

## ELS CAMINS I L'ORDENACIÓ DEL TERRITORI A CATALUNYA EN TEMPS DE CARLES III

Manuel Arranz

Des d'una perspectiva territorial, l'acció de l'Estat a Catalunya durant els regnats de Felip V i Ferran VI pot ésser interpretada com l'aplicació d'un programa d'ordenació ajustat a criteris de racionalitat administrativa i d'estratègia militar, no sempre coincidents, i que té l'exèrcit com a destacat executor. Les peces més significatives d'aquest programa les podem agrupar, de manera un xic convencional, en dos grans blocs: per una banda, el conjunt de disposicions legislatives que solem designar règim de la Nova Planta i que es concreten en l'enfortiment i parcial militarització de l'aparell governatiu de l'Estat al Principat, la divisió corregimental, la creació de la Intendència i la implantació del cadastre; i, per una altra banda, les actuacions que han de fer possible un eficaç control militar i policíac del territori i de la població mitjançant l'ampliació i modernització de la xarxa de fortificacions (renovació de les fortaleses existents i construcció d'algunes de noves, com la Ciutadella de Barcelona i el castell de Sant Ferran de Figueres), el desplegament espacial d'una nombrosa guarnició permanent (fet que implica a mig termini la construcció de decenes de casernes) i la millora del sistema de comunicacions, per tal de facilitar el ràpid desplaçament de les tropes en qualsevol emergència (aldarulls protagonitzats per la gent del país, invasió de forces estrangeres, etc.).

Un cabalós corrent historiaogràfic, que arrenca del mateix segle XVIII i que en alguns casos s'empelta amb l'hagiografia, assenyalava que el regnat de Carles III suposa un important viratge en la trajectòria marcada pels regnats precedents. I quan l'estudiós compara les actuacions del govern central i dels seus representats a Catalunya en aquesta època i en l'etapa anterior, sol advertir, més que un canvi de rumb, un esforç per introduir elements nous en un esquema hereditat del passat, amb resultats que no sempre responen a les provisions, ja que, de vegades, generen situacions confuses i tensions no desitjades. Dit amb altres paraules: quan al Principat, els fets, molt més clarament que les declaracions programàtiques, mostren que Carles III i els seus col·laboradors es plantegen nous objectius sense renunciar a cap dels de l'etapa anterior, i que, a l'hora de definir-los i posar-los en pràctica, sovint tracten de conciliar els interessos de la Corona amb els de la societat catalana -o els dels seus sectors més dinàmics-, amb un resultat final on s'alternen els èxits i els fracassos. La política d'obres públiques, que a Catalunya es tradueix sobretot en un important conjunt de projectes i realitzacions que afecten la xarxa viària -peça clau de l'ordenació i control del territori- esdevé un

excel·lent camp d'observació per verificar-ho. Tres episodis de diferent signe però tots ells sumament significatius, han estat elegits per il·lustrar les iniciatives que en relació als camins i carreteres del Principat van emprendre les administracions central i perifèrica en temps de Carles III.

Tots els treballs sobre el tema, des del pioner estudi de Pablo de Alzola fins a les recents investigacions de Santos Madrazo, coincideixen en subratllar la importància del reial decret del 10 de juny del 1761 i del reglament del 2 de desembre del mateix any que el complementa (1). S'hi defineixen les funcions del superintendent general de camins -càrrec que serà exercit pel secretari d'Hisenda o pel d'Estat-, dels delegats territorials del superintendent -els capitans generals o els intendants de les diferents províncies- i dels equips auxiliars de l'un i dels altres, tant els de caràcter tècnic (composats per enginyers militars, mestres d'obres i arquitectes) com els de caràcter comptable-administratiu (interventors, pagadors, etc.). Per un altre cantó, es ratifica que la xarxa viària bàsica l'han de constituir els sis camins principals que uneixen Madrid amb València, Andalusia, la frontera portuguesa per Extremadura, Galícia i la frontera francesa pel País Basc i per Catalunya, i també uns pocs camins més o menys paral·lels a les costes, entre ells el de Barcelona a València. I, finalment, s'hi estableix una fórmula per finançar les obres que s'han de realitzar (un impost de 2 rals de billó sobre cada faneca de sal, sense exempcions per als nobles i eclesiàstics) i es fixen unes prioritats a favor dels camins de Galícia, Andalusia, València i Catalunya.

A Catalunya, on exercia les funcions de capità general l'emprenedor i expeditiu marquès de la Mina, aquestes disposicions, esperades des de feia temps, van ser aplicades amb notable rapidesa. Ateses la personalitat i la trajectòria del marquès, ningú no va discutir que, al Principat, ell havia d'assumir la delegació del superintendent general de camins (2).

