

# Parpers, història de dos camins

FRANCESC COSTA OLLER

**D**es de fa molts anys sabem que hi ha un camí antic que va del Maresme al Vallès, que passa per Parpers i que deien que havien fet els romans. Doncs, resulta que n'hi ha dos de camins, un de molt primitiu que no és el que coneixem i, un de modern, que no varen fer els romans, i que és de finals del segle XVIII. Aquesta és la història.

Pascual Madoz en el *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de Ultramar*, ens explica que sortint de Mataró i passant per Argentona, hi ha tres carreteres que van al Vallès: *las del monte Parpés, la de Cardedeu y la de Vilamajor*. Les dades que maneja són dels seus corresponsals i les hem de situar al voltant de l'any 1840. O sigui que en aquell temps del segle XIX la relació Maresme-Vallès es feia per tres carreteres, que més aviat eren camins de ferradura o de bast, adequats pel trànsit de persones i mercaderies amb cavalls i matxos. Camins precaris, que tots eren *en mal estado* i sovint calia refer. El punt de sortida i arribada d'aquests tres camins era la ciutat de Mataró, centre de l'activitat productiva i comercial de la zona de marina. Era a aquesta ciutat on es dirigia el trànsit. El Camí de Vilamajor passava per Argentona, Dosrius, Can Bordoï, Llinars i arribava a Vilamajor, però, de fet era la primera part de l'històric camí de Mataró a Vic. El Camí de Cardedeu passava per Argentona, pel turó de Can Ribot i baixava cap a Cardedeu. I el Camí

de Parpers sortia d'Argentona, passava per La Roca i arribava a Granollers. Anem a passejar per la història d'un d'aquests camins, el de Parpers.

## El Camí Primitiu

El camí de Mataró a Granollers surt a tants documents antics que espigolant llibres dels historiadors que han tractat els segles foscos podem resseguir la seva existència. Ara és un mossèn que hi passa al segle XIV, ara és una propietat argentonina que limita amb el camí ral de Granollers al segle XV, ara és un viatger que escriu al segle XVII que de Mataró es pot anar a Vic passant per La Roca. Carreras Candí al seu llibre *Lo Castell de la Roca*, parla d'un document del 1405 en el qual es marquen els límits d'aquesta població amb els municipis veïns, i cita el *camí del Maresma* que baixava cap al Mogent, però dins el municipi de La Roca. Tenim, doncs, prou documents sobre un camí del Maresme al Vallès, que no sabem exactament per on passava, però que és molt probable que transités per Parpers. I ajuda a pensar això una referència gràfica, es tracta del mapa del *Corregimiento de Mataró* fet l'any 1716. Aquí trobem assenyalat un camí que surt de Mataró passa per Argentona i arriba a La Roca, travessa el riu Mogent i fa cap a Granollers. Però és tan imprecís i amb errors que tot i que segurament es tracta del camí de Parpers el trajecte no es pot identificar. La importància gràfica que se li dona

en aquest mapa oficial fa que sense dubte ens trobem davant un camí ral. Més conclouent és el cadastre d'Argentona del 1732 ben florit d'anotacions: es parla de Can Pins vora del camí ral; de les vinyes d'en Vinyals sobre i sota el camí ral, i del camí ral de Parpers. Així que la identificació del coll de Parpers amb el camí ral és positiva, i el segle divuit és segur que una ruta principal passava per aquesta muntanya.

Aquest camí, que en direm Camí Primitiu de Parpers, es devia formar fa centenars d'anys, per comunicar la zona de l'interior amb la costa, i potser és per aquí que hi varen passar ibers i romans, pagesos i soldats. Sabem, per lletra del Corregidor de Mataró, que el camí era molt estret i només adequat per anar-hi a peu o amb *acémilas* (matxos de càrrega), que en cada viatge només podien portar dues quarteres de blat (uns vuitanta quilos), o sigui que era un camí de ferradura. Aquesta limitació dels volums transportats augmentava de manera considerable els costos del viatge de les mercaderies que els traginers feien anar amunt i avall. Un exemple: la fusta del Montseny, un producte de tant d'ús a les drassanes mataronines, hi arribava en poca quantitat i a preus elevats.

