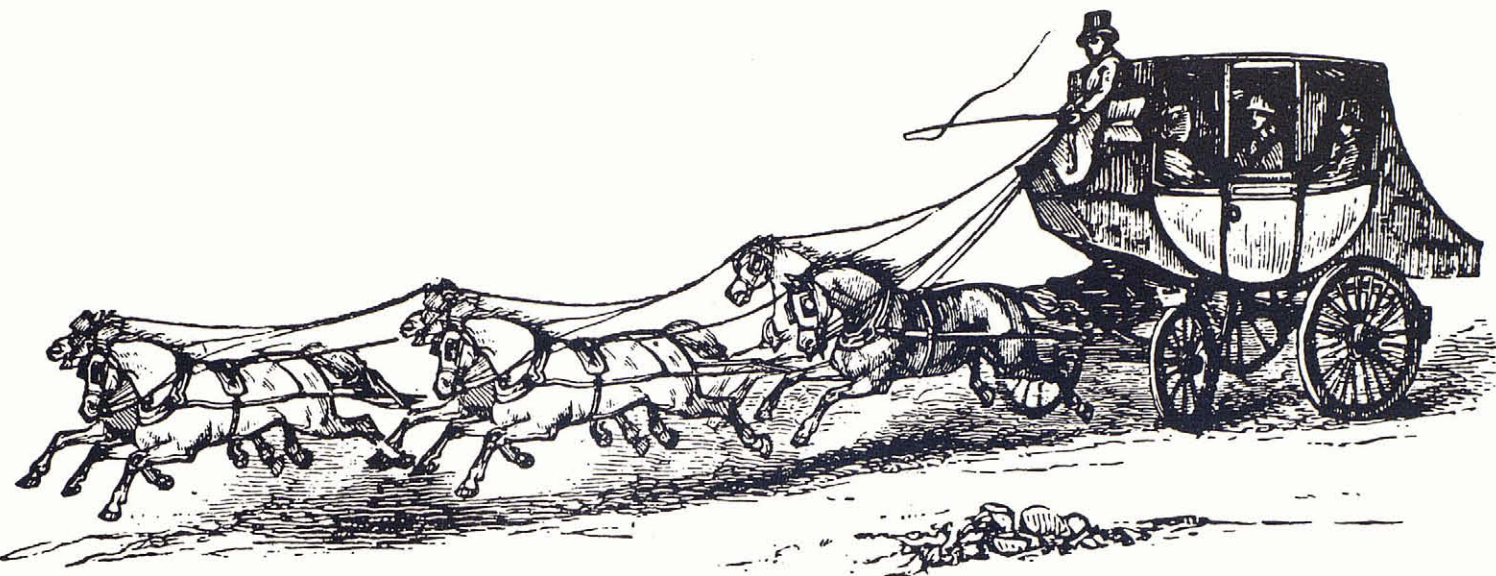
Entre els altres elements característics de la grandària desproporcionada d'algunes carreteres hi havia la de la seva amplada, perquè alguns itineraris eren concebuts més aviat com a passeigs amplis, amb trams que feien fins a vint metres d'amplada. L'amplada de les carreteres principals, a més d'oferir l'esmentada ostentació d'espai en els accessos a les grans ciutats, tenia seccions transversals de plataforma molt desiguals. Fou l'any 1846 quan, per tal de posar fi a les irregularitats d'amplada que s'hi aplicava, es van dictar unes normes que establien les mides d'amplada que havien de tenir les carrete-

res: les carreteres generals, és a dir les que començaven a Madrid, i les transversals, o sigui les que, no essent generals, servien per a comunicar dues capitals de província, havien de tenir un total de 10,02 metres d'amplada (6,68 m d'amplada de ferm i 3,34 d'amplada de passeigs); les provincials, és a dir, les que depenien de les diputacions, un total de 8,91 m (6,13 m el ferm i 2,78 m els passeigs) i, per fi, les locals, o sigui les construïdes pels municipis amb l'auxili de les diputacions -carreteres o camins que havien de ser anomenats més tard veïnals-, havien de tenir una amplada total de 7,83 m (5,60 m el ferm o calçada de trànsit i 2,23 els passeigs).

