

Vista del pont de Martorell i de la muntanya de Montserrat per Alexandre de Laborde.

Amb aquest article no pretenem ni podem fer un estudi exhaustiu de la xarxa de comunicacions i la seva evolució històrica al Bages, atès que si bé ha estat molt treballat per a alguns municipis i per a algunes èpoques concretes¹, encara cal fer molts treballs i recerques d'àmbit local abans de poder realitzar una bona síntesi comarcal. Cal dir, però, que per a fer aquests treballs sortosament comptem amb un bon gruix de documentació d'època medieval i moderna que, estudiada de manera sistemàtica pot oferir moltes dades sobre els camins que travessaven la comarca. Així mateix, i paral·lelament als estudis basats en la documentació, també és necessari fer reculls de toponímia i estudis de geografia local que ens informin de les xarxes de camins locals.

Per aquest motiu, en aquest article només farem uns breus comentaris a alguns aspectes relacionats amb l'evolució històrica de les principals vies de comunicació que, fins al segle passat, travessaven el Bages.

La xarxa de comunicacions abans de les carreteres

En primer lloc, cal començar dient que fins a inicis del segle XIX no es va traçar la primera carretera, que a través de can Maçana, comunicava Manresa i la comarca amb la que anava de Barcelona a Lleida. Aquesta carretera, que en alguns trams ja va començar a funcionar durant la primera dècada del segle XIX, no va estar totalment acabada fins a l'any 1835. En aquest aspecte, i fent un incís, cal dir que entenem per "carretera", en el sentit actual, una via de comunicació ampla i apta per al pas de vehicles amb rodes.

Abans del 1835, doncs, les comunicacions del Bages amb l'exterior es feien a través de camins que, si bé en alguns llocs eren prou amples i planers, en d'altres trams eren estrets i costeruts i no permetien el pas de carruatges, motiu pel qual les comunicacions i transport amb les comarques i ciutats veïnes s'havia de fer bé a peu, bé a cavall o amb animals de bast.

Pel que fa, doncs, a la xarxa viària del Bages, i sense entrar en més detalls, podem dir que, a grans trets, es devia mantenir, amb ben poques variants, entre l'època ibèrica i finals del segle XVIII i inicis del XIX.

Així, podem dir que les grans vies de comunicació que creuaven la comarca eren les que pujaven per les valls del Llobregat i del Cardener i la que, des de Vic i Moià, per la Gavarresa, arribava al pla de Bages i, des d'aquí, enllaçava amb les anteriors per continuar per la vall de Rajadell cap a la Segarra i l'Urgell.

Tot això, evidentment, al marge de tota la xarxa de camins que, des d'època pre-romana, comunicaven la muntanya de sal de Cardona amb les principals ciutats i nuclis poblats de l'interior de l'actual Catalunya i amb els principals ports de la costa catalana.

Així, pel que fa a l'època romana, podem gairebé assegurar que aquestes vies passaven pel costat de la Torre del Breny i la vil·la i sepulcre de Boades, en el terme de Castellgalí, i prop de la recentment excavada vil·la de Sant Amanç, al terme de Rajadell.

A més d'aquestes grans vies o eixos bàsics, però, cal tenir present l'existència de tota una munió de petits corriols i camins que comunicaven els diversos poblats entre sí i amb les vies principals.

Evidentment, l'aparició de nous nuclis urbans, o el canvi de pes específic d'alguns d'aquests, va fer que, amb el temps, el traçat dels grans eixos

Camino de herradura de Barcelona á Manresa. 11										
Barcelona.										
1/2	El Clot.									
1	1/2	San Andrés.								
2 1/2	2	1 1/2	Bagudeta (Posada.)							
3 1/2	3	2 1/2	1	Hostal nou.						
4 1/2	4	3 1/2	2	1	Sabadell.					
6 1/2	6	5 1/2	4	3	2	Hostal de la Marieta.				
8	7 1/2	7	5 1/2	4 1/2	3 1/2	1 1/2	La Barata.			
10	9 1/2	9	7 1/2	6 1/2	5 1/2	3 1/2	2	Hostaléts.		
11 1/2	11	10 1/2	9	8	7	5	3 1/2	1 1/2	Puente de Vilomare.	
13	12 1/2	12	10 1/2	9 1/2	8 1/2	6 1/2	5	3	1 1/2	Manresa.