Del Camí Primitiu en tenim constància gràfica a través d'un magnífic plànol que es conserva al Museu-Arxiu de Santa Maria de Mataró, i que va donar a conèixer l'historiador Joaquim Llovet. El podem situar a l'any 1770 i devia

---

**Nota:** Aquest article és una part de l'estudi *El Camí de Parpers. De Mataró a Granollers passant per Argentona i La Roca*. El volum original, junt amb la cartografia, la planimetria, l'aparell documental, les referències i les fotos en alta resolució el podeu baixar a Internet a la següent adreça: <http://percaminshistorics.blogspot.com/p/editorial.html>



acompanyar la documentació del projecte d'obertura d'un nou camí que pretenia el Corregidor. Les llegendes del mapa són prou indicatives: 28 *Camino que debe abrirse*, 29 *Camino que oy se pasa*, dos camins diferents, un que és només una idea sobre el paper i l'altre, ben viu.

Es tracta d'un camí que no presenta cap planificació d'enginyeria. Un camí natural que passa per on és més fàcil i que per remuntar els desnivells utilitza l'estratègia de les marrades per fer la pujada més suau i hàbil per matxos i persones. Adaptat al territori, és una obra dels segles a diferència del *Camino que debe abrirse*, que és una obra de disseny. Venia d'Argentona, passava vora de Can Carreras (Can Navas) i aviat baixava cap al Fondo de la Gallega, i per la seva vessant de ponent pujava la muntanya de la Gallega fins al coll de Parpers. En arribar a la part alta, trobava un camí de ferradura molt antic que venia de Barcelona i travessava la serralada. Des de Sant Jeroni de la Murtra anava a la Conreria, després a Can Boquet, baixava a Òrrius, i s'acabava a Dosrius

passant, abans, per Parpers i Can Ribot. En aquesta zona pren el nom de Camí de Contrabandistes i també Camí de l'Espinal, perquè més enllà passa al costat d'una masia del mateix nom, ara enrunada, però també es coneix com Camí de la Serra.

El Camí Primitiu el troba a la part alta de la muntanya, el segueix uns metres i baixa cap a La Roca. L'inici de la baixada, a la part alta de Parpers, és oblidat i ple de branques, però s'hi pot passar un bon tros fins que queda trencat per la carretera moderna. El seguim a l'altre costat i anem baixant ja que es pot caminar perfectament tot i que, en gran part, ha estat modificat fent-lo més ample. Però conserva trossos erosionats d'un gran interès històric. Poc abans d'arribar al torrent de Gassuacs, un corriol a la dreta ens duu a l'ermita ara enrunada de Sant Miquel. Aquest camí, ben oblidat per la història, va ser el que durant generacions es va utilitzar per transitar per les dues comarques veïnes, però, se'n volia obrir un de nou per passar-hi carros. En direm Camí Antic (que així l'ha batejat Carles Mar-

tínez en aquesta mateixa revista), per distingir-lo del Primitiu.

### El Camí Antic

El Corregidor de Mataró, el marquès de Filingeri, en fer-se càrrec de la plaça rep unes *instrucciones secretas* per al seu bon govern, que el fan responsable, entre d'altres obligacions, de *hazer practicable lo mas que se pudiesen abrir otros de nuevo*. Era el febrer del 1769, quan escriu al *Real y Supremo Consejo de Castilla* que, donada la rellevància de la ciutat de Mataró, li calia obrir una porta cap al Vallès, que els camins que hi havia no eren útils al creixement. Ho argumenta així: *que no menos tenia esa ciudad su astillero en el que sin cesar se construian pinques de tres a seis mil quintales de porte y de todas otras embarcaciones, las que se construirian maiores a facilitarles camino de acarreo que comunicase con el Vallés, territorio (...) abundante de maderaje de construcción y mas de trigo del que era escassissima esta ciudad, necessitando proveerse por transporte del mar, y extranjero, por*

**Projecte de carretera a Parpers (c1770)**

Museu Arxiu de Santa Maria de Mataró.

4 hasta 5 montaña de Parpés.

6 Capilla de Sn. Miguel.

18 hasta 19 montaña de Ribot.