La Ley de Obras Públicas de 1877, dividí les carreteres en les de l'Estat, les provincials i les veïnals. Dins la xarxa de carreteres de l'Estat hi havia carreteres de primer, segon i tercer ordre. La xarxa principal pertanyia al 1r. ordre, és a dir les carreteres que començaven a Madrid; les carreteres que connectaven capitals de província o alguna d'aquestes amb poblacions d'importància pertanyien al segon ordre; i al tercer, en general, les carreteres que unien localitats diferents dins la mateixa província. L'amplada per a cada un dels ordres esmentats era de 8, 7 i 6 metres respectivament.

L'amplada de 5 metres coincidia amb la dels camins veïnals que la Diputació de Barcelona imposava a la seva xarxa viària.

Hem de destacar també que el ferm o paviment de les carreteres o camins de la major part del segle XIX a Catalunya no tenia prou



qualitat per a fer oblidar el trànsit que hi pasava. Al contrari, en general, el fang ocasionat per la pols i la terra erosionada que s'hi acumulava els feia intransitables en temps plujosos, i les carreteres que constaven de pedra matxucada o de ferm de grava no eren tampoc gens còmodes per als caruatges.

I així ens situem ja a la centúria que ens serveix de referència per a aquest estudi.

Només 108 habitants per quilòmetre quadrat

Eren els anys que la província de Barcelona tenia 835.306 habitants i Barcelona capital 249.106; la proporció d'habitants per quilòmetre quadrat, dels 7.731,40 km² que té la província, era de 108,05, mentre que avui és de 597,1 habitants per km². Els 327 ajuntaments, més els altres 782 grups de població, tenien un total de 81.244 edificis, xifra que, amb els seus 80.284 l'any 1982 era quasi igualada per la ciutat de Barcelona; el partit judicial de Barcelona, integrat, a més de la capital, per Badalona, Santa Coloma de Gramenet, Sant Adrià de Besòs, i els altres vuit municipis que s'incorporaren uns anys més endavant a l'Ajuntament de Barcelona, tenia un total de 369.207 habitants; el municipi més petit era Sant Adrià de Besòs, amb 293 habitants, i el de més cens de població, Gràcia, amb 33.766 habitants. Dels altres vuit municipis que, passat el temps, havien de ser annexionats a Barcelona (Sant Andreu de Palomar, Sant Martí de Provençals, Sants, Horta, Sant Gervasi de Cassoles, Sarrià, les Corts de Sa-

rrrà i Gràcia), el que distava més de Barcelona era Sants, 7 km, i el més proper, les Corts de Sarrià, 2,80 km. Eren els temps en què l'Hospitalet de Llobregat tenia només 3.644 habitants; el Prat, 2.135; Cornellà, 1.615, i Sant Boi de Llobregat 3.427 habitants. A la ciutat de Barcelona es publicaven en aquells temps 15 diaris, a més del Boletín Oficial de la Província. D'aquells diaris, avui dia només en sobreviuen *La Vanguardia* i el *Diario de Barcelona*.

Pressupostos municipals i de la Diputació

Des del punt de vista econòmic, hem de subratllar, amb més sorpresa de la que podria produir només la distància de 100 anys, que el pressupost ordinari de la Diputació Provincial de Barcelona per a l'exercici econòmic 1886-1887 fou de 3.623.255,45 pesetes, i els pressupostos ordinaris de tots els municipis de la província sumaven per al mateix exercici citat un total de 30.886.950,24 pesetes.

La xarxa estatal de carreteres a la península no arribava els anys 1885-89 a 30.000 km i només 631 corresponien a la província de Barcelona, segons el Pla de la Direcció General d'Obres Públiques del 1 de gener de 1885.

Aquest Pla comprenia, per a la província de Barcelona, un total de 1.139,226 km, dels quals només hi havia en servei els 631 km abans esmentats; 79,211 km estaven en construcció; 75,537 tenien el projecte aprovat; 241,143 estaven en estudi; 51,500 sense estudiar i 60,418 abandonats.

El total de quilòmetres de carreteres que l'Estat (Administració central i Generalitat) té a la província de Barcelona actualment es calcula en 1.568,5 km, dels quals 370,9 corresponen a l'Administració central i la resta, 1.197,6 km, a la Generalitat. La diferència amb la xarxa planificada l'any 1885 no és molt gran si ens referim a la longitud, però és molt notable respecte a la qualitat i a la capacitat. Els carruatges d'abans —de composició i estructura molt diversa— tot i que no eren pocs, tampoc no eren tants que produïssin congestions als accessos a Barcelona.

