

Miquel Vives Tort

L'EVOLUCIÓ HISTÒRICA DE LA XARXA
VIÀRIA ENTRE EL LLOBREGAT I EL FOIX.
DES DE L'ÈPOCA ROMANA FINS AL
TERCER DECENNI DEL SEGLE XX

Directors:

Doctora Rosario Navarro i Sáez, professora titular del Departament de Prehistòria, Història Antiga i Arqueologia (Universitat de Barcelona)

Doctor Joan Vilà-Valentí, catedràtic emèrit del Departament de Geografia Física i Anàlisi Geogràfica Regional (Universitat de Barcelona)

FACULTAT DE GEOGRAFIA I HISTÒRIA DE LA
UNIVERSITAT DE BARCELONA

CAPÍTOL 10. ANÀLISI HISTÒRICA D'ALGUNS CAMINS

Les circumstàncies històriques evolucionen lentament però inexorablement i tant els punts claus de població o de domini com els sistemes de transport van canviant, el mateix que els productes intercanviats. Malgrat això, a causa de les condicions físiques del relleu i de les circumstàncies històriques bàsiques, com s'ha expressat anteriorment, hi ha unes rutes o corredors de trànsit fàcil per on hi ha hagut sempre la tendència natural de situar-hi les vies de comunicació.

Aquestes rutes bàsiques (que en el nostre cas podrien situar-se, per exemple, a la Depressió Prelitoral o les valls del Llobregat, de l'Anoia o del riu de Bitlles) han estat utilitzades en tot temps, malgrat que no sempre el camí que hi passava tingués el mateix nom. En sentit contrari, un camí ben conegut i utilitzat durant segles, per exemple el camí ral d'Aragó, pot haver tingut en el temps més d'un itinerari.

Hem fet ja referència a aquestes qüestions en capítols anteriors, però creiem que l'estudi de l'evolució de la xarxa viària del territori pot completar-se amb l'anàlisi individualitzada d'alguns camins concrets. D'aquesta manera volem posar de manifest tant l'evolució pròpia d'alguns camins importants, com la manera en que ens hem apropat a aquesta evolució. Amb aquest propòsit hem triat el camí ral antic d'Aragó, entre Martorell i Igualada passant per Piera i Capellades; el camí de Sant Boi a Vilafranca per l'interior del massís de Garraf i el camí ral de Montserrat des de Martorell.

La manera d'aproximar-se a aquest estudi per a fer l'anàlisi de l'evolució d'aquests camins ha estat sempre la mateixa. En primer lloc s'ha intentat localitzar una sèrie de punts clau a través de la cartografia i de recorreguts sobre el terreny, la història dels quals s'ha procurat establir amb la bibliografia pertinent: monografies locals, llibres de viatges i documentació en general. Aquests punts s'han dividit en tres categories: la primera comprèn les

poblacions i llocs habitats (amb els hostals); la segona els passos difícils, com collades, ports de muntanya, guals i ponts, i la tercera, les cruïlles. A més s'hi ha afegit, quan aquesta existia, la referència a trams de camí individualitzats per alguna raó, com tenir un nom específic o situar-se en un límit de demarcació.

Com a premissa principal s'ha buscat conèixer des de quan aquell lloc és documentat i quina relació té amb el camí, i també si aquesta relació ha canviat amb el temps i si ha perdurat fins a l'actualitat. Hi ha llocs que s'han mantingut com a importants durant segles, però que s'han relacionat amb camins molt diferents. El poble de Gelida, per exemple, va néixer en una petita collada al camí que seguia per la vora dreta de l'Anoia i més tard va desenvolupar-se per una carena al llarg del camí de Corbera a Sant Esteve Sesrovires, camí perpendicular a l'anterior. Actualment aquest segon camí ja no existeix, i les seves vies de comunicació bàsiques, la carretera, l'autopista i el ferrocarril, han tornat a la direcció primitiva.

En segon lloc s'han establert un conjunt de trams de camí diferenciats, amb unes característiques més o menys homogènies en tot el trajecte. S'han observat trets com si és camí fondo o no, si és carener, de mig vessant o de fons de vall, si és de ferradura o de carruatges, etc. S'ha fet una petita descripció de cada tram, els quals és de suposar, corresponen a un mateix sentit i a una mateixa època. S'ha procurat buscar aquells llocs on les modificacions modernes no ha desvirtuat massa el camí i també s'ha analitzat els trams de camí que s'aparten de l'actual camí principal o carretera.

Una vegada fixats els dos primers apartats s'ha intentat fer una aproximació històrica al camí en qüestió, amb l'ajuda de la bibliografia corresponent i de la informació aconseguida durant l'elaboració del present treball. De fet, cada un dels camins formava part d'una xarxa complexa que s'anava modificant a cada època i aquí es tracta només de singularitzar aquesta evolució en un camí determinat. De fet, com que no hi ha bibliografia al respecte, cal entendre que aquesta és només una primera aproximació a la història d'aquests camins, i

que estudis posteriors, més acurats i amb més dedicació a sectors concrets, podran fixar millor aquesta evolució..

10.1. EL CAMÍ RAL DE MARTORELL A IGUALADA PER PIERA I CAPELLADES

10.1.1. Els llocs clau de l'itinerari

Són llocs ben localitzats i documentats que serveixen per a situar el camí en el seu context espacial i cronològic. La xifra col·locada entre parèntesi correspon a la primera data que tenim documentada, generalment fiable.

Poblacions i llocs habitats. Hostals.

Municipi de Martorell (1032)

Vila de Martorell (1032)

Portal d'Anoia (s XIV)

Santa Maria del Pontarró (s XVI)

Hostal del Pontarró (1745)

Municipi de Sant Esteve Sesrovires (1082)

La Beguda Baixa (s XVI)

Municipi de Masquefa:

La Beguda Alta (s XVI)

Hostal de la Beguda (1777)

Capella de Santa Maria de la Beguda Alta (1814)
Poble de Masquefa (antic: la Pobla de Masquefa) (s XIV)
Església parroquial de Sant Pere (s XVIII)
Hostal Nou d'en Bonastre (1916)

Municipi de Piera (993)
Hostal Vell d'en Bonastre (s XIX)
Vila de Piera (993)
Església parroquial de Santa Maria (1063)
Castell de Piera (antic: castell de Fontanet) (955)
La Venta (s XVIII)

Municipi de Vallbona d'Anoia (1160)
Poble de Vallbona (1160)
Església parroquial de Sant Bartomeu (1184)

Municipi de Capellades (1067)
Vila de Capellades (1077)
Església parroquial de Santa Maria (1005)
Barriada de la Font de la Reina (s XIV)
L'Hospici (c 1924)

Municipi de la Torre de Claramunt (1147)
La Rata (1921)

Municipi de la Pobla de Claramunt (1344)
La Pobla Vella (a 1344)
La Pobla Nova (1344)
Església parroquial de Santa Maria (1789)
Barri de l'Estrassa (1974)
Oratori de Sant Procopi (s XX)
Molí de Rigat (1735)

Municipi de Vilanova del Camí (1206)

Els Moletons (s XVI)

Molí dels Moletons (s XVI)

Fortalesa de Vilanova del Camí (1206)

Església parroquial de Sant Hilari (1305)

Municipi d' Igualada (976)

Portal de Soldevila (1367)

Passos difícils (colls, guals, etc.) i ponts:

Municipi de Martorell

Pont de l'Anoia (1437)

El Pontarró (1346)

Turó del Puig del Rebell (1751)

Municipi de Sant Esteve Sesrovires

Municipi de Masquefa:

Municipi de Piera

Pont de la riera de Ca n'Aguilera

Pont del torrent de Can Sagristà

Pont de la riera Seca

Municipi de Vallbona d'Anoia)