El marquès va reclamar la col·laboració tècnica de Francisco Parades, aleshores comandant del destacament d'enginyers militars destinat a Catalunya i durant bona part de la seva carrera professional home de confiança de Juan i Pedro Martín Cermeño, els enginyers que amb els seus dictàmens i mapes havien secundat les peticions de millora dels camins adreçades per la capitania general de Catalunya al govern central en els anys precedents. Guiats per aquest treballs preparatoris, en pocs mesos Parades i els seus auxiliars van realitzar els aixecaments topogràfics corresponents al primer tram de la nova carretera (entre la Creu Coberta de Barcelona i el barranc d'Esplugues), van elaborar un projecte i van redactar el plec de con-

- 1.- Pablo de ALZOLA Y MINONDO, *Historia de las obras públicas en España*, la edició, Bilbao, 1889, reeditat el 1979; i Santos MADRAZO, *El sistema de transporte en España, 1750-1850*, Madrid, 1984. Aquests i altres estudiosos del tema analitzen i valoren positivament les disposicions del 1761, però no aprofundeixen en la seva gènesi. Agustí DURAN i SANPERE, *Barcelona i la seva història*, Barcelona, 1973, volum I, pp. 630-632, dona algunes notícies que, no obstant la seva imprecisió, permeten de creure que el marquès de la Mina i l'enginyer militar Pedro Martín Cermeño, l'un amb les seves demandes de major atenció a la xarxa de comunicacions i l'altre amb les seves propostes tècniques, van jugar algun paper a favor de l'elaboració del decret i del reglament de camins del 1761.
- 2.- Molt abans del 1761 el marquès de la Mina s'havia significat per l'atenció concedida a la xarxa viària catalana i, especialment, als camins de l'àrea barcelonesa. L'animava un triple objectiu: facilitar el control militar de l'interior de la capital del Principat, oferir als habitants de l'urbs uns espais de lleure en el tram més pròxim a la ciutat, els camins estaven dotats d'un bon arbrat, que els convertia en agradables passeigs durant l'estiu i afavorir l'activitat econòmica fent més còmode el transport de mercaderies. Per finançar les obres havia previst un recàrrec sobre determinats per recaptar-lo, es van decantar per altres solucions: gravar les llicències d'armes, reclamar contribucions de la reial hisenda i dels principals usuaris transportistes, contractistes d'obres de fortificació, aristòcrates propietaris de carruatges, empra gitanos empresonats en virtut de la reial ordre del 30 de juliol del 1749, etc. Vegeu *Máximas para la guerra sacadas de las obras del Exmo. Sr. Marqués de la Mina*, Tolosa, s.d., pp. 38-42. Per un altre cantó, cal fer constar que la reial instrucció de la nova carretera de Madrid a Barcelona va facultar el marquès de la Mina per resoldre els conflictes que la seva construcció pogués originar.

dicions per poder adjudicar els treballs de maçoneria al contractista que en subhasta pública ca oferís els preus més baixos (es preveia que els treballs d'excavació i de moviment de terrers serien realitzats per presidiaris, soldas i jornalers pagats directament per l'administració).

La subhasta, després dels preceptius anuncis, es va iniciar el 21 de juny, i va ser bastant disputada (hi hagué un total de vuit ofertes, presentades per cinc empreses diferents); finalment, el 5 de juliol la contracta va ser adjudicada a la companyia encapçalada pel mestre de cases barceloní Francesc Renart (3).

El fet més sorprenent, no remarcat per la historiografia, és el canvi de traçat decidit per Francisco Paredes i pel marquès de la Mina, tal vegada sense consultar el govern central i sense demanar l'opinió de les autoritats dels pobles afectats. Cal recordar que, des de l'època medieval, el tram entre Barcelona i Sant Feliu del camí cap a Aragó i Castella travessava els termes de l'Hospitalet, Cornellà i Sant Joan Despí, és a dir, discorria paral·lel i no gaire allunyat del Llobregat, de manera que obligava a fer una petita marrada, però evitava els desnivells. Amb la nova solució, la capitania general i el cos d'enginyers militar sotaven per un traçat rectilini a través des termes d'Esplugues i Sant Just Desvern; com a contrapartida, el perfil del nou camí mostrava algunes pujades i baixades -generalment lleugeres- per salvar les últimes estribacions de la serra de Collserola. Aquest fet, decisiu per a la posterior trajectòria d'Esplugues, el poble més afectat (4), apenas tindria importància a escala regional si no fos perquè constitueix el preludi d'un seguit de decisions del mateix signe preses al llarg dels quatre decennis següents.

Pel juny-juliol del 1763 ja devien estar molt avançats els treballs del tram entre la Creu Coberta i el barranc d'Esplugues, perquè es van treure a subhasta els del segon tram, entre Esplugues i l'indret -encara no fixat del tot- on s'havia de construir el pont sobre el Llobregat que seria utilitzar tant per la carretera de Madrid com per la de València; la seva contracta va ser adjudicada el dia 27 de juliol (5). La responsabilitat tècnica del tram comprès entre Esplugues i Molins de Rei va correspondre a l'enginyer militar Joan Escofet (Francisco Paredes havia mort a començament d'abril del 1763), i la gestió econòmica va ser confiada a Gaspar Gentile, comissari de guerra; i no cal dir que el marquès de la Mina va seguir mantenint àmplies facultats per supervisar i fiscalitzar totes les actuacions.

