

## CARRETERES I CAMINS A VILANOVA DURANT LA SEGONA MEITAT DEL SEGLE XVIII

Xavier Ortiz i Domènech

La present comunicació té com a principal objectiu el de donar una mica de llum en el poc conegut tema de les comunicacions terrestres a Vilanova. L'article es centra en aquesta població del Garraf i en la seva àrea d'influència durant la segona meitat del segle XVIII. Les fonts han estat extretes principalment dels lligalls corresponents a "Camins i correspondència 1726-1936", així com a "Camins i prestacions personals 1719-1859", de l'Arxiu Municipal de Vilanova i La Geltrú.

Durant tot el segle XVIII s'havia constatat una creixent necessitat envers l'ampliació i bon estat de les carreteres i camins, més encara, a partir del desenvolupament econòmic aquest fet es convertirà en una freqüent font de preocupacions, sobretot entre els comerciants i traginers. La millora de les vies de comunicació, però, no fou la tònica que predominà en el període, i per contra el poc interès de l'Estat i de l'Administració local en va ser una característica ben evident al llarg de tot el segle.

Sovint trobem al·lusions i queixes del mal estat de les carreteres i camins públics, amb la qual cosa podem afirmar que el desenvolupament comercial, amb les consegüents necessitats de tràfic i el posterior enriquiment dels mercaders i de la població en general, ni de bon troç es degué a la tasca de desenvolupament i inversions en la xarxa viària. Tant els mercaders com els traginers veien com les mercaderies o bé es feien malbé degut al llastimos estat dels camins o bé sofrien importants retardaments, amb la lògica pèrdua de competitivitat, havent d'optar per variar la seva ruta i anar a cercar camins en millors condicions, si és que hi eren, el fet era que es trobaven en inferioritat de condicions respecte els mercaders estrangers o d'altres zones millor comunicades. Tanmateix el tràfic humà se'n ressentí tant com el comercial, ja que s'hi unia la poca seguretat, deguda als assalts dels malfactors que hi havia en tota la comarca i els nombrosos accidents com a conseqüència del mal estat de les carreteres. A finals de segle s'esmentarà aquest fet, el qual sobretot s'agreuja a partir del 1779 aproximadament: "A todos debe interesar la suerte de estos, y de las infelices familias, que el mal estado de este camino ha perdido" (1).

1.- Camins. Prestació personal 1719-1759. (C. I. 4. 34.).

Els documents de l'època sovint fan una distinció entre tres tipus de carreteres: els camins Reials, les carreteres i els camins públics. Aquesta classificació obeïa a la major o menor importància de les poblacions que comunicava, tant referit al tràfic de persones com al de mercaderies; no obstant, en la documentació trobem a vegades una identificació entre carretera i camí. Aquest aspecte no ens ha d'induir a pensar que tenien la mateixa importància, per això hem cregut adient fer una distinció quadripartida dels tipus de vies de comunicació que enllaçaven Vilanova amb la resta de poblacions i masies que l'envoltaven.

- 1.- El Camí Reial; el qual arribava de Barcelona, havent pasat les costes de Garraf i Sitges, fins a Casa Girona i després es bifurcava cap a Vilanoveta i d'allí al municipi, i l'altre braç es dirigia directament a Vilanova. Aquest camí tenia continuïtat vers Tarragona, pel portal de Sant Joan, Cubelles i vorejant la costa arribava a la ciutat esmentada seguint cap a València, per aquesta raó alguns documents parlaran de "Camí de València", referint-se a la trajectòria sud del Camí Reial.
- 2.- Un segon grup era el configurat pel Camí o Carretera de Vilafranca, de vital importància pel desenvolupament de les dues viles, més endavant l'analizarem amb major profunditat. Aquesta carretera passava per les poblacions de Canyelles i Olèrdola fins arribar a la capital del Penedès.
- 3.- El tercer grup era el format pels camins que unien Vilanova amb les poblacions de certa importància, com el camí de l'Arboç o el de Sant Pere de Ribes, anomenat Camí de Ribes.
- 4.- Un quart grup seria el que comunicava la població amb agrupacions de masies del voltant, com el del Mas Ricart, de Bassó, del Mas d'en Artís o de Vilanoveta, que era una agrupació de masies, el qual es dividia en arribar vora Sant Pere de Ribes, i l'altre branca s'unia al Camí Reial cap a Sitges. El camí de Sant Gervasi, el de Siuvelles, del molinam que passava per la creueta del Garí, el Mas del Puig, Masia Parellada, la del Samà i la torre de Baguès, aquest camí unia els diferents molins de Vilanova, com el molí de vent de la partida de la Masia del Nin o el de Salsà, circumvalant la població, per aquesta raó se l'anomenava camí del molinam, sovint també s'unia amb els que anaven a les masies que anteriorment hem esmentat. Tanmateix hi havien dos camins que comunicaven Vilanova amb les cases de la platja travessant la vila de nord a sud, un dels quals s'enllaçava amb el camí de Vilafranca i l'altre amb varies masies situades al seu entorn.

