
Modernitzar el territori: la planificació i construcció de la xarxa de carreteres de l'àrea de Barcelona

Teresa Navas*

Amb la instauració del règim liberal a Espanya es va accelerar el cicle de la modernització de la xarxa terrestre de comunicacions. El procés havia començat a la segona meitat del segle XVIII amb la planificació d'eixos i l'organització del contingent administratiu encarregat de posar en marxa unes noves condicions de vialitat, amb la intenció, evidentment, de millorar el transport dins el territori peninsular de la monarquia hispànica. El 1761, això es concretà en el conegut Pla radial de carreteres reials.¹ En paral·lel, sorgiren afanys de millora del sistema tradicional de transports en diverses zones del país.

Això és particularment evident en el cas català i, més específicament, en el barceloní. En aquest territori es dugué a terme un esforç gens menyspreable orientat a la definició, en primer lloc, d'unes vies, i en segon lloc, d'una xarxa viària, que en bona mesura acabarà constituint la malla bàsica de l'actual sistema de comunicacions per carretera.

Aquest esforç no va tenir un efecte immediat en la construcció de les vies projectades (cal dir que aquest no va ser, precisament, un dels punts forts de la tasca engegada en matèria viària durant la primera meitat del segle XIX) però sí, en canvi, es va veure reflectit en la decisió i planificació d'uns eixos que van fixar uns corredors preferents sobre el territori català, amb la intenció de dotar-los d'un nou tipus d'accessibilitat: el que imposava la generalització dels mitjans de transport de vehicles de rodes.

A l'hora d'aconseguir un grau més alt d'eficiència de les tres funcions bàsiques del món del transport (la circulació de notícies, la de persones i la de mercaderies), entren en joc diversos factors, entre els quals destaquen els requeriments de velocitat, regularitat i major capacitat de càrrega. Aquests dos darrers són els que estaven en relació directa amb la millora de les expectatives econòmiques del tràfic comercial interior; i així, aquest va ser el tipus de tràfic protagonista dels projectes de millora de les comunicacions que es plantejaren des del territori. Ara bé, tots aquests requisits esmentats, junts, van ser igualment responsables de la progressiva aplicació d'una nova jerarquia territorial que convertí les carreteres en elements prioritaris per sobre de qualsevol altra via existent fins aleshores.

* Historiadora. Professora d'Història de les Obres Públiques, Universitat Politècnica de Catalunya.

1. Jaume FONT I GAROLERA, *La formació de les xarxes de transport a Catalunya (1761-1935)*, Barcelona, Oikos-Tau, 1999.

La xarxa bàsica de carreteres moderna

La confiança progressiva dipositada en la xarxa viària com a infraestructura de transport hegemònica obre a Catalunya, a partir de final del segle XVIII, un interessant cicle de planificació de carreteres. Aquest cicle té en el Pla de la Junta de Comerç de 1816 una de les fites de major transcendència. Com a estament representatiu dels grans comerciants del país, la Junta de Comerç havia estat darrere dels programes de modernització territorial a través de l'execució de projectes d'obres públiques. Les seves bases teòriques es fonamentaven en la consecució d'un projecte industrialista català que propugnés, com a motors de l'activitat econòmica, d'una banda, la integració del mercat interior d'àmbit peninsular per assegurar el creixement industrial, i de l'altra, la modernització de l'agricultura. Naturalment, en aquesta integració les comunicacions havien de jugar un paper essencial.² La modernització de les vies terrestres proposada per la Junta era resultat directe d'aquesta visió de progrés del país.

Però el seu àmbit d'actuació va tenir com a referència l'escala barcelonina. La geografia d'aplicació del Pla de la Junta quedava determinada pel mercat interior català d'influència directa de Barcelona. La presència, evident, d'un trànsit interior no deixava marge a les innovacions en matèria de xarxa viària, i la circulació de caràcter comercial entre Barcelona i les ciutats de l'interior del país, així com els vincles comercials existents entre aquestes, havien dibuixat netament sobre el territori els eixos de comunicació que ara calia adaptar als mitjans de transport de vehicles de rodes. Aquest és el veritable sentit del Pla de la Junta de Comerç: amb el seu intent de millorar les condicions del trànsit interior de mercaderies, va donar una imatge fixa de les relacions econòmiques territorials existents a principis del segle XIX a Catalunya. És la millor expressió dels interessos del país en matèria de modernització de transports, canalitzats pel seu operador econòmic d'influència més àmplia.³

Es tracta de bastir una xarxa de ciutats i poblacions amb un pes econòmic dintre del país i una activitat productiva suficient per entrar en el concert de relacions comercials que generaven circulació pel territori, tant per fornir Barcelona com per mantenir una política d'intercanvis entre elles i per arribar als ports on s'expedien les mercaderies cap a altres mercats. Ens referim a ciutats com Granollers, Manresa, Vic, Igualada o Olot, que alhora que s'erigien en nusos de comunicacions de la vialitat moderna, es constituïen en capitals de partits judicials segons la divisió administrativa vigent a partir de 1820, tot configurant, així, una nova estructura de centralitats sobre el territori.⁴ Assistim, per tant, a l'aparició d'una nova ordenació territorial que, tot partint d'una herència anterior perfectament consolidada de sistema urbà i de relacions econòmiques, emergeix amb una jerarquia renovada a partir d'una nova xarxa administrativa, amb altres límits i funcions, al mateix temps que s'implanta un nou esquema de comunicacions viàries basat en un nou concepte d'accessibilitat (*figura 1*).

2. Ernest LLUCH, *El pensament econòmic a Catalunya (1760-1840). Els orígens ideològics del proteccionisme i la presa de consciència de la burgesia catalana*, Barcelona, Edicions 62, 1973.
3. BNC (Biblioteca Nacional de Catalunya), *Fons de la Junta de Comerç*, Llibre 130, f. 477-493, «Proposta de Pla de Camins per a Catalunya per part de la Reial Junta de Comerç de Barcelona» (25-IV-1816).
4. Jesús BURGUEÑO, *De la Vegueria a la Província. La formació de la divisió territorial contemporània als Països Catalans (1790-1850)*, Barcelona, Rafael Dalmau, 1995.