La costa Dreta o costa de Vallbona (1909)

Municipi de Capellades

Pas de l'Aigua

Pont Molar
Pont del Bisbe (1864)

Municipi de la Torre de Claramunt
Pont del torrent del Blanquer

Municipi de la Pobla de Claramunt
Pas Mitjà (1802) o pas Blau (1728)
Pont de la riera de Carme
Pont de la Boixera, sobre la riera de Castellolí (1883)

Municipi de Vilanova del Camí
Gual dels Moletons
Pont de la riera d'Odena

Municipi d' Igualada

Cruïlles, trams de camí específics i límits de municipis:

Municipi de Martorell
Camp de la Callerissa (1751)
Cruïlla del Pontarró, amb l'antic camí de Montserrat,
per Abrera i Esparreguera (1751)
Camí Fondo (1751)
Camí de la Drecera (1751)

Municipi de Sant Esteve Sesrovires
Pi de les Mentides (1890)
Cruïlla de l'antic camí de Gelida, per Sant Joan Samora,
a Esparreguera pel nucli urbà de Sant Esteve i la capella de Sant Ermengol
La Beguda Alta, cruïlla de l'antic camí de Sant Sadurní

d'Anoia (per la barriada del Torrent Fondo) a Esparreguera (per la riera de Magarola).

Municipi de Masquefa

Cruïlla del camí de la Pedrosa, cap a Sant Llorenç
d'Hortons i Gelida

Carrer Major.

Cruïlla del camí de Sant Sadurní per la creu Trencada,
al límit dels termes de Masquefa i Piera.

Municipi de Piera

Cruïlla de la Torre Vermella, amb l'antic camí del coll
del Bruc per la capella de Santa Magdalena de l'Estela i can Soteres.

Cruïlla de la vila i el castell de Piera, amb l'antic camí
romeu del camp de Tarragona, per Santes Creus, Pontons, Mediona i el
Bedorc, fins a Pierola, Collbató i Montserrat.

Municipi de Vallbona d'Anoia

Cruïlla del poble de Vallbona, amb l'antic camí i carrerada del castell de
Castellolí per una banda i del castell de Cabrera i el Penedès per l'altra.

Municipi de Capellades

El clot de Frígols, cruïlla amb el camí de Vilanova
d'Espoia, Sant Quintí de Mediona i Vilafranca del Penedès.

Municipi de la Torre de Claramunt

Municipi de la Pobla de Claramunt

La Pobla, cruïlla amb el camí de Carme, i la Pobla Vella,
amb l'antic camí al castell de Castellolí [Transversal]

Municipi de Vilanova del Camí

Carrer Major

La Fortalesa, cruïlla amb l'antic camí de Carme.

10.1.2. Els trams diferenciats

La carretera de Martorell a Igualada per Masquefa, Piera i Capellades és la forma que pren actualment el camí ral, via tradicional de Barcelona a Lleida, el qual es conserva vigent perquè continuen vigents tant els nuclis de població als quals comunica com les necessitats de relació i transport que el van originar. Malgrat tot, la carretera actual no segueix exactament l'itinerari de l'antic camí, ja que aquest en el transcurs del temps ha sofert moltes transformacions, com també les ha sofert la mateixa carretera.

Els trams específics que, al nostre parer, hem diferenciat, són els següents:

A) Camí de la Callerissa, de Martorell al Pontarró

El camí ral sortia de la Vila de Martorell pel portal d'Anoia, passava sobre l'Anoia per un pont ara desaparegut i portava el nom de camí de la Callerissa fins a arribar al Pontarró. Aquest és un nucli de població antic format per una capella dedicada a la Mare de Déu, un hostel i algunes cases esparses. També conflüen en aquest lloc el Canal d'en Carmona, que alimentava els molins del mateix nom, i el torrent del Pelegrí. El Pontarró, el petit pont que donava nom al lloc, era situat sobre el canal o sobre el torrent.

Actualment han desaparegut tant el pont com la capella i de l'hostal només en resta una paret, però fins a la construcció de la carretera moderna, al segle XIX, era una important cruïlla de camins. D'aquí sortien, a més del que ens ocupa, el camí ral de Montserrat per Abrera i Esparreguera, després carretera general de Madrid pel port del Bruc, i el camí veïnal de Sant Esteve Sesrovires.

L'antic Camí Ral aquí passa per terreny al·luvial que forma part de l'antiga horta

de Martorell i té un traçat pla i rectilini; ara és asfaltat i potser canviat lleugerament de lloc.

B) Pujada de Buenos Aires i Camí Fondo, fins al Pou del Merli

Des del Pontarró i fent una forta marrada, el camí ral pujava cap a la terrassa fluvial on hi ha el barri martorellenc de Buenos Aires. Aquest barri ha estat anomenat així per la casa d'aquest nom situada a al part alta de la pujada i feta edificar per un "indiano".

Físicament, el camí anava a buscar la divisòria d'aigües entre dos afluent de l'Anoia, el torrent del Pelegrí i el de la Font d'en Clusa, per un terreny en ascensió suau fins a arribar a la barriada del Pou del Merli, situada en el turó del Puig del Revell, al límit entre els termes municipals de Martorell i Sant Esteve Sesrovires. La carretera actual encara passa per aquest punt, però surt de Martorell per un altre itinerari.

Per aquesta zona el camí era anomenat el camí fondo, i realment ho era, enclotat i de parets rectes i paral·leles, les últimes restes del qual van desaparèixer als anys 80 en urbanitzar-se la zona. Actualment és substituït per l'avinguda del Camí Fondo, la qual segueix el mateix traçat. De fet, si antigament tot el camí, des del portal d'Anoia fins a la barriada del Pou del Merli, discorria per zona agrícola, ara ha quedat totalment incorporat al nucli urbà de Martorell.

Cal advertir que l'inici de la carretera, continuació actual del camí, anomenada a Martorell carretera de Piera, es desvia del camí primitiu. Antigament començava al costat de l'estació de RENFE i seguia pel passeig del Sindicat per unir-se a l'antic camí ral al Pou del Merli i ara, des de l'any 1954 en què es va remodelar la carretera N-II, comença a la cruïlla de l'avinguda Germans Martí amb l'esmentada carretera.

C) Del Pou del Merli a la Beguda Alta

La continuació és un llarg tram que aquí coincideix quasi totalment amb el traçat de la carretera i que va des del final del municipi de Martorell fins a l'inici del de Masquefa. Segueix fidelment la carena que separa la conca estricta del Llobregat amb la del seu afluent l'Anoia i fa en molt de tros de límit entre municipis: en un primer tram entre Martorell i Sant Esteve Sesrovires i en el tram final entre Sant Esteve i Sant Llorenç d'Hortons.

La Beguda Alta és un petit nucli de població nascut en torn a un hostel d'una certa importància en el segles XVII i XIX i esmentat pel baró de Maldà, el qual anà a rebre uns parents que venien de Madrid "*..fins a la Beguda Alta, cerca del lloc de Masquefa*", i per Madoz. Situat en torn a una cruïlla de camins antics (el que analitzem ara i el camí, ja desaparegut, de Sant Sadurní d'Anoia a Esparreguera), té la peculiaritat de estar repartit entre tres municipis, els quals pertanyen a tres comarques diferents: Sant Esteve Sesrovires del Baix Llobregat, Sant Llorenç d'Hortons de l'Alt Penedès i Masquefa de l'Anoia.