Aquests camins eren revisats amb una periodicitat relativa per part d'un oficial del governador de Tarragona, especialment després que hi hagués hagut grans pluges o bé a l'haver rebut queixes de particulars, sobretot dels mercaders. Com hem dit la ciutat rebia a l'oficial pagant-li totes les despeses del desplaçament i estança, a partir d'ací donava les ordres corresponents, veient en les inclemències meteorològiques sobretot després de les pluges torrencials del 1758, 1767 i 1780 i en l'apatia dels regidors municipals la causa del deplorable estat dels camins: "parte por el descuido y floxedad de los Justicias y Regidores, parte por ocasión de las lluvias" (2).

Un regidor serà l'encarregat de reconèixer els camins del terme municipal: "... con las aguas que han caído en estos dias es natural de que en una u otra parte se habrán descompuesto las carreteras (...) que un regidor monte a caballo y que paseando se vaya a registrar los caminos y parages que hallare descompuestos" (3), referint-se a les pluges de setembre de l'any 1758. Alhora és el responsable de tenir cura de la neteja del poble i de complir el Reial Edicte que manava que les carreteres i camins Reials tinguessin una amplada de 24 pams, si no els posseïa era obligació de la Universitat aixamplar-los fins a la mesura indicada, prenent si calia terres de propietat privada, abonant-los-hi un preu just, la qual cosa costa de creure que es realitzès. Sovint ens trobem amb protestes vers la Universitat per part de particulars que demanen responsabilitats per

2.- Camins. Correspondència 1726-1936. (C. 7845. XVIII. 4. 38.).

3.- Camins. Prestació personal 1719-1785.

have-los-hi fet malbé la vinya a l'hora d'arreglar el camí. El responsable municipal havia de disposar sèquies per on es pogués desviar l'aigua en cas de pluges per no permetre la creació de bassals, d'aixecar una mica el sòl per poder fer pendent i netejar-los en la distància de 60 passes tallant-se si convingués el boscatge que hi hagués. La seva tasca també serà la de recomposar els ponts dels rius, sèquies o conductes d'aigua i treure'n les pedres. En una de les visites, parlant del camí de Vilafranca, es veu ben clar el que acabem d'exposar: "se deu també espedregar per ferlo quasi intransitable las moltas pedras, igualar lo terreno, umplir los molts fondos que hi ha (...) posanti algunas llambordas y umplirlo ab pedruscall y terres" (4), s'havien de netejar de troncs i branques, així en el Camí Reial: "se deu tallar la brossa dels marges que embarassan lo camí..." (5) o bé d'immundícies: "...enfrente de casa de Luis Papiol un charco de agua inmundicia, que sale de dicha casa a dicho camino lo que causa grave prejuicio assi a los que transitan, como a los vezinos de dicha villa" (6), aquesta vegada referint-se al Camí de Tarragona. Tanmateix tindrà l'obligatorietat de multar a qui aquestes normes no acomplís, havent de recomposar-lo el mateix que l'hagués malmès aixecant parets, deprimint o tallant el terreny.

Les despeses i construcció d'aquestes reparacions aniran a càrrec dels veïns de la Universitat: "... el trabajo de componer la carretera y caminos de su término y que para el pago del trabaxo de los que salieren se haya un repartio proporcional entre los demás vezinos, quienes deveran satisfacerlo sin excusa ni recurso alguno" (7), el batlle serà el que tindrà la facultat d'assenyalar el nombre de gent pel treball, essent sovint els pagesos els qui se n'hauran d'encarregar: "... nos hallamos en esta estación en que los labradores están más desocupados que en todo el resto del año (...) que reparen los caminos públicos" (8). El seu arranjament consisteix en posar enmig una sèrie de pedres de tot gènere, amuntegant-hi terra, grava o terra gravosa, terregall o sorra, tot ben trepitjat fent un pis "comodo y permanente con el menester cuydado en recomponerlo luego de las llubias o carruajes lo descompongan" (9).

