

Apunts sobre l'origen de la xarxa viària moderna en el territori de Barcelona (1833-1847) *

Teresa Navas

Universitat Politècnica de Catalunya

Teresa.navas@upc.es

Amb la instauració del règim liberal a Espanya a partir de 1833 s'accelera el cicle de modernització de la xarxa terrestre de comunicacions. Això és particularment evident en el cas català ja que en un període no superior a trenta anys des de la data mencionada, es portà a terme un esforç gens menyspreable orientat a la definició d'unes vies primer, i d'una xarxa viària després, que constitueix la malla bàsica de l'actual sistema de transports per carretera. Aquest esforç no va tenir una transposició immediata en la construcció física de les vies projectades, però sí en canvi es reflectí en la decisió i planificació d'uns eixos que fixaren unes prioritats de circulació sobre el territori català amb la intenció de dotar-lo d'una nova accessibilitat. Diversos factors entren en joc alhora de fer efectiva la necessitat d'una major eficiència en la circulació de notícies, persones i mercaderies pels diversos punts del territori, entre els quals destaquen els requeriments de velocitat, regularitat i major capacitat de càrrega per tal d'afavorir les expectatives econòmiques de millora del tràfic comercial portat a terme a l'interior del país, així com la progressiva aplicació d'una nova jerarquia territorial que convertís les carreteres en elements prioritaris per sobre de tots els altres usos existents fins aleshores. L'exemple que millor explica aquest procés és la construcció de la carretera de Vic, iniciada el 1834, on es concentren les raons econòmiques de major pes, tant les lligades al sistema de transports del moment com a la necessitat peremptòria de creació de treball, però també el seguit de dificultats que suportà la seva execució, dificultats econòmiques i de caràcter tècnic i, finalment, les conseqüències d'ordre territorial que comportà.

La carretera de Vic, a més, és la primera via en sentit modern construïda a Catalunya –hi ha algunes realitzacions anteriors però no gaudeixen d'aquesta categoria- i és la primera de les vies projectades que formen part del conjunt viari planificat que té per límits el territori de Barcelona, és a dir, el marc geogràfic més directament relacionat amb la capital del país.

Efectivament, i com anirem veient, la xarxa bàsica es formà a partir de l'impuls de modernització que pretenia millorar tant l'accessibilitat física de Barcelona amb la seva corona de ciutats mitjanes com entre aquestes, amb algunes extensions a ciutats situades a d'altres províncies i als límits del Principat. Es tracta, doncs, d'una xarxa intraprovincial, amb el protagonisme absolut de les ciutats manufactureres de l'època, més tard transformades en industrials, d'acord amb la lògica administrativa que imposà la nova divisió territorial per províncies de l'estat liberal.

Estem, doncs, davant d'un període fonamental per entendre el sorgiment de la xarxa viària catalana i els aspectes que marcaren la seva configuració, la qual és el resultat d'una manera específica d'actuació sobre el territori, és a dir, del seu aprofitament i de la seva ordenació per part de la societat catalana contemporània.

En aquí ens centrarem en el curt però intens període dels quasi quinze primers anys a partir del 1833, amb una breu introducció dedicada als inicis del segle XIX.

- Els inicis de la planificació viària (1799-1816)

Molt poc abans d'entrar en el segle XIX s'inaugura a Catalunya el cicle de la planificació viària. Almenys, no hi ha per ara constància documental d'esforços anteriors a 1799 en la línia de millorar les condicions tècniques del sistema de comunicacions terrestre català, tal com s'havia heretat en el segle XVIII. Aquesta data marca el punt de partida de les reflexions i les expectatives sobre el territori des de la perspectiva d'optimitzar la mobilitat d'efectes i de persones, a partir d'una concepció que va prenent cos i concreció en el temps: la projectació d'una infraestructura viària de disseny d'artèries o vies que actuïn d'elements d'articulació de les activitats econòmiques i socials més importants que generaven desplaçaments al llarg de la geografia catalana.

El primer Pla conegut, de 1799, és, com el seu nom indica, un sistema de comunicacions terrestre que combina la proposta de carreteres amb canals de navegació, dins la filosofia típica del setcents que prioritza les vies d'aigua davant l'opció terrestre. Les expectatives il·lustrades en els canals de navegació, a imatge d'altres països europeus, són encara prou sòlides a la Catalunya de finals del segle XVIII perquè el primer pla que pretén articular el país en funció del seu comerç marítim de més envergadura, el que arribava als altres ports de la mediterrània i als ports americans, ho faci a través de la combinació de canals navegables fins al mar i carreteres amb idèntic destí allà on no era possible el traçat d'una conducció d'aigua. No hi ha encara, ni de forma incipient, la idea de disseny d'una xarxa viària interconnectada que s'erigeixi com a alternativa de l'antic sistema viari tradicional. Simplement, es tractava d'optimitzar la circulació dels intercanvis d'una estructura econòmica basada en el gran comerç per via marítima.

Ara bé, aquest pla té el valor de ser el primer per al territori català i per estar pensat des de la perspectiva exclusiva de l'activitat econòmica, a diferència del que succeeix amb el Pla radial estatal de 1761. Idèntiques intencions van moure als integrants de la Junta de Comerç de Barcelona, entitat que aglutinava als agents del poder econòmic d'arrel comercial més importants de l'època, quan el 1816 proposen un Pla de carreteres modernes com a alternativa al que la *Dirección General de Correos y Caminos* de l'Estat elaborà amb la idea de reconstruir les vies malmeses durant la Guerra del Francès¹. De la comparació amb el Pla de 1799 es constata que l'opció de la Junta s'oblida dels canals de navegació per concentrar-se en un conjunt de vies terrestres que delimita majoritàriament dins el territori d'influència directa de Barcelona.