D) De la Beguda Alta a l'hostal vell de Can Bonastre

El camí segueix per la mateixa carena i coincidint igualment amb la carretera actual fins a l'hostal de can Bonastre. Prèviament travessa pel mig del poble de Masquefa, el qual era format fins fa poc temps per un únic i llarg carrer, exemple evident del que s'ha anomenat poble carretera. El nucli de població fou format en època medieval com a Poble de Masquefa per a acostar la població al camí, puix que l'antic poble, nascut a l'entorn del castell de Masquefa, era en una altura a l'altra banda d'un torrent.

L'hostal vell es troba ja en terme de Piera i és anomenat així per a distingir-lo de l'hostal nou, que era situat en terme de Masquefa i ara ha desaparegut.

E) De l'hostal vell de Can Bonastre a la vila de Piera

Aquí la carretera actual abandona la carena i es decanta cap al vessant del

Llobregat, seguint, paral·lelament a la via del carrilet, fins a arribar a la part més alta del nucli urbà de la vila de Piera. L'encaix d'aquesta carretera amb aquest nucli urbà és clarament forçat. No és només que els seus carrers no tinguin lligams amb seu el traçat, és que la vila s'estén al llarg d'una carena perpendicular a l'esmentat camí, al final de la qual hi ha el castell. La vila de Piera és també un poble carretera, com ho és Masquefa, però en aquest cas, el camí que li donà origen era transversal a l'ara analitzat.

Segurament la modificació que ha donat origen a la carretera actual té relació amb la construcció de la via del ferrocarril, perquè el camí ral antic segueix per la carena, en la mateixa direcció precedent. Puja cap a un turó anomenat Montjuïc i per un carrer que forma part de la urbanització Corral del Mas, arriba a la cruïlla amb el camí que condueix per una banda cap el coll del Bruc i el Bages i per l'altra cap a la Fortesa i Sant Sadurní d'Anoia.

Com hem exposat en el capítol 5, aquest és un punt molt important per a comprendre el sentit original del camí. La carena divisòria de les conques del Llobregat i de l'Anoia que venia seguint aquest camí des de Martorell, i el dotava d'una certa unitat, es desvia cap al nord i és seguida pel camí del Coll del Bruc. En canvi, el camí ral segueix cap a l'oest per l'anomenat camí vell del Castell de Piera fins a arribar a l'esmentat castell, fent una marrada per la part més baixa de la vila de Piera.

F) De la vila de Piera al poble de Vallbona i el Pas de l'Aigua, a l'Anoia

La carretera actual, en el seu trajecte en el terme de Piera abandona qualsevol carena i dibuixa una àmplia corba a mig vessant, en gran part paral·lela a la via del Carrilet. Es un terreny accidentat i flonjo que travessa amb ponts tres torrents profundament encaixats i on sempre hi risc d'esllavissades en temps de pluja. A partir de la riera Seca la carretera entra en terme de Vallbona d'Anoia i segueix pel vessant dret de la riera, i no pas per la carena, fins a arribar a l'entrada del poble.

En aquest punt, la carretera en comptes de continuar pel carrer Major, que s'obre directament davant seu, fa un angle pronunciat cap a la dreta i es desvia per a baixar cap al riu Anoia per l'anomenada costa Dreta o costa de Vallbona. Aquesta és una gran marrada de fort pendent des de la carena on hi ha el poble fins a la riba esquerra de l'Anoia, la qual segueix un tros fins al límit amb el terme de Capellades, on travessa el riu per un petit pont.

Sembla que la correspondència de l'antic camí amb la carretera és escassa, però el tram del camí ral que va des del castell de Piera fins a Vallbona és un dels més confusos de tot l'itinerari. Aparentment, és evident que el camí antic sortia de Piera pel costat del castell, travessava la riera de ca n'Aguilera i pujava per la partida anomenada les Flandes per la carena entre dos afluent d'aquesta riera, el torrent de can Mussarro i el de la Venta. Seguint la carena arribava a l'edifici conegut com la Venta o Venta de can Mussarro, edifici rectangular, ara tancat però encara ben sencer, que no té una estructura de masia sinó d'hostal, amb dos grans portals. A continuació de la Venta, no hi ha cap obstacle per el camí, que seguia per la mateixa carena fins a la masia de ca n'Orpí. Malgrat que ja fa molt de temps que ha quedat reduït a un simple camí de vinya, encara en molts trams és clara la seva importància.

Es a partir de ca n'Orpí on la situació es fa confusa. Es presenten dues possibilitats, que seguís carena amunt fins a trobar la carretera actual al pont de la riera Seca o que trenqués pel camí anomenat Travessera de Vallbona, al terme de Piera, que baixa fins el fons de la riera i que enllaça amb el camí de la Fonolleda fins a Vallbona.

El casc urbà de Vallbona té la mateixa característica bàsica que el de Piera, és allargassat sobre una carena entre dos afluent de l'Anoia, i al seu final, si a Piera hi ha el castell, aquí hi havia l'església antiga de Sant Bartomeu. En ambdós casos, el poble és edificat sobre un camí, però aquest camí no és pas el camí ral si no un de perpendicular que porta des de la zona de Montserrat cap el Penedès.

La baixada des de Vallbona a l'Anoia, es feia per la dita costa Dreta per on baixa la carretera actual, però amb un traçat, encara evident, més rostrat i amb menys marrada i que, per tant, era molt més dret. Era un dels punts més incòmodes i perillosos de tot el camí ral i és esmentat amb recança per molts viatgers. Passat el torrent de Querol, seguia un tram per l'esquerra del riu, per sota de la carretera actual, conegut com la Carretera Vella, fins a arribar al límit entre els termes, on ara hi ha una gran rotonda, anteriorment un pont, i antigament es trobava el gual conegut com el Pas de l'Aigua.

G) Del Pas de l'Aigua fins a la Pobla de Claramunt.

En aquest tram ens trobem igualment que la carretera va per un cantó, concretament puja fins a la part alta de la vila de Capellades, mentre que el camí antic anava per un altre. En realitat el camí ral no es movia de la vora dreta de l'Anoia, com ho testimonia el lloc, repetidament esmentat a la documentació, de la Font de la Reina.

La carretera, i així possiblement també ho feia un ramal del camí tradicional, puja pel pont Molar i el pont del Bisbe fins a la vila de Capellades. Es de creure que antigament la travessava pel mig, però ara fa una circumval·lació en semicercle fins a l'altra banda del casc urbà. De fet, la xarxa de carrers de la vila no és massa senzilla d'interpretar. Cal tenir en compte que des d'època medieval parteix d'aquí el camí, ara convertit en carretera, cap a Sant Quintí de Mediona i el Penedès i a causa del pendent del terreny, els itineraris poden haver canviat. Actualment la cruïlla és troba en el lloc conegut com el clot de Frígols, però hi ha suficients indicis per creure que no sempre ha estat així.

Després del clot de Frígols la carretera actual creua per un pont el torrent del Blanquer, travessa sinuosament el pla de la Torre, repartit entre els municipis de la Torre i la Pobla de Claramunt, baixa cap a la riera de Carme, la qual travessa pel pont de Carme, i per la riba esquerra de la riera arriba a la Pobla de Claramunt.

El camí ral tenia un traçat molt més senzill. Per la riba dreta de l'Anoia i per sota de la timba dita del Capelló, a sobre de la qual hi ha la vila de Capellades, va directament al llogaret de la Font de la Reina. Aquest és un poblet format en torn a un dels hostals més coneguts del camí, esmentat ja al segle XIV i situat a la vora del riu, a sota mateix de Capellades. Es compost, a més, per una font, unes poques cases i una capella dedicada a Santa Bàrbara.

Aigua amunt, el camí passa pels llocs de l'Hospici i la Rata, ja en els termes de la Torre i de la Pobla de Clarament, fins que travessa l'Anoia pel gual del pas Blau, esmentat ja el 1728 com a dificultat del camí (*Busquets, 1973, 107*), i també a principis del segle XIX amb el nom de pas Mitjà (*Riba i Gabarró 1972, 265*).