Són innombrables les cites que fan referència a la importància del mal estat de les carreteres, i la seva repercussió en el comerç, no obstant això cal remarcar de nou l'oblit profund que sofriran. Malgrat que la construcció de camins, avalada des de l'any 1718, s'accelerà a partir del 1749, i especialment des de les Ordenances del 10 de juny del 1767, les quals establien la renovació de les comunicacions entre Madrid, Catalunya, València, Andalusia i Galícia, mitjançant la construcció i reparació dels camins.

El cost i la durada d'alguna d'aquestes reparacions el podem veure en els següents exemples (10):

- Reparació de la Collada (carretera de l'Arboç)... 438 lliures en cinc setmanes de treball.
- Reparació de la carretera de Cubelles (1758)... 54 lliures en dues setmanes.
- Reparació del camí de Mar (1758)... 30 lliures en dues setmanes.
- Reparació del camí Reial de València (1799)... 5.610 rals en dos mesos i una setmana.

- 4.- Camins. Prestació personal 1719-1859.
- 5.- Camins. Prestació personal 1719-1859.
- 6.- Camins / Correspondència 1726-1936.
- 7.- Camins / Correspondència 1726-1936.
- 8.- Camins / Correspondència 1726-1936.
- 9.- Camins. Prestació personal 1719-1859.
- 10.- Camins. Prestació personal 1719-1859.

A més sabem que en alguna de les visites de l'oficial, el qual venia aproximadament cada dos mesos, es posen a disposició de la Universitat vint lliures per l'arranjament de les carreteres, del tot insuficient, raó per la qual s'hauria de fer una contribució entre els veïns quan el mal estat de les carreteres i camins hi obligessin, com va ocórrer l'any 1763 en el qual es proposà "hazer el acostumbrado reparto entre todos los vecinos de la misma villa (...) para la formacion de las mismas carreteras que se hizieron en los años 1758 y 1759" (11).

Per altra banda un element importantíssim per comprovar el traçat, el bon pis de la carretera i veure la seva repercussió en les relacions comercials sobretot, és observar la duració del viatge. Frederic Malagelada (12) citant a Tomàs de Benavides ens diu que de Vilanova a Casa Girona es tardava tres quarts d'hora, i de Vilanova a Sitges una hora i mitja, la qual cosa ens ajuda a comprendre millor les dificultats del desplaçament. Si això ho apliquéssim al camí de Vilafranca, el de major importància per a Vilanova sens dubte, ens sortiria una duració de trajecte extremadament llarga, ja que el camí és molt més content i llarg, podent imaginar-nos el que representava per als contemporanis el trasllat amb tartanes i mules de la mercaderia que circulava envers les dues poblacions. Utilitzant-se carros lleugers de dues rodes en algunes ocasions, ja que en la majoria dels desplaçaments s'utilitzaven els cavalls o mules. Així a l'hora de transportar mercaderies pesades s'havia de distribuir la càrrega entre diferents carros o animals.

És evident que el camí més important tant per a Vilanova com per a Vilafranca era el que les unia, fou construït l'any 1759, no obstant vint anys després ja tornava al seu estat primitiu de camí carreter, la qual cosa no vol dir que no s'utilitzà més com s'afirma en el "Discurso", citat per P. Vilar (13). Aquesta carretera contribuï a la prosperitat d'ambdues poblacions, encara que el viatger patia durant dues llegües la inseguretat i deficiència, palesa en les nombroses pèrdues i dificultats: "tres mulas con carro no pueden llevar, sino una pipa, si hazen más que un viaje cada día, se pierde cada año mucha caballeria, se retardan los cargamentos se encarecen las labores en los tiempos más precisos de la labranza y queda este pays pribado de los beneficios consequentes y la facil comunicacion de los pueblos maritimos con los interiores" (14). Aquí rau la importància de la carretera de Vilafranca, aquesta població de l'interior aglutinava una bona part de l'excedent agrícola de la comarca i a través del camí el transportava cap a Vilanova pequè des d'allí, via marítima, s'abastés el mercat nacional i internacional amb productes com vi i aiguardent, o proveint a la pròpia Vilanova amb palla, fusta, guix i algunes porcions de blat del Penedès, per la seva banda Vilanova era el magatzem de grans, llegums, garrofers i pesca salada. A més, les xifres manejades pels experts de l'època afirmaven que la pipa d'aiguardent portada de Vilafranca costava més que portar-la del port de Seta o de Bordeus, els quals estaven a 80 llegües de distància, mentre que Vilanova i Vilafranca distaven només dues llegües, pel que era molt necessària una reparació.

