

LA FORMACIÓ HISTÒRICA DE LA XARXA DE CARRETERES A CATALUNYA (1761-1935)

JAUME FONT I GAROLERA

Departament de Geografia Física i Anàlisi Geogràfica Regional

Universitat de Barcelona

0. INTRODUCCIÓ

El present article és un treball de geografia històrica que resumeix els aspectes més destacats d'una tesi doctoral dedicada a l'estudi del procés de formació de la xarxa de carreteres de Catalunya¹. D'acord amb això, s'ha dividit en dues parts: la primera està dedicada a explicar i valorar els aspectes metodològics de la recerca (objectius, enfocament, hipòtesis i fonts de treball); i la segona, a resumir els seus resultats més destacats, tant pel que fa als aspectes que van influir en la configuració general de la xarxa viària de Catalunya com en relació amb la seva seqüència d'implantació territorial. Finalment, aportem unes conclusions breus. Els resultats de la recerca es presenten en un conjunt de mapes.

La recerca pròpiament dita se centra entre el 1761 -any en què va començar el procés de construcció de la xarxa de carreteres modernes de Catalunya- i el 1935 -any en què es va promulgar el *Pla de Camins* de la Generalitat de Catalunya. Segons els resultats del treball -i amb això n'avancem una conclusió- els trets bàsics de la xarxa viària de Catalunya ja van quedar configurats en aquella època, en la mesura que les actuacions posteriors es van centrar de manera preferent en la millora qualitativa d'itineraris ja existents i, sobretot, dels grans corredors de circulació.

1. EXPLICACIÓ I VALORACIÓ DELS ASPECTES TEÒRICS I METODOLÒGICS DE LA RECERCA

EL PLANTEJAMENT D'UNS OBJECTIUS GENERALS

Amb la realització del treball es volien assolir els següents objectius: en primer lloc, conèixer el procés de formació de la xarxa de carreteres de Catalunya i establir la seva seqüència d'implantació territorial; i en segon lloc, determinar els factors (físics i humans) que van ser decisius en aquest procés; i, finalment, valorar les seves possibles conseqüències en relació amb l'estructuració i l'organització territorial de Catalunya.

La seva utilitat es va justificar a partir de dos arguments bàsics: en primer lloc, per la significació socio-econòmica i geogràfica de les infraestructures viàries, com a agents

¹ Vegeu: Font i Garolera, J.: *Infraestructures viàries i organització del territori: contribució al coneixement del procés de formació de la xarxa viària de Catalunya* (2 vols. i carpeta de mapes). Barcelona, Dep. de Geografia Física i Anàlisi Geogràfica Reg., Univ. de Barcelona (en curs de publicació).

estructuradors i vertebradors del territori. I, en segon lloc, per la singularitat del cas català, en què la seva construcció sempre va anar a remolc del desenvolupament socioeconòmic del país. A aquests dos arguments bàsics s'hi pot afegir, d'altra part, la falta d'estudis sobre aquest cas català i realitzats des d'una perspectiva geogràfica².

El cas català planteja, a més, d'altres preguntes concretes a les quals pot ser útil trobar respostes. En primer lloc, sobre la relació que generalment s'estableix entre la lentitud del procés d'implantació territorial de les infraestructures viàries i els actuals desequilibris territorials del país. En segon lloc, sobre la bondat o maldat intrínseques del model territorial configurat a Catalunya, amb Barcelona com a centre vertebrador del conjunt del país; l'expressió viària d'això és la configuració d'una xarxa de carreteres sensiblement radial i confluent a Barcelona. Finalment, sobre la responsabilitat de la planificació, realitzada gairebé sempre des d'una òptica centralista, en l'afaiçonament d'una xarxa viària que sovint s'ha considerat contrària o, si més no, poc adequada a les característiques de l'organització territorial del país. Pensem que l'aportació d'alguna resposta a aquestes preguntes justifica la realització d'un treball de recerca en aquest sentit. En definitiva, la recerca es va plantejar com a un treball de geografia històrica amb voluntat de ser útil per al moment present.

L'ENFOCAMENT METODOLÒGIC GENERAL

Des d'una perspectiva metodològica, el treball, en concret, va ser enfocat com a un estudi clàssic de geografia històrica realitzat des del punt de vista de l'anàlisi regional. És a dir, es va plantejar com a una anàlisi històrica, a llarg termini, del procés d'implantació territorial d'una xarxa viària sobre un marc geogràfic complex. En una certa mesura vam fer nostres les paraules de Santos Madrazo quan afirma que "un sistema de comunicacions només és comprensible si hom té en compte el medi natural (...) la història social, el caràcter de l'Estat i les formes d'explotació de les xarxes de transport"³.

En tot cas, no es pretenia fer un treball de geografia del transport (estudi dels aspectes topològics de la xarxa viària -com l'accessibilitat i la connectivitat- o de la seva adequació a la intensitat i les característiques del trànsit), sinó que es pretenia conèixer com es va iniciar el procés de formació de la xarxa viària de Catalunya, quines pautes va seguir, quins condicionants físics i humans van ser rellevants i quina va ser l'actuació dels diversos agents intervinents en el procés. Tal com digué Manuel Hecé, un estudi d'aquest tipus permet descobrir tendències, mecanismes causa-efecte i punts de ruptura que poden fer entendre les característiques de la xarxa viària del present i la significació que poden tenir els projectes pendents o en curs d'execució⁴.

2 Des del punt de vista de la Geografia, podem citar la tesi de Gregorio Perán, sobre la xarxa de camins del segle XVIII, i als capítols sobre les comunicacions de les obres generals sobre Catalunya i les monografies comarcals. Vegeu: G. Perán: *Los caminos de Cataluña en la primera mitad del siglo XVIII: una estructura viaria preindustrial*, Madrid, 1988; i J. Igiésies: "Les Comunicacions", dins *Geografia de Catalunya*, Barcelona, 1958, vol. I, pp. 583, 596.

3 S. Madrazo: *El sistema de transportes en España*, Madrid, 1984, vol. I, p. 19.

4 Des de la perspectiva del transport, hi ha actualment treballs excel·lents sobre la xarxa viària de Catalunya, sobretot pel que fa a l'anàlisi tipològica (accessibilitat, connectivitat, etc). Vegeu: Generalitat de Catalunya: *Pla de carreteres de Catalunya*, Barcelona, 1987.

5 M. Hecé: *Les infraestructures de transport terrestre, a Reconeixement territorial de Catalunya*, Barcelona, 1982, v.9, p.22.

LES HIPÒTESIS DE TREBALL

Per tal d'assolir els objectius plantejats inicialment, es va partir de dues premisses bàsiques: la primera, les xarxes de comunicació i transport són un element estructurador i organitzador del territori; i, la segona, el procés de formació i evolució territorial d'aquestes xarxes respon a les característiques geogràfiques, físiques i humanes, d'aquest territori i, per tant, pot ser estudiat a partir d'un enfocament regional.

Amb això entenem que la implantació d'una xarxa viària sobre un territori és el resultat d'un procés singular i complex, llarg des del punt de vista temporal i sotmès a una multitud de factors i condicionants (físics, econòmics, socio-culturals). D'acord amb el que hem dit, podem establir que no hi ha una causa única i inequívoca que permeti explicar les característiques de la xarxa viària d'un territori i molt menys explicar-ne l'evolució a llarg termini.

A partir d'aquestes premisses, en el quadre adjunt (vegeu la figura 1) s'estableixen en forma d'hipòtesis de treball els factors que poden haver condicionat, en més o menys grau, la formació de la xarxa viària de Catalunya. Tal com podem observar en el quadre, es consideren dos tipus bàsics de condicionants, derivats dels aspectes físics i humans, respectivament. Al final del quadre també hi ha formulades d'altres qüestions més concretes, ja plantejades a l'apartat dedicat a explicar els objectius generals.

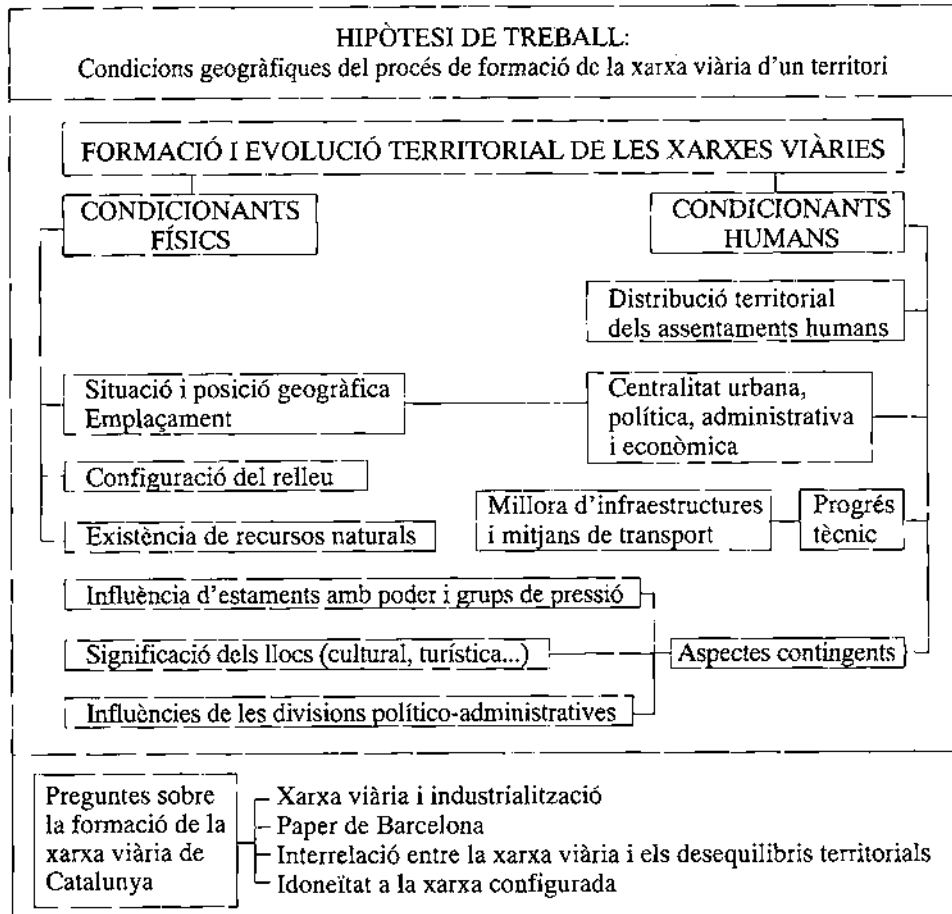


Figura 1. Hipòtesis de treball

Quant als condicionants físics, es considera la possible influència de la situació i la posició geogràfica de Catalunya, de la configuració del relleu i de l'existència de recursos naturals. Tots aquests factors poden haver influït, en més o menys grau, en la configuració i distribució territorial de la xarxa viària. En tot cas, a ningú no se li escapa la relació existent entre les característiques físiques d'un lloc i la seva facilitat o dificultat d'integració a un sistema general de circulació, ni la influència d'una posició geogràfica central o marginal, respecte als grans corredors històrics de circulació.

També hi ha una relació evident entre l'existència de recursos naturals i la construcció d'infraestructures viàries que permetin explotar-los (és el cas del ferrocarril construït per transportar els lignits des de Sant Joan de les Abadesses a Barcelona o de les carreteres que es van fer al Pirineu per tal de construir les grans obres hidroelèctriques).

Hem partit de la base de no introduir un discurs determinista en aquestes hipòtesis, però l'evidència empírica posa de relleu que factors com la posició geogràfica (marginal o central), l'altitud, les condicions climàtiques extremes o bé els pendents forts condicionen la viabilitat o, si més no, representen un cost afegit en la construcció de les obres públiques.

Pel que fa als condicionaments humans, són més diversos que els primers (territorials, econòmics, polítics, administratius). Hem considerat els següents: els derivats de la distribució territorial dels assentaments humans i, sobretot, de la centralitat urbana; els derivats del progrés tècnic; i també una gran diversitat d'aspectes contingents (és a dir, variables amb el pas del temps).