20 Casa Misser Prats.

21 Casa Ribot.

28 Camino que debe abrirse.

29 Camino que oy se pasa.

*lo difícil de ejecutarlo los labradores del Vallés con acémilas, y lo mas de dos a dos quarteras, motivo de su mayor valor y notable escazes en esa ciudad (...) pues llevando los labradores con dos acémilas mayores solo quatro quarteras de trigo, u otros granos, con las mismas conducirían en carros por lo menos de diez y seis a veinte (...) facilitaria la abundancia de los comestibles a unas y otras poblaciones con notable baja en su coste. De manera que con la diversidad de géneros y cosechas que eran en Mataró de vino y en el Vallés y montaña de trigo, quedaria corriente el comercio.*

El tal Filingeri sap que l'economia, després de molts anys d'anar fent, havia arrancat, i els camins, que eren les venes per on corria la sang de l'activitat, no estaven preparats per fer front a la gernació que feia i desfeia. A Mataró, li calia comunicar-se bé amb el Vallès, que al costat del riu Mogent hi passava la carretera principal de Barcelona a França i això era important per al comerç. I s'havia de facilitar els intercanvis, perquè enllà de les muntanyes hi havia productes molt necessaris per la Marina: carbó, cànem, palla, blat, farratges i fusta del Montseny per a les drassanes. I també les olles i plats de Sant Celoni, mercaderia molt popular que els traginers portaven amb matxos. I des de Mataró s'hi podia enviar vi i diversos productes artesanals. D'intercanvis ja se'n feien, des de feia segles, però el camí estret i precari que passava per les muntanyes els limitava. De fet la relació comercial tot i les dificultats era tan forta que el segle XVIII a Granollers els preus dels productes que l'Ajuntament venia en règim de monopoli (l'oli, l'aviram, el moltó i les ovelles) es fixaven segons els preus vigents a Mataró.

Presentada la proposta el Corregidor va haver d'esperar gairebé un any perquè l'Audiència li

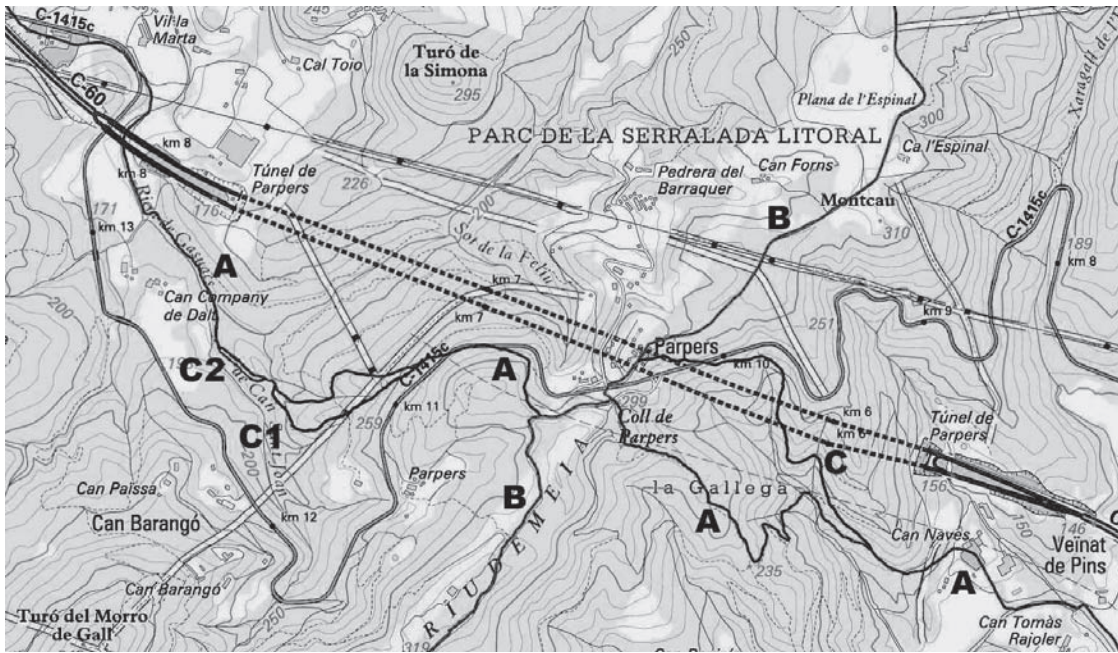
contestés, així el 26 de gener del 1770 li diuen que faci un informe que ja l'estudiaran. I tots a espavilar-se a la ciutat de Mataró, i ja tenim els regidors reunint-se per a posar el fil a l'agulla de tan important afer, el de tractar la millor manera d'obrir una carretera nova cap al Vallès. Per aquest motiu es van mantenir converses amb les autoritats municipals dels llocs afectats, tot recollint idees. A l'Ajuntament de Mataró, el dia 28 de març s'aixeca acta que dos regidors de Granollers, els senyors Garriga i Vermell, presents a la sessió, informen de *la carretera se intenta construhir para transitar de esta ciudad al Vallés i que han hecho ver un mapa o diseño compuesto por los parages que dixeron ser mas aptos y útiles por dicho tránsito y formación de dicha carretera.*