Per contra el 29 de setembre del 1789 s'estudià l'habilitació sòlida de la carretera de Vilafranca a Igualada (15), veient que la Reial Hisenda no volia costejar l'obra es cercarà l'exemple de Reus en el camí de Salou: l'impost de tres quarts per cada càrrega de vi i sis d'aiguardent. El primer pas serà la formació d'una Junta d'un individu de l'Ajuntament vilafranquí i un altre del comerç, presidida pel corregidor, nomenant un tresorer elegit per la pròpia Junta pel cobrament de l'impost. Els avantatges serien que es podria viatjar de Vilafranca a Barcelona amb carruatge en un sol dia i amb bastant de comoditats. No obstant el projecte no

11.- Camins. Prestació personal 1719-1859.

12.- Frederic Malagelada Benaprés, *L'antic camí de les costes de Garrafi i el seu entorn*. Sitges 1982. Pàg. 37

13.- Vilar Pierre. *Catalunya dins l'Espanya Moderna*. Vol. III. Les transformacions agràries. Barcelona 1987. Pàg. 357.

14.- Camins. Prestació personal 1719-1859.

15.- Camins. Prestació personal 1719-1859.

reexí, diverses informacions de l'any 1796 ens indiquen que la millor sortida dels productes del Penedès és per la platja de Vilanova: "Villafranca y su comarca no tiene otro embarcadero mas ymediato para la importacion de lo que necesita dels estrangero y exportación de sus frutos sobrantes y Villanueva no tiene camino cómodo para comunicarse con el resto de la provincia" (16). Així una vegada oblidat l'intent igualadí els esforços es centraran en rehabilitar el camí vers Vilanova, formant-se una comissió l'any 1796 nomenada pels dos Ajuntaments la qual estudiarà les despeses i durada de l'obra. Aquesta no es podia costejar, però, utilitzant fons destinats pels camins del Regne, llavors serà quan sorgirà la idea de reunir alguns arbitris calculant que en un sexenni es poden aportar uns 400.000 rals, considerats suficients per fer una obra permanent i sòlida. Veiem com es pensava costejar l'obra (17):

- 2 rals per cada càrrega d'aiguarent.
- 4 rals per cada balà de paper.
- 2 quartans de ral per cada pipa buida de 4 càrregues.
- 2 quartans de ral per cada quatre barrils buits de qualsevol cabuda.
- 8 rals per cada "canco" de tonyina i d'arengada.
- 2 rals per cada quintar de bacallà.
- 2 quartans de ral per quartera de grans i llegum, per quintar de garrofes, per botada de castanyer, per cada 2 canes de fusta de roure i dos rals per cada feix de 80 cèrcol de ferro.

Segons les estimacions de l'època, habilitat el camí, tres mules amb carro portarien dues pipes, farien tres viatges en dos dies i algunes vegades quatre, es podrien llavors emprar en la conducció els bous i mules mitjanas, preveient-se que a Vilanova hi hagués carruatges i amb ells es pogués anar en un dia a Barcelona.

Tenint en compte un estudi de finals de segle, el cost de l'actual conducció de Vilafranca a Vilanova i el cost una vegada habilitat seria el següent (18)

	<i>Actualment</i>		<i>Habilitat</i>
Aiguarent 4.500 pipes a 30 rals .....	135.000	a 14 rals .....	67.500
Retorns la meitat de la suma anterior .....	67.500	.....	33.750
Fusta 400 carretades a 30 rals .....	12.000	a 15 rals .....	6.000
Averia de 4.900 carretades a 45 rals per viatge .....	19.600	a 1 ral .....	4.900
Valor de les mules que es moren .....	10.000		
Palla 100 quintars són 800 carretades .....	24.000	a 14 rals .....	12.000
Pes 6.000 quintars que són 400 carretades .....	12.000	a 15 rals .....	7.000
Verdures 400 carretades a 37,5 rals .....	15.000	a 18,7 rals .....	7.500
	<hr/>		<hr/>
	295.100 r.		137.650 r.