No és gens estrany aquesta implicació de la Junta de Comerç amb els programes de modernització del territori a través de la projectació d'obres públiques. El més conegut és el de la construcció del Canal d'Urgell des del darrer terç del segle XVIII, amb un ús mixte de regadiu i navegació però que les diverses circumstàncies van fer que encara el mateix any de 1816 tot just s'aprovés el projecte el qual, en paraules de l'aleshores Capità General de Catalunya Javier de Castaños, es tractava de "*la obra más grande, más útil y más necesaria para Cataluña*"². Respecte el Pla viari que proposa, els interessos de la Junta es revelen amb

¹ Informació extreta del volum BERNAT FALOMIR, Jordi (1983), *Antecedents històrics. Pla de Carreteres de Catalunya. Any 1983*. Annex I, Tom 1. Departament de Política Territorial i Obres Públiques. Direcció General de Carreteres. Direcció General de Política Territorial. Generalitat de Catalunya, segons les dades sobre aquest Pla aparegudes a CARRERA PUJAL, Jaime (1961), *La economía de Cataluña en el s. XIX*. Barcelona. Ed. Bosch.

² RUIZ PABLO, Angel (1994), *Historia de la Real Junta Particular de Comercio de Barcelona (1758 a 1847)*. Menorca, Edicions Nura.

perfecta nitidesa: es prioritza la capital, el seu port i es permet que ciutats com Granollers, Manresa, Vic i Igualada s'erigeixin en nusos de comunicacions de la vialitat moderna. Ciutats que, en paral·lel, es constituïren en capitals de partits judicials a partir de 1820, tot configurant una nova estructura de centralitats sobre el territori³.

El Pla de la Junta, per tant, cobreix un territori de mercat interior català desenvolupat entre Barcelona i les ciutats del seu sistema urbà. El seu valor és fixar en el territori uns eixos que funcionaven des de sempre i dibuixa les carreteres que formaran part de la xarxa bàsica catalana i, més concretament, de la xarxa provincial de Barcelona amb un abast que excedirà el que més tard seran els límits administratius de la província. Tot i que el seu plantejament no parteix de la idea d'unir els ports més actius del país amb carreteres, a imatge del pla de 1799, sembla que reservi la funció de la xarxa viària per a un moviment comercial de distància curta, intraregional, que no pretenia abastar el mercat espanyol, l'accés al qual es duia a terme en bona mesura a través del comerç de cabotatge⁴. És un exemple de l'especialització que s'anava configurant dins el sistema de comunicacions abans de l'arribada del ferrocarril (Fig. 1).

Malauradament, es desconeix què succeí amb el pla de la Junta de Comerç un cop formulat per aquest organisme i si arribà a ser aprovat pel govern. Hi ha indicis suficients a partir de la dècada de 1830 per pensar que va ser reprès en les línies principals de la seva filosofia, tal com veurem a continuació.

- Primers passos de la xarxa moderna: del Canal d'Urgell a la carretera de Vic (1834)

L'agost de 1834 s'inicià la carretera de Barcelona a Vic en el seu primer tram fins a Montcada. El seu finançament a l'origen va efectuar-se amb els fons destinats al canal d'Urgell, una obra que feia més de dos anys que estava suspesa i que havia anat recaptant els cabals necessaris per a la seva construcció a partir de recàrrecs sobre els consums de la ciutat de Barcelona. Els impostos havien estat aplicats en l'època del Conde de España⁵ tot i ser la capital, segons s'explicava, la menys interessada en les obres del canal. La decisió de desviar els fons econòmics en benefici de la carretera va ser presa per una *Comisión auxiliar de carreteras* nomenada pel Capità General de Catalunya i presidida pel Governador Civil, amb el convenciment que cap altra artèria presentava major utilitat per a Barcelona i per a bona part de la província que una carretera a Vic que a la llarga pogués arribar fins a França⁶.

Aquesta informació apareix en un document de març de 1836 que comunica la cessació de la Comissió esmentada a causa de l'establiment de la Diputació Provincial de Barcelona. Moltes coses van canviar o, simplement, es van consolidar

³ BURGUEÑO, Jesús (1995), *De la Vegueria a la Província. La formació de la divisió territorial contemporània als Països Catalans (1790-1850)*. Barcelona, Rafael Dalmau editor

⁴ MALUQUER DE MOTES I BERNET (1998), *Història econòmica de Catalunya, segles XIX i XX*. Barcelona. Universitat Oberta de Catalunya. Edicions Proa.

⁵ Així es coneixia a Charles d'Espagnac, militar que assumí les funcions de Capità General del Principat de Catalunya ente 1827 i 1832.

⁶ Arxiu Històric de la Diputació de Barcelona (a partir d'ara, AHDB), Lligall 859, *Noticias dadas por la Junta de Carreteras sobre la de Vic y dictamen de la Diputación para la continuación de aquella bajo el nombre de Comisión auxiliar*. Març 1836. Signat per Erasmo de Janer y Gonima i Pedro Moret.