La presència de l'enginyer Escofet al capdavant de l'equip tècnic de les noves carreteres de Madrid i València no es va perllongar gaire temps: abans del febrer del 1764 va ser substituït per un altre enginyer militar, Carles Saliquet, a qui cal atribuir un important paper en la projectació i execució del pont de Molins de Rei (6).

- 3.- A.C.A., Intendència, 2/46, folis 317-338. De la companyia encapçalada per Francesc Renart també en formaven part el seu col·lega Marià Vallescà, els fusters Pau Planas, Domingo Miró i Deodat Casanovas i el picapedrer Sebastià Prats, propietari d'una pedrera a Montjuïc.
- 4.- A partir del decenni del 1760, el terme d'Esplugues coneix una notable activitat constructora i un fort increment demogràfic, de manera que el 1787, en el moment del cens de Floridablanca, es comptabilitzen 717 habitants, és a dir, vuit vegades més que els registrats l'any 1718: una de les taxes de creixement més altes de tot a l'àrea de Barcelona. Vegeu Pierre VILAR, *Catalunya dins l'Espanya moderna*, Barcelona, 1964-1968, volum III, p. 142.
- 5.- A.C.A., Intendència, 2/47, folis 54-62. La contracta del tram Esplugues-Molins va ser adjudicada a una companyia formada per sis professionals del sector de la construcció de Barcelona, quatre dels quals també figuraven a l'empresa del tram Barcelona-Esplugues: Pau Planas, Francesc Renart, Sebastià Prats i Deodat Casanovas; els dos membres nous eren Andreu Bosch i Josep Ausich, tots dos mestres de cases.
- 6.- Molt probablement, en el projecte del pont de Molins també hi va tenir una notable intervenció l'enginyer Joan i consta que en la seva execució hi va participar com a supervisor Pedro Martín Cermeño. Els sovintejats canvis de destí dels enginyers militars provocaven relleus en la direcció de les borses que els eren confiades; i, per una altra banda, l'estructura jeràrquica del cos determinava que les actuacions dels membres situats en els graons inferiors

Els treballs de fonamentació del pont de Molins probablement es van realitzar entre l'estiu del 1763 i el del 1764 (7); i amb el propòsit que tan bon punt estiguessin acabats els fonaments, es poguessin començar a aixecar els pilars, el febrer del 1764 es va subhastar la contracta del subministrament de tota la pedra necessària en l'obra del pont (8).

Pel febrer del 1765, quan ja es veia pròxim l'acabament dels pilars, es va posar a subhasta la construcció dels arcs i de la resta del pont fins a la seva total conclusió, i també la construcció del nou camí entre el pont i Vilafranca del Penedès pel coll d'Ordal, tot agrupat en una única contracta (9). Aquesta decisió torna a plantejar el tema dels canvis en el traçat dels camins enclosos en la xarxa bàsica definida pel decret del 10 de juny i pel reglament del 2 de desembre del 1761, i obre una sèrie d'interrogants en relació a les prioritats cronològiques i pressupostàries fixades per les citades disposicions. Perquè, per una banda, el camí costaner entre Barcelona i València era objecte d'un tracte preferencial, que anava en detriment de les obres de millora del camí radial que unia Madrid amb la capital catalana i la frontera francesa; i, per una altra, s'alterava substancialment el traçat del tram Barcelona-Vilafranca del camí de València: fins aquell moment havia anat per Martorell i Sant Sadurní, seguint parcialment la vall del riu Anoia (10), i ara s'optava per una ruta aparentement més rectilínia, però també amb un perfil menys planer, perquè, en haver de salvar la Serralada Litoral pel coll d'Ordal, presentava forts desnivells en bona part del seu recorregut.

L'elecció de l'esmentat traçat implicava una important despesa: hi calien molts murs de contenció, explanacions i pontarrons, i alguns ponts, com el que s'havia projectat sobre el torrent del Lledoner, el qual, amb el temps, esdevindria el major obstacle per la total conclusió de l'obra i l'element que provocaria més crítiques (11).

Els treballs dels nous camins de Madrid i de València, especialment el pont de Molins de Rei, van tenir un notable impacte en l'opinió pública del Principat i van suscitar un respir d'emulació en alguns col·lectius ciutadans i institucions de govern, no sempre amb resultats positius. El projecte d'una nova carretera entre Reus i la platja de Salou, promogut per l'Ajuntament i pels comerciants d'aquella ciutat, i les gestions de la Reial Audiència de Catalun-

fossin inspeccionades i de vegades esmentades pels seus superiors. Així doncs, quan es tracta d'obres d'una certa envergadura encomanades al cos d'enginyers, pocs cops poden ser atribuïdes íntegrament a un sol dels seus membres.

