

El fet d'haver estat incorporat recentment al nostre Museu-Arxiu un mapa del territori comprès entre Mataró, Granollers, la Garriga i Cardedeu –notícia que ja donem en una altra secció d'aquests mateixos *FULLS*–, ens portà a intentar documentar-lo, i el resultat ha estat de relacionar-lo amb un petit fet històric, com fou l'endegament de la comunicació per carretera de Mataró al Vallès, promogut per la governació il·lustrada del segle XVIII.

LA COMUNICACIÓ PER CARRETERA DE MATARÓ AL VALLÈS. ELS TREBALLS DE 1769-1776

Per a passar des de Mataró al Vallès s'havia fet des d'antic mitjançant dos camins: l'un, en direcció a Argentona i des d'ací seguint per la collada de Parpers (recordem les restes de la via romana que encara es conserven en aquest paratge) i la Roca, i l'altre, per Dosrius i can Bordoi. En ambdós casos hom podia connectar amb el camí carreter de Barcelona a Girona, per l'interior, o a partir de Granollers, seguir cap a Vic i Puigcerdà. Precisament, la representació més antiga d'aquells dos camins de bast, la trobarem en un mapa del corregiment de Mataró dels fets pel comte de Darnius sobre l'any 1719. (1)

LA INTERVENCIÓ DEL CORREGIDOR, EL MARQUÈS DE FILINGERI.

És evident que encara ben entrat el divuitè, les dues vies que hem esmentat només eren –pel que després veurem– uns camins de ferradura, més o menys transitables, cosa que constituïa un obstacle per a la comunicació fluïda entre Mataró i la comarca vallesana.

D'ací que el corregidor de la nostra ciutat, que aleshores era el mariscal de camp marquès de Filingeri, el 18 de febrer de 1769 s'adrecés directament al rei, Carles III (per indicació de l'Audiència de Catalunya), exposant-li que d'acord amb l'article cinquè de les instruccions secretes que dos anys abans havia rebut en prendre possessió del seu càrrec, se li recomanava de fer practicables els camins o obrir-ne de nous. I davant del fet que Mataró era una població de

2.200 cases, i que els seus veïns es trobaven enfeïnats en llurs respectives tasques, això els feia «acredores de la maior vigilancia en facilitarles su manutención y adelantamientos»; la mateixa cosa podia aplicar-se a les seves drassanes, en les quals aleshores construïen pincus de tres a sis mil quintars, i encara se n'hi farien de més grans si se'ls facilitava un camí carreter per comunicar-se amb el Vallès, on abundava la fusta. Al Vallès també es feia blat, un cereal que precisament era escàs a Mataró i que calia importar-lo per mar i de l'estranger. I és que els pagesos del Vallès –continuava exposant el corregidor– amb dues atzèmiles majors només podien transportar quatre quarteres de blat o d'altres grans; en canvi, si els mateixos animals els enganxaven a un carro podrien portar-ne com a mínim de setze a vint. I aquell camí carreter no solament fóra un avantatge per a la comunicació amb el Vallès, sinó també respecte Vic, Manresa, Olot i altres poblacions, cosa que promouria l'intercanvi de produccions entre uns i altres llocs.

El marquès de Filingeri computava el cost de la susdita carretera en unes dues mil lliures, puix que només calia eixamplar o variar el camí que ja hi havia en unes determinades distàncies, i donava per acceptat que els veïns de les poblacions dels seus contorns estarien d'acord a contribuir-hi econòmicament. Endemés, a l'ajuntament de Mataró hi havia dipositat un sobrant de 623 lliures d'un repartiment que s'havia imposat per a la reparació de la carretera de Barcelona, cosa que faria minorar aquell import. (2)

Josep Soler i Faneca
Bartomeu Cunill i Guinart
Jaume Cot i Parets

Signatures dels experts: Josep Soler i Faneca, arquitecte; Bartomeu Cunill i Guinart i Jaume Cot i Parets, pagesos.

EL PROJECTE DE CARRETERA. LES DUES VARIANTS.