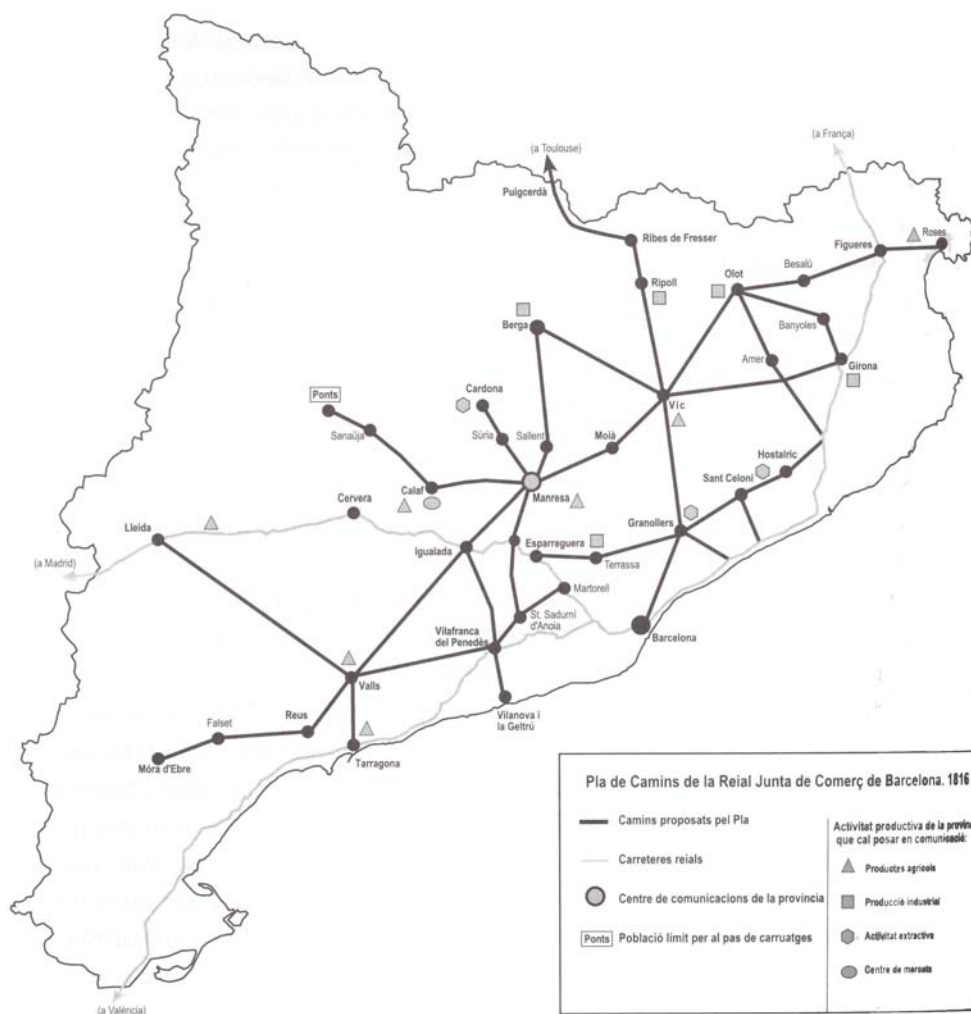


Fig. 1.- Pla de Carreteres de la Junta de Comerç de 1816. La proposta ha estat adaptada a la base cartogràfica de la província de Barcelona elaborada el 1873. (En negre les carreteres estatals)

per actuar amb un nou ordre de preferència a propòsit de les obres públiques que més havien d'afavorir el progrés econòmic català. Del canal d'Urgell, avaluat com el projecte principal amb clars avantatges per a la modernització de l'agricultura del país, un dels puntals de la renovació econòmica i social tal com ho entenia el cercle al voltant de la Junta de Comerç, es passa a una visió radicalment diferent que prioritza el tràfic interior de mercaderies. I alguns dels personatges o, millor dit, els agents que ho defenen formen part dels mateixos organismes que abans havien adreçat esforços per a tirar endavant el major programa de regadiu de l'agricultura cerealística lleidatana, amb repercusió directa sobre l'abastiment de blat de la capital.

La *Comisión Auxiliar de Carreteras* es va formar aquell estiu de 1834 amb l'interès primordial de tirar endavant l'obertura de la carretera a Vic conjuntament amb la idea de poder iniciar alguns dels projectes que, segons deien, estaven pendents des de feia temps. La conseqüència immediata era donar treball a operaris afectats per la "paralització del comerç" que es vivia per culpa dels esdeveniments polítics, és a dir, el recurs a l'obra pública, "*obras de común utilidad*", per resoldre situacions crítiques com a pal·liatives de les tensions socials, però alhora, serveix per anar deliniant les línies viàries que s'abordaran en primera instància. Es desconeix ara per ara quin és el pla de referència, aprovat o no, en què es basa la Comissió per extreure unes vies prioritàries, o si bé es tracta simplement d'un seguit d'artèries que el temps va anar consolidant com a preferents, però l'agost de 1834 apareix ja un primer llistat de carreteres que el novembre del mateix any es complementa amb tres carreteres transversals aprovades per Reial Ordre.

Carreteres proposades per la <i>Comisión Auxiliar de Carreteras</i> Agost-novembre 1834	
Llistat agost 1834⁷	Reial Ordre 23 novembre 1834
Vilanova i La Geltrú-Igualada	Igualada-Calaf-Cardona-Berga
Manresa-Berga	Manresa-Cardona-Solsona
Barcelona-Sant Hilari Sacalm	Manresa-Vic
Barcelona-Terrassa	

Fonts: (AHDB, Lligalls 864 i 860)⁸

Com és fàcil deduir, no estem davant el plantejament de cap pla com havia succeït anteriorment, sinó que més aviat, en l'establiment d'un ordre de preferència de vies que majoritàriament havien estat ja incloses en planificacions anteriors a la dècada de 1830. La manera de procedir és, doncs, ben diferent ja que la comissió encarregada de les carreteres pretén ser, per sobre de tot, operativa en el sentit de fer els passos necessaris per poder portar a terme la construcció física de les vies. Comparant ambdues relacions, ens adonem del caràcter més diversificat del llistat proposat el mes d'agost, que obeeix a interessos d'explotació territorial de diferent naturalesa, com és la unió de l'interior amb un port marítim com Vilanova, la millora de l'accés a un balneari del Montseny com Sant Hilari o la millora de connexió amb ciutats manufactureres de primera línia com Terrassa, Manresa i Berga. Per contra, les tres carreteres aprovades el novembre tenen com a motiu la interconnexió dels

⁷ En aquest llistat d'agost 1834 he relacionat només les carreteres de la província de Barcelona. Hi ha, però, dues vies citades més: la Tarragona a Lleida i la Roses a Olot passant per Figueres.

