LES INUNDACIONS I EL PAS DEL LLOBREGAT

Conxita Solans Roda

Les devastacions i desgràcies ocasionades per les crescudes del riu i les rieres que travessen el terme de Molins de Rei, formen part de la seva història. La documentació existent en arxius i hemeroteques mostra a bastament la freqüència amb què, durant segles, Molins de Rei, igual que les altres poblacions riberenques, ha dedicat recursos i esforços per protegir-se de la força incontrolada del riu. Cada any s'havien de reconstruir els terraplens, segons la intensitat de l'aigua desbordada, col·locar noves estaques a les ribes, reparar la presa dels molins o netejar la sorra que bloquejava l'entrada de l'aigua a la sèquia. Alguns anys, les collites es perdien, però, amb tot el que això significava per als pagesos, els llims dipositats sobre els camps beneficiarien la collita de l'any següent i farien que la producció augmentés considerablement. Quan la riuada esdevenia excepcionalment forta, no eren les collites el que es perdia: el riu arrabassava al seu pas les terres riberenques que podien quedar reduïdes considerablement en superfície, de manera que es necessitarien anys per tornar a guanyar al riu la terra perduda o els propietaris es resignaven a contemplar erms pedregosos allà on el dia abans hi havia hagut finques fèrtils i productives.



Camps situats a la riba del riu que solien patir els efectes de les inundacions.

A partir de l'any 1718, acabada la Guerra de Successió i amb la implantació del Cadastre, els danys que causaran les riuades quedaran reflectits puntualment en aquest document.

Tant en el temps en què se situa aquest article com ara, sol ser la tardor quan es produeixen les pluges torrencials, si seguim el comportament del clima mediterrani. Abans de la canalització del riu a causa de les noves autopistes, el perill de riuades es tornava imminent, el riu es vigilava atentament, se cercaven notícies de com baixaven les rieres, sobretot la riera de Rubí, o el cabal que portava el riu Anoia, perquè aquest coneixement podia fer preveure la força i el cabal del Llobregat al pas per Molins de Rei. Quan la crescuda esdevenia considerable –els murs de la vila no sempre havien aconseguit detenir la inundació–, el toc de campanes avisava del perill de l'avinguda perquè hom intentés

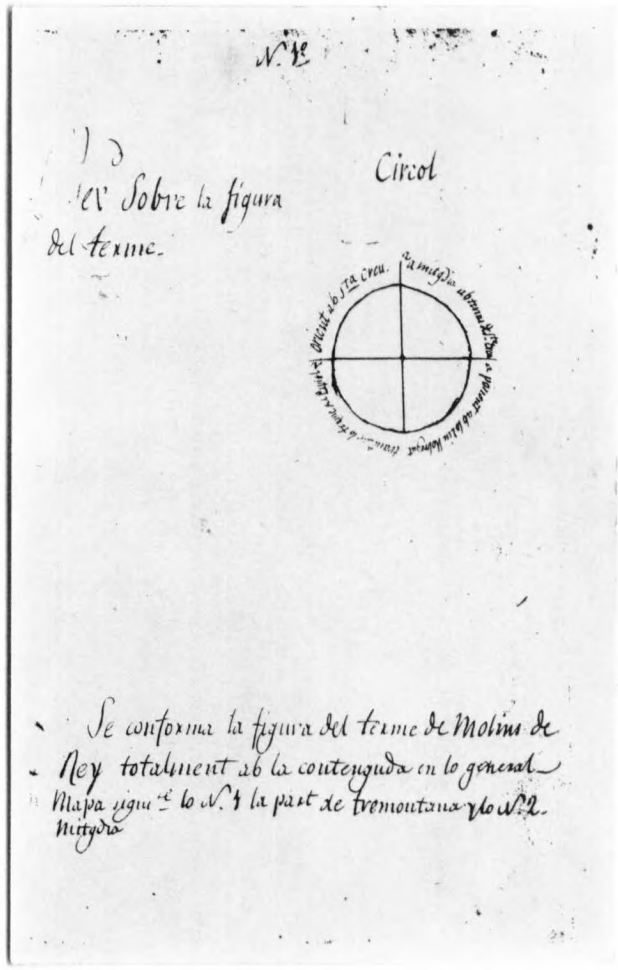
LES INUNDACIONS I EL PAS DEL LLOBREGAT

Conxita Solans Roda

salvaguardar-se de l'abassegador corrent d'aigua que buscava tornar al seu curs seguint el traçat dels carrers i inundava els baixos de les cases, els patis i les edificacions que trobava al seu pas.

El període escollit per aquest article s'inicia amb la inundació de 1652 i el plet que interposa contra la baronia de Molins de Rei un pagès de la vila, després que la seva propietat hagi quedat reduïda a la meitat per l'acció del riu.

A partir de l'any 1718, acabada la Guerra de Successió i amb la implantació del Cadastre, els danys que causaran les riuades quedaran reflectits puntualment en aquest document fiscal per tal de calcular i aplicar la contribució corresponent.



Portada dels Cadastres de Molins de Rei de 1718 i 1732.