El 26 de gener de 1770 el Reial i Suprem Consell de Castella resolgué trametre a l'Audiència de Catalunya una còpia de l'exposició que li havia fet el corregidor de Mataró, tot ordenant-li que formalitzessin instructivament el recurs i el retornessin al Consell degudament informat. També li trameté les representacions que havien fet al mateix consell l'ajuntament de Cardedeu i altres llocs del Vallès, diputats i gremis de la ciutat. (3)

L'Audiència va passar la documentació a l'ajuntament de Mataró i aquest, per tal de complimentar les diligències que se li demanaven, el març del mateix any convidà els regidors de Granollers, Miquel Garriga i Martí Vermell, «como a más inteligentes por el efecto de que se trata de la carretera se intenta construir para transitar de esta Ciudad al Vallés», i en presència dels susdits, «hecho ver un mapa o Diseño compuesto por los parages que dixeron ser más aptos y útiles por dicho tránsito y formación de carretera», l'ajuntament resolgué encarregar el cas als regidors mataronins Jaume de Llança i Derrocada i Bru Massot, per tal de poder informar encertadament de tot allò que se li demanava. (4)

Jaume de Llança i Bru Massot, els dos regidors anomenats, confiaren la qüestió a uns experts en la matèria, que foren Josep Soler i Faneca, arquitecte i mestre d'obres de Barcelona (substitut de l'arquitecte i mestre d'obres reial), Bartomeu Cunill i Guinart, pagès d'Òrrius i Jaume Cot i Parets, pagès de Sant Esteve de Parets. Els tres esmentats, acompanyats dels dos comissionats i de dos d'altres de Granollers, que foren el regidor degà Francesc Albanell i el síndic general Francesc Pagès, van recórrer els dies 7 i 8 de maig tota la collada de Parpers, des del seu començament prop de can Carreras, del terme d'Argentona, fins a la capella de Sant Miquel al final de la baixada de la mateixa

collada, al terme de la Roca. A partir d'ací reconegueren la carretera que ja hi havia oberta fins a Granollers i la Garriga. En resum, el seu dictamen fou que allò que calia era eixamplar el camí que ja hi havia al peu de la collada de Parpers fins a un indret determinat, anomenat vinya d'en Vinyals, a partir de la qual calia obrir la carretera nova vers el cim de la collada i a partir d'ací baixar cap a uns erms d'una masia anomenada Mayol, que precisament era del regidor de Mataró Joan Baptista Palau, en direcció a la capella de Sant Miquel. Després, només faria falta rectificar o eixamplar alguns trossos fins a Granollers. En total el cost pujaria a 2.300 lliures, aproximadament, incloses les indemnitzacions als propietaris per les terres que se'ls prenguessin. (5)