⁸ AHDB, LI. 860, Pla de Carreteres del Principat. 1836-1841 i 1842-1845, i LI. 864, *Cuaderno de borradores y oficios pertenecientes a la Comisión especial de Carreteras. Año de 1834*

centres més actius de la muntanya i erigeixen Manresa com el nus de comunicacions bàsic de la zona, un aspecte que veurem recollit en plans posteriors fins arribar al primer Pla estatal de 1860.

De totes elles, els projectes considerats més interessants van ser la Barcelona-Terrassa (actual N-150) i la Manresa-Berga (actual C-1411), que significava unir la capital amb els nuclis capdavanters d'una economia en vies d'industrialització. Almenys així ho va decidir una Comissió que mantenia una relació directa amb les demandes de millora d'accessibilitat que formulaven les ciutats més dinàmiques de l'època. Aviat es sumaren altres peticions com la del corregidor de Mataró que l'abril de 1835 exposava la conveniència de fer una carretera fins a Cardedeu per tal d'afavorir la connexió de la costa amb el Vallès i el Montseny, la de l'Ajuntament de Vilanova que demanava la carretera de les Costes del Garraf (actual C-246) per anar i tornar de Barcelona en un sol dia i per carruatge, i la d'Igualada que tornava a insistir en els aventatges de l'actual C-244 fins a Vilafranca i Vilanova per facilitar el trànsit doble de producció agrícola de la Sagarra i l'Urgell cap a la costa i de gèneres colonials a l'interior del país.

- Xarxa viària, xarxa de ciutats

Tot aquest conjunt d'exemples il·lustren a bastament el paper actiu que jugaren les ciutats catalanes que formaven part d'una activitat econòmica integrada basada en el tràfic comercial desenvolupat a l'interior del país, i en relació al transport marítim com a reflex d'un comerç a més llarga distància. És simptomàtic comprovar la proliferació de peticions de millora de la xarxa viària que tenen lloc durant un període no superior a un any, comprès entre mitjans de 1834 i 1835, peticions formulades per ajuntaments, corregidors i altres agents interessats en el moviment econòmic del país dirigit per les ciutats de la seva xarxa urbana, i adreçades a un organisme com la Comissió de carreteres que fa de catalitzadora de les propostes que donen sentit al primer cicle de planificació viària anterior a 1830. Una comissió que estava formada per individus del món del comerç i de la indústria, al costat dels agents del poder polític i militar. L'eclosió d'aquesta concentració de forces per a la modernització de la xarxa de comunicacions terrestre tindrà lloc a començaments de 1836, quan s'elabora un expedient de projecte per a la construcció de carreteres que, si bé no és un pla en el ple sentit de la paraula, recull i deixa ben clar la seva filosofia de formació d'un sistema de vies per a Catalunya.

El requeriment de la *Dirección General de Caminos* formulat el juliol de 1835 sobre informació de l'estat de camins i canals d'Espanya, serveix de pretext perquè a través del Govern Civil de Barcelona s'expressi en un document tota la tasca de