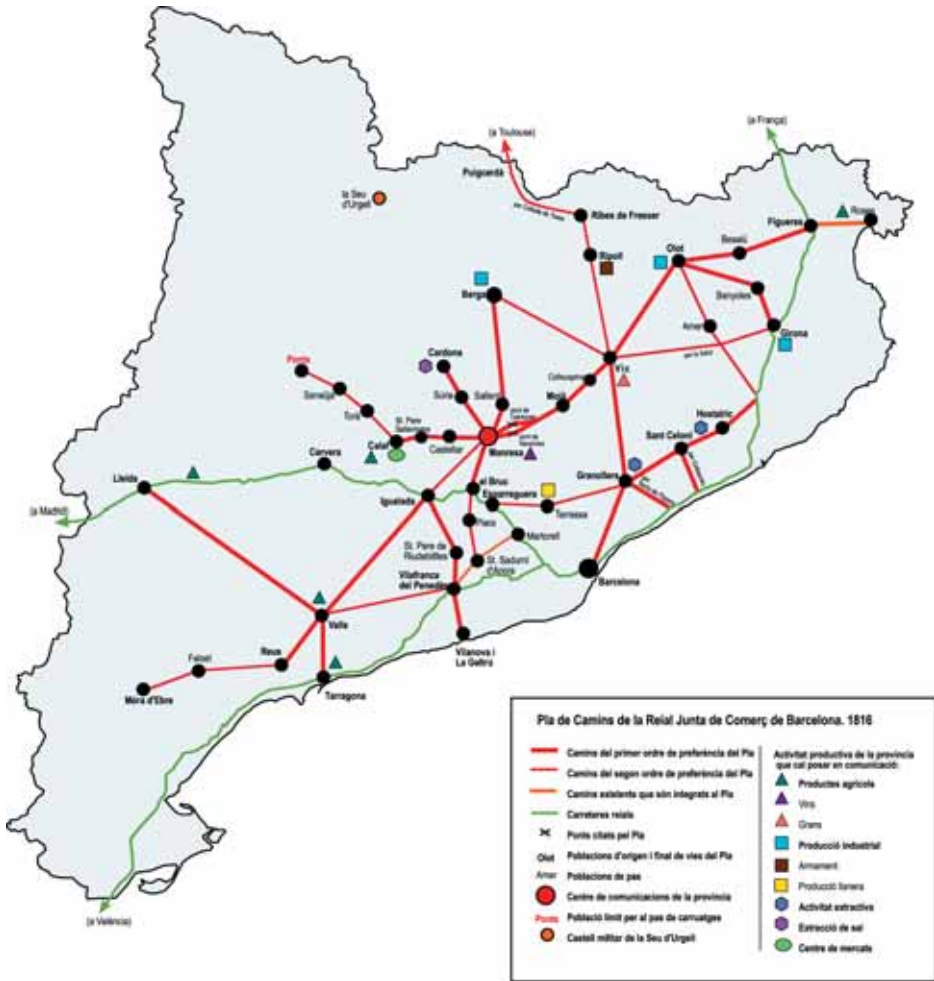


Figura 1

El Pla de la Junta de Comerç de 1816 no va rebre l'aprovació estatal i no passà de ser un document d'intencions. Però la seva repercussió va ser tal que, a partir de la dècada de 1830, va ser reprès en les seves línies principals pel nou organisme creat per l'Estat liberal: la Diputació provincial de Barcelona. La coincidència, uns anys més tard, en la planificació dels eixos prioritaris, demostra que es mantenia el criteri preferent en el territori barceloní i català de posar en correspondència les necessitats viàries amb l'activitat econòmica.

Amb la divisió del territori estatal en províncies efectuada el 1833, les diputacions assumiren progressivament el paper d'artífexs de les vies que ampliaven la minsa extensió del Pla radial de 1761. Des del començament, la Diputació de Barcelona va assumir un paper catalitzador de les demandes de millora d'accessibilitat que li adreçaven les ciutats del seu territori. Sorpren la proliferació de

peticions que tenen lloc durant la dècada de 1830 i que eren formulades per ajuntaments, corregidors i altres agents interessats en el moviment econòmic. Ara bé, en iniciar-se la construcció de carreteres, la que aglutinà els pocs recursos financers disponibles va ser la de Barcelona a Vic, que era considerada aleshores com la via de major utilitat, no només per a la capital, sinó per a bona part de la província, amb la previsió d'arribar a la llarga fins a la frontera amb França, passant per Ripoll. Al marge de la de Vic, hi havia tot un seguit d'altres carreteres, algunes d'elles projectades des de feia molt de temps, l'obertura de les quals quedà postergada fins els anys quaranta del segle, i sempre amb un ritme de construcció força lent. Ens referim a les que unien Barcelona amb Terrassa, Manresa amb Berga, Manresa amb Cardona i fins a Solsona, Vilanova i la Geltrú amb Igualada, i la transversal de Manresa fins a Girona, entre d'altres.⁵ Algunes d'elles van ser projectades per un jove Ildefons Cerdà que pertanyia al conjunt de facultatius del Districte de Barcelona, corresponent a la Direcció de Camins de l'Estat.

El que és veritablement important en aquest procés és que, presos en el seu conjunt, els eixos citats anaren teixint la xarxa bàsica de carreteres de la província de Barcelona i, en bona mesura, del territori català. Unes carreteres que obeïen a interessos d'explotació territorial de diferents tipus, entre les que sobresurten, per nombre, les que havien de connectar els centres més actius de la "muntanya" –tal com s'anomenava aleshores el sector nord de la província–, amb Manresa i Vic com a nusos bàsics de comunicació. Així es va anar dibuixant la topologia de la xarxa bàsica de carreteres, que tenia, com a trets principals: la radialitat respecte a la capital, a partir d'uns eixos verticals que seguien els corredors definits per les valls dels rius, preferentment la del Congost i la del Llobregat-Cardener; l'existència d'un eix transversal intermedi, que compensava aquesta verticalitat i que unia les ciutats del territori barcelonès amb categoria de subcentres, allà on històricament s'havia dut a terme l'activitat manufacturera i comercial de major dinamisme; i finalment, l'enllaç amb els ports de major moviment, que s'efectuava a través de trams viaris de poca longitud per superar la serralada litoral.

L'any 1847 es va aprovar el primer Pla de carreteres específic per a la província de Barcelona, elaborat per Antonio de Arriete, l'enginyer en cap del Districte pertanyent a la Direcció de Camins de l'Estat.⁶ La millor interpretació que pot fer-se d'aquest Pla és reconèixer el seu valor de matriu estructural del sistema de transports català, resultat de la proximitat d'interessos entre el territori provincial, representat per la Diputació de Barcelona, i els tècnics facultatius de l'Estat (*figura 2*). I només un any més tard, el conegut Pla de la Junta de Carreteres de Catalunya, signat pel mateix enginyer, reunia les línies principals de la planificació anterior per a tot l'àmbit català.⁷ En aquesta ocasió, però, el salt a una escala de conjunt que superés les divisions provincials no es va fer per criteris de signe econòmic, sinó per motius d'estratègia bèl·lica lligats a la necessitat de

5. *AHDB* (Arxiu Històric de la Diputació de Barcelona), Ll. 860, Documentació relativa a la carretera de Barcelona a Vic; documentació relativa a diverses carreteres de la província de Barcelona.

6. *AHDB*, Ll. 388, Documentació relativa al Pla provincial de Barcelona de 1847, signat per l'enginyer en Cap del Districte de Catalunya, Antonio de Arriete.

7. *SHM* (Servicio Histórico Militar, Madrid), n. 8493, sig. F-31-21, *Proyecto de un sistema general de comunicaciones para Cataluña. Barcelona, 29 de febrero de 1848. El Ingeniero Jefe del Distrito Antonio Arriete.*