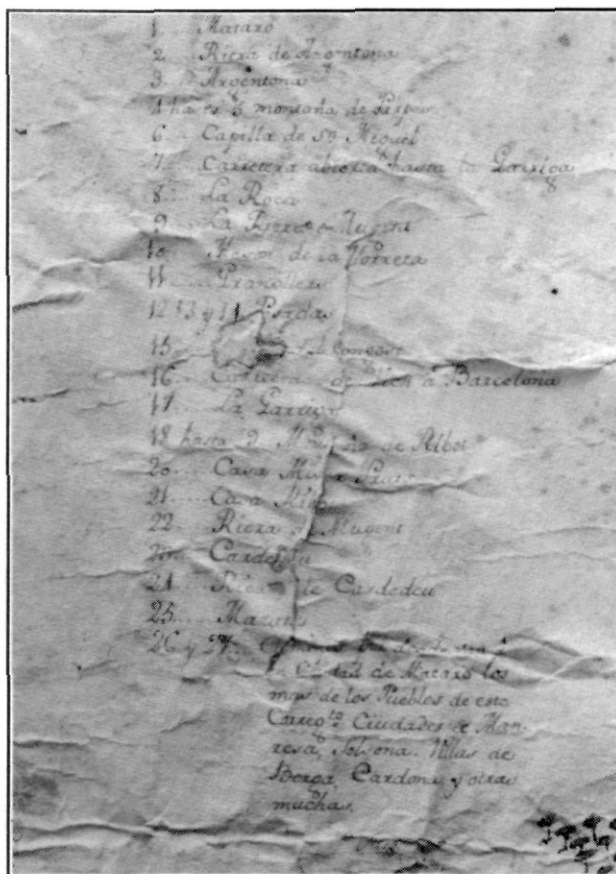
Els mateixos experts, aquesta vegada acompanyats per un representant de Cardedeu, el regidor Tomàs Bellsolà, examinaren durant els dies 8 i 9 de maig un trajecte que iniciaren prop de la Garriga (bosc de can Terrés) i continuava cap a Cardedeu, i des d'ací fins a la riera d'Argentona, fent aquest darrer tram pel camí de can Ribot de Dosrius, baixant cap a la casa anomenada Misser Prats, prop d'aquella riera. El resultat fou que davant del terreny accidentat que calia vèncer i a causa del tros de la carretera que havia d'anar des de can Terrés fins a trobar la de Granollers a Cardedeu i que afectava algunes terres de conreu, el cost total el xifraren en 4.884 lliures catalanes, incloses també les indemnitzacions. (6)

Marquès de Filingeri

Signatura del marquès de Filingeri, corregidor de Mataró.

Amb data de 18 de juny de 1770, l'ajuntament de Mataró va comunicar a l'Audiència que una vegada escoltats el parer dels representants dels ajuntaments de Granollers i Cardedeu, als quals havia demanat que exposessin els motius que tenien per a sostenir «sus encontrados dictámenes», i després d'un prolix examen de «las razones, conveniencia e inconvenientes» adduïts per aquelles poblacions, s'havia pronunciat en el sentit que la carretera es construís per Parpers fins a Granollers, d'acord amb els informes dels experts i de l'ajuntament de Granollers, no tan sols pel seu cost més econòmic, sinó igualment «por las sólidas considerables utilidades que experimentarán esta ciudad y generalmente los pueblos del Vallés y otros muchos». Encara hi afegí que l'ajuntament de Cardedeu s'havia deixat portar de l'«impulso de su particular interés». (7) De fet, pel que hem anat veient, es tractava principalment de salvar l'obstacle de Parpers, perquè de Mataró a Argentona el camí ja es donava per bo, i la mateixa cosa, amb alguna modificació, es feia respecte al de la Roca a Granollers.

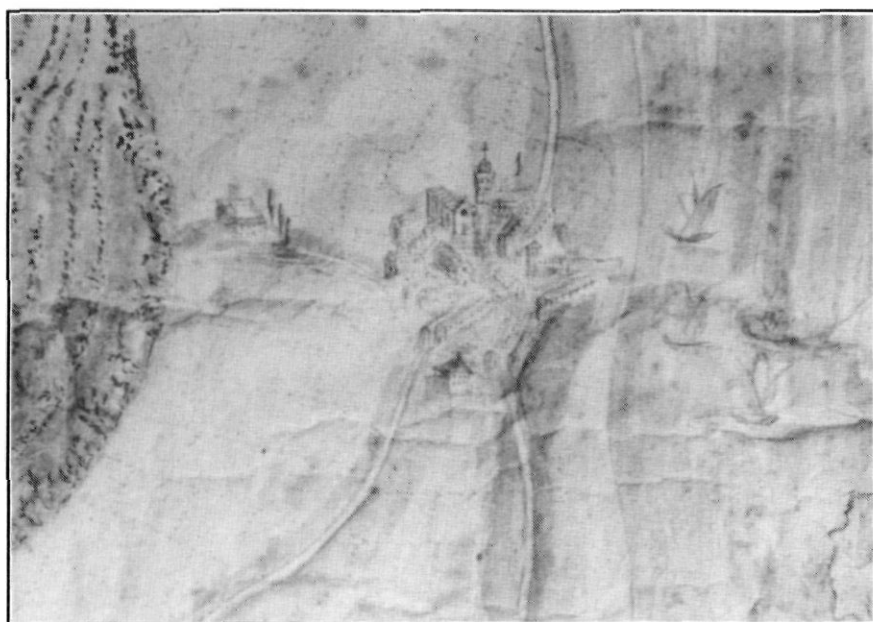
L'Audiència, en la data del 18 de juliol del mateix any, després d'haver formalitzat instructivament el recurs, considerà que la formació del camí de la manera proposada per l'ajuntament de Mataró fóra de més utilitat pública, «inclinando», afegeix, «a que se execute en esta conformidad». En tornar el recurs al monarca, el va acompanyar amb uns altres escrits dels regidors, diputats i síndics de les poblacions de Vilamajor, Cànoves, Samalús, Cardedeu i baronia de Llinars, per tal que finalment fos el rei qui resolgués (8). Ben segur, doncs, que els