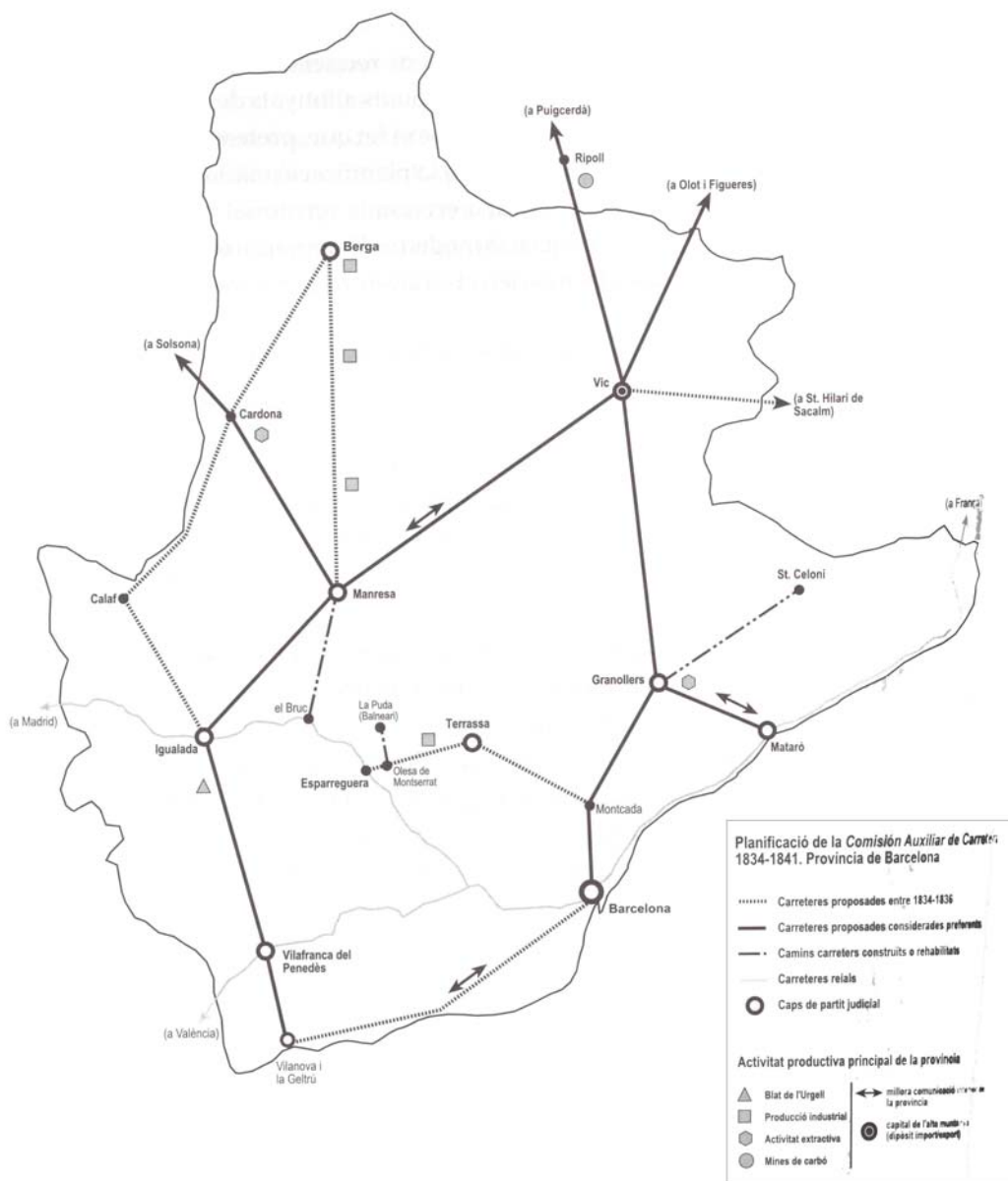


Fig. 2.- Planificació i estat de la xarxa el 1840. (En negre les carreteres estatals i en verd els camins carreters construïts abans de 1830)

construcció i planificació que s'estava portant a terme des de la *Comisión auxiliar de Carreteras*, i es recullen tots aquells eixos que centraven els interessos principals de la planificació amb l'objectiu de "...*facilitar las comunicaciones interiores de que carece y necesita Cataluña, la escabrosidad de su territorio y su tráfico interior*"⁹.

L'interessant no és que només reuneixi les vies fins ara esmentades sinó que aprofita per estendre-les a punts allunyats de la província de Barcelona com Puigcerdà i Figueres. I, preferentment, elabora un programa força detallat que posa en relació la planificació viària proposada amb les expectatives d'optimització d'una economia territorial que està tot just entrant en el cicle de la industrialització moderna, Així, descriu com les comunicacions ràpides facilitaríen els transports per aconseguir, entre altres, els següents efectes:

- . efecte multiplicador de la indústria en la zona de muntanya afavorida per les circumstàncies locals i els salts d'aigua existents,
- . el transport cap a la plana del carbó de pedra de les mines de Ripoll,
- . consolidar Vic com a capital de l'alta Catalunya, dipòsit de la importació i exportació de productes que augmentaria el tràfic marítim,
- . la unió de pobles industrials com els de l'eix del Llobregat fins a Berga, i evitar els conflictes bèl·lics en les zones muntanyenques (efectes de la primera carlinada)
- . la prolongació de la carretera a Terrasa fins Esparraguera (actual N-II) per permetre l'abaratiment de la primera matèria i l'extracció de la producció cap al mercat peninsular.

És un bon compendi d'intencions dipositades sobre els efectes benèfics de la modernització del sistema viari que al llarg de la dècada dels quaranta començaran a fer-se realitat, tot i la lentitud de realització que imposà les dificultats del sistema de finançament, i la irrupció del mitjà de transport revolucionari de l'època, el ferrocarril (Fig. 2).

En aquell inici de 1836 s'havia assistit, com hem mencionat abans, a la instauració de la Diputació Provincial de Barcelona per gestionar un territori que englobava la major part de les ciutats protagonistes de les seves corones urbanes successives, per bé que algunes quedaren excloses dels seus límits administratius en una operació més tendent a cercar l'equilibri en el repartiment de la població catalana entre les quatre províncies¹⁰. La Diputació no anul·là la Comissió de carreteres al·legant que no es podia fer càrrec directament del ram de carreteres, en un moment on la recent estrenada administració local quedà constrenyida a recaptar diners i homes per a la guerra. Tot i això, sumades les complicacions polítiques a que es veié sotmesa, la Diputació s'anà erigint en la institució encarregada per antonomàsia del ram de carreteres.

- La xarxa intraprovincial (1840-1847)

L'esforç de planificació anterior descrit desemboca en la dècada dels quaranta en la posada en marxa de la projectació i construcció d'un conjunt de carreteres impulsades per la Diputació de Barcelona. Superats els primers anys d'incertesa política, la nova administració va anar intervenint cada vegada més decisivament en el ram de Camins, de tal forma que el paper de protagonista que havia assumit la famosa *Comisión auxiliar de Carreteras* es va anar diluint paulatinament en ser integrada dins el funcionament ordinari de la Diputació. A començaments de l'any

⁹ Aquest projecte es troba inclòs dins l' *Expediente sobre un proyecto para la construcción de carreteras longitudinales y transversales en el Principado*, de l'any 1841 (AHDB, LI. 860)

¹⁰ BURGUEÑO, Jesús (1995), op. cit.