La influència de la centralitat urbana -entesa com la rellevància d'un nucli urbà des dels punts de vista poblacional, político-administratiu i econòmic- es concreta en una major o menor capacitat d'atreure les infraestructures de comunicació. És a dir, a mesura que s'incrementa la centralitat d'un lloc també s'incrementa la seva capacitat per a atreure les inversions públiques en infraestructures o, si més no, la seva capacitat econòmica per a finançar-les; és el cas de Barcelona, per exemple, i el d'altres ciutats catalanes, petites i mitjanes, que en el seu moment van finançar i impulsar la construcció de carreteres i ferrocarrils (Reus, per exemple). Aquesta formulació també es pot fer a la inversa: quant més marginal és un lloc -des dels punts de vista considerats més amunt- més dificultat té per atreure les inversions públiques en infraestructures o bé per sortir de l'aïllament amb els seus propis mitjans.

Quant a l'avenç tecnològic, sembla lògic establir una relació directa entre la millora tècnica de les infraestructures i els mitjans de transport i la possibilitat de trencar situacions d'aïllament; dins del nostre període d'estudi hi ha dues etapes rellevants relacionades amb l'avenç tècnic del transport: la del ferrocarril, el segle XIX, i la de l'automòbil, a partir dels primers decennis del segle XX. Cadascuna d'aquestes etapes va introduir canvis en el procés de formació de la xarxa viària catalana.

Finalment, també s'han de contemplar diversos aspectes contingents que poden haver influït, en més o menys grau, en la configuració d'una xarxa viària. Hem considerat, en primer lloc, el paper dels estaments amb poder i dels grups de pressió; és el cas de l'actuació dels successius governs, a cada moment històric, que han dissenyat i aplicat els plans d'infraestructures, o bé de la significació dels grups de pressió (oligarquies agràries i financeres, grans empreses industrials o constructores), que han influït en l'execució de les obres concretes i també en l'evolució de la xarxa viària (per exemple, amb la fixació de la prioritat d'unes carreteres respecte a d'altres).

També podem considerar, dins d'aquest grup, aspectes anecdòtics com la significació socio-cultural dels llocs. Els balnearis, per exemple, van fer possible la construcció de carreteres en lloc d'accés difícil i els santuaris de Núria i Montserrat, respectivament, tenien sengles ferrocarrils de cremallera el primer terç del segle XX.

Finalment, també hem considerat en aquest apartat la influència de les divisions territorials administratives. Cal dir, en aquest darrer sentit -i avancem aquí una conclusió del treball- que aquestes divisions- considerades a totes les escales- van tenir un paper de primer ordre en la configuració de la xarxa viària catalana, ja que cada província -i també cada partit judicial- va tendir a vertebrar el seu territori propi, mitjançant la millora de les seves xarxes viàries.

LES FONTS DE LA RECERCA

A la figura adjunta (vegeu la figura II), hi ha reflectit l'esquema de l'organització bibliogràfica del treball de recerca inicial. Tal com es pot observar, vam utilitzar fonts diverses que comprenen des de les obres i articles metodològics o temàtics fins bibliografia general i fonts cartogràfiques. Aquí ens limitem a indicar les que ens han estat més útils des de la perspectiva de la recerca, és a dir, de cara a un coneixement positiu de l'evolució històrica de la xarxa de carreteres de Catalunya i de cara al coneixement de les característiques de la circulació i el transport durant aquest procés.

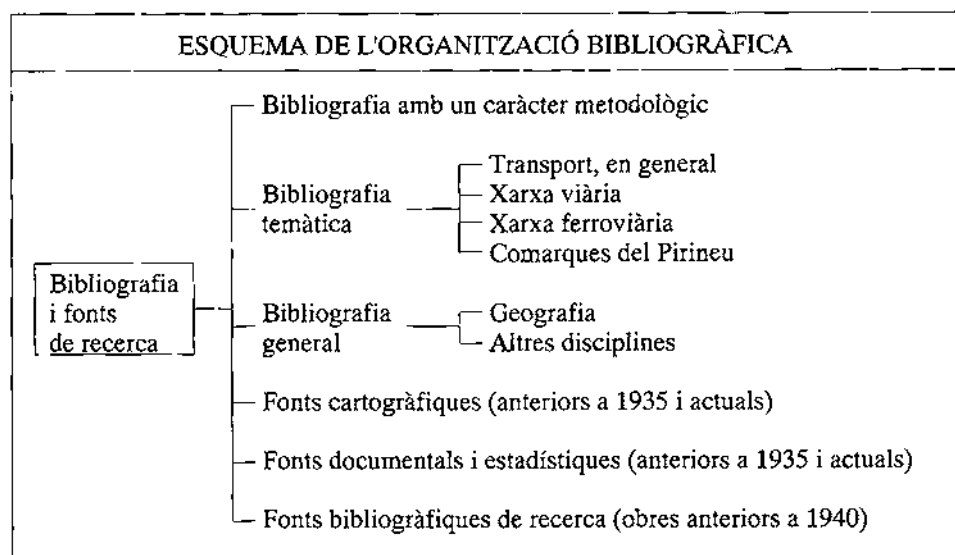


Figura II. Fonts de recerca

La recerca pròpiament dita s'ha basat en fonts documentals, bibliogràfiques i cartogràfiques. Dins del primer grup, s'ha utilitzat tota mena de documentació de l'administració pública (publicada o inèdita) i referida a legislació sobre obres públiques en general, plans de carreteres i informes i documents diversos al·lusius al tema d'estudi⁶. Dins d'aquest grup de fons oficials, ens ha estat de gran utilitat la documentació de la Mancomunitat de Catalunya (1914-24)⁷, el *Pla d'Obres Públiques* de la Generalitat

6 Una bona part d'aquesta documentació es va consultar a la Biblioteca-Museu Víctor Balaguer de Vilanova i la Geltrú, que disposa d'un important fons documental, sobretot cartogràfic, sobre les obres públiques del segle XIX.

7 La documentació d'aquesta època és força abundant i es pot consultar a l'Arxiu de la Diputació de Barcelona.

republicana, del 1935⁸, i els estudis de base del *Pla de carreteres de Catalunya* actual⁹.

Quant a la bibliografia, s'ha fet ús d'obres històriques (anteriors al 1939) i d'obres recents. Respecte a les primeres i pel que fa al segle XVIII, han estat particularment útils les conegudes guies de camins publicades entre el darrer terç del segle XVIII i els primers decennis del XIX¹⁰ i també l'explotació de la informació viària que proporcionen les cròniques i els diaris dels viatgers del segle XVIII (F. de Zamora, A. Ponz, A. Young i J. Townsend, per exemple). Respecte a la bibliografia del segle XIX, és particularment útil el *Prontuario de Caminos* de Pere Serra i Bosch (1808)¹¹, i, com a publicació ja especialitzada en el tema, la *Revista de Obras Públicas* (òrgan d'expressió dels enginyers de camins). En aquest camp més especialitzat i també dins del segle XIX, hi ha molta informació viària en els articles de Melcior de Palau, respecte a les carreteres de la província de Barcelona i de Catalunya, en general¹², i en els treballs de l'erudit gironí E. Muxach i Viñas, sobre les carreteres de la província de Girona¹³.

Respecte a les obres més actuals, es van consultar alguns textos que han esdevingut clàssics, com l'obra sobre la xarxa de camins històrics de la península Ibèrica de Gonzalo Menéndez Pidal (1951)¹⁴, la de David Ringrose sobre el sistema de transport espanyol dels segles XVIII i XIX (1972)¹⁵, la dirigida per Miguel Artola sobre els ferrocarrils (1978)¹⁶ i la ja citada de Santos Madrazo sobre la xarxa viària (1983). Pel que fa a Catalunya, també contenen molta informació al·lusiva al tema -tot i que poc sistematitzada- les dues obres de Carrera i Pujal sobre l'economia de Catalunya¹⁷ i un estudi històric sobre el servei de correus realitzat per F. Campins de Codina¹⁸. També és particularment útil l'obra monumental de Pierre Vilar sobre Catalunya (1963)¹⁹. Finalment, també ens han servit treballs més recents com els de Núria Sales, sobre la traginèria²⁰, i de Pere Pascual, sobre el ferrocarril²¹. Dins d'aquest camp, també es va consultar la informació

8 La documentació del *Pla d'Obres Públiques* està dipositada a l'Arxiu Nacional de Catalunya com a *Donació Muñoz Oms*.

9 Va ser particularment útil per al present treball la part dedicada als antecedents de la xarxa viària. Vegeu: J. Bernat i Falomir (director): *Antecedents històrics*, Annex N.1 del pla de *Carreteres de Catalunya*, Barcelona, 1983 (edició fotocopiada).

10 És conegut, en aquest sentit, l'*Itinerario español o guía de caminos*, del qual es van fer nombroses edicions. Vegeu, per exemple: I. Lopez: *Itinerario español o guía de caminos*. Alcalá de Henares, 1798 (Quinta impresión).

11 P. Serra i Bosch: *Prontuario de la mayor parte de los caminos y veredas del principado de Cataluña*, Barcelona, 1808 (?).

12 Melcior de Palau va fer un dels primers estudis històrics sobre la xarxa de carreteres de Catalunya i va ser autor del pla de carreteres provincials de Barcelona, de l'any 1878. Vegeu: M. de Palau: "Carreteras provinciales de Barcelona: estudio histórico-crítico", *Revista de Obras Públicas*, T. 4-8 (1890), pp. 161-362.

13 Muxach i Viñas, E.: *Las vías de comunicación de la provincia de Gerona y medios con que acudir al necesario fomento de los caminos provinciales y vecinales*. Girona, 1883. Muxach va intervenir en la realització dels plans de camins veïnals i carreteres provincials de Girona.

14 G. Menéndez Pidal: *Los caminos en la historia de España*. Madrid, 1951.

15 D.R. Ringrose: *Los transportes y el estancamiento de España (1750-1850)*, Madrid, 1972. En aquesta obra hi ha poca informació sobre Catalunya. L'autor se centra en Castella, que tenia una organització del transport molt diferent a la de Catalunya.

16 M. Artola: *Los ferrocarriles en España*. Madrid, 1978.

17 F. Carrera i Pujal: *La economía de Cataluña, siglos XVI al XVIII*, Barcelona, 1947 (4 vols.); i *La economía de Cataluña en el siglo XIX*, Barcelona, 1961 (4 vols.).

18 F. Campins de Codina: *El correo en Cataluña. Resumen histórico*. Barcelona, 1951.

19 P. Vilar: *Catalunya dins l'Espanya moderna*. Barcelona, 1968.

20 Vegeu: N. Sales: "Ramblers, traginèria i males (segles XVIII-XIX)", *Recerques*, Barcelona, 13 (1983).

21 Vegeu: P. Pascual: *Agricultura i industrialització a la Catalunya del segle XIX*. Barcelona, 1990.

viària continguda a les obres geogràfiques sobre Catalunya i a les monografies comarcal, obres que aporten força informació (22).

Respecte a la cartografia, s'han consultat, sobretot, mapes històrics, com els d'Aparici i Garma, i tota mena de cartografia que pogués proporcionar algun tipus d'informació viària. Les rutes postals de B. Espinalt, per exemple) (23 i 24). Cal destacar, en aquest darrer sentit, la utilitat dels mapes postals i telegràfics del segle XIX, elaborats pel militar català F. López Fabra (25) i les col·leccions de mapes provincials de carreteres publicats amb el títol d'*Obras Públicas de España* (26).

Cal subratllar, finalment, que una part important de la recerca s'ha basat en l'obtenció de la informació viària continguda en dues grans obres de tipus general: el *Diccionario Geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de Ultramar*, de Pascual Madoz (Madrid, 1845-50) i la *Geografía general de Catalunya*, dirigida per Francesc Carreras Candi (Barcelona, 1912-18). En els dos casos, s'ha fet una lectura a fons de les entrades d'aquestes obres, la qual cosa ha permès conèixer, amb un cert nivell de precisió, l'estat de la viabilitat del moment en què es varen publicar. L'obra de Madoz, en concret, va permetre perfilar amb detall les característiques de la circulació i el transport en el moment previ al desplegament dels ferrocarrils (vers el 1850), i la de Carreras Candi -força completa quant a comunicacions- per la seva banda, va permetre conèixer a fons la xarxa de carreteres de principi del segle XX (vers 1910).