Però no eren només les conseqüències de les riuades sobre el territori del Baix Llobregat el que s'ha de tenir en compte. El pas del riu per la proximitat de Barcelona, limitada pel Besòs a la part nord i pel Llobregat, seran una constant preocupació de les autoritats de l'època. Els ponts que es construïren sobre el Llobregat en l'època medieval i moderna eren de fusta, material que esdevenia poc resistent a l'escomesa d'una riuada. Només el pont de pedra de l'època romana, en el terme de Martorell, havia superat el pas del temps i l'acció de l'aigua sota el seu arc. Les barques esdevindrien els mitjans més eficaços per traslladar d'una riba a l'altra persones i mercaderies, i destacarien en aquest sentit la barca de Sant Andreu de la Barca i la de Sant Boi. Salvat el riu encara que d'aquesta manera tan precària, es presentava una altra dificultat als que es desplaçaven pels camins d'entrada i sortida de la capital en els mesos que la pluja feia acte de presència.

La construcció del pont de Molins de Rei es va iniciar l'any 1763 i es va inaugurar l'any 1769; en aquest període, les riuades tindran una incidència anyal.

Acabada la Guerra de Successió, les autoritats borbòniques estaven convençudes de la necessitat de tenir assegurat, de manera permanent, el pas sobre el riu Llobregat per la seva importància estratègica i la conservació dels camins. El projecte i la solució definitiva no arribaria fins a

LES INUNDACIONS I EL PAS DEL LLOBREGAT

Conxita Solans Roda

DOSSIER

la meitat del segle XVIII, quan l'Estat es va fer càrrec de la construcció d'una xarxa viària per connectar el centre amb la perifèria. Els enginyers militars foren els encarregats de projectar i d'executar moltes de les obres militars i civils que es promogueren a Catalunya en aquest període, atesa la ubicació a Barcelona de l'Acadèmia de Matemàtiques, on es formaren els primers enginyers militars. La construcció de la carretera Barcelona-Lleida-Madrid tindria el seu inici a Barcelona, per la qual cosa el primer escull a salvar era el pas sobre el Llobregat. La construcció del pont de Molins de Rei es va iniciar l'any 1763 i es va inaugurar l'any 1769; en aquest període, les riuades tindran una incidència anyal, però de totes elles, la de 1766 tindrà la particularitat de posar en perill la construcció del mateix pont.



Gravat del segle XVIII. Enginyer de l'Acadèmia de Matemàtiques de Barcelona.

Un plet a causa de les inundacions de 1652

Gabriel i Antoni Fonolleda, de Molins de Rei, foren els pagesos que se sentiren més afectats per la inundació, o almenys els que protestaren pel tracte que reberen de la baronia després que es produís la inundació[1]

Les terres de la seva propietat, respecte a com eren quan varen ser establertes pels senyors als seus antecessors, havien anat minvant a causa de les inundacions. Abans, aquestes terres, situades a la Granja, tenien una capacitat de 25 jornals de llaurar i ara, a conseqüència de les inundacions, només tenien 10 jornals. La propietat afectada limitava a l'est, amb el rec del molí de la vila; pel sud, amb la riera dita de Vallvidrera; per l'oest, amb el riu i pel nord, amb la resclosa antiga del molí i amb el terme del Papiol. L'altra peça de terra que resultà així mateix afectada per les inundacions, estava situada al Moreral (àlies *Los Arenys*), que abans tenia una capacitat de dues mujades i mitja de terra i ara havia quedat reduïda a només una mujada i mitja.

El notari recollí que les inundacions afectaren especialment els llocs de la Granja i dels Arenys, terres que des de feia molt de temps eren en màxima disminució.

El 7 de maig de 1653, Fonolleda va suplicar al governador de la baronia i li demanà que li fos reduït el cens anual que se li havia tornat a exigir, sense el reconeixement formal de la reducció de la superfície que podia conrear. El notari es va desplaçar a Molins de Rei per comprovar ocularment amb l'administrador de la ba-

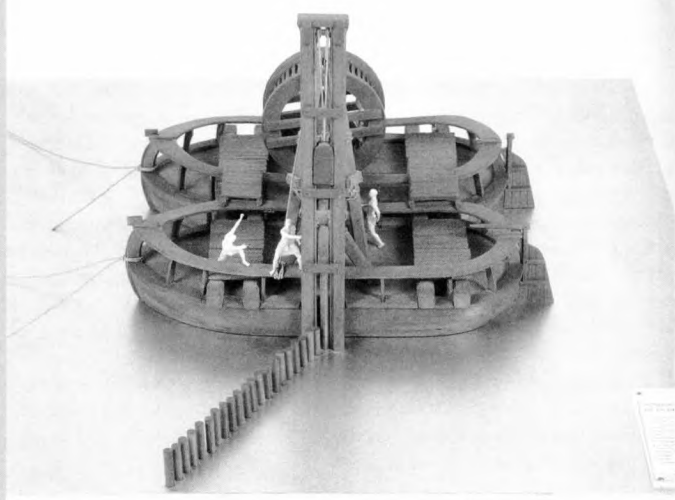
LES INUNDACIONS I EL PAS DEL LLOBREGAT

Conxita Solans Roda

ronia, Gabriel de Llupià, el raonament de l'emfiteuta i constatà, certament, que de les 32 modiates inicials, varen sobreviure a les inundacions del Llobregat 17 mojades i d'aques-