- 7.- La formació dels fonaments del pont de Molins de Rei va exigir clavar centenars de grosses estaquas en el llit sorrenc del riu Llobregat, aplicant una tècnica relativament sofisticada que recull l'enginyer Miquel Sánchez en les notes i làmines afegides a la traducció castellana del *Tratado de fortificación o arte de construir los edificios militares y civiles*, publicada a Barcelona el 1769.
- 8.- A.C.A., Intendència, 2/48, folis 17-25. L'"assiento del arranque y transporte de la piedra de silleria" va ser atorgat a l'únic licitador que s'hi va presentar, el mestre de cases barcelonès Francesc Torrents (sens dubte associat amb els seus col·legues Joan Garrido i Manuel Torrents. Es tractava de pedra rogenda o d'esmolat, que s'havia d'extreure d'una pedrera del terme de Pallejà, no gaire lluny del punt de destí.
- 9.- A.C.A., Intendència, 2/29, folis 55-82. L'adjudicatària d'aquesta contracta ve ser una companyia formada pel mestre de cases barceloní Onofre Ivem i pels sis membres de l'empresa que havia executat el camí entre Esplugues i Molins de Rei:
- 10.- A més d'aquest camí, apte per a carruatges durant la major part de l'any, hi havia diferents camins de ferradura entre Barcelona i Vilafranca, un dels quals passava per Sant Boi de Llobregat, Begues i Olesa de Bonesvalls, on precisament per al repòs dels caminants s'havia construït un hospital en l'època medieval.
- 11.- El 1803 el fundador de l'Escola d'Enginyers de Camins, Agustín de Betancourt, a la seva *Noticia del estado actual de los caminos y canales en España*, citada per ALZOLA, pp. 313-316, afirmava: "Sólo en las ocho leguas comprendidas entre Barcelona y Vilafranca del Panadés se gastaron 27 millones de reales, cantidad asombrosa y más que suficiente para terminar la carretera hasta Valencia .... La extravagante empresa del puente del Lladoner, levantado en un barranco seco, manifiesta claramente que la vana ostentación era el móvil que guiaba a los directores de semejantes obras, creyendo sin duda inmortalizarse venciendo dificultades que no existían".

ya per aixecar un altre pont sobre el Llobregat entre Olesa de Montserrat i Esparraguera, s'han d'emmarcar en l'ambient eufòric generat per aquest èxit de la política viària de Carles III a Catalunya.

L'actuació dels magistrats de l'Audiència barcelonina en el tema del pont d'Olesa s'ha de situar també en el marc del ja vell contenciós amb la capitania general per la quota de poder que havia de correspondre a cada institució en el govern del Principat. Després del mandats del marquès de la Mina i del comte de Riela, durant els quals s'havia vist notablement eclipsada, l'Audiència tractava de recuperar un protagonisme que afirmava haver posseït en altres moments i que probablement no havia tingut mai. Fos com fos, els magistrats desitjaven projectar sobre el país una imatge benèfica i paternalista del tribunal, volien un reconeixement social comparable a l'aconseguit per l'altre component del Real Acuerdo, i creien que l'obtindrien amb la promoció d'obres públiques d'utilitat general. A més, probablement pensaven que amb actuacions d'aquest caràcter secundarien la política del Consell de Castella i, en general, del govern central, i d'aquesta manera es farien creditors dels elogis i felicitacions dels seus superiors, cosa que, al capdavant, havia de facilitar la promoció professional de tots ells.

L'afer del pont d'Olesa arrenca dels anys 1754-1755, en què les autoritats del poble comencen les gestions perquè el Consell de Castella autoritzi la construcció d'un pont sobre el Llobregat i, especialment, perquè aprovi la fórmula que havien ideat per finançar-la, que no apareix consignada en els documents localitzats però que no costa d'imaginar: un repartiment entre totes les poblacions que es podrien beneficiar de l'obra. Com era habitual en casos semblants, el Consell de Castella va demanar el dictamen de l'Audiència de Catalunya, que va trigar dinou anys a emetre'l: la resposta dels magistrats barcelonesos, datada el 29 de juliol del 1774, subscriu els arguments del batlle i dels regidors d'Olesa a favor del projecte i assenyala que, a més del repartiment, hi ha una altra fórmula de finançament: la cessió temporal de l'explotació del pont -que seria de peatge- al particular que sufragués la seva construcció (12). La resolució del Consell de Castella va ser bastant ràpida: una reial provisió de l'11 de novembre del 1774 ordenava a l'Audiència de Catalunya "practicar las diligencias .- para ver si hay persona que se obligue a construir el dicho puente con la calidad de cobrar por derecho de pasage un tanto hasta la concurrente cantidad del ajuste", tot recomanant que el peatge fos el més petit possible, encara que això suposés una concessió més llarga. Amb l'escrit del Consell es remetia a l'Audiència un plànol, no localitzat (13).

Les gestions de l'Audiència per trobar un particular o una companyia que volgués construir el pont a canvi de percebre el peatge durant una sèrie d'anys no van donar cap fruit, com era previsible. En aquesta tessitura, el 22 d'agost del 1775 els magistrats van demanar que el Consell els investís del poder necessari per fer un repartiment entre els pobles beneficiaris de l'obra, d'acord amb la utilitat que cadascu n'obtingués; i, per fer més acceptable la proposta, que anava en contra de les indicacions donades pel govern l'any 1761, deien que "fabricado que esté el puente, podría imponerse un derecho de pasage para reintegrarse cada uno de lo que hubiere satisfecho" (14).