2. LA FORMACIÓ DE LA XARXA DE CARRETERES (1761-1935)

LA INFLUÈNCIA DEL MEDI NATURAL: UN PAPER DUAL

Les obres antigues de geografia definien Catalunya com a un país de muntanyes. Dos autors francesos, Pierre Deffontaines, geògraf, i Pierre Vilar, historiador, en intentar trobar una imatge global parlen, respectivament, del **microcosmos català**²⁷, i del **laberint català**²⁸. Pau Vila també subratllà aquesta visió: "L'orografia d'aquest país ens apareix, a primer cop d'ull, amb un aspecte laberíntic"²⁹. Amb tot això, ja podríem dir d'entrada que el territori català ofereix més obstacles que no pas facilitats a la circulació.

Si analitzem amb més detall els condicionants físics, podem establir que han jugat un paper dual en relació amb la circulació i el transport: d'una banda la situació ístmica de Catalunya unida a la facilitat amb què es pot travessar el Pirineu, pel seu extrem oriental (el coll del Portús només té 270 m), l'haurien convertit en un lloc de pas obligat

22 Es van consultar els diversos volums de la *Gran geografia comarcal de Catalunya* (Barcelona, 1981-85) i les monografies de la *Col·lecció Catalunya Comarcal*.

23 B. Espinalt: *Mapa de las carreras de postas de España*. Madrid, 1794.

24 La tesi de G. Perán sobre la xarxa viària preindustrial de Catalunya (Op. cit., 1988) es va fonamentar en un estudi exhaustiu de la cartografia del segle XVIII.

25 Vegeu, per exemple: F. Lope Fabra: *Carta de Correos de las provincias de Barcelona, Gerona Lérida y Tarragona, por la Dirección General de Correos*. Madrid, 1860. Cal afegir que els mapes de López Fabra tenen una qualitat excepcional per l'època i que, malgrat les consultes que hem efectuat al respecte, pràcticament no tenim referències d'aquest cartògraf.

26 És en una sèrie de mapes provincials que va començar a aparèixer cap el final del segle XIX i se'n van fer diverses reedicions. Vegeu, per exemple: *Obras Públicas de España: Provincias de Barcelona y Gerona*, Madrid, 1985 (?).

27 P. Deffontaines: "Introducció", a *Geografía de Catalunya*, Barcelona, 1958, vol I, pp. 17-22.

28 P. Vilar: 1968, op. cit, p. 230.

29 P. Vila: *Resum de Geografia de Catalunya*, Barcelona, 1928-35, vol. I, p. 8.

entre la península Ibèrica i la resta d'Europa. A això també va contribuir l'existència del corredor o depressió Prelitoral (de més de 200 km. de llarg), que ha estat l'itinerari seguit pels grans eixos viaris, des de les vies romanes fins als ferrocarrils del segle XIX i les autopistes del segle XX.

Pierre Vilar defineix aquesta part més accessible del país (la franja Mediterrània) com la **Catalunya-passadís**, que contraposa a una altra **Catalunya-refugi**, més intricada, que ofereix més obstacles que no pas facilitats a la circulació (una bona part de l'interior i el Pirineu),³⁰.

Cal tenir en compte, en aquest darrer sentit, la potència del relleu (el 58% del territori queda per damunt dels 600 m. d'altitud i prop del 20% supera els 1.000 m.) i la disposició perpendicular dels cursos fluvials respecte a les línies mestres de les grans serralades. Aquests dos factors han provocat la fragmentació i la compartimentació del territori i han determinat, en definitiva, que a Catalunya hi hagi pocs corredors naturals de circulació, paral·lels als cursos fluvials, i que els pocs que hi ha siguin discontinus i fragmentaris. En aquest sentit, els rius que moren a l'Ebre, procedents del Pirineu, i gran part dels que flueixen directament a la Mediterrània tenen un curs caracteritzat per valls estretes i llargs engorjats (com el Ter i el Llobregat i els seus afluents). Els rius pirinencs són un bon exemple d'això ja que en el seu descens fins l'Ebre es veuen obligats a travessar, mitjançant congostos, les successives alienacions prepireniques. Fins i tot l'Ebre, des de Mequinensa a Tortosa, forma un llarg congost que només s'obre a la petita cubeta de Móra.

Pel que fa als Pirineus, Solé Sabarís subratlla la dificultat de circular-hi si els comparem amb els Alps, sobretot perquè no trobem als Pirineus les grans valls eixamplades per l'erosió glaciària, que als Alps han facilitat la circulació per l'interior de la serralada. Això hauria condicionat també que els ports i els interfluvis del sector central dels Pirineus mantinguin una altitud que voreja o supera els 2.000 m., la qual cosa hauria estat un obstacle més de cara a la circulació³¹.

En definitiva, aquest conjunt de condicionants ha dificultat històricament la circulació i sempre ha suposat un cost suplementari per a la construcció i la conservació de les obres públiques. En tot cas, a Catalunya hi ha hagut contrades aïllades fins al segle XX.

En el mapa adjunt (vegeu la figura III), s'ha sintetitzat aquest joc d'obstacles i passadissos del territori català a partir de les interpretacions que n'han fet alguns autors (Pierre Vilar i Lluís Casassas, principalment). D'entre els corredors naturals de circulació destaca, sobretot, la depressió Prelitoral (completada per la fossa de l'Empordà i el Camp de Tarragona) de la qual surten diverses vies de penetració cap a l'interior del país i el Pirineu: entre d'altres, la del Fluvià, al nord, i la del Congost-Ter i la del Llobregat i els seus afluents, al centre del país. Gran part d'aquests passadissos naturals, conjuntament amb d'altres menys destacats (com el del Francolí, per exemple) ha constituït històricament el suport dels principals eixos viaris del país.

30 P. Vilar: op. cit., 1968, p. 230.

31 Vegeu: L. Solé Sabarís: "Los caminos y la circulación, a *Los Pirineos*, Barcelona, 1951, pp. 409-440.

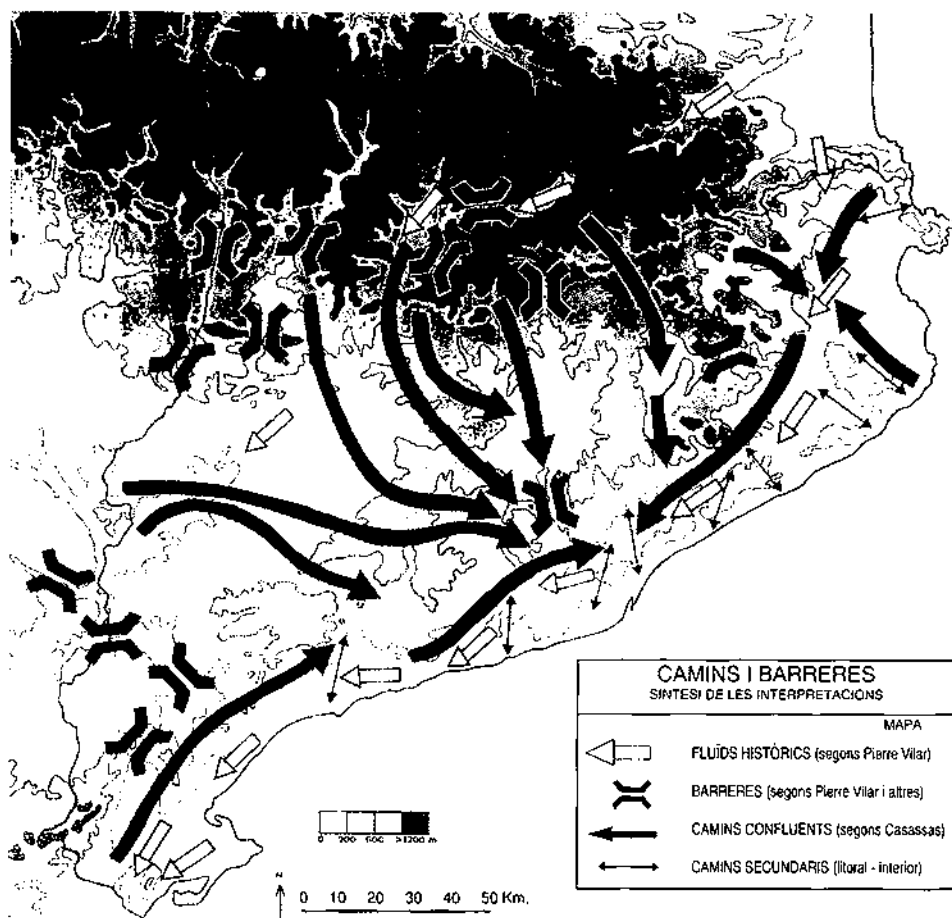


Fig. III. Mapa d'interpretació del relleu

Cal dir, finalment, que gairebé tots els geògrafs -des de Carreras Candi fins a Lluís Solé Sabarís i Lluís Casassas, entre d'altres- han subratllat la confluència d'un ventall de camins naturals en el rerepaís de Barcelona (al sector central del corredor Prelitoral) (vegeu la figura III), la qual cosa hauria estat causa i efecte, a la seva vegada, de la consolidació de Barcelona com a nucli organitzador i vertebrador del territori català³².

ELS ANTECEDENTS: LA XARXA VIÀRIA PREINDUSTRIAL

Hi ha coincidència a situar l'origen de la xarxa viària catalana en les vies romanes³³. La tesi més admesa és que va ser construïda sobre la base de camins naturals

32 L. Casassas: *Barcelona i l'espai català*. Barcelona, 1976.

33 En l'elaboració d'aquest apartat es va fer ús del treball de M. Mayer i J. Roda: "La xarxa romana: aproximació preliminar a la xarxa viària romana de Catalunya, dins Annex I, *Antecedents Històrics*, del *Pla de Carreteres de Catalunya*. Barcelona, 1983.

preexistents adaptats al joc d'obstacles i passadissos imposat pel relleu, i va acabar per configurar una malla de vies principals i secundàries que gairebé cobria tot el territori. Aquesta xarxa de camins es va mantenir vigent durant molts segles, un fet que se sol atribuir a la solidesa de les vies -deguda a les tècniques constructives emprades pels romans- i a la seva coherència geogràfica, és a dir, a la seva bona adaptació a les característiques del relleu i a la distribució de la població.

La seva configuració territorial es coneix amb una certa precisió, tant a partir de referències escrites (obres dels autors grecs i llatins) com de restes arqueològiques (ponts, mil·liaris i restes de calçades). S'organitzava a partir de dos eixos principals: el que transcorre paral·lel a la franja costanera, des del Portús fins Ul·decona (herència d'una mítica Via Hercúlia) i el que permetia la comunicació amb l'interior de la depressió de l'Ebre, que inicialment partia de Tarragona, en direcció a Lleida, i que més endavant va arrencar de Barcelona. Aquests eixos principals van rebre el nom de Via Augusta i es completaven amb d'altres de secundaris: el que unia Perpinyà amb Lleida -a través de la vall del Segre- el que seguia el curs del Fluvià, els que convergien al rerepaís de Barcelona, procedents de l'interior i el Pirineu -de Vic i Manresa, respectivament- el de Tarragona a Lleida i la via fluvial de l'Ebre.

Aquest esquema viari configurat amb les vies romanes va ser vigent molts segles, tal com queda palès si considerem fonts d'origen divers. A part d'aquestes vies romanes, alguna de les quals va ser reparada de forma esporàdica, fins al segle XVIII no es van començar a construir carreteres. En el transcurs d'aquest període històric tan extens l'única referència important sobre la construcció d'una carretera la trobem el final del segle XV, quan Barcelona va fer construir la de Móra d'Ebre a l'Hospitalet de l'Infant, per tal d'evitar que el blat que es transportava per l'Ebre quedés sotmès als peatges imposats per la ciutat de Tortosa. Barcelona va deixar de conservar-la a mitjan segle XVI³⁴.

La circulació es realitzava per la xarxa de camins tradicionals que, considerada en conjunt, formava una malla inextricable que unia els assentaments humans entre ells (ciutats, viles, pobles, masos i santuaris), segons el principi de connexió de cada nucli habitat amb els seus veïns per la via més curta possible. Gairebé tots els camins eren terrers (sense afermat ni obres de fàbrica) i la seva viabilitat depenia gairebé sempre de les circumstàncies atmosfèriques del moment (eren intransitables en temps de pluja o de gel). Tot això feia que pràcticament no hi hagués cap diferència entre la qualitat dels camins principals i la dels secundaris.