16.- Camins. Prestació personal 1719-1859.

17.- Camins. Prestació personal 1791-1859.

18.- Camins. Prestació personal 1719-1859.

El Suprem Consell de Castella, que era qui donava llum verda o no als projectes, mitjançant el "Proyecto General de Caminos", va manar el ple acondicionament de la carretera de Vilanova a Vilafranca del Penedès, així com el de Tarragona a Lleida i que només concluides aquestes dues es tractés les obres de les demés. No obstant, malgrat aquests càlculs es veié obligat a mostrar una sèrie de dificultats: la primera era que els drets s'imposaven en la major part sobre gèneres de primera necessitat o sobre comerciants o colliters, i que un repartiment proporcional i voluntari entre ambdós seria "el medio mas suave y prudente" (19). No obstant, la documentació ens indica que és incert el nombre de comerciants interessats pel camí, i que en canvi sí ho estaven els colliters, la major part veïns de Vilafranca. El segon és que el càlcul del cost semblava curt, i el darrer és que si el cost de l'obra fos major, també ho seria el nombre d'anys d'imposicions.

El sentiment de les autoritats municipals és unànim a l'hora d'afirmar que els traginers i carreters esperen el camí amb la major impaciència, car són ells qui sofreixen el perjudici immediat del seu mal estat, i els qui han de contribuir majoritàriament, si no ells sols, a les reparacions que es facin.

El 20 d'agost del 1802 es crearà una Junta, formalitzant-se els següents arbitris per costejar-la (20):

Dos rals per cada càrrega d'aiguardent que s'embarqui de la platja de Vilanova, quatre per cada bala de paper, dos quartans per cada pipa buida de quatre càrregues i per quatre barrils buits, i en la introducció dos quartans per quintar de garrofes com la botada de castany, per cada dues canyes de fusta de roure, dos rals per cada felix de 80 arcs de ferro, i a més trels rals per cada fanega de sal i tres maravedís per cada deu rals catalans del valor dels gèneres d'introducció i extracció per la mateixa duana.

Tanmateix se'ns exposa l'estat comparatiu del cost que tindrà, l'any 1802, la conducció dels productes des de Vilafranca a Vilanova (21):

	Cost actual en rals		Habitabilitat
12.000 pipes d'aiguardent a 40 rals .....	480.000	a 15 r. ....	180.000
Retornats 1/3 de la suma anterior .....	16.000	- .....	60.000
Fusta 200 carretades a 40 rals .....	8.000	a 15 r. ....	3.000
Averia dels carros en 10.000 viatges a 4 r. un ..	40.000	a 1 r. ....	10.000
Valor de 10 mules que moren .....	20.000		
Palla 10.000 quintars són			
800 carretades a 40 rals .....	32.000	a 15 r. ....	12.000
Pes 6.000 quintars són 400 carretades a 40 r. ..	16.000	a 15 r. ....	6.000
Verdures 500 carretades a 40 rals .....	20.000	a 24 r. ....	12.000
<b>TOTAL .....</b>	<b>776.000 rals</b>	<b>.....</b>	<b>283.000 r.</b>

Osigui una diferència de 493.500 reals, el que suposaria un 36,4 per cent del que actualment costava, essent una reducció del 63,6 per cent.

19.- Camins. Prestació personal 1719-1859.

20.- Camins. Prestació personal 1719-1859.

21.- Camins. Prestació personal 1719-1859.

No obstant, a la fi s'aplicarà el 4 de setembre el dret de portatge en un o dos punts del camí, havent de pagar cada carro 4 maravedisos per arrova de la seva càrrega, sense càrrega dos rals, l'acèmila major de muntar o amb càrrega 12 quarts, sense càrrega 5, la menor de muntar o amb càrrega 4 quarts, sense càrrega 2, cada volant 3 rals i el cotxe 4 viatgers a peu un quart. Segons els nous càlculs ara dotze quintars de pes amb carro costen de ports 56 rals i habilitat el camí en costaria (20). Finalment l'any 1804 s'aprobarà el portatge que sol·licita a l'Ajuntament i el cos de comerciants, però amb la condició de què no ha de verificar-se l'exacció fins que el camí es porti habilitat, podent mentrestant l'Ajuntament i el cos de comerciants, prendre sota la hipoteca del portatge les quantitats que es requereixen a l'interès més baix es pugui.