Durant un breu trajecte el camí discorria per la riba esquerra de l'Anoia, pel barri de la Pobla de Claramunt anomenat la Pobla Vella. Amb això evitava la confluència amb la riera de Carme, afluent de l'Anoia per la dreta. Immediatament, aigua amunt de l'Anoia, tornava a creuar el riu a gual, segurament per on ara hi ha el pont, i entrava al nucli principal de la Pobla, abans del barri de l'Estrassa, on retrova la carretera actualment.

Precisament la situació de la Pobla Vella, davant de la desembocadura de la riera de Carme, va demostrar que aquesta primera fundació era feta en lloc equivocat doncs poc després de la seva creació la població fou arrasada per una avinguda i hagué de traslladar-se al lloc actual. A la nova Carta de Població atorgada a la Pobla el 1344, es fa una referència explícita a aquests fets. (Font i Rius, 1969, p 670).

H) De la Pobla de Claramunt a Vilanova del Camí

En un primer moment la carretera actual segueix Anoia amunt per la riba dreta pel petit espai que resta entre la llera del riu i el turó al cim del qual hi ha el castell de Claramunt. Tant el riu com el camí segueixen vers el Nord, però en el lloc conegut com la Boixera, el riu fa un brusc gir cap a l'Oest. En aquest lloc, a

la confluència de l'Anoia i el torrent de l'Arau, la carretera travessa el riu per un pont, dit pont de la Boixera, i continua per la riba esquerra fins a Vilanova.

El camí ral indubtablement anava per on ara va la carretera i travessava el riu pel lloc on hi ha l'actual pont de la Boixera, el qual fou construït el 1883 i va englobar en la seva obra un arc més antic, que, segons l'*Inventari Arqueològic de l'Anoia* (1997, p 172) era procedent del camí ral. En el límit dels termes, tant el camí com la carretera, passaven sobre un abundós manantial conegut com les aigües de Rigat, aprofitades per un molí al menys des del segle XVIII (on ara hi ha un museu de l'Aigua) i després per l'abastiment d'Igualada.

El poble de Vilanova del Camí és un petit lloc format en torn a una fortalesa depenent del castell de Claramunt, la qual fou encomanada a Guillem de Montbui el 1206 (Alvarez, 1990). El seu nom és prou significatiu.

Cal remarcar que els comtes de Cardona, senyors del castell de Claramunt, entre els segles XIII i XIV van fundar tres nuclis de població en llocs significatius del seu terme. Un fou la Pobla de Claramunt, situada sota del castell (i refundada el 1334 per destrucció de la Pobla Vella); l'altre, Vilanova del Camí, al camí d'Igualada, i el darrer, Vilanova d'Espoia, al camí de Vilafranca. Vilanova d'Espoia és documentada al cartulari de Sant Cugat (*Rius i Serra*, 1945-47), document 1270 (any 1208) com *Vilanova de Podiosa* i en altres documents *Poolosa* i *Podolosa*, mots tots ells derivats del llatí "podium", és a dir, Vilanova Pujosa o, més clarament, Vilanova del Puig. Sembla, doncs, evident que les dues viles noves van rebre el nom per oposició l'una a l'altra, Vilanova del Camí la de la vall, edificada sobre el camí més important, i Vilanova del Puig la més alta, situada sobre un camí de segon ordre.

Existeix la possibilitat de que el camí primitiu no passés l'Anoia pel lloc de la Botjosa si no que ho fes pel gual dels Moletons, alternativa que faria el camí més curt però més accidentat. El lloc dels Moletons és un petit nucli habitat amb les restes d'un antic molí, documentat al segle XVI, i creuat per un camí que ve directament de Vilanova i passa l'Anoia per un gual. Podria seguir per la

vora dreta de l'Anoia fins el lloc de la Boixera si no fos per que l'anomenat turó de la Boixera s'aixeca molt a prop del riu i fa el pas molt difícil.

Seria més fàcil si l'inici d'aquest tram del camí per la part de la Pobla fos un xic abans d'arribar a la corba de la Boixera. De davant de la masia de cal Senseorella surt de la carretera un camí que puja fins a la collada que hi ha entre el turó de la Boixera i el de la Socarrada, situat més al Oest. Es un lloc anomenat la coma del Porc (*Riba i Gabarró, 1972 mapa*), des del qual és fàcil accedir altra vegada a la vora de l'Anoia i al guals dels Moletons.

1) De Vilanova del Camí a Igualada.

A la sortida mateix del nucli de Vilanova es creua la riera de Castellolí per un pont i justament a l'altra riba ja comença el terme municipal d'Igualada. La carretera (i aquí és obligat pensar que el camí ral és colgat a sota) de seguida entra al casc urbà d'Igualada pel barri del Sant Crist i a l'inici de l'avinguda Caresmar s'ajunta amb la vella carretera de venia del coll del Bruc. L'avinguda Caresmar acaba a la plaça del Rei que és al davant del recinte emmurallat de la Igualada medieval dins del qual entrava el camí pel portal de Soldevila.

10.1.3. Interpretació històrica

Després de la descripció minuciosa del camí ral feta a l'apartat anterior creiem que ara tenim els elements necessaris per a establir una primera hipòtesi sobre en quin moment i per quines raons es va construir l'esmentat camí. Una primera aproximació al conjunt del camí ral tradicional ens mostra aquest com la conjunció, segurament feta en plena Edat Mitjana, de al menys tres trams de camí de característiques molt variades i que formaven part de rutes diferents, per a aconseguir una ruta més directa entre Barcelona i Lleida.

El tram oriental. El camí carener

Hi ha un camí carener que neix a Martorell i arriba fins a prop de la vila de Piera, concretament fins el corral del Mas. En tot el seu trajecte segueix exactament la divisòria d'aigües entre els rius Llobregat i Anoia per un terreny que ascendeix lleugerament i que no té necessitat de salvar torrenteres ni passos difícils. La carretera actual segueix quasi exactament, excepte en el tram de la variant de Masquefa, el mateix itinerari.

En canvi, més enllà del corral del Mas la continuació del camí ral abandona qualsevol carena i agafa unes característiques diferents fins a arribar al castell de Piera i després a Igualada. Però la divisòria entre el Llobregat i l'Anoia lògicament continua, ara apartada del camí, i agafa clarament la direcció Nord. Com és lògic també, puig gairebé no hi ha turons elevats, un camí carener la recorre en tota la seva longitud. El simple resseguiment d'aquesta carena i d'aquest camí sobre un mapa una mica detallat, com el d'escala 1:50000, en dóna unes dades molt interessants.

Puja directament, fent límit entre els municipis de Piera i Hostalets de Pierola, fins a can Soteres i el coll del Bruc, el qual agafa transversalment a l'autovia actual, i fins al petit poble de Sant Pau de la Guàrdia, des d'on és pot arribar fàcilment al coll de can Maçana i a Manresa o Montserrat. Seguidament la carena entre els dos rius segueix en direcció a Maians i, per la serra de Rubió, enllaça amb la carretera BV 1031 i arriba directament a Prats de Rei. Prats de Rei era en època romana el *Municipium Sigarrensium*, un dels nuclis de població més importants de la Catalunya central i punt de confluència de diverses rutes i pas important entre la costa i l'interior. (Joaquim Pera, 1994).

En resum, sembla evident que la primera part del camí era part d'una via romana que des de Martorell anava fins a Lleida passant per Prats de Rei. Aquest camí posteriorment va perdre importància, però aquest tram va continuar vigent, però enllaçant ara amb altres territoris per la vall de l'Anoia i Igualada. Això tampoc té res d'estrany, ja que camins careners d'aquest tipus

existeixen des de temps immemorial per què són fàcils de transitar i no necessiten manteniment.