1843 es dóna notícia de la desaparició de la Comissió¹¹, la qual havia deixat un llegat imprescindible per poder abordar el primer cicle de construcció de la xarxa de carreteres dins el territori de Barcelona.

Al mateix temps, i des de l'administració de l'estat s'havien posat les bases per a l'organització centralitzada de les obres públiques a Espanya. El règim liberal de 1833 remprengué la filosofia del Trienni Liberal en considerar el ram de camins, canals i ports com un qüestió de vital importància per a la construcció de l'estat modern, i reinstaurà molt aviat la Direcció del ram, desvinculada de la de Correus així com l'Escola de Camins. El 1839 sortia la primera promoció d'enginyers civils de l'Escola que, juntament amb el grup d'enginyers de procedències diverses que estaven en actiu des dels anys vint, van ser repartits per la geografia espanyola quan la Direcció dividí el territori estatal en districtes, per fer viables les màximes atribucions que li eren concedides en matèria d'obres públiques¹².

Una nova estructura organitzativa, doncs, anava erigint-se per assumir les responsabilitats de la planificació i l'execució de les carreteres. L'interès per traçar noves vies no va ser exclusiu de la província de Barcelona sinó que va ser comú, en més o menys intensitat, en totes les altres províncies de l'Estat. Però hi va haver una diferència fonamental en el punt de partida que va distingir Barcelona i el seu territori constituït en província respecte les altres províncies catalanes i la majoria d'espanyoles: mentre que en el cas barcelonès es tractava de la formació d'una xarxa intraprovincial que, si bé tenia en compte les capitals importants fora dels seus límits, el seu valor residia en ser una malla per les ciutats i poblacions del seu territori, en la resta de divisions provincials predominava la connexió entre capitals de províncies o poblacions de cert interès, una xarxa interprovincial que no presentava la densitat viària que caracteritzava a la de Barcelona. La força de l'herència d'una mobilitat consolidada pel territori i vertebrada a partir del sistema urbà apareix una altra vegada com a factor clau per entendre la configuració de la xarxa bàsica moderna de carreteres amb centre a Barcelona.

- La construcció substitueix la planificació

A partir de 1845 s'inaugura un nou cicle de realitat viària amb la construcció progressiva de la xarxa derivada de la planificació dels eixos preferents de la dècada de 1830. La confluència d'un seguit de factors tals com l'existència de recursos econòmics, per bé que limitats, procedents de l'impost sobre carreteres aplicat des de 1841, així com la incorporació citada dels enginyers de l'estat en els assumptes viaris de la província i la implicació creixent de la Diputació en l'impuls de la xarxa de carreteres, portaran a un esclat de projectes i obres que començaran a materialitzar-se ben aviat. Per corroborar-ho, només cal tenir present l'estat de les obres més importants del ram fet tot just a principis del 1845:

Carreteres provincials de Barcelona. Estat a gener de 1845		
Carreteres	Situació	Enginyer responsable
Barcelona-Vic	.Subhastat i executat gran part del tram Vic-Tona	Projecte tram La Garriga-Aiguafreda d'Angel Camón.

¹¹ AHDB, LI. 859, *Comisión de Carreteras. Actas de sus sesiones*. Agost 1834- abril 1843

¹² SÁENZ RIDRUEJO Fernando (1990), *Ingenieros de Caminos del siglo XIX*. Madrid. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.

	. En obres des de Tona a Granollers pel Congost . En obres el ramal de Granollers	Projecte tram Aiguafreda-Tona encarregat a Elias Aquino.
Granollers-Mataró	. Projecte acabat	Projecte d' Ildefons Cerdà
Sitges-Canyelles	. En obres a càrrec de l'Ajuntament i Junta de Sitges	Direcció d'Ildefons Cerdà
Caldes de Montbui (ramal des de Mollet)	. Aprovada l'obra	Pendent de direcció
Creu Coberta-St. Boi	. Subhastada l'obra	
Barcelona-Terrassa	. Projecte acabat	Projecte d' Ildefons Cerdà
Igualada-Calaf	. Encarregat el projecte	Encàrrec del projecte a Ildefons Cerdà
Vic-Ripoll	. Es demanà la formació del projecte	Encarregat a E. Aquino
Manresa-Berga	. Es demanà la formació del projecte	Encarregat a E. Aquino
Vilafranca-Igualada	. Es demanà la formació del projecte	Encarregat a E. Aquino
Carretera del partit d'Arenys Mar	. No iniciada encara cap gestió	
Barcelona-Sarrià	. Encarregada la formació del projecte	Encàrrec del projecte a Ildefons Cerdà

Font: (AHDB, LI. 860)¹³

Obres que anaven a càrrec dels enginyers del districte dirigits per Antonio de Arriete –enginyer d'origen militar, ingressat al Cos de Camins el 1832- que pren la responsabilitat de totes i cadascuna d'elles, i on sobresurt un jove Ildefons Cerdà encarregat de bona part dels projectes que es posen en marxa. (Fig. 3)

L'impuls esmentat de 1845 respon perfectament al programa general de modernització de l'economia catalana, tal com l'ha definit Pere Pascual¹⁴. Aquest autor és qui millor ha posat de relleu la relació de la tasca de la Diputació de Barcelona amb el projecte industrialista de la burgesia catalana, projecte que preconitzava la integració de tots els sectors econòmics dins el desenvolupament capitalista i on el sector del transport havia de jugar un paper fonamental en l'expansió del procés d'industrialització. Això, però, no era nou en el panorama d'expectatives de la burgesia comercial i industrial catalana, ja que en l'aspecte de la planificació de la xarxa viària els esforços són anteriors en el temps a la industrialització en el ple sentit del terme. Simplement, el que succeeix en aquest moment és una continuïtat d'interessos que justifiquen l'apropiació d'un plantejament de millora de les comunicacions que, en primera instància, passa per les carreteres i que més endavant es veurà substituït per la xarxa ferroviària.