Pel que fa a la xarxa de camins que el Pla esmentat comprenia, la província de Barcelona ocupava, en aquell temps, el lloc 13è entre totes les províncies espanyoles; l'11è respecte als camins en servei; el 27è pel que feia a camins en construcció; l'11è si es tractava d'obres amb el projecte aprovat; el 22è per a obres sense estudiar. Per la quantia dels pressupostos de construcció ocupava el lloc 6è.

Les carreteres de l'Estat

L'any 1887, la xarxa de carreteres de l'Estat a la província de Barcelona era de 686 km, dels quals 162 km corresponien a la carretera de Madrid a França per la Jonquera, l'única de primer ordre que existia llavors. El pressupost consignat per a la conservació anual d'aquesta xarxa era de 622.000 pesetes, la qual cosa suposava una mitjana de 906,70 pesetes per quilòmetre.

Aleshores hi havia només tres carreteres de segon ordre: Barce-



Carretera de Monistrol de Montserrat construïda l'any 1859 per l'empresa concessionària del ferrocarril Barcelona - Saragossa.

lona-Ribes de Freser, Manresa-Girona i Tarragona-Barcelona. Tretze carreteres més constituïen els camins classificats de tercer ordre: Arenys de Mar-Sant Celoni, Barcelona-Santa Creu de Calafell, Vilanova i la Geltrú-Canyelles, Capellades-Martorell, Igualada-Sitges, Bassella-Manresa, Mataró-Granollers amb ramal a Llinars del Vallès, Molins de Rei-Caldes de Montbui, Mollet del Vallès-Moià, Montcada i Reixac-Terrassa, Sabadell-Prats de Lluçanès, Sant Fruitós de Bages-Berga i Viladecavalls-la Puda.

Convé de subratllar la deliciosa descripció –que a més és tècnica- del tram de les costes de Garraf a la carretera Barcelona-Santa Creu de Calafell, que ens ha deixat l'ajudant d'Obres Públiques Modest Martí de Solà en el seu admirable llibre *Guía-iterario descriptiva, estadística y pintoresca* (Barcelona, 1988) que ens ha proporcionat gran part de

la informació que ens ha servit per a aquest treball: "A partir de Castelldefels, sigue esta carretera paralelamente a la costa, hasta encontrar los escarpes acantilados de Garraf, por donde se desarrolla su trazado en atrevidas curvas y pendientes, salvando las fragosidades de aquellos lugares vírgenes de toda huella, hasta el momento en que empezó la construcción de esta vía. Aquí más que en parte alguna, es de notar la lucha que ha sido necesario se estableciera entre el hombre y los obstáculos que a su paso presentaban los inaccesibles acantilados de estas costas; pero si no bastara la señal de posesión establecida con la apertura de largas trincheras, y construcción de los altos muros que sostienen, casi imposibles medias laderas, máquina de vapor que caracteriza la primera mitad de nuestro siglo, entrando y saliendo de las entrañas del macizo de roca que constituye esta región de la provincia, vino

a dar al hombre de ella cabal dominio. Así, pues, sigue el trazado de esta carretera las fragosidades de la costa hasta llegar al kilómetro 38 desde el cual, en terreno más fácil, encuentra a Sitges (sic)...".

No totes les carreteres de tercer ordre estaven acabades, sinó que l'any 1887 encara hi havia en construcció alguns trams, com també sis trams de la carretera de Vic a Gironella per Prats de Lluçanès, carretera que hem d'afegir a les tretze que abans hem esmentat del grup de tercer ordre.

Artèries provincials

Hi havia després les carreteres a càrrec de la Diputació de Barcelona, totes de tercer ordre, i que l'1 de gener de 1887 constituïen una xarxa de 323,232 quilòmetres. Cent anys després, la diputació té una xarxa de 2.012 km.

A part dels esmentats 323 km en servei, hi havia en construcció

26,561 km; amb el projecte aprovat, n'hi havia 10,500; en estudi, 74,814 km i sense estudiar, 534,454 km, per a un total de 969,561 km que constituïen la xarxa planificada. El pressupost consignat l'any 1887 per a fer-ne la conservació pujava 189.744 pessetes, la qual cosa significava una mitjana de 587 pessetes per quilòmetre de camí construït, incloent-hi el manteniment de l'arbrat de la xarxa.