El tram occidental. El camí de la vall de l'Anoia

El segon tram de camí que cal considerar és el camí riberenc de l'Anoia que va des d'Igualada fins a Capellades. De fet és una arbitrarietat, només justificable pels límits espacials que ens hem autoimposat, assenyalar la ciutat d'Igualada com el seu inici. El camí, sempre per la vora de l'Anoia o d'algun dels seus afluents, condueix cap a Jorba, Santa Maria del Camí i el coll de la Panadella. Igualada és només un dels seus punts intermedis, concretament, el lloc on hi ha la cruïlla amb l'antic camí que, procedent d'Odena, arribava a l'Anoia per la baixada del Carme, creuava el riu per un gual i es dirigia pel castell de Monbui cap a la Conca de Barberà. Igualada, documentada al segle X com una mota o força, controlaria aquesta cruïlla de camins. En tot cas, caldria esbrinar quin dels dos era més important en aquells moments.

Si per la part occidental el camí per la vora de l'Anoia és molt més llarg del que hem considerat, per la part oriental el seu límit està més clar. A la zona entre Capellades i Piera el riu Anoia entra en una zona engorjada que fa gairebé impossible la circulació viària en sentit longitudinal. Precisament al lloc de Capellades, després de la confluència amb la riera de Carme, el camí antic abandonava la vora de l'Anoia per ascendir per la riba dreta del riu, cap a Vilanova d'Espoia, el coll de la Guixera i Sant Pere Sacarrera i dirigir-se a Sant Pere de Riudebitlles i Vilafranca del Penedès.

La carretera actual cap el Penedès té el seu inici al coll de Frígols, sense passar per la vila de Capellades, però hi ha suficients indicis per a pensar que antigament ho feia més al Sud, pel clot de Morei o, fins i tot, que ascendia suaument al llarg del vessant fins a arribar al castell de Cabrera, situat com una talaia sobre l'Anoia.

Cal considerar que la carretera actual és l'hereva d'aquest camí i que només ha variat el seu itinerari en funció de les noves necessitats de transport i de les millores tècniques que s'hi han dedicat, com construcció de ponts, eixamplament i reforç del camí, etc. El cas de l'abandonament de la Pobla Vella per a passar pel pont de la riera de Carme, amb l'estalvi conseqüent de passar el riu dues vegades, creiem que és significatiu.

El tram central. L'enllaç entre la carena i la vall

El tercer tram, i més modern, seria el tram intermedi que transcorre entre l'hostal d'en Bonastre, poc a l'est del castell de Piera, i la vila de Capellades. En aquest tram la carretera actual i el vell camí ral van per itineraris diferents i tot el conjunt planteja una problemàtica especial.

Pel que fa referència al vell camí ral, aquest tram és el menys característic i a la vegada el més dificultós i incòmode de tot el trajecte. Hi ha una sèrie de torrenteres, costes i carenes en situació transversal que impedeixen donar una bona continuïtat al camí, la qual cosa fa que s'hagi perdut la seva marca en molts llocs i que el seu rastre no sigui gens fàcil de seguir. Hi ha diverses possibilitats, potser utilitzades en diferents èpoques, però no hi ha un itinerari clar i precís. La casa de la Venta és, de totes maneres, una fita a tenir en compte.

La carretera, construïda al segle XIX, ha abandonat totalment el traçat de l'antic camí i entre Piera i Vallbona descriu un ampli semicercle que, amb la construcció de quatre ponts, conserva dificultosament un pendent suau, el més apropiat per la circulació de carros. Però tot i que es va buscar el trajecte més convenient, encara en els anys 80 del segle passat, una ensulsiada del terreny va tallar per uns dies l'esmentada carretera a l'entrada de Vallbona.

Per tot l'anteriorment exposat, fa l'efecte que aquest tram es va obrir d'una forma forçada per a posar en comunicació els altres dos anteriorment

esmentats. Això es va fer en un terreny que no era massa apropiat, tant pel relleu, en ple congost de Vallbona, com la pròpia constitució del terreny, molt poc ferma. Si bé la zona permetia la circulació en sentit perpendicular a l'Anoia, com ho manifesta la configuració urbana de Piera i de Vallbona, situades en dues carenes i al llarg de dos camins que van en aquest sentit, en sentit longitudinal era veritablement problemàtica.

Durant els segles en què el camí ha esta en funcionament, sempre ha estat aquest tram el que ha presentat el majors problemes de manteniment. Tant el pas de l'Anoia com la costa de Vallbona, com també el tram des de les Flandes a Piera, ha plantejat problemes contínuament.

El moment en què es va fer aquesta connexió no sembla que pugui ser altre que aquell, a finals de l'Alta Edat Mitjana, en què les noves viles comercials com Piera, Capellades o Igualada van començar a tenir importància i es va obrir per primera vegada l'eix viari entre Martorell, Piera, Capellades, Igualada, la Panadella, Cervera i Lleida, conegut amb el nom de camí ral d'Aragó.

El camí ral d'Aragó

A l'inici de l'Edat Mitjana podem considerar que les noves viles, com Martorell, Piera, Capellades o Igualada, ja eren ben establertes i, amb la conquesta de Lleida l'any 1149, es feu necessari un eix en sentit Est – Oest que permetés la comunicació directa de Barcelona amb les terres de Lleida i, Ebre amunt, cap a Saragossa. Els vells camins de ferradura, majoritàriament en sentit Nord – Sud, pertanyien a una època anterior, ja superada, en la qual l'interès principal conduïa a les terres islàmiques, font de riqueses i possibilitat d'expansió. Ara s'obria una nova via en direcció a Ponent de grans possibilitats tant econòmiques com polítiques o militars. Cal no oblidar que els comtes de Barcelona eren prínceps protectors d'Aragó des de l'any 1137 i reis des del 1162.

El camí més directe entre Barcelona i Lleida, que pujava per les valls del Llobregat i de l'Anoia, creuava el coll de la Panadella i per Cervera i Tàrrrega arribava a Lleida. Era el camí ral d'Aragó, que gaudia de la protecció reial. Juntament amb el camí, els reis atorgaren nombrosos privilegis a les viles que travessava, i moltes d'elles foren declarades viles reials. A més, hi havia un altre camí, d'importància semblant però de trajecte més llarg, que també es dirigia a Lleida anant per Vilafranca, l'Arboç, Valls i Montblanc.

A partir del segle XV (sobretot des del XVI) i fins el segle XVIII, són nombrosos els viatgers que circulen pel camí ral i que ens han deixat un relat de la seva experiència. La majoria esmenten el paisatge feréstec i les dificultats del camí per a obrir-s'hi pas i, molts d'ells, esmenten la gran dificultat que suposa la costa entre Vallbona i el riu Anoia on alguns d'ells fins i tot hi han tingut accidents. Entre ells podem destacar Hieronymus Munzer, metge austriac (1494), Hernando Colón, fill del navegant (1511), Henrique Cock, que escortava a Felip II (1585), Cosme de Mèdicis, gran duc de Toscana (1668) i, sobretot, els viatgers del segle XVII, els anglesos Joseph Townsend (1786) i Arthur Young (1787), el valencià Antonio Ponz (1788) i l'oïdor de la Reial Audiència de Barcelona Francisco de Zamora.

Una llista de la majoria de viatgers que ha deixat un relat del seu viatge ha estat recollida per Josep M Torras i Ribé (1991) en un petit llibret de la col·lecció "Episodis de la Història", *Camins i viatgers a la comarca de l'Anoia (1494 – 1834)* on publica la llista cronologia i en fa una breu anotació de les referències més interessants que contenen respecte a Igualada i la comarca de l'Anoia.