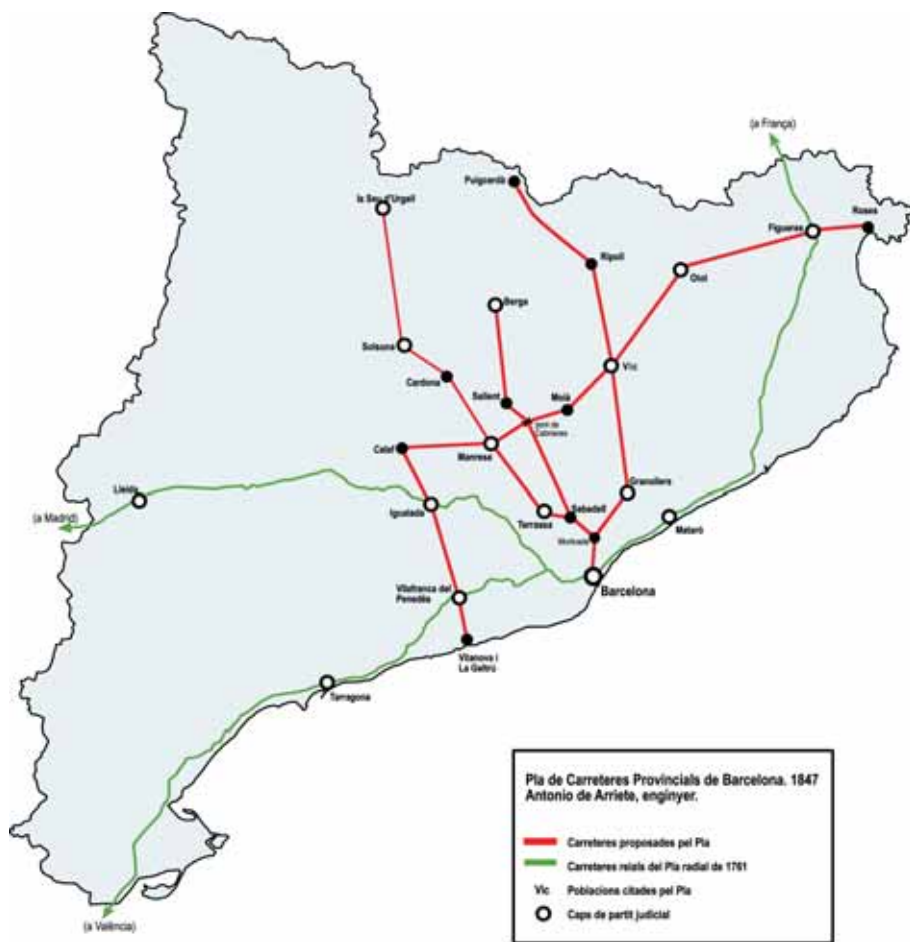


Figura 2

control territorial com a conseqüència de la Segona Guerra Carlina. Aquest fet provocà disfuncions importants en la gestió administrativa de la xarxa viària moderna a Catalunya, en part degudes, també, al fet d'haver-la pensat des de cada província de manera isolada (*figura 3*). Unes disfuncions que s'arrossegaran fins a finals de la dècada de 1860, quan l'organisme de la Junta va ser eliminat arran de l'adveniment del Sexenni Democràtic.⁸

En tot cas, el Pla de la Junta de Carreteres de 1848 té el valor de ser un bon compendi del planejament de les comunicacions modernes fet des del mateix

8. Breument, l'existència de la Junta de Carreteres va crear un conflicte d'interessos amb les diputacions, que consideraven l'organisme com una superposició al damunt de les institucions de l'Estat liberal. Significativament, la Junta va ser abolida en un primer moment el setembre de 1856, tot aprofitant la conjuntura política creada arran del Bienni Progressista, favorable a l'eliminació de velles estructures de poder que funcionaven en paral·lel als òrgans moderns de l'Estat. Se la restaurà un any més tard, per quedar finalment abolida el 1868.

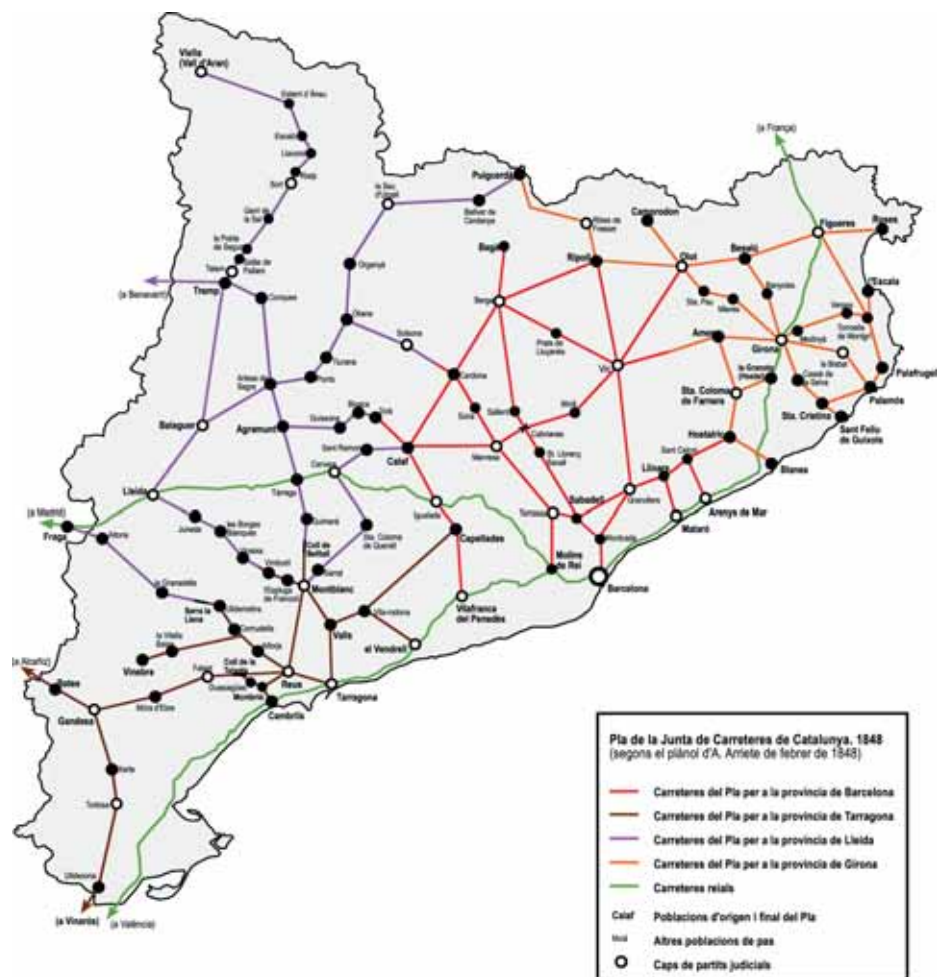


Figura 3

territori afectat. Com s'ha vist, els orígens d'aquest cicle de planificació són d'abans de la implantació a Catalunya del cicle industrialista de mitjan de la dècada de 1830. Igualment, s'ha defensat que el discurs sobre la modernització del país, pivotant sobre la creació d'un mercat interior, agafa força en el moment en què s'inicien els processos de canvi que menen vers una indústria moderna, ja a principis del segle XIX. En aquest sentit, doncs, la planificació de la xarxa viària va ser anterior a l'entrada de la industrialització plena en el territori català. El que succeí a Catalunya a partir de 1840 en matèria de transports no va ser més que una continuïtat d'interessos que justificaren l'apropiació d'un plantejament de millora de les comunicacions que, en primera instància, passava per les carreteres, però que, poc temps més tard, es va veure substituït per la xarxa ferroviària. La burgesia catalana –bàsicament barcelonina– protagonista de la

industrialització donà suport a la tasca de construcció viària duta a terme per la Diputació provincial, però ben aviat diposità una major confiança en el ferrocarril com a element clau per a la transformació de la societat, per acabar-lo convertint en un factor de negoci que mobilitzà grans quantitats de capital.⁹

Des d'aquesta perspectiva, és raonable que no es trobi a faltar un programa teòric de planificació de la xarxa viària en paral·lel i coetani a l'adveniment de la revolució industrial a Catalunya. La feina, en bona part, ja estava feta, però, sobretot, la xarxa o, millor dit, el conjunt d'eixos que anaven conformant l'esbós de xarxa bàsica en clau moderna, havien emergit directament de la pròpia realitat econòmica, urbana i, en definitiva, territorial, amb el seu centre gravitatori a la ciutat de Barcelona. A més, la geografia de la primera industrialització va continuar recaient en bona mesura en el sistema urbà del sector de la muntanya central del país, responsable del tràfic interior i amb una relativa capacitat política i econòmica, com per reivindicar un nou model d'accessibilitat territorial.

Per aquesta raó, quan aquesta xarxa bàsica representada en els diferents plans descrits passà de mans de les diputacions catalanes a mans de l'Estat central, donà contingut al Pla estatal de carreteres de 1860, la primera planificació aprovada dins el segle XIX a escala espanyola.¹⁰ Això significà l'ampliació ostensible del Pla radial, en assumir l'administració central la responsabilitat de les vies que fins aleshores havien anat a càrrec de les diputacions. Amb tot, el Pla de 1860 va tenir mancances que altres plans posteriors intentaren reparar en certa mesura, i una manca de recursos financers que va dilatar en excés la construcció d'aquells eixos. Al mateix temps, la irrupció del ferrocarril en el món dels transports, a partir de 1850, actuà d'element distorsionador de previsions anteriors. Ara bé, la lectura del Pla palesa, d'una banda, que és el producte de la racionalització de les infraestructures de transport que s'havia dut a terme durant la primera meitat del segle XIX i, de l'altra, que si bé la xarxa bàsica de comunicacions terrestres ha anat adaptant-se als temps, ha conservat fins avui una bona part dels trets de la seva matriu original (*figura 4*).