Ben aviat es veu que només hi ha dues possibilitats de pas per la nova carretera. Una era fer més ample i assentar un antic camí que era ben útil: el que anava de Mataró a Argentona i després a Cardedeu per la muntanya de Can Ribot. L'altra idea va ser fer un camí nou cap a Granollers pel coll de Parpers perquè el que hi havia era estret. Els entesos, per dir-hi la seva d'una manera documentada, varen haver de trepitjar la muntanya, i el que va passar ho varen deixar per escrit.

Al llibre de Negocis de l'Ajuntament de Mataró de l'any 1770 es conserven dos documents, que ja va donar a conèixer l'historiador Joaquim Llovet, on s'expliquen les caminades planificadores a càrrec de Josep Soler i Faneca, arquitecte i mestre d'obres de Barcelona, de 44 anys; Bartomeu Cunill i Guinart, *labrador* de Sant Andreu d'Òrrius, de 49 anys; i Jaume Cot i Parets, *labrador* de Sant Esteve de Parets, de 52 anys. Tots tres actuant *como expertos o peritos visores* designats per l'Ajuntament de Mataró, i *comisionados para el fin de dirigir*

*y demostrar los parages por donde con mayor facilidad y menos daño y coste puede habrirse la carretera desde esta dicha ciudad de Mataró al partido del Vallés.* Fem notar que Josep Soler i Faneca tenia un germà petit, Joan, que va projectar la joia del neoclàssic català, la Llotja de Mar.

El dia 7 de maig i el matí del dia 8 visiten la zona del camí de Parpers. I la tarda del dia 8 i el dia 9 és el temps que dediquen a visitar la zona del camí de Can Ribot. Vet aquí l'informe que té per objecte el camí de Parpers, en què es fa una bonica descripció de la visita a la muntanya: *Que la insinuada carretera ya está principiada en la referida costa por la parte de marina desde la riera de Argentona hasta encontrar con la viña de Viñals. Y este trecho solo debe ensancharse la carretera para el libre paso de los transitantes que vayan y vengan con carros. Al llegar a la viña de Viñals en el parage donde se encuentra una encina se ha de habrir (a poco trecho del camino de herradura que por allí passa) la carretera nueva, subiéndola con suavidad a dicha viña, y pasándola desde esta a un hiermo que llaman den Vinyals. Seguidamente y con la misma suavidad ha de continuar la carretera por las viñas de Carreras y Viñals, dándole el curso por ellas sobre unas grandes piedras movedisas cerca de las cuales hay un cerezo, ha de llegar a un pequeño bosque de pinos de la espresada casa Carreras. En este sitio la carretera ha de formar un medio círculo hasta encontrar con el camino de herradura que actualmente existe. Con cuyo círculo se llegará con facilidad a lo mas alto de la explicada costa de Parapés. Desde esta altura ha de dirigirse baxando con la misma suavidad así a mano derecha encaminándola por un hiermo de la casa llamada Mayol de Parapés propia de Don Juan Bautista Palau otro de los regidores de dicha esta ciudad de Mataró, hasta la división de la*



Els dos camins de Parpers  
 Institut de Cartografia de  
 Catalunya.  
 A: El camí primitiu de  
 Parpers.  
 B: El Camí de la Serra, o  
 dels Contrabandistes,  
 o de l'Espinal.  
 C: El camí antic de Parpers.  
 C1, C2: Modificacions fetes  
 al camí primitiu.

heredad llamada Company de Vall del lugar de La Roca y passándola por en medio de dos enzinas que se hallan plantadas junto a un rocal que divide las tierras de dicha casa Mayol con las de la espresada heredad Company. Desde este parage ha de continuar la carretera con la propia suavidad por el terreno hiermo que se llama la brolla den Company hasta encontrar con el camino carretero que viene el Vallés y llega hasta las cercanias de la misma capilla de San Miguel que está al pie de dicha costa por la parte del Vallés.