A la llista de viatgers anteriorment esmentats, cal afegir-hi com a molt important a Gaspar Melchor de Jovellanos, polític il·lustrat, ministre de Carles IV i enemic del totpoderós Godoy. Aquesta importància rau no tant en l'extensió o l'interès de la seva descripció, sinó en la seva oportunitat. Jovellanos fou desterrat el 1801 a Mallorca, on romangué fins el 1808. És especialment revelador el fet de que en el viatge d'anada a Mallorca, el 1801, va seguir el camí tradicional per Piera i

Capellades, mentre que en el de tornada, el 1808, ho feu pel coll del Bruc. Torres i Ribé, que en fa citació i comenta el fet, situa en aquest moment el canvi d'itinerari del camí ral que abandona definitivament l'Anoia per a passar pel coll del Bruc.

La defecció del camí ral.

Es un fet transcendent per el futur del camí ral d'Aragó el que s'obri, a principis del segle XIX una variant alternativa pel coll del Bruc. Segons Torres i Ribé (1991) el 1798 ja s'hi treballava i és evident que en poc temps, si no immediatament, va desplaçar al camí vell, situació que s'ha mantingut fins ara. Però per a emprendre una obra d'aquesta naturalesa, com és la de substituir un camí centenari per un altre que té els mateixos llocs d'inici i final, Martorell i Igualada, cal tenir uns motius molt fermes. Més encara si com a argument en contra hi afegim la important indústria paperera i d'adobament de pells que s'anava instal·lant al llarg de l'Anoia.

Creiem que el principal motiu que va obligar a buscar una alternativa al vell camí ral va ser la impossibilitat de trobar una alternativa a la sèrie de passos difícils, costeruts, de forta pendent i amb perill concret d'esllavissada que hi havia entre les viles de Piera i Capellades, el tram intermedi que hem esmentat anteriorment.

Durant l'Edat Mitjana i els primers segles de la Moderna, mentre el trànsit era reduït i fet majoritàriament a bast, a llocs de cavalleries, el camí va ser viable (valgui la redundància) i es va anar mantenint. Però amb el desenvolupament econòmic del segle XVII i XVIII tant en l'àmbit agrícola com en l'industrial, amb l'expansió de la vinya i la fabricació d'aiguardents, amb els esmentats molins de paper i de pells i amb les primeres fàbriques tèxtils, es va generalitzar el transport amb carro i el camí es va revelar con insuficient.

El fet concret és que durant el segle XIX es consolida el trajecte del camí ral pel coll del Bruc i el pas per Piera i Capellades entra ràpidament en l'oblit. El *Itinerario de Cataluña adornado*, de l'any 1823, obra que s'autoqualifica de "muy útil para los Militares y Viajantes poco prácticos del país" ja ni tant sols en fa esment. Fins i tot és possible que el trànsit de carruatges entre Piera i Capellades resultés interromput. Masquefa i Piera tenien sortida cap el Penedès, per Sant Sadurní d'Anoia i cap el Llobregat per Esparreguera. És simptomàtic que en el mercat d'Igualada els productes de Masquefa no hi fossin representats fins a finals del segle XIX. En canvi Igualada sí que tenia accés a les adoberies i fàbriques de paper de Capellades, Carme i la Pobla de Claramunt, puix la part del camí ral riberenc a l'Anoia possiblement es conservaria millor.

Aquesta situació va continuar fins la segona meitat del segle XIX, amb la consolidació d'un règim liberal a Espanya que potenciava l'expansió industrial i la millora de les comunicacions. Llavors els ajuntaments situats al llarg del trajecte van veure la possibilitat de reobrir el vell camí per a donar un nou impuls econòmic a la zona. A tal efecte es van dirigir a la nova diputació provincial de Barcelona, la qual estava embrancada en un gran esforç de modernització de la xarxa viària de la província.

La rehabilitació del camí es va estudiar el 1849, i el 1851 se la va considerar Carretera General, però no ens consta que s'hi fes cap actuació. No va ser fins el 1861, quan, considerat el camí com *Camino Vecinal de Martorell a Igualada por Piera i Capellades* es va començar a treballar per a la seva restauració (AHDP. OP Lligall 932), amb la participació econòmica de tots els ajuntaments afectats, excepte el de Martorell, municipi que ja comptava amb una bona xarxa de comunicacions. Els ajuntaments compromesos eren els de Capellades, Vallbona, Piera, Masquefa, Sant Esteve Sesrovires i Martorell, aquest últim, com hem dit, sense aportació econòmica.

El 1864, en una reunió de seguiment de les obres, es denunciava l'ajuntament de Sant Esteve Sesrovires per no haver pagat encara la taxa convinguda, però

cal tenir en compte que aquest poble és l'únic dels municipis enumerats, el nucli urbà dels quals no era travessat per la nova carretera¹⁵⁰. Les obres van anar molt lentes i el 1889 encara es feien expropiacions al torrent de les Artigues, entre Cabrera i Capellades, per el pas de la nova carretera (AHDP. OP Lligall 957), que, poc a poc, anà substituint a l'antic camí ral.

Finalment, la carretera acabà per construir-se, i és força significatiu el fet que si la consolidació de l'itinerari de l'antic camí ral fou senzilla en els dos extrems de la via, les obres més costoses van haver-se de fer entre Piera i Capellades, on pràcticament es va haver de construir tota la carrera de nova planta.

2. CAMÍ DE SANT BOI DE LLOBREGAT A VILAFRANCA

2.1. Llocs clau

Poblacions i llocs habitats. Hostals.

Municipi de Sant Boi de Llobregat:

Vila de Sant Boi (965)

Castell de Sant Boi

Vil·la romana de Sant Boi

Casal del Bori (s XVII)

¹⁵⁰ Sant Esteve Sesrovires pretenia que la part baixa del camí, de la Beguda Alta a Martorell es fes per la variant nord de l'antic camí romà i medieval, la que anava a parar a la Creu de Madrid i la vil·la romana de Martorell Enllaç i no, com es va fer definitivament, per la que va al Puig del Revell. El 1882 l'ajuntament encara insistia en aquesta possibilitat (AHDB. Lligall 1420).

Quadra de Benviure (946)

Municipi de Sant Climent de Llobregat:

Can Bonhome

Sant Climent de Llobregat (970)

Poble de Sant Climent

Torre d'Almfar (1002)

Can Taps

Can Mas de les Valls (1723) *¹⁵¹

Can Colomer de les Bones Valls (1789) *

Municipi de Begues

Can Grau del Coll

Hostal d'en Grau (1582)

Hostal de l'Albereda (s XIII)

Sant Cristòfol de Begues (església vella) (981)

Rectoria Vella (s XIII)

Begues (898)

Mas de la Fou (1855) *

Mas Alemany (s XIII ?) *

Hostal Vell (1864)

La Barceloneta

Campamar (1582)

Mas Montau (1663)

Municipi d'Olesa de Bonesvalls

Hospital de Cervelló (1262)

Pobla de l'Hospital

Can Camat (1915)

Mas Nou de les Corts (1915)

Can Mitjans

¹⁵¹ Els topònims que van seguits d'un asterisc no són situats en l'itinerari principal del camí, sinó sobre una variant

Can Vedell (1864) *
Corral de la Pedrosa (1915) *
Can Malet (1915) *
Mas Cort (1915) *
Casa de la Gavarra (1915) *

Municipi d'Avinyonet del Penedès

Casa del Coll de Garró (1915)
Mas de l'Eixut
La Teuleria *
Les Gunyoles (978)
Sant Salvador de les Gunyoles (981)
Torre de les Gunyoles
Can Ferrer (1611)
Can Vendrell (1914) *
La Fessina (1914) *

Municipi de Sant Cugat Sesgarrigues

Can Grasses
Sant Marçal (s XV)
Can Suriol de Dalt (1591) **¹⁵²
Cal Rei Sec **

Municipi d'Olèrdola

Ferran (1771)
Castell de Ferran (1141)
Santa Maria de Ferran (1227)
Quadra del Pont de Ferran (s XV)
L'Hostal Nou (1722)
Sant Pere Molanta (1061) **
Domus de Palau Moranta (965) **

¹⁵² Els topònims seguits de dos asteriscs es troben, només al Penedès, situats sobre una segona variant del camí.