La llegenda del plànol ens demostra el seu abast territorial.
Fotografia M. Sala (MASMM)

recursos de les susdites localitats vallesanes no devien pas ésser favorables a obrir la carretera per Parpers i la via de Granollers.

L'Audiència també va afegir a la documentació un informe de l'ajuntament de Mataró, datat el 18 de juny d'aquell mateix any, en el qual s'explica la informació que s'havia fet sobre la carretera i l'examen efectuat de les dues direccions en què podia projectar-se, és a dir, l'una en direcció a Granollers, via Parpers, i l'altra a Cardedeu, travessant les costes de Misser Prats i de Ribot, així com el dictamen dels experts i la valoració que havien fet del cost de les obres i de les indemnitzacions dels terrenys, segons ja hem explicat abans. (9)

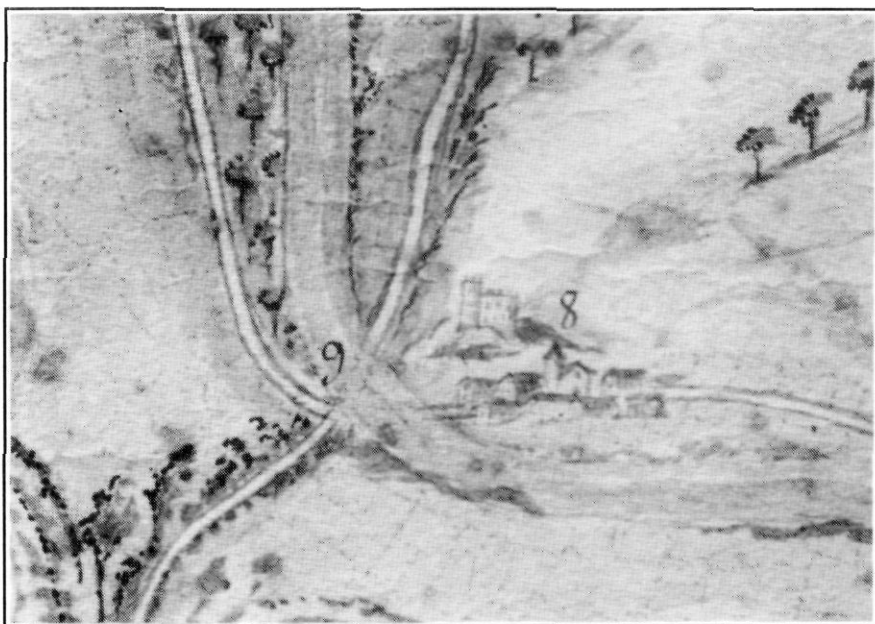


Visió de la ciutat de Mataró.
Al nord el convent dels Caputxins
(a l'indret de l'actual cementiri)
Fotografia M. Sala (MASMM)

Remarquem que el corregidor de Mataró, el marquès de Filingeri, es mostrà imparcial quant a decantar-se per l'un o l'altre dels itineraris proposats, i en comunicar a la reial Audiència que l'ajuntament local ja li havia tramès l'informe de la carretera, afegí que a ell li era «tan indiferente que se abra el que se dirige a Granollers, como que se perfeccione el que está corriente y tira a Cardedeu, porque mi único y principal objeto es la utilidad del Público». (10)

CARLES III APROVA L'OBERTURA DE LA CARRETERA DEL VALLÈS.