Després de la caminada posen sobre paper, según su práctica, conocimiento y pericia que tienen cada uno en su arte, que l'obra per Parpers costarà 2100 lliures més 200 en concepte d'indemnitzacions als pagesos i propietaris afectats per expropiacions. I que a l'obra per Can Ribot s'han de gastar 3615 lliures més 1269 per indemnitzacions. Amb els números ajustats s'envien els informes tècnics a la Real Audiència el 18 de juny de 1770, organisme que havia de dir-hi la seva i posar els diners damunt la taula.

Al Museu Arxiu de Santa Maria de Mataró es conserva el

mapa del projecte, d'un gran interès històric. Hi ha molta informació: imatges de Mataró, Argenton, La Roca, Llinars, Cardedeu, La Garriga, Granollers, i alguns hostals. I també sobre la xarxa de camins: el de Mataró a Cardedeu, el de Mataró a Argenton, el camí ral a França pel Vallès i el camí ral de Vic, i els dos camins de Parpers, el que hi havia i el que s'havia de fer. La descripció del camí que es va a obrir, segons la fan els tècnics es correspon a allò que indica el mapa. Tot i la manca de precisió hi podem veure bé el medio círculo que ha de fer el nou camí a través del qual se llegará con facilidad a lo más alto. I també hi ha ben dibuixat el camí de Can Ribot, objecte de controvèrsia.

Dèiem que l'Ajuntament de Mataró envia a l'Audiència els informes demanats, explicant quant costava la broma. I com que amb els diners no es juga la decisió va ser clara, l'autoritat es va inclinar pels estalvis i mana que es faci per Parpers. Feia un any que esperaven saber alguna cosa els regidors mataronins quan el mes de juliol de l'any 1771 el Real y Supremo Consejo dóna l'ordre d'obrir la carretera segons

el visorio que se practicó (...) por expertos. Hi havia de moment un petit pressupost sobrant d'unes reparacions fetes a la carretera de Barcelona, i el mes de novembre comença l'obra cerca del lugar de La Roca por no poder emprender lo basto de la montaña de Parapés con aquél corto caudal de 623 libras 15 sueldos 5 dineros, hasta que se librase mayor partida.

Però aviat s'adonen que la cosa era més grossa, que els números no quadraven i que el cost pujava molt més dels recursos previstos: aunque se dixo que su coste ascendería a dos mil trescientas libras, lo que sería positivo sino se atendía a su perpetua estabilidad, permanencia y mayor comodidad de acarreo; con esta había de ser mucho mayor el coste, pues se necesitaban fabricar lo menos cinco puentes para los arroyos y torrentes y también paredes firmes a la parte inferior de la montaña preventivas de las desgracias de los transitantes y de sus acémilas, y no menos traviessas de lo mismo a sus distancias; lo que será indispensable beneficio común, y no se había atendido en el reconocimiento del arquitecto y expertos nombrados a este fin, cuyo coste era imposible anotarlo de punto fijo. Nou

escrit a l'Audiència, el 6 d'agost de 1772, explicant que els *maestros albañiles* diuen que a causa de les parets i els ponts que s'han de fer l'obra passarà de 19.000 lliures catalanes. El mes d'octubre la construcció s'atura per manca de recursos, ja no quedava res dels diners que tenia l'Ajuntament per gastar.