Quadre amb les distàncies horàries entre Manresa i Barcelona pel camí ral del coll de Daví. (Itinerario de las provincias de Barcelona, Tarragona, Lérida i Gerona. 1823)

Camino de herradura de Manresa á Calaf. 90										
Manresa.										
1/4	Valsell.									
1 1/4	1/2	Monistrolét.								
1 1/2	3/4	1/4	Meson del Pinós.							
2 1/2	1 1/4	1 1/4	1	Rajadell.						
3 1/2	2 1/4	2 1/4	2	1	Santamans.					
4	3 1/4	2 3/4	2 1/2	1 1/2	1/2	Castellá.				
5 1/2	4 1/4	4 1/4	4	3	2	1 1/2	Codol Redon.			
6 1/2	5 1/4	5 1/4	5	4	3	2 1/2	1	Moson del Bou		
7 1/2	6 1/4	6 1/4	6	5	4	3 1/2	2	1	Calaf.	

Quadre amb les distàncies horàries, "a pas de tropa", entre Manresa i Calaf. (Itinerario de las provincias de Barcelona, Tarragona, Lérida i Gerona. 1823)

variés lleugerament en alguns dels seus trams.

Dels canvis que esmentem, el principal, sens dubte, seria, ja en època medieval, la desaparició del camí que comunicava el Bages amb el Baix Llobregat a través de la vall del Llobregat, tot evitant el pas del Cairat a través del coll de les Bruixes, prop de l'actual capella de Sant Salvador de les Espases, i la substitució d'aquesta via pel camí ral que comunicava Manresa amb Barcelona a través del Pont de Vilomara, el coll de Daví, Sabadell i el coll de Montcada.

Aquest canvi, sens dubte, va ser degut al fet que si bé en època preromana Barcelona tenia ben poc pes específic i el principal port de la costa es trobava en el delta del Llobregat, en època medieval Barcelona ja s'havia

consolidat com a una plaça forta, darrere de les muralles romanes que la protegien i el port ja s'havia situat al davant d'aquesta ciutat. Per aquesta raó, progressivament s'havia anat abandonant el camí cap al delta i n'havia aparegut un de més recte que duia directament cap al nou port i el principal nucli de poder econòmic i polític del país.

Per aquest motiu, cal dir que fins a inicis del segle XIX el camí ral del coll de Daví va ser la principal via de comunicació de Manresa i les comarques del Bages, Berguedà i Solsonès amb la ciutat i port de Barcelona i amb la costa.

Així, pel que fa a les grans línies de comunicació que unien Manresa amb l'exterior, podem dir que, a inicis del segle passat, aquests camins eren els

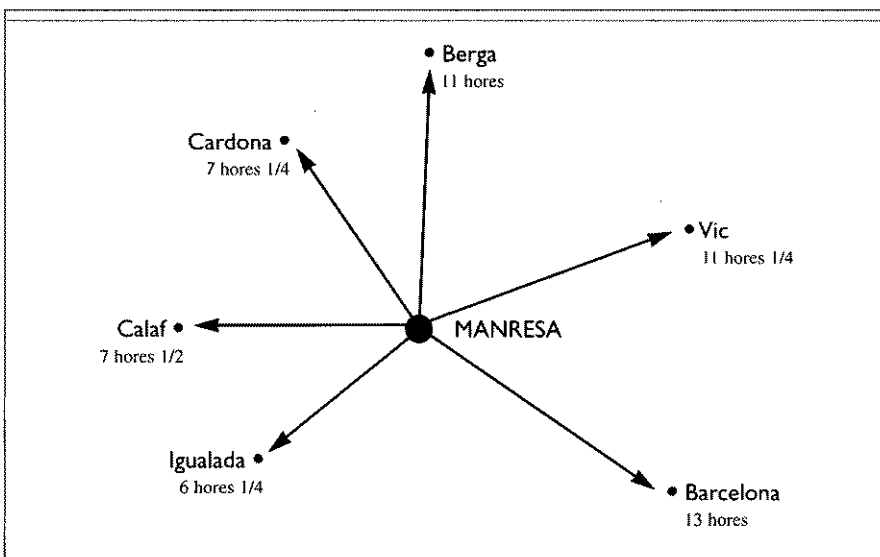
que anaven de Manresa a Barcelona pel coll de Daví, amb una durada del viatge a pas de tropa de 13 hores, el camí que anava a Vic, amb 11 hores i quart, el que duia a Cardona, amb un viatge de 7 hores i quart, el camí d'Igualada, amb 6 hores i quart, el camí de Berga, amb 11 hores de viatge, i el de Calaf, amb un trajecte de durava 7 hores i mitja.