La conservació dels camins es feia amb sistemes propis de l'antic règim, com la prestació personal dels veïns -redimible monetàriament- l'establiment d'arbitris sobre el comerç o el consum i el pagament de drets de barra, pontatges i barcatges. Els camins rals podien ser reparats esporàdicament, amb motiu d'un viatge reial, per exemple, i en alguns casos, sobretot en llocs de trànsit difícil, comptaven amb instal·lacions fixes d'acollida i de refugi dels vianants (com a l'Hospital de Vielha, per exemple).

La tesi de Gregorio Perán permet aproximar-nos a aquesta xarxa³⁵. Aquest autor, va ordenar els camins en funció de la freqüència amb què apareixen en deu mapes de Catalunya del segle XVIII. Els més destacats, segons aquest estudi, són els tres grans camins històrics confluents a Barcelona (de Barcelona a Lleida, Girona-França i Tarragona -València, respectivament). Aquests itineraris, però, sovint apareixen ramificats, com el de Barcelona a Tarragona, que es podia fer per quatre camins alternatius (per les costes del Garraf, per Sant Boi de Llobregat i Olesa de Bonesvalls, per l'Ordal, i per Martorell

34 Vegeu: F. Carreras Candi: *La navegación en el río Ebro*. Barcelona, 1940, pp. 133-138.

35 G. Perán: op. cit., 1988. Perán va elaborar un índex sintètic que reflecteix la importància d'un camí en funció del nombre de referències indicatives que apareixen en aquests mapes.

i Vilafranca del Penedès. D'altres cruïlles destacades són Girona, Lleida i Manresa. Com a fet significatiu cal subratllar que l'itinerari Lleida-Tortosa aparegui més destacat que el de Tarragona a Lleida i que també destaquin els camins que porten a llocs singulars, com per exemple a Montserrat i Poblet.

Cal remarcar, en definitiva, la persistència històrica dels tres grans itineraris confluents a Barcelona, ja configurats amb les vies romanes. Posteriorment, seran reproduïts (per bé que amb algunes modificacions de detall) per tota mena d'infraestructures: carreteres, rutes postals i de diligències, ferrocarrils, línies telegràfiques i, fins i tot, per les autopistes i autovies actuals.

LES GRANS ETAPES DE CONSTRUCCIÓ DE LA XARXA DE CARRETERES

La configuració de la xarxa viària moderna a Catalunya és resultat d'un procés llarg i complex, que arranca a la segona meitat del segle XVIII, moment en què s'empenen les primeres iniciatives públiques de construcció de carreteres, i culmina avançat el segle XX, quan l'Estat es fa càrrec del finançament de la xarxa local, que havia quedat marginada fins aquell moment. Aquest procés és indèstriable del procés històric general de consolidació d'Espanya com a estat liberal modern i d'alguna manera també reflecteix les seves vicissituds (visió centralista de l'Estat, sotmetiment de les carreteres a una visió administrativa del territori i influència del caciquisme en les actuacions concretes). Dins del nostre període d'estudi, hem distingit tres etapes, en relació amb l'evolució de la planificació viària. Són les següents:

- A) Etapa de 1761 a 1857:** Comença amb el Decret de Carles III (1761) i acaba amb la promulgació de la Llei d'Obres Públiques del 1857, que representa l'entrada dins d'un sistema modern de finançament i construcció de les obres públiques. És una etapa de realitzacions escasses.
- B) Etapa de 1857 a 1914:** comprèn des de la Llei decret de 1857 fins a la promulgació del quart pla general de carreteres, que representa una reorientació de la política viària seguida fins aquell moment. És una etapa desigual, amb alts i baixos, en què la xarxa de carreteres queda sotmesa al ferrocarril i en la qual el caciquisme va tenir una gran influència en la realització d'obres concretes.
- C) Etapa de 1914 a 1935:** Comprèn el període de vigència de la Mancomunitat de Catalunya (1914-24), del directori militar de Primo de Rivera, i de la Generalitat republicana (1932-39). Coincideix amb l'aparició de l'automòbil i la revalorització del paper de la carretera en relació al ferrocarril. És una etapa de grans realitzacions.

Les fites de la planificació, per la seva banda, queden resumides en el quadre adjunt (vegeu la figura IV), on consten tots els plans de carreteres que s'han aplicat a Catalunya, des del 1761 fins el 1985, en què es va aprovar el *Pla de Carreteres* actual. Tal com podem observar, entre el 1761 i el 1935 -fites temporals d'aquest estudi- es van promulgar set plans que afectaven el conjunt d'Espanya i set plans més que es circumscrivien a l'àmbit català, considerat en conjunt o dividit en províncies, que van ser el marc de programació de les carreteres provincials i locals.

PLANS DE CARRETERES DE CATALUNYA I ESPANYA (1761-1985)		
Any	Espanya	Catalunya
1761	R.D. para expedir caminos	
1805		Pla de Camins de l'Intendent
1815	Plan de la D.G. de Correos	
1816		Pla Junta Comerç de Catalunya
1848		Pla Junta Carreteres Catalunya
1860	1er. Plan de Carreteras	
1864	2o. Plan de Carreteras	
1877	3er. Plan de Carreteras	
1878		Plans Prov. Diputacions
1914	4o. Plan de Carreteras	Plans de Mancomunitat
1924		Plans de Mancomunitat
1926	Circ. Nal. Firmes Especiales	
1930		Pla de Camins Veïnals
1935		Pla d'Obres Públiques de la Generalitat
1941	5o. Plan de Carreteras	
1950	Plan de modernización	
1961	6o. Plan de Carreteras	
1967	Plan Nal. de Autopistas	
1967	Programa REDIA	
1971		Pla d'accessos Costa Brava
1974		Pla Arterial, A. M. Barcelona
1984	Plan Gral. Carreteras y Autovías	
1985		Pla de Carreteres de Catalunya

Font: *Pla de Carreteres de Catalunya, 1987. Ampliat*

Figura IV. Quadre dels plans de carreteres

Cal indicar, finalment, que durant el nostre període d'estudi només hi ha tres moments en què les carreteres de Catalunya van ser contemplades des d'una perspectiva general del país: l'etapa de la Junta de Carreteres (1848-1868), l'etapa de la Mancomunitat (1814-24), per bé que la Mancomunitat només tenia competència sobre la xarxa provincial i local, i l'etapa de la Generalitat republicana (1931-39).

A) DEL DECRET DE 1761 A LA LLEI D'OBRES PÚBLIQUES DEL 1857

Aquesta etapa comença amb el Reial decret, de l'època de Carles III³⁶, que representa l'inici de la construcció de les primeres carreteres modernes d'Espanya, i culmina

36 "Real Decreto expedido para hacer Caminos rectos y sólidos en España que faciliten el comercio de unas provincias a otras, dando principio por las de Andalucía, Cataluña, Galicia y Valencia". Es va promulgar el 1761 i s'inspira en el conegut Proyecto Económico de Bernardo Ward. Vegeu: S. Madrazo: op. cit., 1983, vol. I.

amb la promulgació de la Llei d'Obres Públiques del 1857, mitjançant la qual l'Estat comença a fer-se càrrec de la xarxa de carreteres, malgrat que d'una manera limitada. És una etapa llarga i de realitzacions escasses, ja que comprèn gairebé un segle i no s'arriba als 1.000 km de carreteres construïdes. En concret, i segons les dades extretes a partir de l'explotació del *Diccionario* de Madoz, la xarxa de carreteres de Catalunya va assolir els 800 km de longitud cap el 1850. Això va ser degut, bàsicament, a les circumstàncies bèl·liques de final del XVIII i el principi del XIX i a la inoperància de l'administració pública durant el regnat de Ferran VII. En el mapa adjunt (vegeu la figura V), hi ha reflectit l'estat de la xarxa viària cap al final d'aquest període (1850)^{37 i 38}.

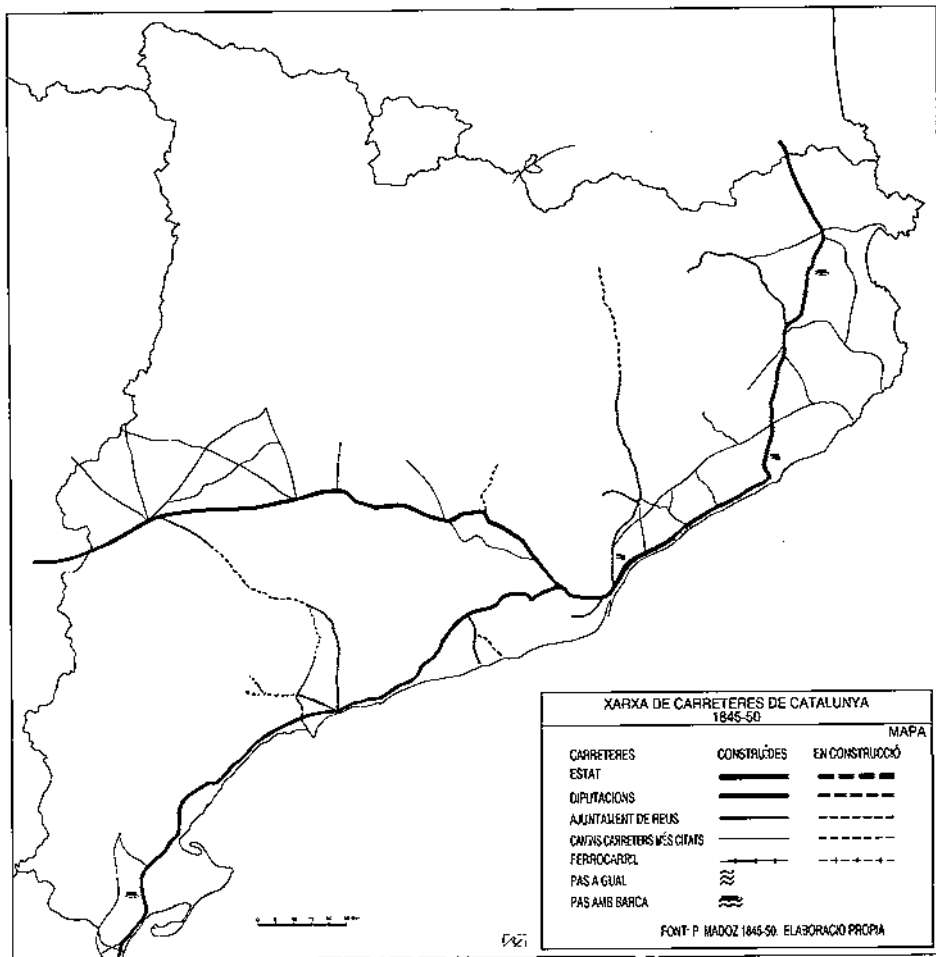


Figura V. Xarxa viària del 1850

37 Cal tenir en compte, en aquest sentit, que la numeració actual de les carreteres espanyoles s'efectua a partir dels sectors delimitats per les sis grans carreteres radials.

38 El mapa s'ha elaborat a partir de la informació viària que hem extret del *Diccionari...* de P. Madoz, que s'ha contrastat amb d'altres fonts de l'època.

Tal com podem observar (vegeu la figura V), a mitjan segle XIX només s'havien construït les carreteres radials previstes en el decret de 1761 i algunes carreteres més. Són les següents: de Girona a Olot (construïda de manera molt precària), de Barcelona a Granollers i Vic -amb un brançal a Caldes de Montbui-, de Barcelona a Sant Boi de Llobregat, de Vilafranca del Penedès a Vilanova i la Geltrú, de Tarragona a Montblanc, de Tarragona a Reus, i de Reus a Montblanc i a la Riba, respectivament. Hi ha algunes carreteres més en construcció (de Manresa al Bruc) i un conjunt de camins carreters que posteriorment es convertirien en carreteres (vegeu la figura V i següents).