L'any 1736, en el pla del Llobregat es varen fer obres per resguardar els camins i les terres de les avingudes, i hagueren de contribuir en les despeses els pobles de la zona.

tes, només podien ser-ne conreades unes quinze. El notari recollí que les inundacions afectaren especialment els llocs de la Granja i dels Arenys, terres que des de feia molt de temps eren en màxima disminució i que després de les inundacions havien



Maqueta de la maquinària utilitzada per extreure l'aigua del riu i facilitar la construcció dels pilars del pont. Museu Marítim de Barcelona.

quedat cobertes de sorra i de pedres que les feien no aptes per cultivar ni per recollir res.

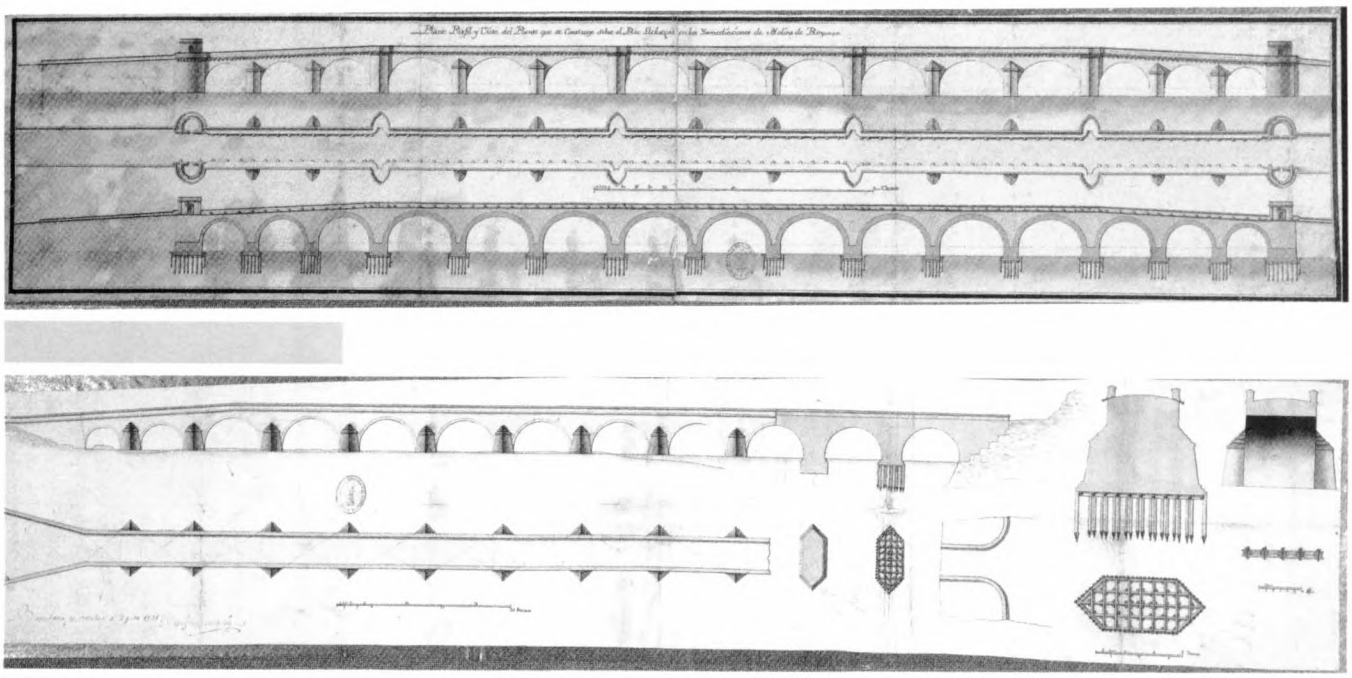
El plet finalitzà l'any 1655 amb una declaració o provisió dictada el 28 de setembre de 1655 segons la qual el governador-procurador del marquesat i de les baronies va prometre que les terres serien reposades i que retornarien al seu estat inicial i que per aconseguir-ho farien tornar el riu al seu llit primitiu; i que mentre les obres no fossin acabades, durant l'any 1655, en comptes de pagar 30 lliures, Gabriel Fonolleda hauria de pagar15 lliures anuals, però amb la condició que en el moment en què les terres tornessin a la seva mida inicial, el cens tornaria a ser de 30 lliures anuals. Fonolleda obtenia l'executòria el 13 d'octubre de 1655.