Cal Sadurní (1683) **

Municipi de Vilafranca del Penedès

Els Cirerers (jaciment romà)

Carrer de la Font (1504)

Raval de la Font (1715)

Cal Pere Pastor *

Casa dels Quatre Vents (1803) *

Cal Rossellet **

Quadra de Melió (1143) **

Santa Maria dels Horts (s XV) **

Passos difícils (colls, guals, etc.) i ponts:

Municipi de Sant Boi de Llobregat:

Pont de Sant Boi (1303)

Gual de Sant Boi

Municipi de Sant Climent de Llobregat:

Estret de Roques (1864)

Coll de la Creu

Riera de Salom (1789) *

Municipi de Begues

Puig d'Endí (1789)

Marrades del Grau (1855)

Bosc de Campamar (1582)

Municipi d'Olesa de Bonesvalls

Cadira de Sant Cristòfol (1864)

Municipi d'Avinyonet del Penedès

Coll de Garró (1855)
Pont del coll de Garró (1887)
Fondo dels Pedregars
La Fessina (1914) *

Municipi de Sant Cugat Sesgarrigues
Coll de Santa Creu
Pas de Sant Marçal (s XV)

Municipi d'Olèrdola
Camí del pont Vell

Municipi de Vilafranca del Penedès
Els Cinc Ponts
Portal de la Font (1580)
Pont de Melió (1597) **

Cruïlles, trams de camí específics i límits de municipis:

Municipi de Sant Boi de Llobregat:

Municipi de Sant Climent de Llobregat
La Carrerada (1915)
Camí de Begues (alternativa) (1864) *

Municipi de Begues
Els pous de Glaç

Municipi d'Olesa de Bonesvalls

Municipi d'Avinyonet del Penedès

Carrerada reial de Cerdanya (1914 / 1035 ?) *

El Camí Estret

Municipi de Sant Cugat Sesgarrigues

Camí de baix de Vilafranca (1656)

Municipi d'Olèrdola

Camí del pont Vell

Municipi de Vilafranca del Penedès

Carrer de la Font (1504)

Camí Vell de Sant Pere Molanta *

Camí de Meliό (1855) **

2.2. Trams diferenciats

A) Del Pont de Sant Boi al poble de Sant Climent

El principi d'aquest camí cal situar-lo a la sortida del pas existent sobre el riu Llobregat entre Cornellà i Sant Boi de Llobregat, el qual enllaçava amb el camí que venia de Barcelona per la Bordeta i l'Hospitalet. En aquest pas van ser molts els intents per a salvar-lo amb un pont, però la manca d'un terreny apropiat per a subjectar els seus estreps, sobretot a la part oriental, no va permetre de fer-ho fins a finals del segle XIX.

El pont de Sant Boi, situat a l'entrada del delta del Llobregat, és un punt estratègic de la xarxa de comunicacions de la ciutat de Barcelona. La primera construcció de la que tenim notícia, de fusta, fou feta per ordre del municipi barceloní l'any 1303, però ja el 1315 una riuada se l'endugué. Fou reconstruït diverses vegades i de nou fou destruït en els anys 1336, 1410, 1447, 1475, 1496 i 1509. A partir del segle XVI ja no es feu cap més intent i des de llavors i fins al segle XIX, una barca s'encarregava de fer les seves funcions (Codina, 1971, p 8). El 1864 fou construït un nou pont, el qual només es mantingué dempeus fins el 1866, any en que se l'emportà una riuada. El problema es

solucionà el 1904 amb la construcció d'un pont de ferro (Barreda et alii 1993, 125).

Abans de fer-se el pont i en els períodes en que aquest era ensorrat funcionava una barca de passatge amb una sirga moguda per un grup d'homes (Codina, 1971, p 8). Altres barques semblants hi havia al Prat i a Sant Vicenç dels Horts i demostren la dificultat d'un pas estable per a creuar el Llobregat. Aquesta dificultat venia més per la irregularitat del seu cabal i per les fortes revingudes que experimenta de tant en tant que no pas per la fondària o la força de la corrent, doncs sempre ha estat possible passar-lo a gual en molts llocs, sobretot durant l'estiatge.

Des del pont s'obria un ventall de comunicacions. Llobregat amunt es podia anar cap a Sant Vicenç dels Horts i Cervelló, per la vora del Delta, i passant pel turó de Sant Boi, s'anava cap a Viladecans Gavà i Castelldefels i el camí prosseguia amb moltes dificultats pel massís de Garraf cap a Sitges i Vilanova. Però el més important i el que s'ha mantingut al llarg del temps és el camí ral que per Begues i Olesa de Bonesvalls condueix directament cap el Penedès.

Aquest camí aprofitava la vall de la riera del Bori i, deixant a l'esquerra els turons de Sant Boi (amb el castell i l'església), de la Muntanyeta i de Sant Ramon, i passant per l'antiga quadra de Benviure, arribava a la capçalera de la riera. Aquí traspassava cap a la vall de la riera de Sant Climent pel coll anomenat Estret de Roques, com encara ho fa la carretera actual.

Es molt probable que antigament el camí passés més per la carena, des del riu fins al turó de Sant Boi, nucli antic de la vila, d'aquí cap a la Muntanyeta per l'anomenat camí dels Canons i a continuació cap el turó de Sant Ramon, antigament anomenat coll Baix, i trifini entre els termes municipals de Sant Boi, Sant Climent i Viladecans. A la part interior del turó hi ha un autèntic coll, l'Estret de Roques, que encara és travessat per la carretera actual entre Sant Boi i Sant Climent.

Des de l'Estret de Roques la carretera baixa fent unes corbes pronunciades fins a la masia de can Bonhome i el torrent de Querol, el qual creua per un pont, per a entrar seguidament al poble de Sant Climent. El camí antic feia el mateix trajecte però segurament anava més per la carena i, per tant, arribava a la masia més directament.

B) De Sant Climent a la Rectoria Vella de Begues per la riera de Salom o per la Carrerada

El següent tram de camí surt de Sant Climent en direcció SW cap al cementiri i a la collada dita coll de la Creu, al peu del turó del Pedró, el qual separa la vall de Sant Climent de la de la riera de Salom. Des de l'esmentada collada surten dos camins paral·lels en direcció cap a l'Oest, ambdós condueixen al nucli de la Rectoria Vella de Begues. Un d'ells, anomenat la Carrerada, ho fa per la carena, i l'altre ho fa pel fons de la vall, per la part esquerra de la riera de Salom. Creiem que els dos camins són igualment vàlids i que segurament en un moment o altre han estat pas del camí ral.

El camí de la vall és esmentat al segle XIX com a camí veïnal i en el seu trajecte s'hi troben les masies de can Mas de les Valls i can Colomer de les Bones Valls, documentades les dues ja al segle XVIII. Aquest camí, sense deixar la riera, entrava al terme municipal de Begues i creuava aquesta al Mas de la Fou, avui perduda; després pujava per l'actual urbanització de Park Gavà fins a arribar a la masia de mas Alemany, també enderrocada, i, per unes corbes que salvaven la forta pendent, ascendia fins a la Rectoria Vella, on hi ha l'església primitiva de Sant Salvador de Begues.