La construcció de les grans vies radials -que coincideixen amb els tres grans camins històrics confluents a Barcelona- va ser molt lenta, atès el caràcter monumental amb què van ser plantejades inicialment i a les dificultats de finançament (mitjançant un impost sobre la sal i el pagament de peatge). Cap al 1780, només s'havia construït alguna cosa a les rodalies de Barcelona.

Malgrat que la concepció monumentalista inicial va ser abandonada per Florida-Blanca, la de Barcelona a Lleida i la de Barcelona a Tarragona i València, respectivament, es van acabar provisionalment el 1804, amb motiu d'un viatge de Carles IV a Barcelona i a València. Tal com digué Josep Fontana "...la teoria il·lustrada de la xarxa radial de carreteres no va passar d'ésser una il·lusió més d'una política de projectes de paper i de retòrica..."³⁹. Cal matisar, finalment, que aquest plantejament radial, a nivell general espanyol, va modificar poc l'esquema viari tradicional de Catalunya, ja que reproduïa el traçat de la Via Augusta, des de la Jonquera a València, i el de la via de penetració cap a l'interior peninsular, des de Barcelona a Lleida.

La construcció de la resta de carreteres es deu a iniciatives locals i, a partir de 1833, a l'actuació de les diputacions provincials, sobretot la de Barcelona, que disposava de més recursos econòmics. Aquestes iniciatives van començar a sorgir cap al final del segle XVIII com a conseqüència del redreçament econòmic general, la intensificació de les produccions agrícola i manufacturera i l'increment del comerç. Això va significar que el transport adquirís una importància decisiva i gairebé tots els centres comercials i manufacturats del país van emprendre la construcció de carreteres (Reus és el cas més destacat). La major part es dirigien o partien dels ports de mar (la de Reus a Salou i la de Vilafranca del Penedès a Vilanova i la Geltrú, per exemple) o bé eren vies de connexió amb les carreteres radials (la de Manresa, a Can Massana).

Aquestes carreteres es van anar construint amb molta lentitud, a conseqüència de la precarietat dels sistemes de finançament, propis encara de l'antic règim (mitjançant arbitris sobre el comerç i el consum) i dels efectes de les guerres⁴⁰. En instaurar-se les diputacions provincials, a partir del 1833, la situació va començar a canviar i es van completar algunes carreteres importants com la de Barcelona a Granollers i Vic (inaugurada el 1849), el camí carreter de Girona a Olot (que va ser condicionat), i el tram Tarragona-Montblanc, de la carretera de Tarragona a Lleida, entre d'altres obres (vegeu la figura V). La major o menor capacitat financera de les diputacions per construir carreteres estava en funció del seu respectiu nivell de recaptació d'arbitris sobre el consum.

A mitjan segle XIX, però, i malgrat la precarietat de la xarxa viària, la puixança del transport terrestre era extraordinària: hi havia nombroses línies regulars de diligències i de galeres i més de quaranta poblacions catalanes tenien establert algun servei regular de

39 J. Fontana: *La fi de l'antic règim i la industrialització*, vol. V, p. 501, dins *Història de Catalunya*, dirigida per P. Vilar. Barcelona, 1988.

40 Manresa, per exemple, va necessitar més de mig segle per acabar la carretera de Can Massana. Amb aquesta lentitud, quan un tram nou entrava en funcionament l'anterior ja s'havia malmès.

transport amb Barcelona. Laureà Figuerola ho expressava de manera contundent, en comentar la intensitat del trànsit en els portatges propers a Barcelona: "Semejante acarreo demuestra por si mismo (...) la necesidad de adoptar los caminos de hierro para el tráfico. No pasarán muchos años sin que a las direcciones de tales portazgos veamos (...) este medio más perfeccionado para dar celeridad y facilidad al transporte"⁴¹.

B) DE LA LLEI D'OBRES PÚBLIQUES DEL 1857 AL QUART PLA DE CARRETERES, DE 1914

Amb la promulgació de la Llei d'Obres Públiques del 1857 es passa d'una concepció de les obres públiques pròpia de l'Antic Règim (finançament de les carreteres mitjançant arbitris i drets de barra) a una altra de més moderna i pròpia d'un estat liberal (existència de planificació, de mecanismes d'expropiació i de sistemes moderns de finançament de les obres públiques). La Llei va influir decisivament en l'evolució posterior de la xarxa viària, ja que establia els criteris de classificació de les carreteres estatals i els sistemes de finançament (les generals seran finançades per l'estat i les provincials i locals per les diputacions i els ajuntaments, respectivament).

La seva primera conseqüència a Catalunya va ser l'extinció de la Junta de Carreteres (1848-69), que fins aquell moment havia suplert l'absoluta ineficiència de l'Estat en matèria viària⁴². La Junta agrupava les quatre diputacions catalanes, va ser creada a instàncies de l'estament militar i va tenir el recolzament de la Junta de Comerç. Va emprendre una tasca sistemàtica de construcció de carreteres, que va ser particularment destacada entre el 1848 i el 1858, amb l'acabament de les carreteres de Tarragona a Lleida, de Manresa a Vic, de Vic a Ripoll i de Girona a Palamós, entre d'altres. Amb la promulgació de la Llei d'Obres Públiques, la seva activitat va decaure ja que, mentre les vies de l'Estat es finançaven amb fons del Tresor (procedents, en part, de la Desamortització), les de la Junta se seguien finançant amb sistemes tradicionals (impostos i arbitris).

L'Estat va promulgar tres plans generals de carreteres al llarg d'aquesta etapa (1860, 1864 i 1877). Consistien en llistes de carreteres, que eren agrupades per províncies. Les vies es dividien en tres ordres (primer, segon i tercer ordre) i la seva inclusió en una o altra d'aquestes categories depenia de la importància administrativa dels seus punts d'origen i destinació. Aquests plans generals es completaven amb els de les Diputacions, que tenien al seu càrrec les vies provincials. El més important es va promulgar el 1878, però només va tenir una certa incidència a la província de Barcelona, ja que les carreteres es finançaven exclusivament amb els recursos econòmics d'aquestes institucions, tal com hem vist abans.

El pla estatal del 1877 es va derogar el 1911, a conseqüència de les constants ampliacions que havia sofert. Això va ser degut al fet que en la seva formulació inicial es preveia la inclusió de noves carreteres al pla, mitjançant la seva aprovació per llei. Tots els autors de l'època assenyalen que això va donar peu a una proliferació espectacular de projectes de carreteres, que s'aprovaven a les Corts sense justificació tècnica i obeint sovint a interessos caciquils⁴³. Hom va qualificar aquestes carreteres de **parlamentàries**.

41 L. Figuerola: *Estadísticas de Barcelona en 1849*. Barcelona, 1850, pp. 197-203. Laureà Figuerola efectua en aquesta obra el que podem considerar com a primer estudi del trànsit afluent a Barcelona.

42 Vegeu: P. Pascual: "La Diputació i la modernització de la xarxa viària catalana: 1840-1868", dins *Història de la Diputació de Barcelona*. Barcelona, 1988.

43 P. de Alzola y Minondo calcula que entre 1889 i el 1898 es van aprovar 1.059 projectes de llei que afegien 1.331 km de carreteres noves al pla inicial. Entre el 1878 i el 1911 el pla es va ampliar en 33.268 km. Vegeu: P. de Alzola y Minondo: *Historia de las obras públicas en España*, Madrid, 1899 (edició 979).

Aquest fet va ser durament criticat per la literatura regeneracionista⁴⁴ i té l'origen en la manca d'instruments de finançament de la xarxa local que hem anat comentant. Cal tenir en compte, en aquest sentit, que una gran part d'aquestes carreteres parlamentàries eren brançals curts d'interconnexió dels nuclis de població amb la xarxa general.

A partir d'aquestes pautes es va anar construint la xarxa de carreteres de Catalunya, que va passar dels 800 km que tenia el 1850, als 1700 km del 1868 i a poc més de 4.000 km, a principis del segle XX. Les realitzacions més importants es van portar a terme al darrer terç del segle XIX, a partir de la Restauració. L'evolució de la xarxa es pot observar en els dos mapes adjunts que corresponen, respectivament, al 1880 i al 1910 (vegeu les figures VI i VII)

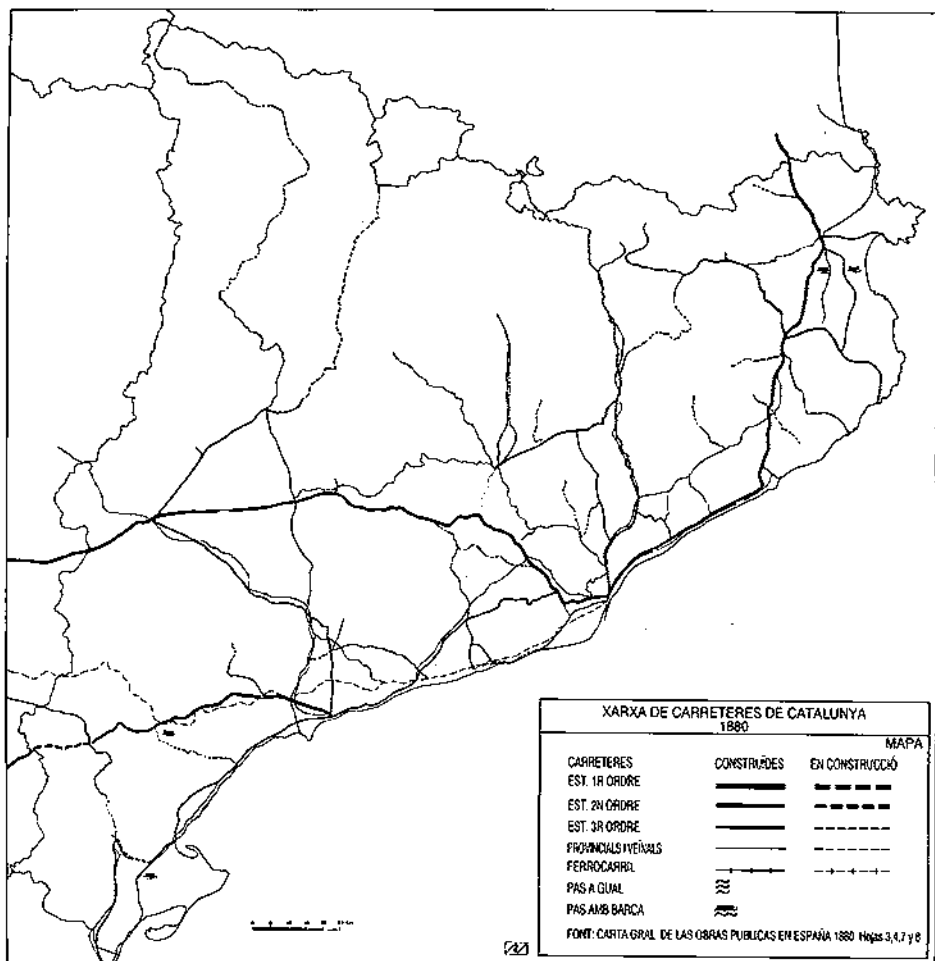


Figura VI. Xarxa viària del 1880

44 Vegeu, per exemple: L. Mallada: *Los males de la patria y la futura revolución española*. Madrid, 1898.

45 Aquest s'ha elaborat a partir de la *Carta de España que comprende las carreteras de 1ª, 2ª y 3ª. orden construidas, en construcción y en proyecto aprobado hasta 1º de julio de 1881*, publicat per la Dirección General de Obras Públicas, (Madrid, 1881), un cop contrastat amb d'altres fonts de l'època.

Tal com podem observar, la xarxa viària del 1880⁴⁵ (vegeu la figura VI) era molt esparsa, amb els vials concentrats a la franja litoral i prelitoral del país i l'existència de grans espais buits a l'interior i el Pirineu, àmbit aquest darrer que roman incomunicat, sobretot la seva part occidental (les carreteres tot just han arribat al peu del Pirineu, a Tremp, Ponts, Cardona, Ripoll i Camprodon). Des del punt de vista de la seva configuració general, també destaquen les xarxes confluents a cada capital de província i a algunes capitals comarcals destacades (Figueres, Vic i Manresa, per exemple) i la seva adaptació al ferrocarril, amb diverses carreteres que comencen a les estacions de ferrocarril (de Sant Joan de les Abadesses a Olot i Camprodon i d'Hostalric a Arbúcies, entre d'altres).