Com a conclusió, podem dir que el sistema de comunicacions dissenyat va respondre a un model de connexió territorial especialitzada. Parlar de planificació moderna significa que es prioritzen eixos i es prioritzen centralitats en relació amb l'activitat econòmica desenvolupada i, al seu torn, respecte a la divisió i les categories administratives adoptades. En la consecució d'una xarxa viària se superposen interessos de diverses procedències, encara que en la pràctica puguin donar resultats coincidents. Però també poden provocar contradiccions i llacunes en el grau d'optimització d'un sistema de transports. D'aquí que un dels procediments utilitzats per incrementar el grau de servei de la xarxa de carreteres fos la complementarietat de subxarxes pensades en paral·lel, que cobrissin diferents àmbits d'actuació territorial i estiguessin sota la responsabi-

9. Pere PASCUAL I DOMÈNECH, «La modernització dels mitjans de transport a la Catalunya del segle XIX», dins DDA, *Història Econòmica de la Catalunya Contemporània*. Barcelona, Enciclopèdia Catalana, 1994, vol. II. Josep FONTANA, *La fi de l'Antic Règim i la industrialització (1787-1868)*, Barcelona. Edicions 62, 1988 (vol. V de la *Història de Catalunya*, dirigida per Pierre Vilar).
10. *AHDB*, Ll. 929 (Documentació diversa relativa a l'aprovació de carreteres estatals de la província de Barcelona, 1859-1860) i 930 (Documentació relativa a la instauració de la Llei de Carreteres de 1857 i el Pla general de l'Estat de 1860).

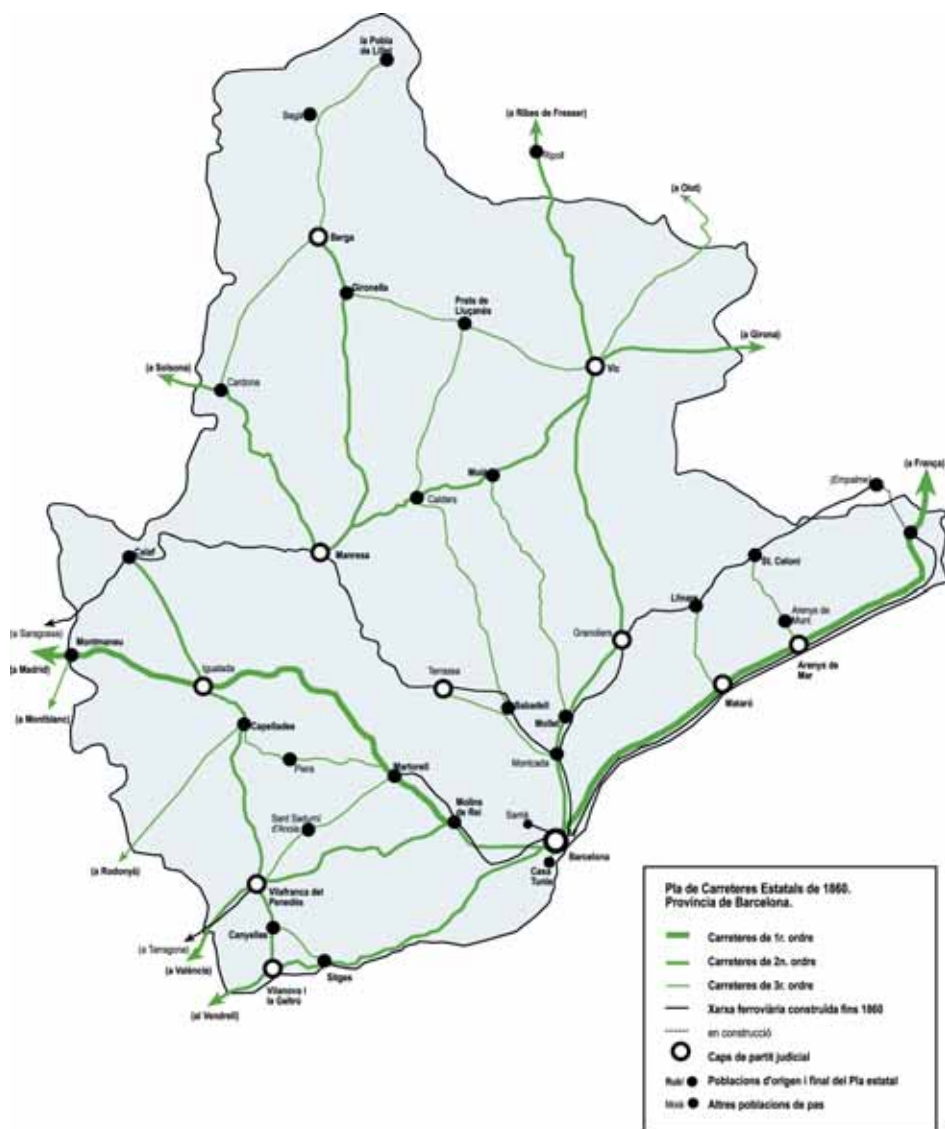


Figura 4

litat de diversos organismes de l'administració de l'Estat. Aquesta manera de procedir es fa ben visible a partir de la dècada de 1860, moment en que es posa de manifest la necessitat de fer arribar el sistema de comunicacions modern a tot el territori.

L'escala viària provincial

Un cop el sistema viari emergent adquirí categoria de pla estatal, va irrompre un nou enfocament basat en un model de connexió viària servidor d'un altre àmbit territorial. Una nova xarxa complementària de la bàsica i, en menor mesura, de la ferroviària, amb l'objectiu de posar en comunicació un teixit de poblacions que, sense ostentar cap tipus de capitalitat de caire administratiu ni ser pols reconeguts de concentració d'activitat econòmica, tenien la seva importància en l'economia catalana, en els sectors agrícola, comercial i industrial: nuclis urbans i fins i tot algunes explotacions agràries que puntejaven un moviment econòmic que es distingia no tant pel seu nivell de concentració, sinó, al contrari, per la seva disseminació territorial.

Es tractava d'una nova xarxa que s'orientava, respecte als eixos bàsics, amb una disposició en sentit concèntric (com a contrapunt a la verticalitat de les vies en sentit radial respecte a Barcelona), i que, almenys en els orígens, va demostrar una voluntat decidida de distribuir-se per tota la superfície del territori provincial. Però la densitat d'aquesta distribució no es portà a terme d'una manera homogènia –cosa que hagués propiciat una dotació viària igualitària en tota la geografia barcelonina–, sinó que tingué, com a aspecte rellevant, densificar la seva presència en el sector al voltant de la ciutat de Barcelona. Des del primer Pla de Carreteres Provincials de l'any 1865 l'estratègia és força clara: planificar i construir (a la llarga) unes línies viàries amb l'objectiu preferent de connectar els municipis de l'entorn barcelonès, bàsicament els pertanyents a les actuals comarques del Vallès, Penedès i les parts baixes de l'Osona i el Bages. Això sense deixar d'atendre els municipis del Pla de Barcelona –encara independents–, els quals, des d'aquelles dates, anaven conformant el nucli central de concentració industrial i demogràfica més important del país. Sens dubte, el Pla Provincial de 1865, i encara més el seu successor, el de 1878, tenen el valor d'haver prefigurat l'estructura de comunicacions essencial de l'actual Regió metropolitana de Barcelona.