A més d'aquests, hi havia un altre camí que, passant per Santpedor, enllaçava els camins de Vic i de Berga amb el de Cardona², tota la xarxa de camins que, des d'època pre-romana, duia a la muntanya de sal de Cardona i els que, des de l'Edat Mitjana, conduïen al monestir de Montserrat.

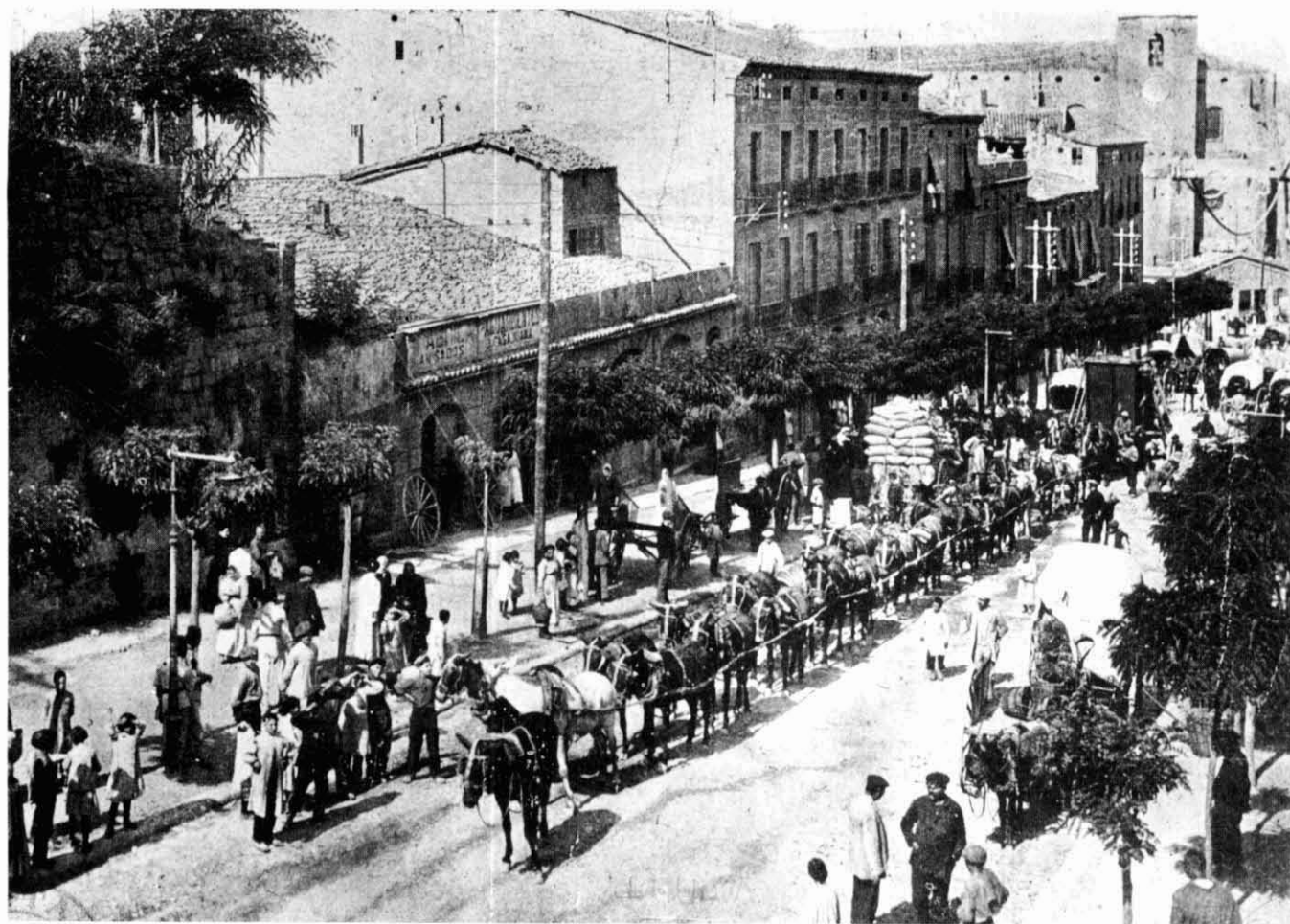
Tots aquests camins, malgrat la referència que en donem ja sigui del segle XIX, eren els mateixos que, amb ben poques variants, s'havien fet servir al llarg de l'Edat Mitjana i Moderna.