Una altra reial provisió, del 20 de juliol del 1776, va concedir a l'Audiència les atribucions sol·licitades onze mesos abans, si bé limitant la despesa a les 24.500 lliures barceloneses en què s'havien pressupostat les obres l'any 1755. Tot seguit els magistrats van iniciar les actuacions per recaptar aquesta suma mitjançant un recàrrec sobre el cadastre que havien de

12.- A.C.A., Reial Audiència, reg. 814, folis 332-334.

13.- *Ibidem*, reg. 570, folis 374-380.

14.- *Ibidem*, reg. 815, folis 141-142.

satisfereix els pobles del corregiments de Barcelona, Mataró, Vilafranca, Manresa, Cervera i Vic, si bé atorgant un tracte especial a aquells que poc abans havien contribuït a la reconstrucció d'un dels ponts de Manresa -probablement el pont vell-. Per un altre cantó, es van posar en contacte amb persones qualificades del sector de la construcció, i van comprovar que des de començaments del decenni del 1770 els jornals i els preus dels materials estaven pujant a bon ritme, de manera que la quantitat aprovada pel govern central es revelava del tot insuficient (alguns mestres d'obres havien calculat un cost no inferior a les 80.000 lliures). Amb tot, van decidir seguir endavant, van encomanar a Joan Garrido, arquitecte de l'Audiència, que revisés i completés els aspectes tècnics del projecte, i al llarg dels mesos d'abril i maig del 1778 van presidir les cinc o sis sessions de la subhasta pública que havia de servir per adjudicar l'obra de contractista que oferís el preu més avantatjós, i que només va servir per ratificar les informacions obtingudes abans, perquè cap de les tres postures formalitzades -140.000, 130.000 i 90.000- lliures podia ser acceptada. Així doncs, calia, com a mínim, multiplicar per tres les aportacions dels pobles, i per tal d'obtenir-ne la preceptiva autorització, el juny del 1778 l'Audiència va exposar al Consell els fets ara descrits. La seva resposta, cinc mesos després, deia que si l'increment havia de ser tan important, convenia distribuir la càrrega en diferents anys; i afegia que si el contractista de les obres no acceptava que s'ajornés el pagament d'una part del preu, els magistrats barcelonesos podien "excitar el celo de algunes persones acaudaladas, por si hubiese quien quisiese suplir el dinero con dicha circunstancia de reintegro" (15).

Mentretant, hi havien sorgit noves dificultats: l'Ajuntament de Barcelona persistia en la seva negativa a contribuir a les obres del pont, arguïent que els seus únics beneficiaris serien els veïns d'Olesa i d'Esparraguera i, sobretot, els monjos benedictins de Montserrat (16). I seguint l'exemple de la capital, tots els pobles del seu corregiment i molts altres de tot Catalunya presentaven recursos oposant-se al recàrrec o, simplement, no el pagaven.

Aquesta resistència aviat va trobar un altre argument: la conjuntura bèl·lica internacional havia emprès la Corona a incrementar les despeses militars, i per cobrir-les s'havia augmentat en un terç l'import del cadastre. Segons assenyalaven algunes autoritats locals i el mateix intendent del Principat, moltes poblacions no podien realitzar un esforç fiscal tan notable, i molt menys en un moment de contracció econòmica, i, atesa la preferència de la hisenda reial, havien de desatendre els requeriments dels promotors del pont.

En aquesta tessitura, quan semblava que caldria renunciar a l'obra, l'octubre del 1780 els regidors d'Olesa van trobar un contractista que es comprometia a realitzar-la per 29.725 lliures, i ràpidament van comunicar la notícia a l'Audiència, que tot seguit va procedir a una nova subhasta. D'acord amb ella, el desembre del 1780 la construcció del pont d'Olesa va ser adjudicada per 26.000 lliures a l'empresa encapçalada pels mestres de cases Francesc Valls i Salvador Viada, que van trigar poc a començar els treballs. Gràcies a la seva celeritat -facilitada per una lleugera i momentània reducció dels salaris i per una gran oferta de mà d'obra, degut a l'impacte negatiu de la guerra amb Gran Bretanya-, a començaments d'octubre del 1781 ja s'havia executat gairebé la meitat de l'obra. Però altre cop havien sorgit dificultats que obligaven a paraitzar tot el procés; a instàncies de l'intendent de Catalunya -el baró de la Linde-, el 31 de gener del 1781 el Consell de Castella havia ordenat la suspensió dels cobraments per raó del pont d'Olesa i l'ingrés de les quantitats ja recaptades en la Taula de Comuns Dipòsits de la ciutat de Barcelona, ordre que l'Audiència es resistia a obeir arguïent que per raons legals i de prestigi no podia incomplir el contracte signat amb Valls i Via-

15.- *Ibidem*, reg. 818, folis 359 i següents.

16.- A.H.C.B., Representaciones, 1778, folis 125-128 i 199-202.

da, que, d'altra banda, havia merescut l'aprovació del mateix Consell (17). Però, finalment, els magistrats s'hi van sotmetre, i, com a conseqüència, els contractistes van haver de parilitzar els treballs per manca de diners, mentre multiplicaven les gestions per cobrar les sumades que acreditaven i per aconseguir la reanudació de l'obra(18).