És interessant puntualitzar com el disseny de les xarxes viàries manté una correspondència amb la repercussió sobre el territori de l'evolució del cicle de la industrialització. Si fins els anys seixanta del segle XIX la geografia de la implantació industrial s'havia fet, en bona mesura, sobre la base de les ciutats manufactureres, situades sovint en un radi entre 60 i 100 km de Barcelona, el model es modificà conforme s'anava consolidant un nivell més alt d'especialització i eficiència productiva lligada al sector tèxtil del cotó i a l'energia del vapor, tot afavorint concentracions industrials i demogràfiques molt elevades a Barcelona i a les zones de costa properes a la capital.¹¹ Al mateix temps, s'assisteix a un protagonisme renovat de l'agricultura que passa, bàsicament, per l'expansió de la vinya, tant en la superfície de conreu com en el seu volum d'exportació. Començava l'edat d'or del producte rei de l'agricultura catalana, que portava associada una major especialització territorial, tal com anava succeint amb la localització de les colònies industrials i fàbriques de riu, situades, en gran part, a la província de Barcelona o en les seves àrees limítrofes.

11. Jordi MALUQUER DE MOTES I BERNET, *Història econòmica de Catalunya, segles XIX i XX*, Barcelona, Universitat Oberta de Catalunya i Proa, 1998. Josep OLIVERAS SAMITIER, *La formació dels desequilibris territorials a Catalunya en el segle XIX*. Barcelona. Generalitat de Catalunya, 1994.

Tot just un any abans del citat Pla de Carreteres Provincials de 1865, la Diputació de Barcelona elaborà un Pla de camins veïnals, d'acord amb el nou marc d'actuació que li permetia la Llei de Diputacions aprovada el 17 d'octubre de 1863. En concret, la Llei donava una major autonomia a les administracions provincials en ampliar les seves competències en matèria d'obres públiques. El precedent d'aquesta nova situació hem d'anar a trobar-lo en una altra llei, la de Camins Veïnals de 1848, que, encara que no va tenir conseqüències immediates –en un moment en què, com hem vist, l'interès requeria en la consecució de la xarxa bàsica de carreteres–, sí que per primera vegada reclamava l'atenció en el conjunt de camins antics existents, els quals eren utilitzats assíduament pels mitjans de transport tradicionals. En tot cas, va permetre que a partir dels anys 60 la responsabilitat sobre la vialitat antiga passés de l'esfera més local, representada pels municipis, a l'esfera provincial.

El Pla de camins veïnals de 1864 encara tenia molt de “camineria” antiga: un pla ambiciós per la seva extensió –gairebé 100 camins previstos– però sense cap visió de conjunt, en estar integrat majoritàriament per vies de curt recorregut, sense cap continuïtat. Ara bé, del Pla es desprèn la planificació de l'anomenada “carretera anular”, un veritable eix de circumvallació al voltant de la ciutat de Barcelona que connectava el seu rerepaís immediat, representat pel Maresme, el Vallès i el Penedès. El seu recorregut previst s'iniciava a Mataró i unia Granollers, Caldes de Montbui, Sentmenat, Castellar del Vallès, Terrassa, Ullastrell, Martorell, fins arribar a Sant Sadurn d'Anoia.¹²

Dins la lògica estricta del sistema modern de comunicacions, la carretera anular havia de servir per posar en relació les carreteres estatals que es trobaven al seu pas, però les raons principals del seu disseny es trobaven en optimitzar l'accessibilitat a un territori de forta activitat econòmica, especialment «uno de los países más fértiles de España, cual lo es el Vallés», caracteritzat per la concentració fabril al voltant del riu Ripoll, el nucli de Terrassa, i per la producció de vi en molts punts d'aquest recorregut (Ullastrell, Viladecavalls, Vacarisses i Rellinars, entre altres), transportada encara a llom d'animal de càrrega.¹³

L'interès d'aquesta nova línia s'afegeix a altres línies proposades (i fins i tot començades a construir) pocs anys abans, que tenien igualment aquest sentit de cinturons de circumvallació respecte a la capital. Arribats en aquest punt, és obligat posar en relació la carretera anular amb la que recorria transversalment la part alta del Pla de Barcelona, d'Esplugues a Badalona passant per Sarrià i Sant Gervasi –el seu tram central és l'actual passeig de la Bonanova–, iniciada el 1861,¹⁴ així com amb la que s'executava de Molins de Rei a Caldes de Montbui via Rubí i Sabadell, esdevinguda carretera estatal des de 1864.¹⁵ La seva major aportació és haver traçat tres cinturons successius amb voluntat de fixar unes condicions de vialitat de tipus concèntric, dins una clara estratègia de compensació del model viari vigent.

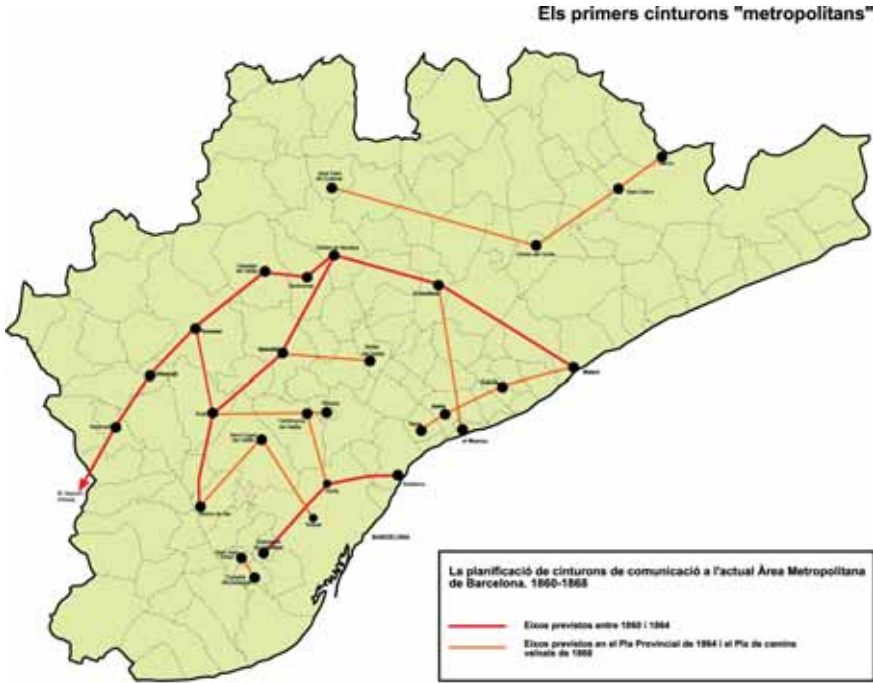
12. AHDB, Ll. 5814, *Plan general y memoria descriptiva de los caminos vecinales de la provincia de Barcelona*, (juny de 1864).

13. AHDB, Ll. 932, *Plan general de los caminos vecinales de la provincia de Barcelona formado en virtud de real orden de 24 de diciembre de 1862*, signat per Salvador Maluquer (21-VI-1864). *Expediente sobre bases en la construcción de caminos vecinales y aplicación de fondos*, signat per Mauricio Garrán (abril de 1864).

14. AHDB, Ll. 939, Documentació relativa a la carretera de circumvallació del Pla de Barcelona, 1861-1871.

15. AHDB, Ll. 1673, *Varios expedientes de la carretera de Sabadell a Caldas*, 1863-1864.

Cal remarcar l'actualitat de les vies concèntriques formulades durant la primera meitat de la dècada dels 60 del segle XIX, ja que avui constitueixen els corredors de pas dels cinturons de rondes actuals i, alguns, potser, dels cinturons del futur (figura 5).