Com que faltava numerari després de pidolar es va aconseguir que les instàncies superiors manessin una contribució de 11.377 lliures que haurien de pagar els pobles beneficiats de l'obertura de la carretera. El repartiment s'aprova el 5 de febrer de 1776, però molta gent va posar pals a les rodes. Alguns pobles del Corregiment no volien pagar, i tampoc els religiosos que reclamaven privilegis fins que el bisbe els va ordenar cotitzar com tothom. I després de només sis anys va ser el 1778 quan, després de cobrar, *se emprehendió su construcción*, de la carretera s'entén. Però els diners es varen tornar a gastar, i l'obra es va tornar a parar. Ara de manera definitiva que les dotze mil lliures s'havien acabat, i encara no s'havia arribat al coll de Parpers. La pape-rassa mataronina no ens dóna més precisions al respecte. No hi havia plata i prou. Però remenant per l'Archivo General del Palacio Real de Madrid, hem resolt l'enigma. Resulta que el savi viatger Francisco de Zamora volia saber moltes coses de molts llocs. I com que no podia anar a tot arreu i menys a cavall, va escriure a un mataroní, en Josep Antoni Simon, que era notari, per tal que li expliqués coses d'aquí. El document resultant de la perquisició el va enviar l'any 1788, i es diu: *Preguntas y respuestas sobre caminos del Corregimiento de Mataró*.

En aquesta lletra podem llegir que de la carretera *se hallan en la actualidad construidos mas de dos*

*tercios de la subida de la montaña, pues no falta mas que el trecho de un tiro de fusil, a corta diferencia, para llegar a su cima, que concluido este podría ya acarrear por ella, como ahora se ve verificado con lo que han avierto los acenistas del acarreo de maderas de construcción para la Real Armada.* I més encara: *En el pedazo que atraviesa el monte Parapéz hay un troso de carretera echa a perfección por orden del Supremo Consejo con Real Despacho de 27 de junio del año 1771, y quedó parada esta obra por falta de caudales, pero con motivo de acarrear por aquella carretera las maderas de construcción para la Real Armada, los empresarios de dicho acarreo han hido abriendo la arca del troso de camino que faltava para atravesar el monte, y compuesto algunos malos pasos de restante, y se sirven de ella para dicho acarreo, y logra el público este beneficio.*

La informació que proporciona aquest text és cabdal per saber el final de la història de l'obertura del Camí Antic de Parpers i lligar tots els caps. Resumint, del projecte de nova carretera de l'arquitecte Josep Soler i Faneca, es va realitzar, amb entrebancs i modificacions, només la part de la pujada d'Argentona fins a la vora del coll de Parpers, però faltava, segons relat precís, *un tiro de fusil* per arribar-hi. Així que podem afirmar que el camí que encara es conserva és l'únic tros que es va arribar a construir.

Llavors com que l'interès econòmic de la via era tan important, i a més dels diners s'havia acabat la paciència dels interessats, alguns industrials varen decidir de continuar-lo d'una manera més modesta fins al coll de Parpers. Aquí el varen fer connectar amb *el camino de herradura que actualmente existe*, que podem identificar amb el Camí dels Contrabandistes. I més enllà

on comença la baixada cap a La Roca el varen connectar amb el Camí Primitiu que hi passava. Certament el projecte de Soler i Faneca per la zona del Vallès va passar a millor vida, i els fustai-res per poder fer-hi passar carros només varen arreglar *algunos malos pasos*.

El trajecte del Camí Antic és el que encara podem caminar i admirar a la vessant de llevant del Fondo de la Gallega, amb les notable restes que queden. L'obra feta de perllongació pels industrials de la fusta la podem seguir travessant la carretera actual, i fins a tocar de les cases que hi ha a la part alta del coll. En aquest punt tenia la cruïlla amb el camí dels Contrabandistes.

I aquí finalitza la primera part de la història del Camí Antic. El trajecte que unia el Vallès i la Maresma va quedar coix, però això no va ser obstacle perquè tota mena de viatgers i negociants i pagesos i tothom el fes servir. Consta que a partir d'aquell moment per Parpers *se puede bien transitar* i que els carros feien el recorregut, potser amb penes però arribava ja la fusta a Mataró. I així va quedar la cosa només el curt espai de temps de cent anys.

Acabem amb una imatge potent. El mes de maig de l'any 1823, el general francès Curial s'està "*trois semaines de séjour au col de Parpès*" amb més de mil homes. Un d'aquest explica que: "*el campament es va establir en un bosc de pins. Com per art de màgia vàrem aixecar barraques ben posades i cafès. Vàrem fer saber als pobles veïns que hi hauria música per ballar i cada nit boniques catalanes, que venien a vendre provisions, ballaven al so de músiques catalanes i faràndoles provençals*". La gresca va acabar de sobte. "*Els focs del bivac cremaven encara*", quan una part de la divisió es dirigeix a ocupar Mataró.