¹³ AHDB, LI. 860, Circular impresa de la Diputació Provincial de Barcelona de 15 de gener de 1845, amb un balanç de la situació en aquesta data.

¹⁴ PASCUAL, Pere (1987), "La Diputació i la modernització de la xarxa viària catalana: 1840-1868", *Història de la Diputació de Barcelona*. Barcelona.

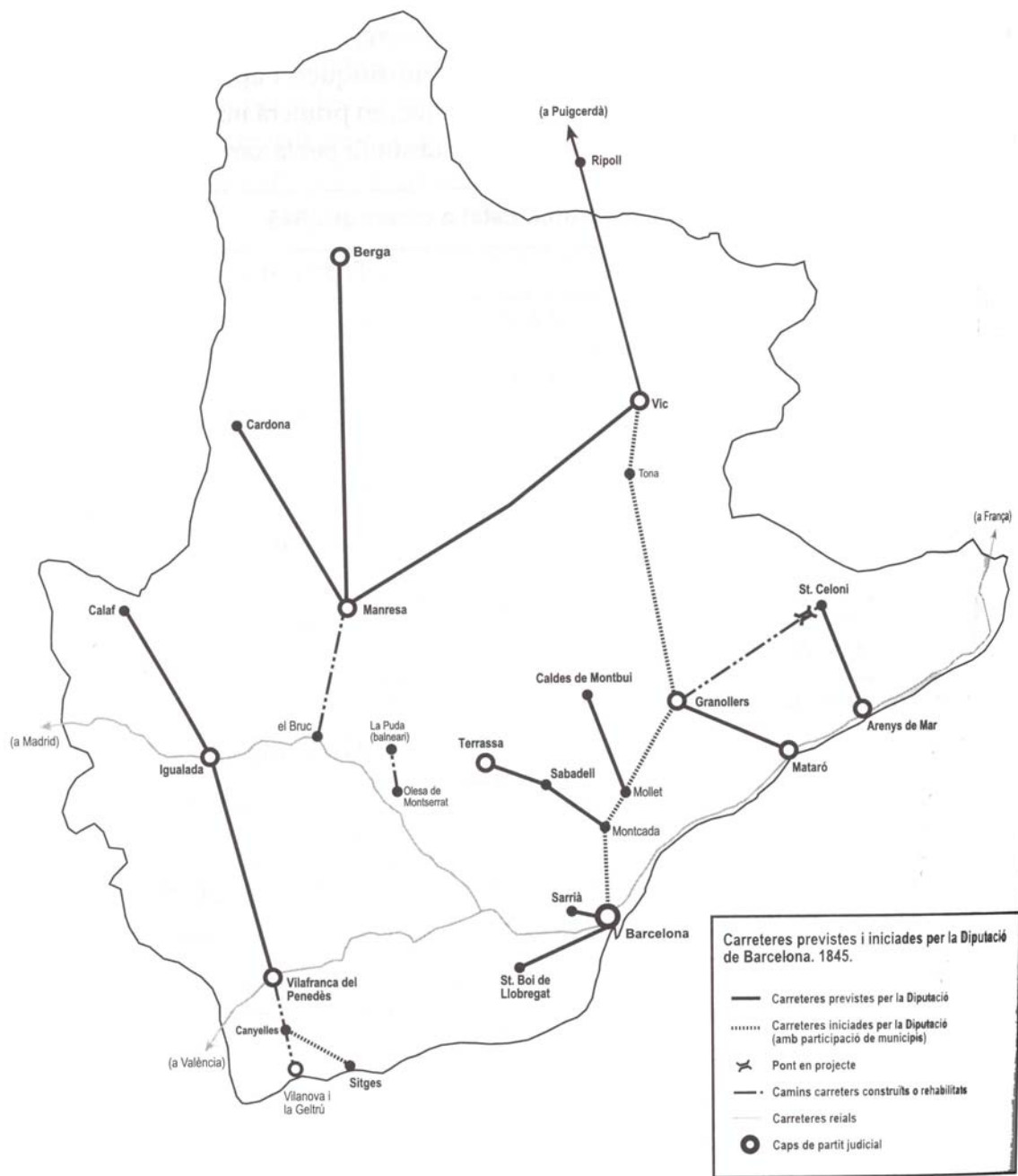


Fig. 3.- Carreteres previstes i iniciades per la Diputació de Barcelona. Gener de 1845. (En negre les carreteres estatals i el ramal Burc-Manresa i en verd les vies en construcció).