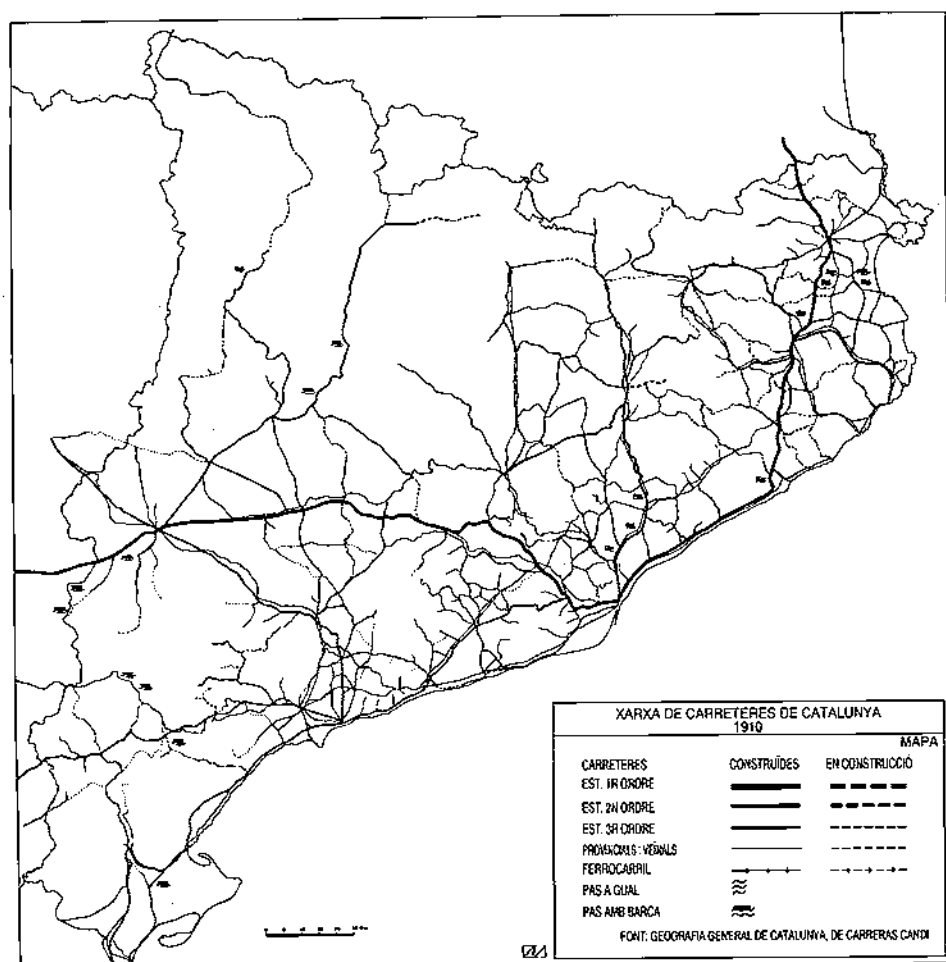


Figura VII. Xarxa viària del 1910

El mapa corresponent a 1910 (vegeu la figura VII)⁴⁶, per la seva banda, reflecteix un esquema viari similar a l'anterior, amb les carreteres concentrades a la franja litoral i prelitoral, per bé que la malla és ara molt més densa, sobretot a la província de Barcelona, però també al litoral i prelitoral gironí i al Camp de Tarragona. En canvi, les carreteres són molt esparses a les comarques de l'Ebre. Un aspecte destacat del mapa és l'estancament de la xarxa viària de les comarques pirinenques, que pràcticament no ha millorat en els trenta anys transcorreguts des del 1880. Tal com podem observar, totes les valls del Pirineu occidental romanen aïllades, ja que les carreteres només arriben a les portes del Pirineu (a Ager, Gerri de la Sal, la Seu d'Urgell⁴⁷ i Solsona); el Pont de Suert i Sort no tenien carretera, i Vielha i Puigcerdà⁴⁸ només tenien comunicació amb França.

A un segon nivell, també destaca l'acabament d'un bon nombre de carreteres, sobretot a la franja litoral i prelitoral. Podem citar-ne, entre d'altres, les de Tortosa a Gandesa, de Reus a Móra d'Ebre, Gandesa i Alcanyís, de Tàrrrega a Balaguer, de Barcelona a Vilanova i la Geltrú (per les costes del Garraf), del Vendrell a Valls, de Caldes de Montbui a Moià, de Vic a Berga, de Girona a Sant Feliu de Guixols i de Girona a la Bisbal, entre d'altres. Totes aquestes carreteres ja estaven construïdes el 1895.

Finalment, a un tercer nivell, en el mapa també s'observen les conseqüències derivades de l'aplicació dels plans de carreteres des de marcs provincials aïllats, amb la configuració sensiblement radial de les xarxes provincials i la presència de discontinuïtats en diversos punts, amb carreteres que acaben als límits provincials. És el cas, per exemple, de la de Reus a Fraga, per la Granadella, i de la de Vic a Olot, que s'havien començat a construir a mitjan del XIX. D'alguna manera cada província tendia a estructurar el territori propi, amb la qual cosa s'ajornava la construcció d'aquestes carreteres d'interrelació amb d'altres províncies⁴⁹.

En els mapes adjunts, hem intentat perfilar, amb un cert detall i precisió, la situació viària del 1910, considerant el nombre de municipis que en aquell moment no tenien un accés per carretera (vegeu la figura VIII)⁵⁰. Tal com podem observar en aquests mapes, i si considerem la situació de la capital municipal, prop del 50% dels municipis de Catalunya no tenien un accés per carretera. És a dir, d'un total de 1087 municipis n'hi havia 518 d'aïllats⁵¹. En línies generals, aquesta situació d'aïllament afectava els municipis petits i muntanyencs, els quals, lògicament, no tenien recursos econòmics per construir un camí veïnal de connexió a la xarxa general de carreteres.

46 S'ha elaborat a partir de la informació viària continguda en els sis volums de la *Geografia general de Catalunya*, dirigida pr F. Carreras Candi (Op. cit.: 1912-18), informar que s'ha contrastat amb d'altres fonts bibliogràfiques i cartogràfiques de l'època.

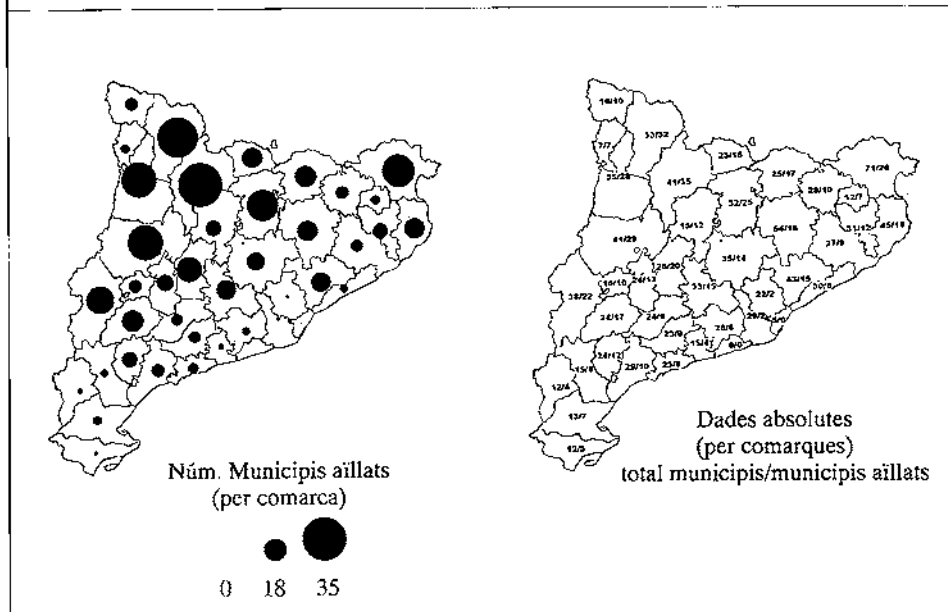
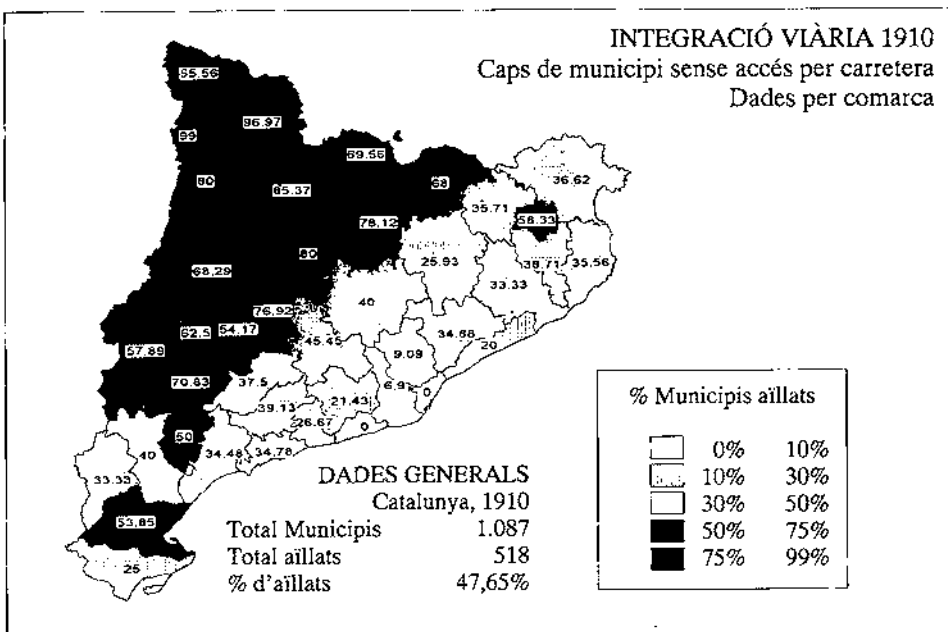
47 En aquells anys s'estava construint la carretera de la Seu d'Urgell a Andorra i la de la Seu a Puigcerdà s'interrompia als Banys de Sant Viceng, a uns 10 km a l'est de la Seu.

48 La carretera de Ripoll a Puigcerdà només arribava a la collada de Toses, però es podia anar de la Collada a Puigcerdà per un camí carreter de peatge.

49 Muxach i Viñas, en un informe sobre les carreteres gironines parla de l'existència d'unes carreteres que considera com a antiprovincials (les de Ripoll a Vic i de Vic a Olot, per exemple). Vegeu: E. Muxach i Viñas: op. cit., Girona, 1883.

50 Aquesta informació s'ha elaborat a partir de la informació viària de les entrades municipals dels quatre volums de la *Geografia general de Catalunya*, dirigida per F. Carreras Candi (Op. cit.: 1912-18), corresponents a cada província catalana. La llista de municipis aïllats (considerant sempre la situació de la seva capital) es pot consultar en els annexos de la tesi doctoral de l'autor d'aquest article. Vegeu: J. Font i Garolera: op. cit., 1991, Annexos.

51 S'ha considerat que un municipi és aïllat quan la seva capital quedava a una distància superior a 1 km de qualsevol carretera.



Font: Font i Garolera, J.: 1991. *Contribució al coneixement del procés de formació de la xarxa viària de Catalunya*

Figura VIII. Mapes de municipis aïllats el 1910

Si considerem les dades a nivell comarcal, destaca, sobretot, l'aïllament viari de les comarques pirinenques occidentals, a més del Solsonès, el Berguedà i la Segarra, amb més del 75% dels seus municipis sense un accés per carretera. A un segon nivell hi ha les comarques pirinenques orientals (el Ripollès i la Cerdanya) i les comarques de la re-

gió de Lleida, amb més del 50% dels seus municipis aïllats, tot i tractar-se d'un àmbit relativament planer. En canvi, el percentatge de municipis aïllats és més baix a les comarques del litoral, sobretot a les més properes a Barcelona. Aquesta situació reflecteix, en qualsevol cas, l'abandó en què havia quedat la construcció de la xarxa viària secundària (les carreteres locals), que s'havia deixat en mans de les diputacions i els ajuntaments, i el procés de marginació creixent en què havien entrat les comarques del Pirineu occidental. Els experts de l'època ja havien criticat repetidament aquesta situació, com l'enginyer de camins Melcior de Palau, per exemple, que va comparar la xarxa viària catalana i espanyola a un arbre que no podia fer circular la saba per manca de branquillons, fulles i fruits⁵².