Vist pel Consell reial de Castella, segons *auto* de 10 de juny de 1771 i reial provisió del 27 del mateix mes i any, el rei donà la seva aprovació a l'obertura de la carretera del Vallès, en el sentit que es fes en la forma proposada per l'ajuntament de Mataró, tot concedint llicència per a esmerçar-hi les 623 lliures que havien quedat de romanent d'un repartiment fet per la carretera de Barcelona. Quant a l'import que manqués per a concloure les obres, ja es proveiria (11). Aquesta gràcia atorgada pel monarca fou comunicada pel corregidor a l'ajuntament a Mataró el 12 de juliol de 1771.



La població de La Roca amb el seu castell.
Fotografia M. Sala (MASMM)

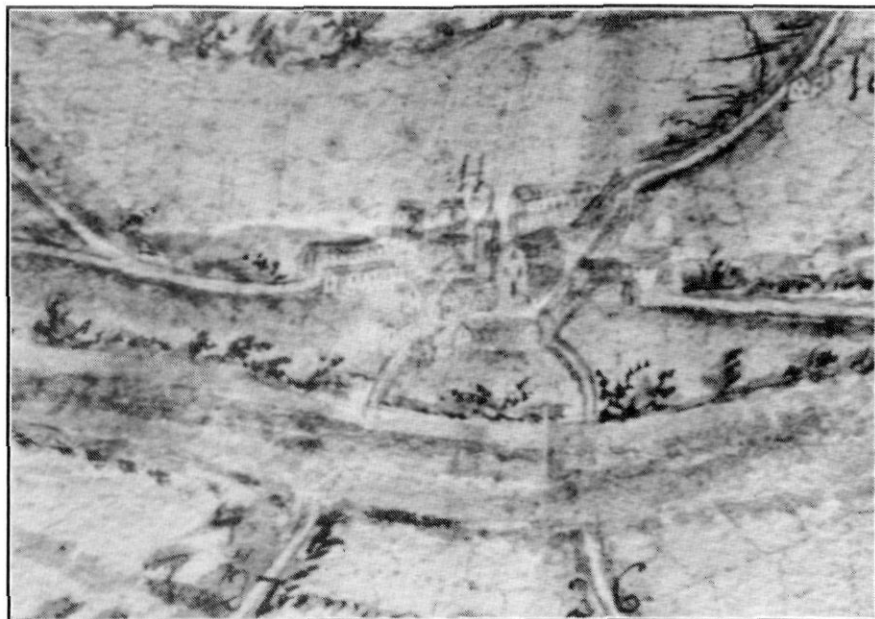
L'ajuntament resolgué, primerament, ratificar la comissió que havia confiat als regidors Jaume Llança i Bru Massot, i després, encarregà aquest darrer perquè amb un expert es traslladés al paratge on s'havia d'obrir la carretera per a prendre mides i senyals, a l'efecte de formar un mapa, amb el qual poder formar una tabba (plec de condicions) i subhasta de les obres d'obertura. (12)

LES DIFICULTATS ECONÒMIQUES DEL PROJECTE.

Però posteriorment, en la data de 26 de novembre de 1771, l'ajuntament de Mataró elevà una altra exposició al rei informant-lo que s'havien iniciat les obres de la carretera de Granollers amb aquella quantitat, i que el pressupost resultava més elevat a causa de les obres de defensa que calia fer per a una major seguretat de la calçada, i la construcció de cinc ponts, cosa de què no s'havia adonat la comissió d'experts. Demanaven que s'indiqués d'on havien de sortir els recursos, o que es fes un repartiment, amb la inclusió



Vista de Cardedeu.
Fotografia M. Sala (MASMM)



Granollers i, a la dreta, l'Hostal de la Torreta.
Fotografia M. Sala (MASMM)

dels corregiments als quals pertanyien les ciutats de Vic i Manresa i les viles d'Olot i Berga i llurs comarques.