El restabliment de la pau (1788) i la millora de les condicions generals no va modificar gaire la situació: el Conell de Castella i la Intendència de Catalunya se seguien oposant a la continuació de l'obra, l'Audiència del Principat insistia en la conveniència d'acabar una obra útil mig realitzada, i els contractistes continuaven reclamant la part no pagada del seus treballs.

L'última notícia sobre el pont d'Olesa localitzada a la documentació oficial és la resposta donada pels magistrats de l'Audiència a una carta acordada del Consell de Castella, datada el 16 d'octubre del 1784, on se'ls prohibia fer cap altre repartiment i se'ls ordenava entregar a l'intendent els diners que es trobessin en el seu poder. A l'escrit de resposta, datat el 18 de novembre, els magistrats es limitaven a exposar que era ociosa aquesta preocupació de l'alt organisme, perquè feia temps que s'havien lliurat als contractistes Valls i Viada i als tècnics que havien fet el seguiment de les obres tots els diners dipositats a la Taula (19).

Per sort, els viatgers ens aclareixen allò que els paper oficials deixen a les fosques: el 30 de maig del 1789 el jutge Francisco de Zamora, que per la condició de membre de l'Audiència de Catalunya havia de conèixer amb força detall aquesta llarga història, afirmava al seu pas per Esparraguera, tot contemplant les riberes del Llobregat i el pont inacabat, que sentia la "pesadumbre (que) da el dinero mal gastado en un puente construido bajo las órdenes del Real Acuerdo" (20). I alguns anys més tard, el setembre de 1811, el baró de Maldà anotava en el seu diari que per passar al Llobregat en les proximitats d'Olesa havia hagut d'utilitzar una barca (21).

El 1778, després de disset anys de vigència, el govern central va considerar oportú fer una valoració de l'eficàcia de les disposiciones sobre camins i carreteres dictades el 1761 i, alhora, va voler conèixer amb cert detall els treballs més necessaris en aquest àmbit encara no realitzats, tal vegada amb el propòsit d'establir un programa d'actuacions a mig i llarg termini. Així doncs, va adreçar un qüestionari als responsables de l'administració perifèria de l'Estat, que habitualment van reclamar la col.laboració de les autoritats locals per tal de donar-hi una resposta ben documentada (22).

17.- A.C.A., Reial Audiència, reg. 818, folis 392-394, 410-411 i 447-448.

18.- A.H.C.B., Reial Audiència, Acuerdos 1782-1792, folis 8-9.

19.- A.C.A., Reial Audiència, reg. 821, folis 158-159.

20.- Francisco de ZAMORA, *Diario de los viajes hechos en Cataluña*, Barcelona, 1973, p. 281.

21.- Rafael AMAT I CORTADA, baró de Maldà, *Calaix de sastre*, volum XLII (manuscrit A-242 de l'Arxiu Històric de la Ciutat de Barcelona), pàgina 315. Val a dir que tres anys després, l'octubre del 1814, el baró de Maldà va tornar a passar per aquest indret i en aquesta ocasió no va trobar ni pont ni barca: el Llobregat, entre Esparraguera i Olesa, s'havia de passar a gual *ibidem*, XLVIII, p. 166. Sembla que ja molt avançat el segle XIX, s'hi va construir un pont penjat o tal vegada una simple passera; així es dedueix del treball de Miquel ROA, *L'estructura física del Baix Llobregat; els canvis dels sistemes de camins en els últims tres segles*. "Actes de la XXV Assemblea Intercomarcal d'Estudiosos, El Prat de Llobregat, 1980", pp. 497-536.

22.- L'enquesta consta d'un preàmbul i 30 apartats, i comença així: "INSTRUCCION PARA EL RECONOCIMIENTO Y ALINEACION DEL CAMINO DE... La experiencia ha acreditado que a pesar de los deseos del Rey Nuestro Señor, y de las providencias dadas para que tuviese efecto la construcción de los Caminos del Reino, van pasados diez y siete y más años desde que se destinó a este fin el sobre-precio de dos reales de vellón en cada fanega de sal, sin que se hayan adelantado tan importantes obras en los términos que correspondía al gasto hecho ....". N'hi ha un exemplar -en blanc- a A.H.C.B., Municipal C, sèrie XIV (Obreria), caps 30.

A través del Real Acuerdo, l'enquesta va ser tramesa als dotze corregidors del Principat i al governador de la Vall d'Aran, els quals, en la majoria dels casos, es van limitar a fer-ne còpies i a remetre-les als alcaldes majors i a les autoritats locals de les seves respectives demarcacions, amb ordre de complimentar-la en unes poques setmanes. Els informes dels uns i de les altres van fer un recorregut invers al descrit, i van arribar a mans del govern central en un moment en què el panorama internacional l'empenyia a dedicar tots els recursos a preparatius bèl·lics i, per tant, a ajornar aquelles qüestions que, com ara la xarxa viària, podien seguir esperant (23).