ETAPA 1914-1935: DE L'OBRA VIÀRIA DE LA MANCOMUNITAT AL PLA DE CAMINS DE LA GENERALITAT DEL 1935

Aquesta etapa inaugura d'alguna manera l'era de l'automòbil i de revalorització de la carretera com a infraestructura de transport. És també l'etapa amb més activitat constructiva i de més realitzacions: es va passar dels 4.000 km de principi de segle a més 8.500 km l'any 1935. Cap al final d'aquesta etapa, els trets generals de la xarxa viària de Catalunya ja van quedar perfilats en la forma en què la coneixem avui⁵³.

L'avenç d'aquests vint-i-cinc anys es deu a la conjunció de diverses circumstàncies favorables. En primer lloc, pel fet ja esmentat de l'aparició de l'automòbil i tot el que això va representar, de cara a la revalorització del paper de la carretera⁵⁴. En segon lloc, per la reorientació general de la política viària espanyola, amb la supressió del pla de carreteres del 1877 -viciat per l'afer de les carreteres parlamentàries- que va ser substituït pel nou pla de 1914, mentre que, paral·lelament, s'havien adoptat diversos mecanismes de cara a la subvenció de la xarxa secundària (promulgació dels plans de camins veïnals del 1904 i el 1909, als quals es podien acollir les diputacions)⁵⁵. En tercer lloc, per l'actuació decidida de la Mancomunitat de Catalunya en aquest camp, que era bàsic per portar a terme la seva política de modernització de Catalunya. Finalment, per la política d'obres públiques del directori militar de Primo de Rivera. A aquests factors n'hi hem d'afegir d'altres com l'inici de les grans obres hidroelèctriques al Pirineu, amb la qual cosa les carreteres van arribar, finalment, a les comarques pirinenques occidentals, malgrat que circumscrites a les valls principals (vegeu la figura IX)⁵⁶.

Una fita significativa d'aquesta època va ser la promulgació del pla del *Circuito Nacional de Firmes Especiales*. Aquest pla reproduïa d'alguna manera el decret de Carles

52 Vegeu, M. de Palau: op. cit., 1890, p. 245. També va ser criticada per Alzola y Minondo, que compara la situació espanyola amb la francesa. En aquest sentit, l'any 1868, la xarxa francesa de carreteres secundàries representava el 90% de la xarxa total, mentre que aquesta mateixa xarxa només representava el 8% de les carreteres espanyoles. Vegeu: P. de Alzola y Minondo: p. cit., 1899, p. 374.

53 Des del 1935 al 1990 la xarxa de carreteres només s'ha ampliat en uns 2.000 km, 600 dels quals són d'autopistes i autovies.

54 Entre el 1910 i el 1920 es van posar en marxa nombroses línies regulars de transport de viatgers servides per automòbils, entre d'altres, la de Calaf a la Seu d'Urgell, la de Tàrraga a Tremp i la de Tortosa a Alcanyís, per exemple. Vegeu: Font i Garolera: op. cit. Annexos.

55 Consistien en concursos en què es donava la preferència als ajuntaments o diputacions que més rebaixaven el percentatge de la subvenció estatal. Aquesta subvenció oscil·lava entre el 40 i el 70% del cost d'aquestes carreteres. Això va fer que es construïssin vies molt deficientes, des del punt de vista tècnic, és a dir, adaptades al terreny i amb poques obres de fàbrica. La Mancomunitat es va acollir a aquests concursos.

56 Un exemple d'això és la carretera que travessa el Pas de Terradets, construïda per la Canadència.

III, ja que preveia construir sis carreteres radials, des de Madrid a la perifèria peninsular, a més d'una carretera que seguia la façana Mediterrània, des de la Jonquera a Gibraltar, i una altra la Cantàbrica, des d'Hondarribia a la Corunya. Es varen construir aquestes carreteres amb les tècniques més avançades del moment i van ser equiparades a les millors d'Europa. Les que afectaven Catalunya van ser construïdes amb força rapidesa (excepte alguns trams que van quedar pendents). Això va representar, en tot cas, el reforçament de l'esquema viari tradicional i de la confluència de la xarxa principal a Barcelona.

Durant la república es van incloure sis nous itineraris en el Circuit, un dels quals afectava Catalunya (la carretera d'Alcolea del Pinar a Tarragona, per Alcanyís, Móra d'Ebre i Reus, que no es va acabar). Finalment, l'any 1935 es va aprovar el *Pla d'Obres Públiques* de la Generalitat, que contemplava propostes avançades com la construcció d'una autopista de Barcelona a Terrassa i Manresa, que rebia el nom, certament innovador pel seu temps, de *via metropolitana*. L'esclat de la Guerra Civil va impedir l'aplicació d'aquest pla.

Els resultats d'aquestes polítiques queden reflectits en el mapa adjunt⁵⁷, corresponent al 1935 (vegeu la figura IX), en què la malla de carreteres apareix molt més densa que en el mapa corresponent al 1910. Malgrat això, però, hi ha encara extensos espais buits als Pirineus, sobretot a les comarques occidentals, i també a les comarques de l'Ebre. Com a realitzacions rellevants s'han d'esmentar la conclusió de les carreteres del *Circuit* (els tres grans eixos confluents a Barcelona) i de les carreteres pirinenques començades gairebé un segle enrere.

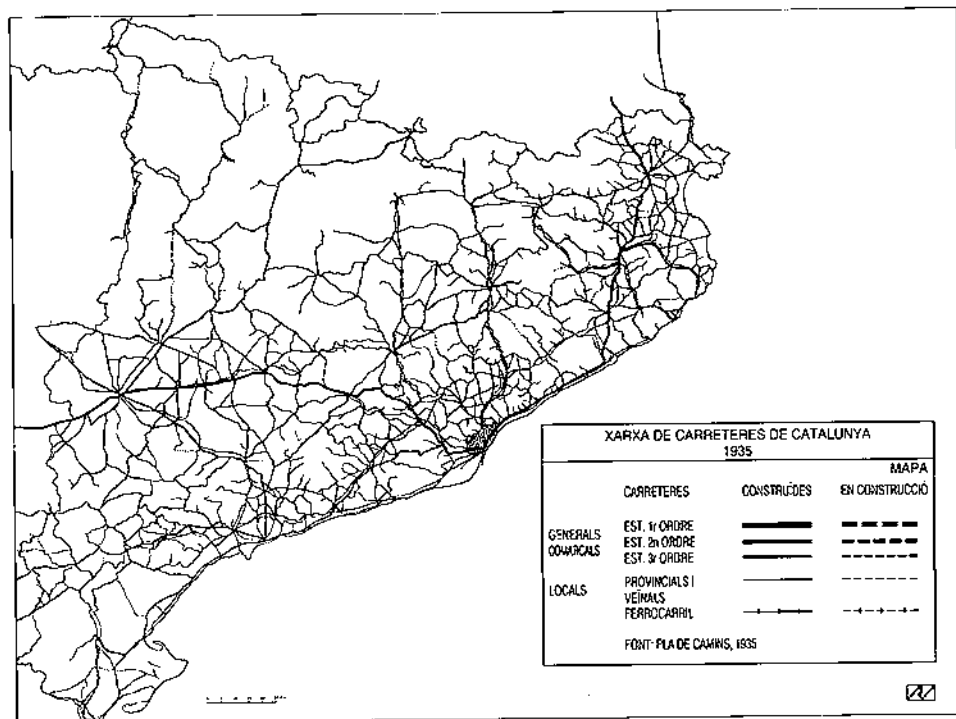


Figura IX. Xarxa viària del 1935

⁵⁷ S'ha elaborat a partir del *Mapa d'Antecedent del Pla de Camins*, del 1935, i s'ha contrastat amb la llista de carreteres annexa a aquest mapa.

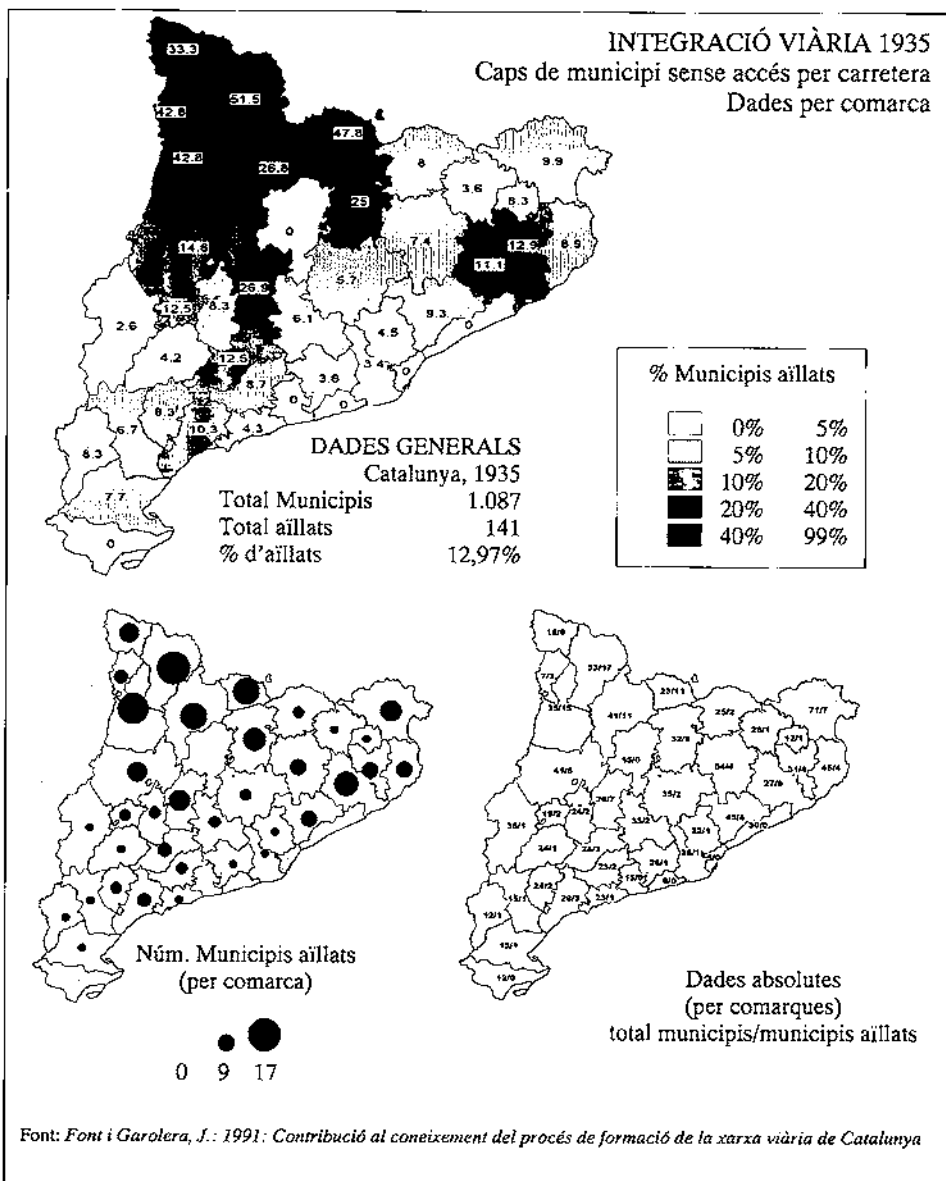


Figura X. Mapes de municipis aïllats el 1935

La del Port de la Bonaigua es va inaugurar el 1923 i va permetre la comunicació entre la Vall d'Aran i la resta del país; la de la collada de Toses, el 1929, i va comunicar Ripoll i Puigcerdà; també es van acabar les de la Seu d'Urgell a Andorra i Puigcerdà, respectivament. La xarxa local també va avançar d'una forma notable a partir del moment en què les diputacions provincials van tenir l'obligació de fer-se càrrec de la construcció dels camins veïnals de tots els nuclis de població amb més de 75 habitants⁵⁸.