Passats alguns anys, concretament l'any 1815 trobem referències al desastrós estat del camí després de sis anys de guerra, és d'esperar doncs que justament quan semblava que es posaria en marxa definitivament la seva repercusió, o millor dit quasi construcció de bell nou, la guerra ho paralitzà. A continuació hi adjuntarem la distància, en canes catalanes, entre les dues poblacions. La informació és del 12 de març del 1817, i separa el trajecte en dues parts: de Vilanova a Canyelles i d'aquesta població a Vilafranca, tot i que aquesta informació ens ve ja a principis del segle XIX, segur que tant les condicions com el mateix trajecte són idèntics al del segle XVIII, és sens dubte una informació molt important perquè ens mostra la sinuositat i llargada d'aquesta carretera que tant contribuï, gràcies a l'exportació de vins i aiguardents, a l'expansió econòmica de les dues viles i especialment de Vilanova (22):

*Camí des de Vilanova a Canyelles*

	<i>Canes</i>	<i>Pams</i>
Des de la porta de Vilanova anomenada de Plana fins a la Creu de S. Gregori.....	348	-

*Camí fet*

Des de la Creu de S. Gregori fins a la pujada del mans Barreras.	595	-
--	-----	---

*Bon Camí amb 30 canes de penya*

Des de la pujada del mans Barrera fins al mans del notari.....	561	4
--	-----	---

*Hi ha dos trossos de penya de 65 canes juntes*

Des de mans del notari al Coll de Ferran.....	268	-
---	-----	---

*Bon camí però penya*

Des del Coll de Ferran a la possessió de Rafecas.....	429	-
---	-----	---

*És una carrerada amb 300 canes de penya*

Des de la possessió de Refecas ala pujada de Canyelles.....	903	4
---	-----	---

*És una carrerada on hi ha 125 canes de penya*

Des del peu de la pujada de Canyelles fins al cim.....	270	-
De del cim fins el peu de la baixada on hi ha una olivera gran.....	239	-

*És pujada i baixada costeruda i de penya*

Des del peu de la baixada a l'olivera fins a la fonda de Canyelles.. 297 -  
 Hi ha dos trossos de penya de 230 canes juntes.

TOTAL 4.697

*Camí de Vilafranca a Canyelles*

	Canes	Pams
Des de la porta de Vilafranca anomenada de Nostra Senyora fins a la sèquia de Sta. Dina.....	1.015	-
Des de la sèquia dins la pujada de Montaspre.....	308	-
Des de la pujada a la baixada de Plana rodona.....	950	-
Des de la baixada fins a la sèquia del molí de Coll.....	550	-
Des de la sèquia al primer pas de la Riera de Canyelles.....	360	-
Des del primer pas al segon.....	261	-
Des del segon al tercer.....	300	-
Des del tercer al quart.....	450	-
Des del quart al cinquè.....	270	-
Des del cinquè al sisè.....	180	-
Des del sisè al setè.....	190	-
Des del setè al vuitè.....	590	-
Des del vuitè fins a la cantonada de la fita de Canyelles.....	261	-
<b>TOTAL.....</b>	<b>5.685</b>	

En total de Vilafranca a Vilanova hi havien 10.382 canes, veient en aquest minucios estudi les característiques i estat de la carretera, i és que l'empenta econòmica, tot i intentar-ho, no va ser gràcies a les comunicacions terrestres, sinó que podem afirmar que va ser malgrat elles. No obstant, sí podem asseverar que el contrast en el desenvolupament entre la zona costera -Vilanova- i la de l'interior -Vilafranca- va minvar, i va suposar l'enlairament definitiu d'ambdues viles, i sobretot l'especialització i producció -principalment a partir del segle XIX- d'aiguardents i vins.

El que és evident és que les comunicacions no oferiren l'ideal suport que haurien d'haver donat, agilitzant el desenvolupament i expansió econòmica, no obstant també és cert que malgrat aquest no recolzament, la xarxa de carreteres i camins contribuí clarament a afavorir el progrés comercial i humà de la vila. No obstant, no hauriem d'oblidar que el que sí que té un espectacular progrés serà el comerç marítim, i per tant les rutes marines prendran un avantatge vital a les terrestres.