Així doncs, l'enquesta no va servir per a l'objectiu que previsiblement se li havia marcat, però va tenir alguna efectivitat sobre la xarxa viària catalana: corregidors, alcaldes majors, batlles i regidors van poder comprovar que les màximes instàncies de l'Estat seguien concedint gran importància a la construcció i conservació de camins i carreteres, fet que va animar alguns d'ells -no gaires, certament- a promoure millores puntuals, en molts casos amb la convicció que més endavant podrien constituir-ne proves de la seva preocupació pel bé públic i de la seva identificació amb les directrius de la superioritat.

Al marge de la major o menor incidència que el qüestionari del 1778 hagi pogut tenir en la millora de les vies del Principat, aquest document revesteix interès perquè mostra els plantejaments que en relació a aquesta problemàtica tenia un nombre representatiu de membres qualificats dels diferents graons de l'Administració.

El primer que cal remarcar és la creença -compartida pel Real Acuerdo i per molts dels corregidors i alcaldes majors escampats pel Principat- que de la juxtaposició de visions parcials, d'àmbit local, en pot sorgir una visió general, d'àmbit català. La gran majoria de les autoritats municipals, els magistrats de l'Audiència i un alt percentatge dels quadres corregimentals donen proves de no comprendre que cal ordenar l'embull de camins de tota mena que cobreix el territori català, classificant-los i establint una jerarquia, de manera que es pugui definir una xarxa viària regional -catalana- i una sèrie de xarxes locals i comarcals. I tampoc no comprenen que cal fer un esforç per coordinar les peces que componen aquest entramat i que és imprescindible connectar-lo amb la xarxa de carreteres d'àmbit estatal que des del 1761 està construint el govern central.

L'única referència a elements ordenadors dins la xarxa viària catalana apareix, de manera molt confusa, a la resposta de Sallent, quan s'insinua l'existència d'un punt que centra i organitza una part significativa de les comunicacions terrestres al Principat, un punt que no se situa a l'àrea barcelonesa, sinó al Pla de Bages. Hom podria creure que es tracta d'una rèplica a escala catalana del plantejament que a escala peninsular fan les autoritats de Madrid, adoptant un esquema radial i col·locant en el centre geogràfic del territori el nus dels grans eixos viaris; però no és així, perquè la imatge de Manresa com a gran centre de comunicacions de Catalunya ja es pot rastrejar des de la Baixa Edat Mitjana (25).

Cal insistir en el fet que els enquestats a penes esmentin les carreteres que han de configurar la xarxa bàsica estatal: només l'informe del corregiment de Tarragona -degut a Josep Prat, arquitecte acadèmic al servei de l'exèrcit- manifesta un coneixement i una valoració del paper que aquella ha de jugar en l'articulació del territori. En tots els altres informes, o bé no se'n parla -aquest és el cas més freqüent-, o bé es menciona per afirmar o insinuar que les iniciatives viàries del govern central i dels seus màxims representants a Catalunya eximeixen

23.- Les respostes del corregidors i de les autoritats locals es troben a A.C.A., Reial Audiència, lligall 259.

25.- No obstant els canvis soferts per la xarxa viària catalana durant el XVIII i els primers anys del XIX, la idea que Manresa organitza o ha d'organitzar les comunicacions terrestres a territori català es manté viva fins a una data bastant avançada d'aquest segle. Vegeu José M. de MAS Y CASAS, *Ensayos históricos sobre Manresa*, 2a. edició, Manresa, 1882.



els corregidors i les autoritats locals d'una part de les preocupacions i càrregues que abans havien de partir per raó dels camins existents en les seves jurisdiccions. Aquesta generalitzada ignorància determina que, amb l'excepció ja citada, ningú no es plantejés la incidència que les actuacions estatals tenen o poden tenir sobre les vies de comunicació de caràcter local, comarcal o regional. Són pocs els governants que entenen que ha d'haver una coordinació entre les diferents administracions amb competències en el disseny, execució i manteniment de la xarxa de camins, i que cada nova actuació ha de contemplar l'impacte que pot tenir sobre la realitat existent i sobre els projectes que es puguin estar formulant des d'altres instàncies.

Si es compara la "sensibilitat" que per les qüestions viàries mostren els corregidors del 1778 i els de l'època de Felip V, no s'adverteixen grans progressos. Els corregidors dels dècennis de 1720 i 1730 solien tenir un coneixement bastant exacte de l'estructura de la xarxa viària de la seva circumscripció, a partir del qual podien distingir entre camins secundaris i camins principals i concentrar els seus esforços en aquests últims, els quals coincidien amb els que enllaçaven, unes amb altres, les poblacions capital de corregiment o estatge d'alcalde major. D'aquesta manera, la suma dels programes d'àmbit corregimental configuraven una mena de programa viari regional de fesomia reticulada. Val a dir que la coneixença de la realitat caminera catalana per part dels corregidors de l'època del primer Borbó responia sobretot a la necessitat de donar resposta a un problema que afectava tots ells de manera molt semblant: el desplegament territorial de la nombrosa guarnició militar encarregada de reprimir qualsevol temptativa de revolta de la població del Principat. L'existència d'un estímul comú va determinar que les solucions parcials s'ajustessin a uns criteris homogenis i que, per tant, la seva juxtaposició pogués jugar durant dues o tres dècades el paper de substitutiu de l'inexistent programa global per als camins de Catalunya (24).