A part d'aquests camins principals, però, hem de tenir present tota la important xarxa de camins secundaris que comunicaven els pobles de la comarca entre si i els altres, ja de caràcter local, que duïen a masos, camps, horts, fonts, etc., molts dels quals encara perviuen.

De tota aquesta espessa xarxa de camins, els que podríem dir que s'han conservat majoritàriament i que mantenen el seu traçat original, malgrat l'aparició de les noves carreteres i el creixement urbanístic de les diverses poblacions, són els camins de tipus local, així com també força dels de la xarxa secundària, alguns dels quals,



Esquema dels principals camins amb l'exterior de la comarca.



Carruatge de l'Agència Mora, transportant 22 tones l'any 1908.

amb petits canvis, han esdevingut l'actual xarxa de pistes forestals.

Pel que fa als camins principals de comunicació interna i amb l'exterior de la comarca, hem de dir que la seva transformació en les actuals carreteres ha fet que en aquest moment només quedin ben pocs rastres visibles del que havien estat els traçats dels segles medievals o moderns.

Així, de molts d'ells, l'únic que en queda són moltíssimes notícies documentals, alguns ponts amb els quals es salvava el pas dels rius i les restes d'alguns hostals que hi havia a peu de camí.

Pel que fa als ponts que encara perduren, hi destacariem els ponts vell i nou de Manresa, el de Sallent, el del Pont de Vilomara, les restes que es conserven del de Cabrianes i, ja fora de la xarxa bàsica, els de Castellbell i el de Monistrol de Montserrat, aquest darrer, vinculat a la xarxa de comunicacions que conduïa els pelegrins al monestir de Santa Maria de Montserrat³.

Una altra de les restes que encara podem trobar al costat d'algun d'aquests camins són les parets dels edificis d'hostals i d'altres infraestructures que hi havia al costat dels camins. De tota la xarxa d'hostals que hi havia entorn de Manresa, encara es pot contemplar la grandiositat de l'hostal de Sant Jaume de Vallhonestà i el caseriu de l'antic hostal de la Barata, al camí ral de coll de Daví.

Amb tot, però, dins d'aquest panorama negatiu de manca de restes visibles, cal remarcar l'excepció del camí ral del coll de Daví, el qual, atès que mai no va ser transformat en carretera, es conserva força bé en la major part del tram que va del Pont de Vilomara fins als mas de la Barata, al terme de Matadepera.

Notes

1. En aquest aspecte hem de destacar les aportacions d'Albert Benet sobre les comunicacions a la Manresa medieval (BENET i CLARA, Albert: *Història*

de Manresa. Dels orígens al segle XI.- Manresa, 1985.- pàgs. 449-461), les d'Antoni Ferrando sobre el camí ral del coll de Daví (FERRANDO i ROIG, Antoni: *Cròniques bandoleres de Sant Llorenç de Munt. El camí ral de Barcelona a Manresa*.- Cavall Bernat, 15.- Publicacions de l'Abadia de Montserrat.- Montserrat, 1988), o les que Andreu Galera fa sobre Cardona en aquest mateix dossier, motiu pel qual nosaltres ens abstindrem de parlar de les comunicacions amb Cardona.

2. Dades extretes del *Itinerario de las provincias de Barcelona, Tarragona, Lérida y Gerona*.- Imprenta de Domingo Feyner.- Barcelona, 1823.
3. Tots aquests ponts, i d'altres, han estat estudiats per Alexandre Soler i March (SOLER i MARCH, Alexandre: *Els ponts medievals de Manresa*, "Ciutat", 17.- Manresa, 1928.- pàgs. 44-48) i per Xavier Sitjes (SITJES i MOLINS, Xavier: *Els ponts medievals del Bages*.- Centre Excursionista de la Comarca de Bages.- Manresa, 1988).

Marc Torras i Serra
Arxiver