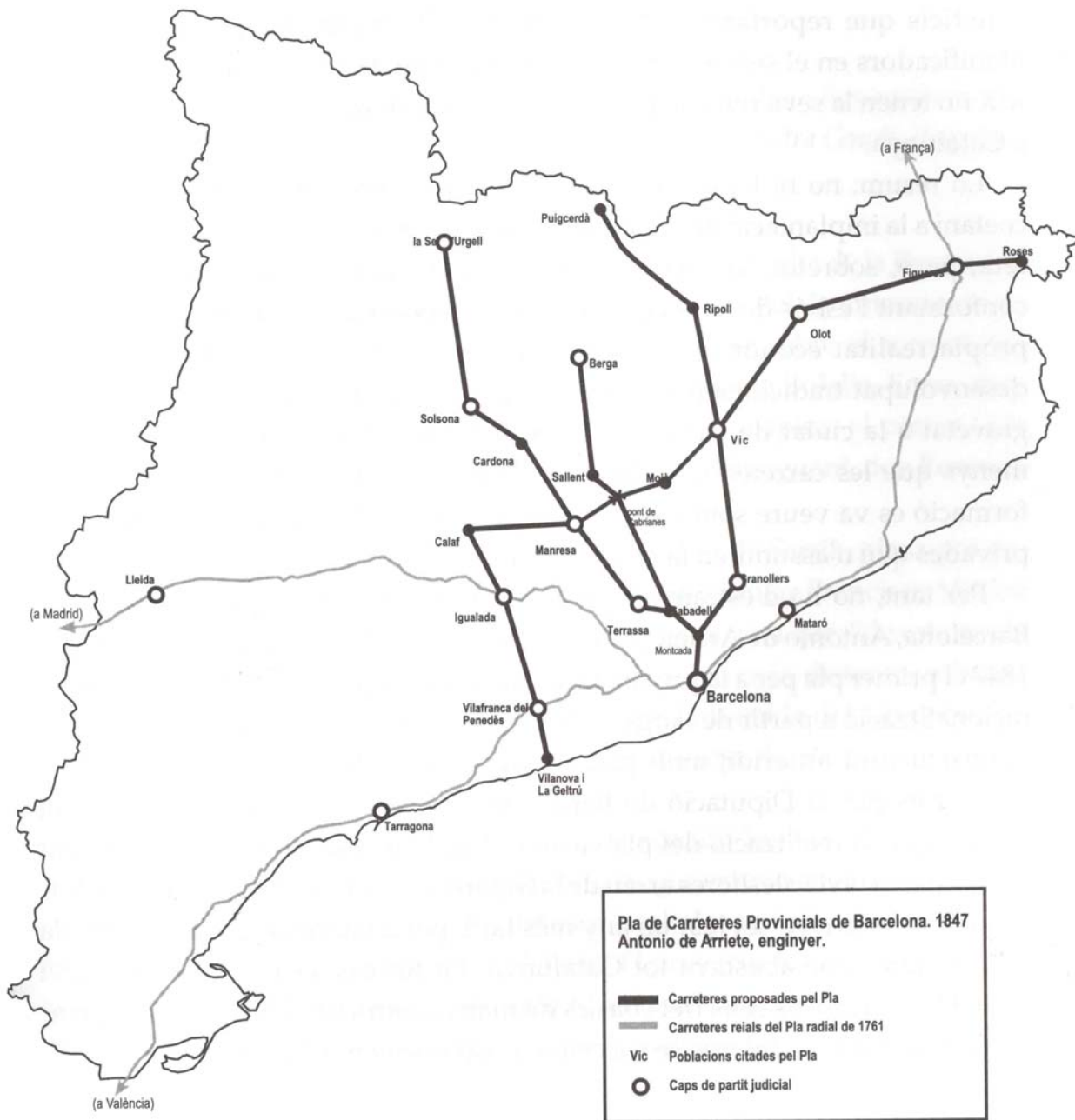


Fig. 4.- Pla de la província de Barcelona de 1847. Antonio de Arriete, enginyer. (En negre, les carreteres estatals i el ramal Bruc-Manresa)

Des d'aquesta perspectiva, és raonable que no es trobi a faltar un programa teòric o de planificació de la xarxa viària associat al projecte industrialista, acompanyat d'una anàlisi a nivell d'economia territorial i d'una certa avaluació dels beneficis que reportaria la seva execució. En aquest sentit, hom pot dir que els esforços planificadors en el sistema de transport terrestre de començaments de segle XIX no tenen la seva rèplica quan s'instaura amb força l'anomenada Revolució Industrial a Catalunya.

En resum, que no hi ha un plantejament teòric de xarxa viària en paral·lel i coetani a la implantació de la industrialització. La feina, en bona part estava ja feta, però sobretot, la xarxa o, millor dit, el conjunt d'eixos que anaven conformant l'esbós de xarxa bàsica en clau moderna sorgiren directament de la pròpia realitat econòmica, urbana i, en definitiva, territorial que s'havia desenvolupat tradicionalment en la geografia catalana amb el seu centre gravitatori a la ciutat de Barcelona. Clar que el ferrocarril, encara menys que les carreteres, va gaudir d'una planificació global prèvia i la seva formació es va veure sotmesa a les estratègies territorials de les companyies privades que assumiren la seva construcció¹⁵.

Per tant, no és d'estranyar que quan l'enginyer en cap del Districte de Barcelona, Antonio de Arriete, en exercici de les seves competències, elabori el 1847 el primer Pla per a la província de Barcelona aquest sigui un intent de racionalització a partir de llargs eixos principals de tota la tasca planificadora i constructora anterior, amb plena assumpció dels interessos provincials canalitzats per la Diputació de Barcelona. Però, al mateix temps, no es pot oblidar que la realització del Pla va anar lligada a la situació d'enfrontament bèl·lic que es vivia aleshores arran de la segona guerra carlina. Idèntics motius van estar al darrera, tot just un any més tard, per a l'aprovació del primer Pla de carreteres que abastava tota Catalunya. En tot cas, el Pla d'Arriete serví veritablement en els seus trets bàsics de matriu estructural per a tots els plans a nivell català i estatal que es succeïren amb posterioritat (Fig. 4).

¹⁵ FONT I GAROLERA, Jaume (1999), *La formació de les xarxes de transport a Catalunya (1761-1935)*. Barcelona, Ed. oikos-tau.