El Cadastre i les inundacions

La derrota de Catalunya l'any 1714 lliurarà els antics regnes de la Corona d'Aragó a la plena i absoluta dependència de Felip V. La Superintendència serà una de les institucions configurada per José Patiño per gestionar, per compte del Sobirà, l'administració de les possessions i els drets de la monarquia, les rendes de la Generalitat i totes aquelles sumes encaminades a l'erari pels canals impositius. Entre aquestes cal subratllar les provinents per la via del Cadastre[2] que Patiño estigué a la Superintendència catalana des del 21 de març de 1713 fins al 28 de gener de 1717. En aquest període, amb la intenció d'implantar el Cadastre, va lliurar a tots els municipis de Catalunya un qüestionari que portava com a encapçalament *Interrogatorio o Preguntas de orden del Señor José Patiño Intendent General*. Aquest *Interrogatorio* enregistra amb precisió, sota jurament de les noves autoritats locals, i en presència del rector, la llista de les cases, dels habitants, dels béns i del bestiar. Els signants del document foren el rector Josep Pelech, Josep Roca, menor, Francesc Bofill de la Parra, Francesc Tort i Miquel Ametller. De tota la informació socioeconòmica que recullen les respostes a 34 preguntes formulades, ens crida l'atenció la número tretze, en la qual es declara encaridament "Que no hi ha molí", una afirmació que, per la seva contundència, fa

LES INUNDACIONS I EL PAS DEL LLOBREGAT

Conxita Solans Roda



Plànols fets a plomí del projecte efectuat a l'Acadèmia de Matemàtiques de Barcelona sobre el pont de Molins de Rei, 1734. Arxiu del Museu Marítim de Barcelona.

INUNDACIONS

pensar que l'activitat molinera havia desaparegut feia temps, sense que aquesta minsa afirmació ens doni cap pista de la causa de la pèrdua d'aquesta emblemàtica indústria.

En aquest *Interrogatorio*, tot i ser lliurat entre 1716 i 1718, no es troba referència de cap riuada. És l'any 1732, en el *Nou Catastro del Lloch y terme de Molins de Rey* i per una anotació del geòmetra que confecciona el Cadastre, quan ens assabentem que l'any 1718 hi va haver una forta inundació. Ell ho descriu així:

"*Pessas de terra que en lo any 1716 eran campas y vuy son consumidas del riu y se troban herms dels arenals.*

Propietaris d'aquestes terres i terra afectada; Josep Planas ¾ de mujada; Miquel Piqué, 1 mujada; Francesc Vidal, 1 mujada; Tomas Canalias, 1mujada; Jaume Batllevell (vuy Pere), 1 mujada; Esteve Coll, condem [sic] dita lo camp de Badia, 5 mujades"

L'any 1720 ja s'estaven fent gestions per rehabilitar la sèquia del molí. L'administrador de la marquesa de Villafranca[3] atorgava llicència a una companyia al capdavant de la qual es trobava Carles Puigjaner, un comerciant de Barcelona, per explotar un molí fariner.[4]

L'abril de 1740, la crescuda del riu va ocasionar danys a Molins de Rei, Santa Creu, Sant Feliu, Sant Joan

Les autoritats, per la seva part, es queixaven que els efectes de les riuades eren tan catastròfics perquè els pagesos tendien a apropiar-se de terres que per l'ordre natural pertanyien al riu.

Despí i Cornellà, i els regidors d'aquestes poblacions demanen a la Superintendència que *"consiga la mayor justificaciones de les expuestos estragos y perjuicios ocasionados por dicho rio Llobregat i se excuse el recelo de toda ponderacions se sirva dar la executiva providència para la nominación de un experto Geometra y esperto del Rey a efectos que estos visuren, reconoscan y ha-*

LES INUNDACIONS I EL PAS DEL LLOBREGAT

Conxita Solans Roda

gan relacion a VS de los daños causados por el citado rio". Aquesta vegada, la inundació havia estat greu, ja que en el terme de Molins de Rei no sols afectaria 34 peces de terra, segons recolliria el geòmetra Vicente Ferrer, sinó que "*Se han revajado 20 reales liquidos de las 4 casas que han quedado derruidas*"[5]

Les quatre cases enderrocades per la força de l'aigua estaven situades en el carrer de Baix. Dues cases eren propietat de Josep Llucià: una, habitada pel masover Francesc Creixell i l'altra, per Pau Castellví, pastor de l'arrendatari de la carn. Pel que fa a les altres dues cases, una era propietat dels pubills de Pere Romagosa, en la qual vivia Pere Batllevell, masover, i l'altra, propietat de Josep Senfreu, batlle de la vila, era habitada pel masover Jaume Badia.[6]

La mala situació de tots els camins que sortien de Barcelona i es proposaven reparacions provisionals, perquè escometre una solució radical d'una nova construcció de camins resultava inviable.