Encara, Mataró va trametre al Consell reial de Castella, tres altres representacions. La primera, el 6 d'agost de 1772, informant que els mestres constructors valoraven les obres en dinou mil lliures a causa d'aquells cinc o sis ponts que calia construir. En una altra, de 18 del mateix mes, l'ajuntament rectificava i participava que aleshores els experts asseguraven que el cost de les obres no pujaria a més de 12.000 lliures, però que només tenia disponibles aquelles 623 lliures; que les obres eren a punt de començar i que una vegada exhaurits els diners caldria suspendre-les, per això insistien a fer el repartiment. En la darrera representació, data de 21 de novembre del mateix any, recordaven primer tot allò exposat anteriorment, i després que les obres s'havien iniciat i executat precisament fins aquell import i que no disposant de més diners les havien hagut de suspendre. (13)

EL REPARTIMENT CORREGIMENTAL.

Vist pel Consell reial de Castella, mitjançant reial Provisió, publicada en 18 de juliol de 1774, el rei es serví manar que s'acabés la carretera i que per les 11.377 lliures que mancaven es fes un repartiment entre les poblacions de l'entorn de la carretera. El corregidor de Mataró havia d'encarregar-se precisament de formar la llista de les poblacions afectades, cosa que ho complimentà en la data del 10 d'agost següent. Encara, el mateix consell, el 14

de gener de 1775, demanà al regent de l'audiència de Barcelona la llista de les poblacions del corregiment de Vic que es beneficiarien de la carretera, per si havien d'incloure's al repartiment. Finalment, el Consell reial de Castella resolgué el 6 de maig de 1775 que el tan repetit repartiment només afectés els pobles del corregiment de Mataró, com així fou comunicat al seu corregidor per a la seva execució, mitjançant reial despatx del 3 de juny següent. (14)

Però fins un any més tard, concretament el 27 de juny de 1776, el corregidor, que aleshores era el brigadier baró Lluís

de Saint Amat, no informà l'ajuntament de Mataró de la tramesa que havia fet d'una circular als pobles de la seva jurisdicció imposant-los del repartiment realitzat per la carretera. Deia a l'ajuntament que confiava que Mataró «como a cabeza de ellos será el norte en el cumplimiento», i que formaria tan aviat com fos possible el repartiment dels 13.257 rals 14 diners, que era la quantia que li tocava aportar, a liquidar precisament en «tres tercias». L'ajuntament resolgué posar a la pràctica tot seguit el repartiment interessat a raó de 28 diners per lliura del que cada contribuent satisfesia per raó del Cadastre real i personal (15). D'aquesta manera pogueren ésser recaptades 1.386 lliures, 4 sous onze diners. (16)

UN MAPA DEL TERRITORI.

Ben segur que no hauríem gosat enfarfegar el lector amb l'exposició d'uns fets, com els del projecte de la carretera que acabem de veure, sustentats sobre unes fonts documentals estrictament administratives i pel seu relatiu relleu històric. Però allò que dóna una justificació a aquestes ratlles ha estat el fet de documentar un element cartogràfic que ha vingut a enriquir molt recentment els fons del Museu-Arxiu de Santa Maria, segons ja es diu a la capçalera de la presentació d'aquest treball. Es tracta d'un mapa, de bones dimensions, sense data, al dors del qual podem llegir: «Carretera del Vallés». Això l'enquadra, d'entrada, dins del projecte i discussió de l'endegament de la carretera de comunicació amb aquella comarca a què hem vingut referint-nos.