Fuente: Elaboración propia a partir de documentación original

Figura 5

Si bé la coherència de la planificació de línies anulars no va anar acompanyada per la consegüent activitat constructiva –en alguns casos els trams construïts quedaren inconnexos–, en canvi, passaren a formar part dels plans provincials a partir de 1865. De fet, va ser a partir d'aquesta data que es comença a parlar amb propietat de carreteres provincials, enteses com «las corrientes principales del movimiento provincial», unió dels diferents partits judicials passant pels pobles i caps de partit. Unes carreteres que, en paraules de Mauricio Garrán, enginyer en cap del Districte de Barcelona de la Direcció de Camins de l'Estat, havien de «facilitar a los pueblos los medios de llegar a la esfera de acción de la gran corriente de actividad que se desarrolla y aumenta de día en día».¹⁶

16 AHDB, LI. 932.

Aquesta era la tasca que es reservava a les diputacions, i així es materialitzà amb el Pla de Carreteres Provincials de Barcelona de 1865: una xarxa de nivell intermedi entre la xarxa bàsica –de titularitat estatal–, la ferroviària, i la “camineria” local. Una tasca que no era aliena a la Diputació de Barcelona, avesada com estava, des dels seus inicis, a tirar endavant un sistema viari amb voluntat integradora sobre el territori que administrava (*figura 6*).

De l'anàlisi del Pla de 1865 es trasllueix l'estratègia de concentrar-se en un conjunt reduït de línies: 22 carreteres, amb una extensió aproximada de 410 km.¹⁷ Era una opció realista que feia viable l'assumpció del seu finançament per part de l'administració provincial.¹⁸

A falta d'una memòria que expliqui les intencions subjacents al Pla, les consideracions de Josep M. Casanova, aleshores director de Camins Veïnals de la Diputació de Barcelona, fetes amb posterioritat a la proposta, donen pistes sobre els criteris principals que presidiren la seva gestació. Més que parlar d'una planificació pensada globalment en resposta a l'estructura administrativa del territori, ens trobem amb un conjunt de vies que volien completar la xarxa bàsica, amb prioritat en aquells llocs on les condicions de l'activitat econòmica justificaven incrementar l'índex de connexió viària. Al mateix temps, en el Pla es barregen raons estrictament de lògica viària (totes les seves carreteres actuen de sutura de les estatals o d'enllaç amb el ferrocarril), combinat amb una feble presència de la connexió interprovincial. Això és tan evident com el fet de no haver prioritzat sistemàticament les capitals del partit judicial com a nexes de comunicació, cosa que hagués creat, en conseqüència, xarxes de radialitat secundària al voltant d'aquestes capitals. De fet, la morfologia del Pla és en bona mesura circumstancial, en funció de les vies estatals.

La implantació del Pla de 1865, doncs, deixà buits importants en el territori provincial, per concentrar-se en unes zones concretes. Sens dubte, a hores d'ara la seva característica més destacable és el reconeixement que efectua de les zones més productives i, en conseqüència, l'interès per dotar-les d'eixos viaris moderns que desterrin els mitjans de transport tradicionals basats en l'animal de càrrega. Es volia afavorir la producció industrial, l'explotació forestal i, sobretot, la producció agrària basada en la vinya. Una producció dedicada a l'exportació, però que també se sustentava en un mercat intern que les carreteres provincials havien d'ajudar a promoure, per tal que, per exemple, els vins del Bages arribessin a la muntanya. I els territoris que millor acomplien aquest nivell de productivitat eren els sectors litorals i prelitorals de la província, destacant-se, com ja hem dit, les actuals comarques del Vallès, el Penedès i les parts baixes de l'Anoia i el Bages.

Les carreteres més rellevants del Pla de 1865 les trobem en consonància amb aquest entramat d'interessos. Una de les seves comeses va ser consolidar les successives corones al voltant de Barcelona i, a les tres línies anul·lars citades ante-

17. Fins i tot podrien ser menys kilòmetres, ja que la quantitat total ha estat calculada en base als recorreguts actuals de les carreteres que van arribar a construir-se, les quals tenen en alguns casos unes condicions de traçat amb desenvolupaments més amplis que augmenten qualsevol longitud prevista en el moment de la seva planificació general.

18. *AHDB*, Ll. 5814.

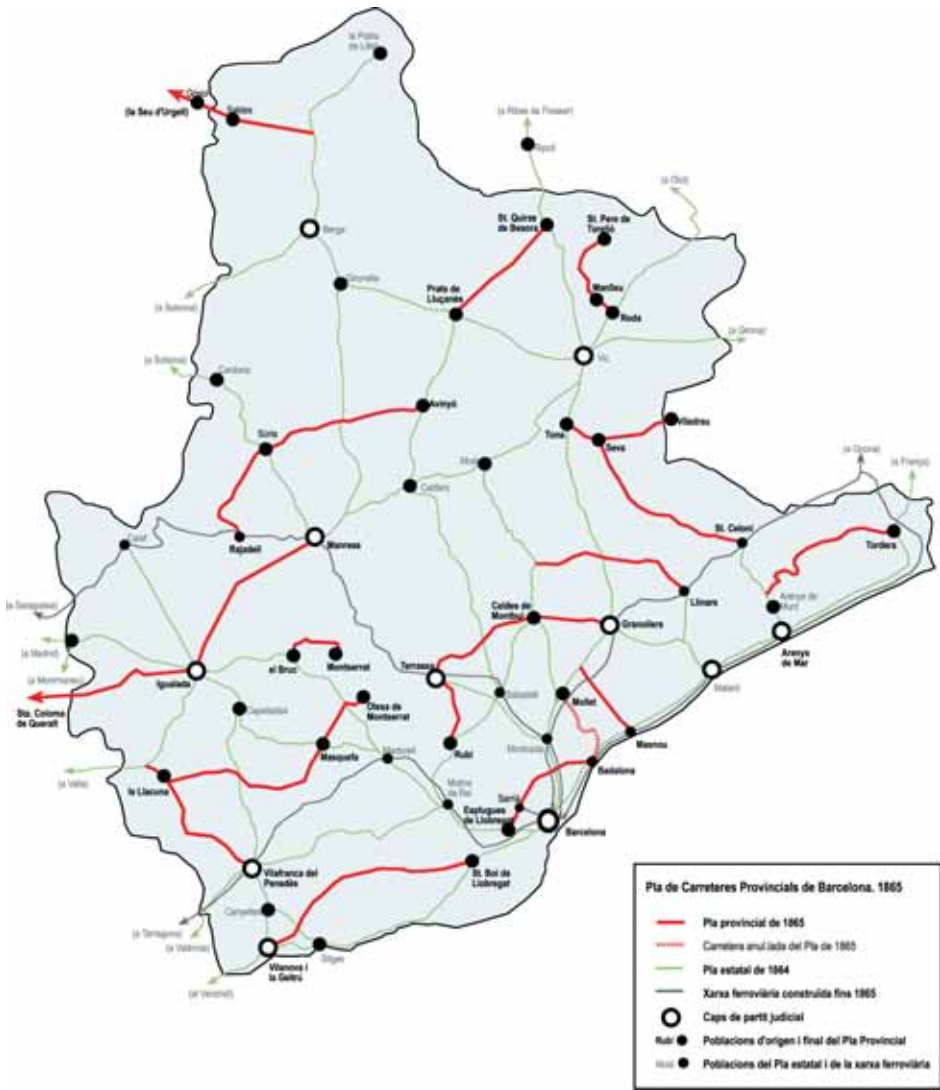


Figura 6

riorment, n'afegí una de nova, exterior a les altres, que és la Llinars a Sant Feliu de Codines. Aquesta successió de línies de circumval·lació va comportar un alt nivell de concentració viària en la zona del Vallès; un conjunt de carreteres que, juntament amb el complement de la de Masnou a Granollers, anava perfilant els eixos de la vialitat bàsica del futur territori metropolità de Barcelona. El factor de la circumval·lació del Pla de 1865 va ser heretat pel seu successor, el de l'any 1878, el Pla de carreteres provincials elaborat per Melcior de Palau, enginyer de camins de la Província. Aquest fou, sens dubte, el pla d'escala provincial de major transcendència per al territori de Barcelona.