Les riuades i els camins

Els intents de defensa de les escomeses del riu foren una constant en els pobles de les ribes del Llobregat. L'any 1736, en el pla del Llobregat es varen fer obres per resguardar els camins i les terres de les avingudes, i hagueren de contribuir en les despeses els pobles de la zona. La contribució per a aquestes obres se'ls havia de descomptar del Cadastre, però l'escomesa del riu de 1740 va malbaratar l'esforç que s'havia fet. Aquest any, les pluges foren tan importants que molts rius de Catalunya tingueren fortes riuades. Van desparèixer les barques de Bàscara i Sant Pere Pescador, de manera que es tallà la comunicació entre França i l'Empordà. El Ter, el Fluvià, la Tordera, el Gaià, el Francolí, el Besòs i el Llobregat es desbordaren.[7]

Després de la riuada i dels perjudicis materials que ocasionava a les propietats, s'esdevenia un altre greu problema: la reconstrucció de camins i ponts, que no arribava a resoldre's satisfactòriament amb obres ben fetes i perdurables a causa del fet que els que gaudien de privilegis estaven exempts de contribuir a aquesta despesa i, per tant, havia d'anar a càrrec dels pagesos i comerciants obligats a pagar contribucions. Les queixes d'aquest sector arribaven contínuament davant la Reial Audiència pel tracte injust que rebien i manifestaven que les obres eren beneficioses per a tothom, però els que gaudien de fur militar i els que estaven exempts de tributs per tenir família nombrosa, es negaven a contribuir en el repartiment de les despeses de la reparació dels camins.[8] En aquest sentit, l'any 1732 reclamaven una reducció de la quota, corresponent al pagament dels Cadastres, Josep Roca, el propietari més ric de la vila, al·legant que era pare de dotze fills, i Josep Coll, que perseguia el mateix, declarant que no havia de pagar perquè era oficial del Sant Tribunal.[9]

Les autoritats, per la seva part, es queixaven que els efectes de les riuades eren tan catastròfics perquè els pagesos tendien a apropiar-se de terres que per l'ordre natural pertanyien al riu.

Els enginyers militars encarregats de l'obra opinaren que el lloc adequat per construir un pont era pel terme de Molins de Rei.

L'any 1747, el tema del repartiment de càrregues per afrontar la reparació dels camins encara no s'havia solucionat. En l'escrit que l'Audiència va dirigir al capità general, quedà palès aquest problema: "*Siendo continuos los recursos i quejas que por todos estados de personas, así estranjeras como del país se experimentan y exponen a causa del malí-*

LES INUNDACIONS I EL PAS DEL LLOBREGAT

Conxita Solans Roda

simo estado en que se hallen los principales caminos reales inmediatos a esta capital cuyo tránsito en la distancia de unos tres cuartos de legua se reconoce incómodo i indecente [.....] sobre todo el que desde la puerta se dirige a Badalona y Mataró y los dos que se encaminan a Martorell y principian la carretera de Barcelona a Madrid..... merecen especialisima providencia..... de lo contrario se aumentaria el desorden i crecerian los embarazos, mayormente en tiempo de aguas y lodos como sucede ahora".[10]

La situació descrita anava empitjorant any rere any, ja que a causa de la represa de l'activitat econòmica, el trànsit, tant de mercaderies com de persones, havia augmentat considerablement en els camins que sortien o entraven a Barcelona. El capità general, el marquès de Mina, es va mostrar molt interessat des del principi del seu mandat a embellir aquestes vies principals, que contribuirien al prestigi de la ciutat. Encarregà als enginyers militars que inspeccionessin sobre el terreny per tal d'emetre les solucions que s'havien d'afrontar. Els informes que va rebre el capità general confirmaven la mala situació de tots els camins que sortien de Barcelona i es proposaven reparacions provisionals, perquè escometre una solució radical d'una nova construcció de camins resultava inviable pel seu cost, de manera que es recomava que les despeses s'havien de pagar entre els propietaris de terres, moliners, arrendadors d'animals de càrrega i altres que es beneficiessin dels camins.

Malgrat els intents del marquès de Mina de posar remei al problema dels camins i la voluntat de l'Ajuntament de Barcelona per millorar les entrades i sortides de la capital, sempre es topava amb l'escull de com s'havien d'obtenir els mitjans per fer front a la despesa. Es va pensar en una contribució especial sobre el Cadastre, en un augment sobre la licitació del subministrament de la carn, gravar la lliura de neu, etc., però cap d'elles arribaria a esdevenir la solució ideal. L'any 1752, el capità general encara no



Carretera de Barcelona a Madrid al seu pas per Molins de Rei, on enllaçava amb el pont.

LES INUNDACIONS I EL PAS DEL LLOBREGAT

Conxita Solans Roda

havia aconseguit avançar en el seu propòsit, tot i que havia lliurat a subhasta el principi del camí cap a València pel Clot i cap a la Porta Nova. Es lamentava, però, que no s'havia presentat cap licitador, per la qual cosa va decidir utilitzar presoners i gitanos dirigits pels enginyers militars, juntament amb treballadors de la zona, per tal d'iniciar les obres. L'expeditiu marquès de Mina ja havia previst que, en el moment de la collita, els treballadors contractats serien substituïts per soldats voluntaris que treballarien per un salari més reduït.[11]

La construcció del pont sobre el Llobregat

Finalment, la solució arribaria quan l'Estat, l'any 1761, per reial decret es va fer càrrec de la construcció d'una nova xarxa viària que connectaria la perifèria amb Madrid. Aquest projecte contemplava la construcció de la carretera Barcelona-Lleida, que arrencaria per Creu Coberta, Esplugues, Sant Just, Sant Feliu de Llobregat fins a arribar a Molins de Rei, on s'havia de salvar l'obstacle que oferia el riu Llobregat.[12] Els enginyers militars encarregats de l'obra opinaren que el lloc adequat per construir un pont era pel terme de Molins de Rei, ja que oferia la possibilitat de connectar amb la vall de Cervelló, per on passaria la carretera que es dirigiria a València per l'Ordal.