Les carreteres de la diputació en aquells temps eren les de: Gràcia a Manresa; Cornellà de Llobregat a Fogars de Tordera; Sant Boi de Llobregat-la Llacuna; el Masnou-Granollers; Sant Sadurní d'Anoia-Sentmenat; Caldes de Montbui-Sant Celoni; Esparreguera-Manresa; Sant Feliu de Codines-Centelles; Vilafranca del Penedès-confí de la província amb Tarragona en direcció a Aguiló, Bruc-Manresa per Can Massana, amb ramal a Montserrat; Igualada-Santa Coloma de Queralt, Vic-

límit de la província amb Girona pel Calldetenes i Sant Julià de Vilatorrada i, finalment, Vic-límit de la província amb Girona per Manlleu i Sant Pere de Torelló.

Malgrat que el nombre programat de carreteres no era notable, només la tercera part de la xarxa total era construïda l'any 1887. Així, tenim que dels 90 km projectats per a la carretera de Gràcia a Manresa només n'hi havia en servei els primers 28,230, és a dir, fins a Terrassa. L'origen d'aquesta via se situava en el lloc conegut com els Josepets i passant per Vallcarca "*empieza su ascensión en bien estudiados desarrollos*", travessa les runes del convent de Sant Jeroni fins arribar a Collserola "*por donde salva la divisoria que separa el Vallés del Llano de Barcelona*", passa després per Sant Cugat del Vallès i Rubí i arriba fins a Terrassa. És la carretera anomenada de l'Arrabassada que va començar a ser construïda l'any 1858.

Dels 90,686 km projectats per a la carretera de Cornellà de Llobregat a Fogars de Tordera només se havia construït el tram, d'uns 9 km, entre Sarrià i Sant Andreu de Palomar. I així podríem continuar per a la resta de la xarxa.

Una carretera comercial i espiritual

Hem d'anotar que, pel que fa a la carretera del Bruc a Manresa per Can Massana, el ramal a Montserrat, de 8,200 km, va començar a construir-se l'any 1697. I ja que esmentem Montserrat, hem de subratllar que la carretera que va des de l'estació ferroviària de Monistrol de Montserrat fins a enllaçar amb l'antiga de Can Massana fou construïda per l'empresa concessionària del ferrocarril de Barcelona-Saragossa amb tant de sentit espiritual com de comercial. Inaugurada el 22 de setembre de 1859, fou considerada aleshores com una "*carretera*

Carretera Sarrià - Vallvidrera, inaugurada per la reina regent Maria Cristina l'any 1888.



modelo" que "facilitó de un modo nunca imaginado la afluencia de gentes al Santuario". El negoci fou rodó per a l'empresa ferroviària. Aquesta carretera no va figurar a la xarxa de la diputació ni tampoc a la de camins veïnals, sinó que va estar adscrita durant molts anys a l'empresa ferroviària, que es va ocupar també de la seva conservació.

Camins veïnals

La xarxa de camins veïnals de la província de Barcelona, és a dir les vies que no són ni de l'Estat ni de la província, tenia l'any 1887 un pla de 490,535 km dels quals 277,006 ja havien estat construïts, 60,38 estaven en construcció, 18,407 es trobaven en fase d'estudi i 134,733 estaven sense estudiar. Són les xifres que dona Modest Martí de Solà en l'obra esmentada, mentre que Pere Voltes Bou² afirma: "*Desde 1877, año en que se publicaron las primitivas bases, hasta 1888, se construyeron unos 400 kilómetros de camino, generalmente de 5 metros de amplitud y la mayor parte con firme de piedra machacada. Sin embargo, en 1888 sólo en unos cien era posible el tránsito sin haber de realizar grandes reparaciones*".