L'episodi Cerdà: planificar el territori i les comunicacions

Però abans de saltar a l'època de la Restauració, el Sexenni Democràtic va fer la seva aportació particular a l'esfera de la planificació viària. La seva especificitat consisteix en el pas, breu però intens, per la Diputació de Barcelona, d'Ildefons Cerdà, el qual aportà una visió integradora del sistema de comunicacions de la província en relació amb una nova ordenació administrativa del seu territori.

En tant que institució més propera al país, durant el període de 1868 a 1874 la Diputació es convertí en l'escenari més representatiu de les lluites polítiques del moment. El punt de partida va ser el mes de març de 1871, quan les eleccions a diputats provincials donaren el poder als republicans federals enfront dels monàrquics liberals. Aquest relleu va inaugurar un nou estat de coses que bé justifica la qualificació de "Diputació revolucionària" durant els anys en què el consistori bàsicament estigué en mans d'uns diputats que, des de la ideologia republicana i federalista, van voler portar a terme un seguit de transformacions polítiques radicals.¹⁹ El període revolucionari durà poc, però des del punt de vista de l'ordenació del territori de la província de Barcelona va constituir un banc d'assajos que hagués estat impensable en qualsevol altre context.

I aquí és on la figura de Cerdà esdevé clau per entendre les propostes de canvi de l'organització territorial vigent i l'inici d'una nova lectura de la xarxa de comunicacions. Tal com ha estat publicat en repetides ocasions, l'insigne enginyer de l'Eixample de Barcelona va entrar a la Diputació en ser elegit pel districte electoral de Centelles dins del grup dels republicans federals. A excepció del període comprès entre juny de 1871 i juliol de 1872, Cerdà va anar ocupant càrrecs que el vinculaven directament amb les comissions de renovació de la divisió territorial interna de la província. El maig de 1873 arribà a ostentar la presidència provisional de la Diputació, càrrec en el que es mantingué fins a la fi del període revolucionari.²⁰

Quan Cerdà accedeix a la Diputació de Barcelona com a diputat republicà ja havia elaborat tot el seu bagatge teòric. El seu procés de reflexió sobre la formació dels assentaments humans en el territori (sobre els elements determinants que regeixen la disposició dels seus components essencials, així com la relació que estableixen amb els sistemes de comunicacions i els mitjans de transport), li donava una perspectiva teòrica incomparable a cap altre membre integrant de la institució provincial.

Era lògic, per tant, que fos nomenat president de la comissió mixta creada el desembre de 1872 per a l'estudi del *Proyecto de División Judicial de la Provincia*. Sorgit a iniciativa de l'Estat, el projecte era el preludi d'una segona proposta de revisió de la divisió intraprovincial que s'elaborà mesos més tard, i que pretenia ser una veritable nova organització del territori barcelonès basada en les anomenades confederacions regionals de municipis. No era el primer cop que es plan-

19. Borja DE RIQUER, «La Diputació revolucionària: 1868-1874», dins *Història de la Diputació de Barcelona*, Barcelona, Diputació de Barcelona, 1987.

20. Eva GIMENO, «Els treballs de Cerdà a la Diputació de Barcelona (1871-1873): l'organització territorial de la província», dins AAVV, *Cerdà, urbs i territori: una visió de futur. Catàleg de la Mostra Cerdà. Urbs i territori, setembre 1995-gener 1996*, Barcelona, Fundació Catalana per a la Recerca, Generalitat de Catalunya, Departament de Política Territorial i Obres Públiques, 1994.

tejava la reforma del mapa judicial vigent a Espanya, però sí era la primera vegada que s'oferia una alternativa concreta a la divisió en partits judicials que havien fragmentat els territoris provincials de l'Estat espanyol des de la dècada de 1820, on la funció de caràcter judicial havia estat l'argument primordial en la decisió de la nova jerarquia de límits administratius.²¹

Centrem-nos, però, en l'anàlisi de la segona proposta de divisió intraprovincial, redactada l'agost de 1873, quan Cerdà ocupava la presidència provisional de la Diputació, coincidint amb la proclamació de la Primera República espanyola. En aquella ocasió, el context que justificà la renovació de l'organització territorial heretada va ser l'esclat de la Tercera Guerra Carlina, l'abril de 1872. El projecte s'emmarca, doncs, en un moment de forta convulsió política, i el motiu de la nova divisió proposada partia de la necessitat d'estudiar el territori abans d'aplicar l'impost per fer front a les despeses de la guerra i, també, especialment, per poder obtenir una millor organització de la realitat territorial de cara al seu control i protecció.²² Es tractava, doncs, d'un "pla de defensa", d'un pla de guerra dissenyat per raons estratègiques, però això no treu que l'ordenació plantejada estigués en perfecta consonància amb la metodologia de Cerdà, derivada de la seva particular anàlisi dels assentaments territorials urbans.

Aquesta proposta d'organització, que estava basada en les deu confederacions regionals de municipis, en substitució dels partits judicials vigents, volia respondre més acuradament a dos requisits essencials per a Cerdà: la topografia natural de les diferents comarques o regions que componien la província i la seva accessibilitat, és a dir, la necessitat que els nuclis urbans principals d'aquestes comarques estiguessin connectats entre ells sense dificultats. O, altrament dit, que poguessin gaudir d'un alt nivell de connectivitat, tant en l'escala global, universal, com a escala local, convertint-se en els punts generadors de les comunicacions.

Es dissenyava, així, una precisa organització jeràrquica del territori, en la qual, en el centre de cada unitat de confederació hi havia una capital que actuava de centre urbà respecte a la seva jurisdicció, acompanyada d'un conjunt de municipis d'ordre menor i de zones rústiques, tot unit per un sistema de vies de comunicació que es distingien per la doble categoria de vies transcendents i vies íntimes. D'aquesta organització n'emergia una xarxa de ciutats que prenen la seva rellevància en esdevenir centres d'una vitalitat de caràcter universal, nusos de connexió per on transcorria un sistema de comunicacions que transcendia la província i la posava en contacte amb la resta del territori. Aquesta valoració dels nuclis urbans com a nusos viaris articuladors d'un territori i de les seves comunicacions és la veritable aportació de Cerdà al seu pas per la Diputació de Barcelona, tot i que no va tenir temps suficient per a desenvolupar-la.

Com a conseqüència d'aquesta raonada jerarquia, les ciutats capitals de les confederacions de Cerdà eren, per damunt de tot, centres i subcentres que formaven part d'una organització territorial en relació sistèmica respecte al sistema de

21. Sobre la reforma del mapa judicial espanyol a partir de la dècada de 1860 i el projecte que afectà la província de Barcelona el 1872 hi ha l'interessant article de Francesc NADAL I PIQUÉ, «El projecte de divisió judicial de la província de Barcelona d'Ildefons Cerdà (1872)», *Treballs de la Societat Catalana de Geografia*, 36, (1993), on l'autor posa de relleu l'impacte de la xarxa de ferrocarril en les reclamacions d'una nova divisió territorial lliçada als partits judicials.