Les obres del pont s'iniciaren l'any 1763. A final de 1766 estaven tan avançades que es preveia que en pocs mesos podrien estar finalitzades, però aquest objectiu quedà malbaratat per les fortes crescudes del riu Llobregat, el novembre de 1766, que devastaren la part mitja i baixa del Baix Llobregat i arribaren a enderrocar un dels arcs del nou pont. El substitut del marquès de Mina, que havia mort el gener de 1767, el capità general comte de Ricla, va haver d'escoltar els indignats habitants de les dues ribes, que acusaven les obres del pont d'haver tornat les inundacions més destructives. Per evitar més protestes, després de consultar amb l'enginyer Miguel Moreno, ja que en aquells moments Pedro Martín Cermeño, l'enginyer responsable de la construcció del pont, estava destinat a Cartagena per a unes obres de fortificació[13], el capità general va convocar una assemblea que tingué lloc a l'hostal d'en Roca, a Molins de Rei, a la qual assistí el comissari de Guerra, els dos enginyers, els empresaris de l'obra del pont, els veïns més vells de la vila i el rector.[14]

Sembla que el capità general no va quedar satisfet de les explicacions rebudes ni va poder calmar els indignats damnificats, i va decidir demanar un informe a l'enginyer Pedro de Lucuce, un enginyer de gran prestigi i director de l'Acadèmia de Matemàtiques de Barcelona, sobre els aspectes tècnics de l'obra i sobre el lloc escollit per a la construcció del pont, ja que semblava que els danys que s'havien derivat de la riuada i els mateixos que havia sofert el pont havien estat conseqüència d'un plantejament equivocat de l'enginyer responsable de la construcció.

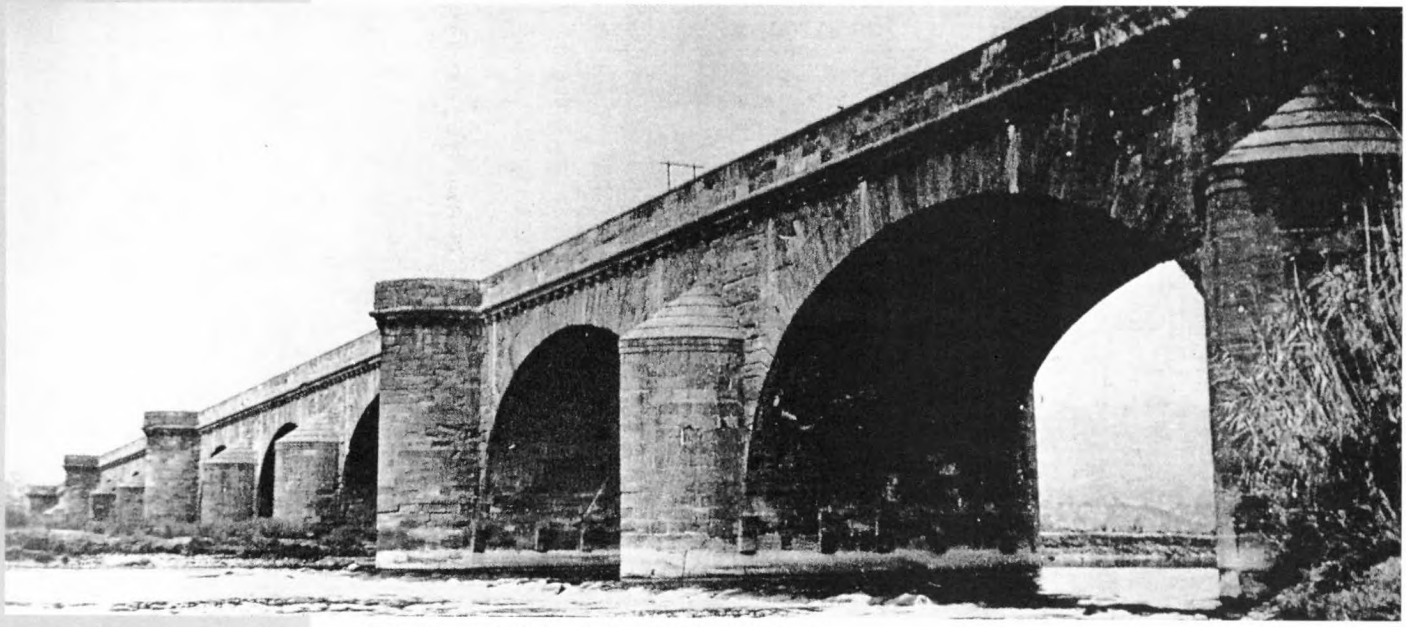
Segons Pedro de Lucuce, els partidaris de la construcció del terraplè eren precisament els assistents a l'assemblea, on protestaren de la manera en què s'havia construït el terraplè.