Les "primitivas bases" que esmenta el professor Voltes Bou eren les normes dictades per la Diputació de Barcelona i que establien els ajuts d'aquesta Corporació als ajuntaments per a la construcció de camins veïnals. Els ajuts fixats consistien a costejar totes les obres de fàbrica, a tercera part de l'esplanació i la meitat de l'afermat. Les bases, "*reformadas en 1880, extendieron las subvenciones, respectivamente, a la mitad y los tres quintos, auxilios que estimularon la amortiguada diligencia de los pueblos, recibiendo desde entonces el Cuerpo provincial multitud de instancias en solicitud de su concurso*".³

També la direcció facultativa de les obres anava a càrrec dels tècnics de la diputació, per la qual cosa els ajuntaments –promotors

i explotadors dels camins veïnals– havien de col·laborar en la construcció amb gran alleujament per als seus recursos limitats. Corresponia també als ajuntaments la conservació dels camins veïnals –conservació que incloïa el cost de l'arbrat–, però, no obstant això, la Diputació de Barcelona mantenia al seu càrrec equips de caminers de manera permanent pels 171 km dels 378 km que hi havia l'any 1896.

Camí molt freqüentat

Un dels camins més fressats era el de Barcelona-Sarrià-Vallvidrera. El primer tram d'aquesta carretera, Barcelona-Sarrià, de 5 km de longitud, havia substituït el torrent que servia de camí i que, per raons òbvies, quedava inservible moltes vegades.

Es construïa aleshores també el camí Sarrià-Vallvidrera, de 6,100 km de longitud, la inauguració del qual va fer la reina regent Maria Cristina el 27 de maig de 1888, després d'haver presidit al Palau de Belles Arts de l'Exposició Universal els Jocs Florals on féu de mantenidor el cèlebre polígraf de Santander Marcelino Menéndez Pelayo amb un bell discurs en català. A final de 1887 va quedar obert a la circulació el camí que porta al Tibidabo des de la carretera de Gràcia a Manresa per l'Arrabassada. La reina va tornar a Barcelona per aquesta carretera.

El traçat de les carreteres i dels camins –tant en planta com en alçat– havia d'ajustar-se a la configuració orogràfica del terreny, raó per la qual, atesa l'escassetesa de recursos tècnics per a grans desmunts, resultaven en molts casos vies molt sinuoses i amb pendents molt notables. Les possibilitats de salvar mitjançant túnels sistemes o massissos orogràfics de gran relleu es reservaven en aquelles temps a l'estesa ferroviària com a peces insubstituïbles dels seu traçat. La carretera no coneixia encara aquest avenç, tot i que l'any 1847 va existir el projecte –l'execució del qual es frustrà– de

construir una carretera de Rubí a Sarrià amb traçat subterrani de 1.170 m de longitud al Tibidabo, amb una boca a la Font del Canut i l'altra en l'esmentat Hort del Capellà, de Vallvidrera. La considerable pèrdua de vides humanes que la construcció de grans obres de fàbrica –viaductes i túnels– implicava en aquells temps era un holocaust que només es podia permetre el ferrocarril. Ni la higiene ni la seguretat a la feina eren condicions laborals de compliment obligat⁴.

JM.M. □

NOTES

1 Sobre aquest pont vaig escriure un ampli informe publicat a la revista ESPAIS núm. 9, novembre-desembre 1988, pàgines 22-27.

2 La política de fin de siglo, a través de la prensa barcelonesa de la época, volum XXII, Institut Municipal d'Història, Barcelona 1978, pàg. 190.

3 ALZOLA MINONDO, Pablo. Historia de las Obras Públicas en España. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, ediciones Turner, Madrid 1979, pàg. 470.

4 El periodista que va narrar a la revista La Ilustración Española y Americana la jornada del 15 d'agost de 1884 quan Alfons XII amb tota la família reial va inaugurar el tram ferroviari de 44 km on, per salvar el port de Pajares, va caldre construir 66 túnels, i no pocs viaductes i ponts, va escriure amb un èxtasi digne d'una millor causa aquesta frase que provoca esgarifances: "*obras que honran a los ingenieros españoles que las han dirigido y durante las cuales han perecido 300 obreros*". No sembla pas que hagi de ser molta l'honra que va acompanyada per 300 morts. Una mitjana de 6,8 morts per quilòmetre d'obra és una xifra que avui ens atorreix, i tot plegat perquè ara es demani des d'Astúries la construcció d'una variant que substitueixi el traçat actual, per la qual cosa un holocaust tan estremidor com aquell només haurà servit per a un segle de servei.