Aquest mapa comprèn tota una extensió que abasta des de Mataró fins a Granollers, Cardedeu i La Garriga. Assenyalant les dues vies principals de penetració al Vallès, és a dir, l'una per Argentona, la collada de Parpers i la Roca, i l'altra, també a partir d'Argentona, per casa Misser Prats i muntanyes de can Ribot fins a Cardedeu, i des d'ací fins a La Garriga. Encara, a la collada de Parpers, en el tros començant per la part d'Argentona i acabant a la capella de Sant Miquel, hi ha una indicació –potser feta a posteriori– del canvi de camí que ja hi existia per un altre paral·lel traçat a poca distància, que calia obrir.



Detalls de la modificació de camins que indica el plànol
Fotografia M. Sala (MASMM)

Si bé és veritat que no podem pas demanar a aquest mapa cap exactitud quant a la seva representació geogràfica, en canvi la mini-perspectiva que ens ofereix de la ciutat de Mataró, amb la seva agrupació urbana, els campanars, el convent dels caputxins, les barques al mar, el tram de les hor-

tes, o les de poblacions com Granollers, La Garriga, Cardedeu, Marata, la Roca (amb el seu castell), són sense cap dubte un veritable al·licient a la contemplació d'aquesta visió retrospectiva d'un petit tros de la nostra geografia comarcal.

Joaquim Llovet

NOTES.

1.- Avui propietat del col·leccionista mataroní, senyor Santiago Mayol i Roca.

2.- Arxiu municipal de Mataró (=AMM), Arxiu Històric, lligall 68/06, còpia simple d'un reial despatx del Consell de Castella de 3 de juny de 1775 adreçat al corregidor de Mataró. La notícia de la formació d'aquesta mateixa carretera del Vallès també és recollida a CARRERA PUJAL, Jaime, *Historia política y económica de Cataluña. Siglos XVI a XVIII*, IV (Barcelona 1947), p. 359-360.

3.- Arxiu de la Corona d'Aragó, Reial Audiència de Catalunya (=ACA, RAC), *Expedientes*, reg. 917, f. 98r.

4.- AMM, Acords, 28 març 1770.

5.- AMM, Negocis, 9 maig 1770. Advertim que la capella de Sant Miquel era al final de la baixada de Parpers, i que fou abandonada a principis del segle passat i derruïda. CARRERAS y CANDI, Francesch, *Lo castell de la Roca del Vallès* (Barcelona 1895), p. 100-101 i 147. L'arquitecte Joseph Soler i Faneca, podria ésser germà del també arquitecte Joan Soler i Faneca, molt conegut per haver estat director de les obres de la nova Llotja de Barcelona.

6.- AMM, Negocis, 9 maig 1770. Les despeses originades per la comissió de regidors i experts pujaren a 37 lliures 4 sous 10 diners («Libro de las salidas de la arca de Propios y Arbitrios de la ciudad de Mataró» [1768-1780]

AMM, AH, llig. 30). El bosc de can Terrés era probablement el d'alzines centenàries que fins als anys quaranta d'aquest segle protegí les restes de la coneguda vila romana de can Terrés. VILA, Lluís i altres, *El patrimoni arqueològic de la Garriga*; Sant Cugat del Vallès 1993, p. 44-45.

7.- AMM, AH, llig. 68/06. Reial despatx del Consell de Castella de 3 juny 1775 al corregidor de Mataró.

8.- ACA. RAC., *Legajos*, llig. 259.

9.- AMM, AH, llig. 68/06, Reial despatx del Consell de Castella de 3 de juny de 1775 al corregidor de Mataró.

10.- ACA. RAC., *Legajos*, llig. 259.

11.- AMM, AH, llig. 68/06, Reial despatx del Consell de Castella de 3 juny de 1775 al corregidor de Mataró.

12.- AMM, Acords, 12 juliol 1771.

13.- AMM, AH, llig. 68/06, Reial despatx del Consell de Castella de 3 juny 1775 al corregidor de Mataró.

14.- *Ibidem*.

15.- AMM, Acords, 28 juny 1776.

16.- AMM, Cadastres, núm. 66 «Reparto para la carretera del Vallès».