22. GIMENO, «Els treballs de Cerdà a la Diputació...».

connexions transcendental, basat en les línies del tràfic marítim i ferroviari, i complementat per les carreteres de la xarxa bàsica, que les enllaçaven tant amb la resta del territori peninsular com amb les que ultrapassaven les fronteres.²³

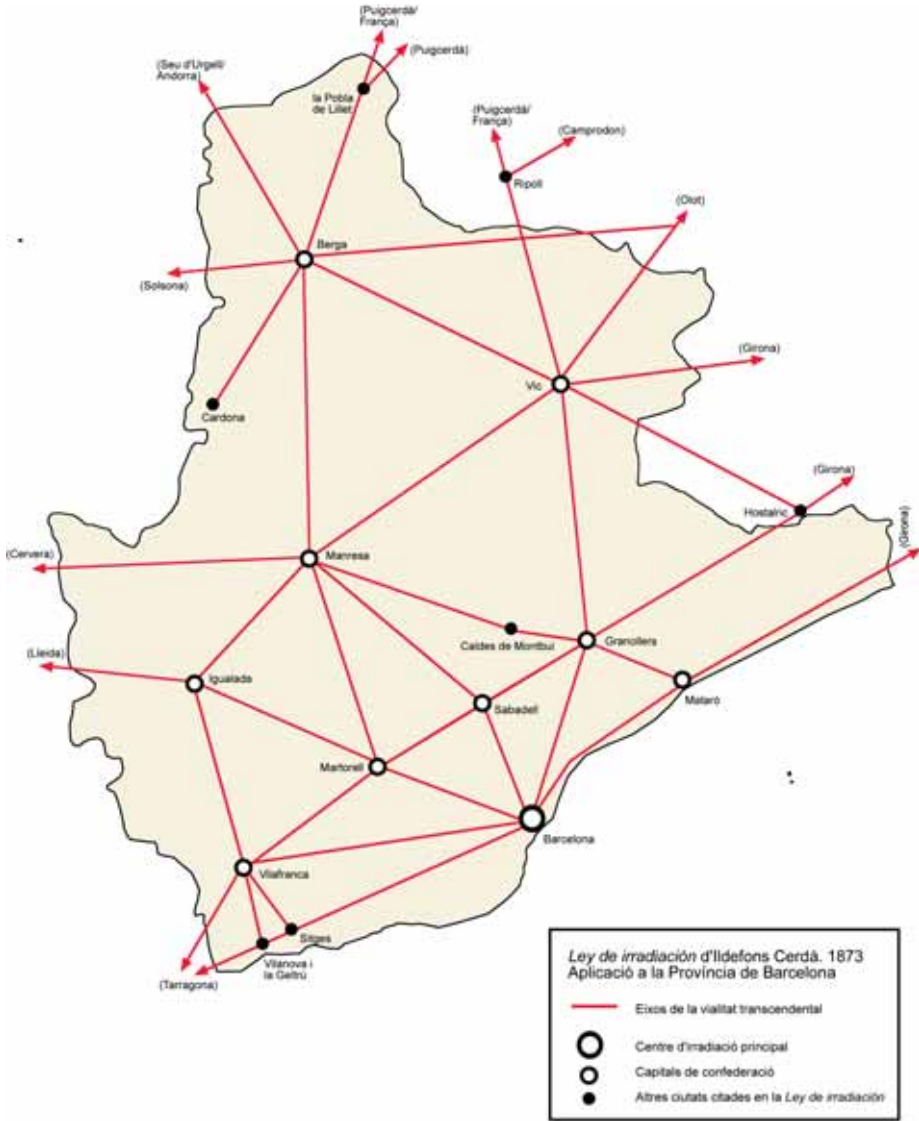
El projecte de divisió en deu confederacions va tenir el seu contrapunt en l'esbós de pla de comunicacions que quedà incorporat (juntament amb la informació estadística bàsica elaborada en forma de taula per a cadascuna de les confederacions regionals) en la publicació del pressupost de la província de Barcelona corresponent a l'any econòmic 1873-1874. Diem esbós, perquè la manca evident de temps en què es va portar a terme tot plegat –divisió territorial i pla de comunicacions–, va comportar que no s'entrés en profunditat en la materialització del projecte, i que el procés quedés, més aviat, al nivell de l'anàlisi prèvia. No es pot parlar en propietat, doncs, d'un pla de comunicacions, ja que, en realitat, es tracta d'una explicació teòrica que ocupa un sol full de la publicació del pressupost, i on Cerdà exposa clarament l'aplicació de la seva "ley de irradiación" a la nova organització per confederacions de la província de Barcelona. Aquesta "lei", de la qual només en tenim notícia pel citat pressupost, suposava el reconeixement en tots els nivells de la jerarquia urbana –començant des de l'estança de l'individu dins casa seva a les diferents escales territorials– de la necessitat de comunicació i, per tant, d'accessibilitat inherent a tota col·lectivitat humana, cosa que havia condicionat i havia de seguir condicionant l'estructura d'ocupació del territori.

D'aquesta manera, Cerdà assajava en la província de Barcelona la seva teoria de la urbanització, íntimament lligada a l'estructura del sistema de comunicacions. Per a l'enginyer, l'ordenació del territori provincial era ben clara: Barcelona és la capital de la província i, com a tal, és el centre d'"irradiació" de la vialitat transcendental, és a dir, dels camins de primer ordre, entre els quals es compten tant les carreteres principals com la xarxa ferroviària (entesa, aquesta darrera, com el sistema de vialitat més perfeccionat de la seva civilització, el que havia permès modificar les nocions de temps i espai, i que arribaria a posar en connexió totes les parts del planeta). Alhora, Barcelona era una ciutat marítima, l'altra via d'accés a la comunicació de caràcter universal. Després venien les ciutats de segon ordre, corresponents a les capitals de les confederacions, que quedaven constituïdes com a llocs de pas de la vialitat transcendental i centres de la xarxa viària de segon ordre (*figura 7*).

L'esforç de Cerdà va ser del tot original, ja que fins aleshores mai s'havia pensat la planificació del sistema de connexions terrestres des de l'organització de la jerarquia territorial, a partir de la qual establir el conjunt dels eixos bàsics conformadors de la xarxa de comunicacions.

Com es pot avaluar la influència dels treballs de Cerdà sobre l'organització territorial i de comunicacions de la província de Barcelona? És difícil de trobar una continuïtat metodològica clara, entre altres coses perquè el context històric de la restauració monàrquica, a partir de 1874, acabà amb el protagonisme asso-

23. Francesc MAGRINYÀ, *La théorie urbanistique d'Ildefons Cerdà et son application à l'Ensanche de Barcelone: une genèse d'urbanisme de réseaux*, École nationale des Ponts et Chaussées, Marne-la-Vallée, 29-V-2002, 2 vol. (tesi doctoral).



Font: Elaboració pròpia a partir de Presupuesto, 1873

Figura 7

lit per la Diputació com a institució representativa de tot Catalunya durant el període revolucionari.²⁴ En ser buidada de contingut polític i tornar-se a constrènyer a les funcions administratives, el consistori provincial no s'embarcà més en plantejaments de reforma radicals que afectaven l'ordenació del seu territori, i es dedicà novament a l'àmbit de la xarxa viària provincial i de la xarxa local, representada pels camins veïnals. De fet, aquest serà un sostre que marcarà l'actuació de la Diputació de Barcelona durant el període comprès entre el darrer terç del segle XIX i les primeres dècades del XX, amb el període de la Mancomunitat inclòs, i que no se superarà fins l'adveniment de la República, en els anys trenta.

Sembla innegable, però, que l'experiència realitzada revertí en termes de metodologia, quan el primer enginyer titulat de camins, canals i ports que ocupà la plaça de director facultatiu de les carreteres provincials, Melcior de Palau i Català, abordà l'anàlisi del territori provincial per justificar el seu Pla de Carreteres Provincials de 1878. Cal no menystenir el fet que la formació de Melcior de Palau portava implícita una visió integradora de les realitats territorials, però també és cert que la Província mai havia gaudit d'una descripció geogràfica, urbana i d'activitat econòmica en general com la que apareix en la memòria de de Palau relativa al seu Pla de xarxa provincial. Una visió, per cert, que es mantindrà en les memòries associades als projectes específics de les carreteres que es començaran a construir a partir de la dècada del 80 del segle XIX.

24. Tot i que el setembre de 1873 es començaren a constituir les primeres confederacions regionals, les quals eren vistes pels federals del consistori provincial com el primer pas per a l'organització federal de la província de Barcelona, la reacció en contra del govern central i dels moderats provocà la seva suspensió just un mes després de la data esmentada (NADAL, «El projecte de divisió judicial...»).