En l'informe emès per Pedro de Lucuce[15] s'aprecia l'existència d'un conflicte d'interessos, tant entre els mateixos militars com amb els habitants de Molins de Rei. Mostra molts dubtes sobre la part tècnica del projecte i el seu al·legat es fonamenta en els estudis que ell havia fet sobre prestigiosos enginyers, francesos i anglesos (Gautier, Muller), sense deixar de fer una referència a Pal·ladi i als ponts romans: "dejando autorizada mi opinion con las reglas esta-

LES INUNDACIONS I EL PAS DEL LLOBREGAT

Conxita Solans Roda

blecidas por estos savios, pasemos a aplicarlas al mismo caso...". Per a aquest enginyer, el problema radicava en el lloc escollit per aixecar el pont "comparando la fuerza del agua con la debilidad del terreno" i en atenció a aquesta circumstància, criticava que el pont no s'hagués projectat amb 31 arcs en lloc dels 15 que ara tenia.



Vista del pont de Molins de Rei, obra d'enginyeria militar.

En el mateix informe justificava que els conflictes amb els molinencs eren deguts al fet que mostraven opinions diferents a les que havien donat l'any 1764, quan se'ls va exposar el projecte de construir un terraplè per canalitzar les aigües del riu i evitar que s'inundés el poble; llavors s'oferiren ells mateixos a pagar part de les despeses de la construcció, mentre que després de la riuada demanaven que es destruís i que aquest es fes amb arcs. Segons Pedro de Lucuce, els partidaris de la construcció del terraplè eren precisament els assistents a l'assemblea, on protestaren de la manera en què s'havia construït el terraplè. El canvi de parer, l'atribuïa el militar als diferents interessos dels veïns, els quals provocaven divisions entre ells. Segons les paraules de l'enginyer, els que tenien terres en la zona al·luvial pensaven que el terraplè canalitzaria l'aigua i evitaria les inundacions, però l'opinió de Pedro de Lucuce era que no es podien construir terraplens perquè perjudicarien el poble situat a l'altra banda del riu, referint-se a Sant Vicenç dels Horts.

L'informe es va enviar a Madrid i el ministre d'Hisenda responsable de la construcció de camins no va quedar del tot satisfet amb l'opinió de Lucuce, per la qual cosa va demanar un altre informe a l'enginyer Pedro Martín Cermeño, que havia iniciat les obres del pont i que en aquell moment es trobava a Madrid per informar de l'acabament de les obres de fortificació que havia efectuat a Cartagena. Martin Cermeño, alarmat per les notícies que arribaven de Barcelona sobre l'estat en què havia quedat el pont després de la riuada, es va desplaçar a Molins de Rei per tal d'efectuar-ne una avaluació. Una vegada efectuada la inspecció, Martin Cermeño també va redactar un informe que és una replica al del seu mestre.[16] Es queixa que els que abans havien aplaudit el seu projecte i hi havien participat ara se'n desdeien i li adjudicaven tota la responsabilitat. En primer lloc, deixa clar que s'havien exagerat els danys que havia

rebut el pont i considerava que aquests eren de poca importància, fàcilment reparables i deguts al fet que l'obra no estava acabada i, per tant, li mancaven els últims reforçaments.

Un dels temes polèmics que centra l'enfrontament entre els dos enginyers és el perquè s'havia pres la decisió de construir el pont en el terme de Molins de Rei i no uns quilòmetres més amunt, en el lloc conegut com Roca de Droc, entre Pallejà i Sant Andreu de la Barca. Pedro Martín Cermeño argumenta que aquest no era el lloc idoni ja que s'allunyava de la vall de Cervelló, per on havia de passar la carretera de València, i, per altra banda, aquest lloc era perillós perquè hi desguassava la riera de Rubí i altres torrenteres al Llobregat. Atesa aquesta circumstància, en el cas que es produís un augment sobtat del cabdal del riu, les conseqüències haurien pogut ser tan o més catastròfiques que les rebudes a Molins de Rei.

Per la manera en què Martín Cermeño s'expressa, en el seu escrit es pot deduir que entre els dos militars hi havia hagut alguna desavinença, en la qual no resultaria menystenible el fet que no s'havia comptat amb el director de l'Acadèmia de Matemàtiques per a una obra tan important i que es confiés, en canvi, a un alumne seu, el qual es va sentir acusat de negligència i d'haver dedicat poc temps a l'estudi de la seva ubicació. És per aquesta causa que escriu: "Esta sola consideración es mas que suficiente en mi estimación para que admita y aprecie como nueva instrucción que tendría por completa en asunto de tanta consecuencia como el consiguiente, i no hubiera implicado las pocas horas como cita, de distribución en tres vezes para el examen práctico de las situaciones del terreno, sus calidades, sus dificultades i ventajas alargándose por lo menos a ver la Roca de Droc a quien se atribuía la preferencia, y todo como me han enseñado que correspondía en presencia. Y los Planos i Detalles que indica no haver visto y que con el mayor gusto i obligación le hubiera presentado: Lo primero por exigir-lo así la buena amistad y correspondencia que le profeso y lo 2º porque en ello se interesa el buen servicio".