⁵⁸ Aquesta obligació de les diputacions va quedar establerta a l'Estatut provincial, promulgat el 1925.

En els mapes adjunts, finalment, hi ha reflectida la situació pel que fa als municipis sense un accés per carretera, l'any 1935, i considerant les mateixes circumstàncies que en els mapes corresponents al 1910 (vegeu la figura X)⁵⁹. Tal com podem observar, el nombre de municipis aïllats s'havia reduït a 141 (el 1910 n'hi havia 518), que representaven prop del 13% dels municipis del país. En línies generals, i de la mateixa manera que en el mapa anterior, les comarques més afectades eren les pirinenques (l'Alt Ribagorça, el Pallars Jussà, el Pallars Sobirà i la Cerdanya tenien més del 40% dels seus municipis aïllats, i l'Alt Urgell i el Berguedà més d'un 25%). Aquestes comarques són seguides per algunes de l'interior (la Segarra i la Noguera, amb el 26,9% i el 14,6%, respectivament, dels seus municipis aïllats) i d'altres del litoral i el prelitoral, que tenen un relleu abrupte (la Conca de Barberà, el Baix Camp, la Selva i el Gironès tenien més d'un 10% dels seus municipis aïllats des del punt de vista viari). Cal subratllar també que la situació és sempre millor a la província de Barcelona, un fet que s'ha de relacionar amb la major disponibilitat de recursos econòmics d'aquesta Diputació provincial.

En resum, la millora de la xarxa de carreteres fou significativa durant aquest període. Dissortadament, però, aquest procés de modernització va quedar estroncat per la crisi econòmica i política dels anys trenta, l'esclat de la Guerra Civil i l'entrada en l'etapa posterior de postguerra i dictadura franquista. En certa mesura, la xarxa viària de Catalunya no va començar a recuperar els nivells assolits als anys trenta fins que no es va entrar en el període de fort creixement econòmic dels anys seixanta.

CONSIDERACIONS FINALS I CONCLUSIONS

Des d'una visió de síntesi, podem dir que a part de reparacions puntuals de les vies romanes o bé de la construcció circumstancial d'algun camí carreter, fins la segona meitat del segle XVIII no es van començar a construir carreteres modernes a Catalunya. Fins aquest moment, la intervenció dels poders públics en la construcció de camins era molt feble i la seva conservació depenia dels veïns i de les poblacions interessades en el comerç. El finançament d'aquestes obres adoptava formes molt diverses, pròpies de l'Antic Règim (prestació personal, arbitris i drets de barra).

La situació començà a canviar quan el desenvolupament del comerç, la industrialització, la millora dels mitjans de transport i la consolidació de l'estat liberal modern van fer imprescindible les vies de comunicació i l'administració pública va anar assumint la construcció i conservació de la xarxa de carreteres modernes, tot al llarg d'un procés que va durar més de 150 anys. Aquest procés es va iniciar el 1761, en què es van plantejar les grans carreteres radials espanyoles, fins avançat el segle XX, en què l'Administració es va fer càrrec de la xarxa local.

Els defectes de la xarxa viària heretada deriven dels plantejaments següents: la seva concepció administrativista, amb uns criteris de classificació de les carreteres que portaven, indefectiblement, cap a la configuració de xarxes radials i confluents a les capitals administratives (considerades a tots els nivells); l'aplicació dels plans des de marcs provincials aïllats, amb la qual cosa es reforçava l'efecte anterior (cada capital de província va tendir a organitzar la xarxa viària en funció de la vertebració del seu territori); l'excessiva subsidiarietat respecte al ferrocarril, amb l'actuació preferent sobre les carreteres que enllaçaven amb el ferrocarril, i l'abandó (explícit o implícit) d'aquelles que transcorrien paral·leles a les línies fèrries; la manca d'instruments pel finançament

59 El mapa s'ha elaborat a partir de la informació continguda en el *Pla de Camins*, del 1935. La llista de municipis aïllats (considerant sempre la situació de la seva capital) es pot consultar a J. Font i Garolera, op. cit. Annexos.

de les xarxes provincials i locals, la construcció de les quals depenia sempre dels recursos econòmics dels ajuntament i les diputacions.

Des d'una perspectiva geogràfica, la xarxa viària moderna va començar a desenvolupar-se a partir dels itineraris històricament consolidats i dels llocs centrals més destacats; la confluència de la xarxa a Barcelona s'explica per la capacitat de la ciutat per impulsar les infraestructures i, recíprocament, per l'interès de les àrees de producció (agrícola o industrial) per connectar-se amb aquest gran mercat. Paral·lelament, també s'ha de comptar amb la seva bona posició geogràfica en relació amb el conjunt català, prop de la confluència d'un ventall de camins "naturals".

El seu procés d'implantació territorial (i també el d'altres infraestructures com la xarxa postal i telegràfica i els ferrocarrils) va seguir una seqüència temporal i territorial gairebé sempre invariable: a la primera fase es configuren uns eixos bàsics que coincideixen amb els camins "naturals" i els grans itineraris històrics; a la segona es perfilen uns eixos secundaris, confluents als llocs centrals; i, a la tercera, la xarxa s'estén al conjunt del territori, exceptuant-ne les àrees més marginals o aïllades. En aquest darrer cas, l'arribada de les infraestructures és un procés molt lent que no es pot donar per acabat dins del nostre període d'estudi (el 1935, les carreteres no havien arribat a les valls secundàries pirinenques i a d'altres sectors aïllats del país). En definitiva, amb l'explicació d'aquest procés i l'establiment de les conclusions anteriors, penso que han quedat verificades una bona part de les hipòtesis que hem establert al principi del nostre treball.

BIBLIOGRAFIA CITADA

- ALZOLA Y MINONDO P. de (1989): *Historia de las obras públicas en España*, Madrid (edició facsímil de 1979).
- ARTOLA, M. (1978): *Los ferrocarriles en España*, Madrid.
- AA.DD. (1981-85): *Gran geografía comarcal de Catalunya*, Barcelona, Fund. Enciclopèdia Catalana (19 vol.).
- AA.DD. *Col·lecció Catalunya Comarcal*. Caixa d'estalvis de Catalunya, Barcelona (col·lecció de monografies comarcals).
- BERNAT I FALOMIR, J. (dir) (1983): *Antecedents històrics*, Annex N.1, *Pla de Carreteres de Catalunya*, Barcelona, Generalitat de Catalunya (edició policopiada).
- CAMPINS DE CODINA, F. (1951): *El correo en Cataluña. Resumen histórico*. Barcelona, 1951.
- CARRERA I PUJAL, F. (1947): *La economía de Cataluña, siglos VI al XVIII*, Barcelona (4 vol.).
- CARRERA I PUJAL, F. (1961): *La economía de Cataluña en el siglo XIX*, Barcelona (4 vol.).
- CARRERAS CANDI, F. (dir) (1912-18): *Geografía general de Catalunya*, Barcelona, A. Martín (6 vol.).
- CARRERAS CANDI, F. (1940): *La navegación en el río Ebro*. Barcelona.
- CASASSAS, LI. (1976): *Barcelona i l'espai català*. Barcelona, 1976.
- DEFFONTAINES, P. (1958): "Introducció", dins *Geografía de Catalunya*, dir. L. Solé Sabaris, Barcelona, Aedos (3 vol.).
- DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS (1881): *Carta de España que comprende las carreteras de 1º, 2º y 3er. orden construidas, en construcción y en proyecto aprobado hasta 1º de julio de 1881*, Madrid, Dirección General de Obras Públicas.
- DONACIO MUÑOZ OMS/ARXIU NACIONAL DE CATALUNYA (1935). *Pla*

- d'Obres Públiques 1935*. Arxiu Nacional de Catalunya, Barcelona.
- ESPINALT, B. (1794): *Mapa de las carreras de postas de España*. Madrid.
- FIGUEROLA, L. (1850): *Estadísticas de Barcelona en 1849*. Barcelona, 1850.
- FONT I GAROLERA, J.: *Infraestructures viàries i organització del territori: contribució al coneixement del procés de formació de la xarxa viària de Catalunya*. Barcelona, Dep. de Geografia Física i AGR, Univ. de Barcelona (2 vol. i carpeta de mapes) (tesi doctoral en curs de publicació).
- FONTANA, F. (1988): *La fi de l'antic règim i la industrialització*, vol V, d'*Història de Catalunya* dirigida per P. Vilar. Barcelona, Edicions 62.
- GENERALITAT DE CATALUNYA, (1982): *Pla general d'Obres Públiques 1935*. Barcelona, Gen. de Catalunya, Dep. de Pol. Ter. i O.P.
- GENERALITAT DE CATALUNYA (1987): *Pla de Carreteres de Catalunya*. Barcelona, Gen. de Catalunya, Dep. de Pol. Ter. i O.P.
- MOPU, (1986): *Plan de Carreteras, 1984-91*. Madrid, MOPU.
- HERCE, M. (1982): *Les infraestructures de transport terrestre*, vol. 9 de *Reconeixement territorial de Catalunya*, Barcelona, Generalitat de Catalunya.
- IGLESIES, J. (1858): "Les Comunicacions", vol I de *Geografia de Catalunya* dirigida per L. Solé Sabaris, Barcelona, Aedos,
- LÓPEZ, I.: *Itinerario español o guía de caminos*, Alcalá de Henares, 1798 (Quinta impresión).
- LÓPEZ FABRA, F. (1860): *Carta de Correos de las provincias de Barcelona, Gerona, Lérida y Tarragona*, Madrid, Dirección General de Correos.
- MADOZ, P.: *Diccionario geográfico estadístico histórico de España y sus posesiones de Ultramar*. Madrid, 1845-50.
- MADRAZO, S. (1983-84): *El sistema de transportes en España*, Madrid, Ed. Turner (2 vol.).
- MALLADA, L. (1898): *Los males de la patria y la futura revolución española*. Madrid.
- MAYER, M. I. Roda (1983): "La xarxa romana: aproximació preliminar a la xarxa viària romana de Catalunya, a *Antecedents Històrics*, vol. I, *Pla de Carreteres de Catalunya*. Barcelona, Generalitat de Catalunya (edició policopiada).
- MENÉNDEZ PIDAL, G (1951): *Los caminos en la historia de España*. Madrid.
- Muxach i Viñas, E. (1883): *Las vías de comunicación de la provincia de Gerona y medios con que acudir al necesario fomento de los caminos provinciales y vecinales*, Girona.
- OBRAS PÚBLICAS DE ESPAÑA (1895): *Provincias de Barcelona y Gerona*, Madrid.
- PALAU, M. de (1890): "Carreteras provinciales de Barcelona: estudio histórico-crítico", a *Revista de Obras Públicas*, Madrid, T. 4-8 (1890), pp. 161-362.
- PERÁN, G (1988): *Los caminos de Cataluña en la primera mitad del siglo XVIII: una estructura viaria preindustrial*, Madrid, Univ. complutense.
- PASCUAL, P. (1988). "La Diputació i la modernització de la xarxa viària catalana, 1840-1868", dins *Història de la Diputació de Barcelona*. Barcelona, Diputació de Barcelona.
- PASCUAL, P. (1990): *Agricultura i industrialització a la Catalunya del segle XIX*. Barcelona, crítica.
- RINGROSE, D.R. (1972): *Los transportes y el estancamiento de España (1750-1850)*, Madrid, 1972.
- SALES, N. (1983): "Ramblers, traginers i males (segles XVIII-XIX) *Recerques*, Barcelona, 13 (1983).
- SERRA I BOSCH, P. (1808): *Prontuario de la mayor parte de los caminos y veredas del principado de Cataluña*, Barcelona, 1808 (?).

- SOLÉ SABARIS, L. (1951): *Los Pirineos*, Barcelona, ED. Alberto Martín, Barcelona, 1951.
- VILA, P. (1928-35): *Resum de Geografia de Catalunya*, Barcelona, Barcino.
- URIOL, J.I. (1981): "El Circuito Nacional de Firms Especiales, 1926-31" a *Carreteres*, Madrid, mayo-junio, 1981. Suplemento Especial n.5.
- VILAR, P. (1968): *Catalunya dins l'Espanya moderna*. Barcelona, Edicions 62 (4 vol.).