De la lectura de l'enquesta del 1778 neix la impressió que, pel que fa a camins i carreteres, momentàniament els corregidors havien renunciat a fer plantejaments una mica ambiciosos, i que confiaven en les iniciatives dels seus superiors Real Acuerdo i govern central per a resoldre els problemes de major abast que se suscitaven en aquest terreny. La seva actitud d'inhibició coincidia, doncs, amb la de les autoritats locals, que només es preocupaven per qüestions molt puntuals, que generalment tan sols afectaven els veïns dels seus respectius pobles.

Un bon exemple de l'exacerbat localisme i de l'estreta visió dels batlles i regidors el dona l'informe de Sant Martí de Provençals, població contigua a Barcelona i que coneixia bé -ja que els compartia- els problemes que patia la capital per les mancances de la xarxa viària. Doncs bé, a l'hora d'enumerar les obres més urgents, els edils provençalencs van assenyalar un camí habitualment només utilitzat pels pagesos del terme, i es van oblidar de consignar les greus deficiències del camí ral de Barcelona a Mataró en el tram corresponent al seu municipi.

El corregidor de Barcelona, el comte d'El Asalto, va subsanar l'oblit de les autoritats de Sant Martí, però, a una altra escala, va incórrer en un error semblant: en la seva resposta sobre el conjunt del corregiment, va lloar sense empatx les seves pròpies iniciatives i van puntualitzar les afirmacions dels seus subordinats jeràrquics, però no va ser capaç de traçar un esborrany de la xarxa viària bàsica que reclamava la seva demarcació.

L'enquesta del 1778, no prou ben enfocada pels seus promotors, i rebuda amb desgana per bona part dels seus destinataris, revela, no obstant les seves deficiències, que en els nivells inferiors, i mitjans del govern del Principat hi ha una notable manca de criteris en rela-

24.- M. ARRANZ, *Catalunya sota els primers Borbons: la militarització d'un país, treball inèdit.*

ció a la problemàtica viària, circumstància que cal tenir en compte quan s'assenyala que en aquesta època el govern central ignora o no presta prou atenció a les autoritats locals quan construeix noves vies de comunicació o corregeix el traçat de les existents.

## Conclusió

El govern central emprén la realització d'una xarxa viària d'àmbit peninsular l'any 1761, quan encara no estan fixats clarament uns criteris d'actuació i a penes hi ha esborranys dels traçats dels seus eixos; aquestes mancances afavoreixen que aquelles institucions o col·lectius professionals cridats a col·laborar-hi per la seva competència tècnica, acabin imposant el seu punt de vista particular, en detriment dels interessos col·lectius que la Monarquia havia proclamat per justificar la iniciativa. En el cas de Catalunya, es compta amb la Intendència, amb el destacament d'enginyers militars del Principat i, almenys en temps del marquès de la Mina, amb la Capitania general. La Corona vol que les obres que ella promou i que sufraga l'erari públic siguin confiades als professionals més qualificats, i, per tant, encomana la projectació i execució dels nous camins als enginyers militars, que, probablement, ja havien jugat algun paper en la redacció de les disposicions legals del 1761. Els enginyers, amb l'ajut del capità general, fan prevaldre els seus punts de vista: els canvis introduïts en el traçats responen sobretot a criteris estratègics. Els enginyers militars, com la resta de la societat, conceben els camins com a vies de comunicació; però, a diferència de l'altra gent, també els entenen com a peces de l'aparell defensiu del país, perquè determinats traçats viaris -com els que travessen ports de muntanya- poden obstaculitzar la penetració d'exèrcits enemics i facilitar les accions de fustigament de les forces autòctones. Aquesta lògica sembla presidir els canvis ja assenyalats (pas pel coll d'Ordal del camí de Vilafranca, etc.) i algun altre, com el desplaçament cap a Esparraguera i el Bruc del tram entre Igualada i Martorell de la carretera de Madrid a Barcelona, que tradicionalment havia recorregut per Capellades i Piera. I les dues batalles del Bruc -6 i 14 de juny del 1808) semblen dos bons arguments a favor d'aquesta tesi.

El programa viari estatal del 1761, per ignorar tant les xarxes viàries regionals com les diferents administracions amb atribucions en matèria de camins atribucions que són respectades, introdueix un element de confusió en un panorama ja poc clar. A partir de la referida data esdevé imprescindible una coordinació en matèria de camins, reclamada com necessària des de molt abans; però no es fa res en aquest sentit. Ans al contrari, en comptes de col·laboració i coordinació entre els diferents nivells de l'administració implicats, es pot advertir un esperit d'emulació que en el cas de l'Audiència -una institució cabdal en el govern de Catalunya- degenera en oberta competència. El fet, documentat pel llarg episodi de l'Audiència barcelonesa, es correspon amb una actitud semblant del Consell de Castella?

Quan, disset anys després del "cop de timó" del 1761, es vulgui fer un primer balanç de la nova política caminera auspiciada per Carles III, a Catalunya només es podrà oferir una realització indiscutida i admirada per tothom: el pont de Molins de Rei. Un balanç bastant magre, si es compara amb els molts milions abocats i amb les expectatives generades.