La polèmica no va tenir cap més conseqüència que aquest agre intercanvi d'opinions. El pont es va acabar tal com s'havia projectat i es va inaugurar l'any 1769. La importància que Pedro de Lucuce havia donat als terraplens, Martín Cermeño els en restà tota i només els dedicaria unes poques línies en el seu informe, ja que per a ell, el terraplè que formava angle recte amb el pont no influïa en el curs del riu, ni perjudicaria en el cas d'avingudes de molta força. Per protegir les ribes de la força del riu va recomanar que es plantessin canyissers i s'hi fixessin estaques, una mesura, llavors, generalment utilitzada.

El qüestionari de Francisco de Zamora

L'any 1789, quan Francisco de Zamora, auditor de l'Audiència de Barcelona, va rebre emplenat el qüestionari que havia lliurat a Molins de Rei[17], no deixà de comentar la impressió que li va causar el pont i va comparar-lo amb el d'Aranjuez. En aquest document queda palesa la preocupació dels molinencs per les inundacions. El redactor de les respostes explica que en la riera de Molins de Rei, situada a la part nord de la vila i que desguassava al riu Llobregat, s'havia construït un gran mur per evitar inundacions en la part baixa del poble, però la sorra estava omplint la riera i el feia inútil. "Con esto queda quasi rellenado el paredon y expuesto el pueblo a un iminente riezgo, mayomente las casas llamadas de la calle de Abajo."

Poques, o cap, de les solucions esmerçades evitaren que el Llobregat

LES INUNDACIONS I EL PAS DEL LLOBREGAT

Conxita Solans Roda

continués en els tres segles següents inundant camps i, a vegades, carrers de Molins de Rei cada cop que el seu cabdal superava la seva capacitat de desguàs. El pont de Carles III, que tan poca confiança li mereixia a Pedro de Locuce, va resistir totes les riuades que es produïren fins a l'any 1971, quan la força de l'aigua va enderrocar els pilars centrals que havien quedat debilitats a la base a causa de les extraccions incontrolades d'àrids que s'estaven efectuant a les rodalies.

Notes

1 CRISTINA FORNS DE RIVERA ha localitzat aquest Capbreu de 1656 a l'Arxiu de Protocols de Barcelona: els germans Fonolleda hi confessaren que al carrer de Baix hi havia les cases i terres que foren el casal dels molins antics de la vila.

2 MERCADER RIBA, J. Felip V i Catalunya, B. Ed. 62, 1968, pàg.14.

3 En la documentació de l'Arxiu Requesens, que es troba a la Fundació Borja de Sant Cugat del Vallès, hi ha un escrit de l'administrador dirigit a Joseph Roca sobre un problema generat per la construcció de la sèquia, datat l'any 1720.

4 AMMR. Carta de población..... Cadastre de 1732.

5 En el lligall que es conserva a l'Arxiu Municipal de Molins de Rei amb el títol Carta de Población de la Vila i Terme de Molins de Rei any 1732, està recopilat l'Interrogatorio de 1718, el Cadastre de 1732 ordenat pel superintendent Antonio de Sartine i el que va efectuar l'abril de 1740 el seu successor, Jose de Contamina.

6 La inundació va afectar 116 mujades de terra, propietat de 22 pagesos.

7 CARRERA PUJAL,J. História política i económica de Cataluña. Siglos XVI al XVIII, To IV. B. Bosch, 1947, pàg. 346.

8 Ib. Op.cit., pàg. 346

9 AMMR. Carta de Població de la vila i terme de Molins de Rei, 1732.

10 ACA, Consultes, reg. núm. 466, fol.360.

11 CARRERA PUJAL, J. op.cit., pàg.352.

12 El plànol del pont de Molins de Rei figura en el catàleg de l'exposició sobre l'Acadèmia de Matemàtiques de Barcelona (1720-1803), realitzat per Miguel Martín l'any 1734. Barcelona, 2004, pàg. 113.

13 ACA, Intendència, caixa 136. El 17 de novembre de 1765, Pedro Martin Cermeño va ser substituït per Miguel Moreno en ser destinat a Cartagena.

14 BIBLIOTECA NACIONAL, Madrid, Manuscrito núm. 3.215

15 BIBLIOTECA NACIONAL, Madrid, Manuscrito núm. 3.215. Opinión del Brigadier D. Pedro de Lucuce sobre el origen de los daños causados por las avenidas del Rio Llobregat, con el modo de precaverlos en lo sucesivo y la mejor forma de continuar el puente, 74 pp.

16 BIBLIOTECA NACIONAL, Madrid. Manuscrito 3.215. Papel del Brigadier D. Pedro Zermeño sobre el puente nuevo de Llobregat, en 1º de Agosto de 1767.

17 ZAMORA, Francisco de. El Baix Llobregat el 1789. Barcelona, Curial, 1992, pàg.186.