El camí alternatiu, el camí de la Carrerada, seguia la carena sense passar per cap lloc habitat, al menys per les dades que en tenim, fins a arribar sota el puig d'Endí, trifini entre els termes de Begues, Sant Climent i Torrelles de Llobregat. Feia la partió entre Begues i Torrelles durant un tram i, al trobar el camí veïnal que enllaçava aquests dos municipis, s'unia a ell i girava per darrere el turó

conegut com la roca del Barret i baixava per les Marrades del Grau fins a arribar a la masia i antic hostal de can Grau del Coll, ja a la Rectoria Vella.

C) De la Rectoria Vella a l'Hospital de Cervelló, a Olesa de Bonesvalls

Des de la Rectoria Vella fins a l'hospital d'Olesa de Bonesvalls (aquest municipi també és conegut com Oleseta) el camí seguia segurament el curs alt i mitjà de la riera de Begues, un dels molts afluents de la riera de Ribes que clivellen l'àrea de Garraf i en fan difícil el seu trànsit. Aquí s'ajunta actualment amb la carretera que puja des de Gavà i Bruguers i porta també a Vilafranca. Carretera i camí circulen sobreposats en alguns trams, sobretot per la vora dreta de la riera, i es confonen molt sovint, però en alguns llocs és encara possible trobar itineraris diferenciats de l'un i de l'altra.

Segurament des de la Rectoria Vella el camí ral baixava per la urbanització ca n'Anfruns fins a trobar la carretera de Gavà a la vora de la riera de Begues, passava per l'actual centre urbà de la població i seguia per les barriades de la Barceloneta i Campamar. Seguiria riera avall, potser aquí per la banda esquerra de la riera, per la zona del Pou de Glaç, on encara es conserven les restes de dos pous d'aquest tipus, i després per sota del turó d'Alabena (o de la Vena), i arribava al terme d'Oleseta, justament al peu del turó conegut com la Cadira de Sant Cristòfol.

Al terme d'Oleseta, continuava per la mateixa riera de Begues, a la qual seguia en les seves marrades i a la qual creuava diverses vegades per a aprofitar-ne les parts favorables del terreny, i arribava directament a l'Hospital d'Oleseta (també dit hospital de Cervelló, per haver estat edificat per un membre d'aquesta família baronial) sense haver passat pel nucli central del poble.

Hi ha una possible alternativa, potser més antiga, que permet una comunicació directa sense passar per la vora de la riera. Aquest camí alternatiu començaria al raval de Santa Eulàlia, amb la capella d'aquest nom, a la sortida del poble actual de Begues (o potser fins i tot des de can Grau del Coll), passaria per la

plana de Can Sadurní fins a la carena entre el turó de Montau i el puig Saiada, travessant-la pel coll conegut com la plana del Montau, i baixaria per l'altra banda per la carena entre el fondo del Montau i el de Matabous fins a arribar al poble d'Oleseta i aniria després fàcilment des d'aquí a l'Hospital.

D) De l'Hospital d'Oleseta al coll de Garró

A partir de l'hospital de Cervelló, entremig de moltes marrades, la riera de Begues comença a prendre la orientació Nord Sud i deixa des ser un bon referent per a la circulació cap el Penedès. A partir de les cases del Gravat la carretera actual deixa la riera i es desvia cap a can Camats i el mas Nou de les Corts, amb la qual cosa agafa un caire de camí de mig vessant, molt diferent del que duia fins ara. D'aquesta manera, per can Malet i el fondo de la Gavarra, arriba al coll de Garró, el qual, contra el que es podia esperar del seu nom no és pas una collada si no un antic gual (ara és un pont) sobre la riera dels Pelagons. A partir d'aquest punt el camí s'obre a la plana del Penedès.

Es possible que el camí antic fes el mateix recorregut o que anés pel fons de la riera, com encara hi ha un camí que ho fa, fins el gran meandre encaixonat conegut com la plana Ponça, i després, per can Mitjans, arribés al coll de Garró. També és possible que agafés un trajecte intermedi, però el que és segur és que, en qualsevol cas, anava a parar a l'esmentat coll de Garró.

La validesa d'aquesta afirmació és garantida tant per la documentació existent, bàsicament moderna, com al fet de que aquest és el lloc on fa l'encaix amb el Garraf al final de la plana penedesenca de dos camins ramaders documentats des de l'Edat Mitjana. L'anomenada carrerada General o de la Segarra procedeix de més enllà de la Llacuna i travessa tot l'Alt Penedès i aprofita pel seu recorregut la carena, per Font-rubí i la Granada, entre la conca de l'Anoia i les conques del riu de Foix i de les rieres penedesenques fins a arribar al poble de les Cabòries, a poca distància del Coll de Garró.

L'altre camí ramader la carrerada reial de Cerdanya circula per les serralades que separen les alineacions costaneres de la Serralada Litoral de la plana de l'Alt Penedès des de la Talaia, el puig de l'Aliga i el turó d'Olièrdola fins a arribar a les Gunyoles, també situada al costat del coll de Garró.

E) Del coll de Garró a les Gunyoles

Al travessar el pont del coll de Garró, les vies de comunicació s'obren en un ampli ventall de possibilitats. En primer lloc, cap el nord, per can Ràfols dels Caus i Cantallops es pot arribar a Sant Sadurní d'Anoia; la segona seria per la Teuleria i les Cabòries, nucli central actual del municipi d'Avinyonet del Penedès per on s'agafa directament la carrerada General, i una tercera seria per les Gunyoles on comença una altra via ramadera, la carrerada Reial de Cerdanya.

En aquest cas, com que el camí que analitzem és el camí ral de Vilafranca del Penedès i com que Vilafranca ha agafat una importància econòmica i demogràfica que eclipsa els demés llocs esmentats, ens limitarem a enregistrar els trams de camí corresponents a aquest trajecte i deixarem els altres per al capítol corresponent. En tot cas cal advertir que fins i tot des del Coll de Garró a Vilafranca s'hi podia anar per més d'un itinerari.

El primer tram del camí ral pel Penedès, més aviat curt, servia per a sortir del fons de la riera i abandonar els últims accidents del Garraf, representats pel fondo del Corral i el fondo del Pedregar, travessats els quals s'arribava al poble de les Gunyoles.

Les Gunyoles és un llogaret que havia estat capital d'una antiga quadra dels Templers. Es edificat en torn a una torre que probablement fou un edifici sepulcral romà, reutilitzat en època medieval com a torre de defensa. Compta també amb una petita església d'origen romànic i a prop seu hi conflüïen les dues carrerades més importants del Penedès. Fins al segle XIX no s'incorporà al municipi d'Avinyonet.

A partir de les Gunyoles es plantegen dues possibilitats. De fet com que ja es tracta d'un terreny planer, les úniques dificultats les presenten el pas dels diferents torrents i les alternatives pel pas del camí ral són moltes. Però la documentació parla sobretot de dos camins importants per a arribar a Vilafranca, el que passava pas per Sant Marçal i Ferran, anomenat camí de baix de Vilafranca, i el anava per Sant Pere Molanta i el camí de Meliό.

F1) De les Gunyoles a Vilafranca pel pas de Sant Marçal i Ferran

La sortida del camí ral des de les Gunyoles porta encara un nom ben significatiu, el camí Estret, que va pel pedemont sota la serra de les Gunyoles; passa a prop de can Ferret i entra al municipi de Sant Cugat Sesgarrigues per can Grasses. Aquí a prop hi és documentat al segle XV el coll de Santa Creu, no localitzat amb certesa, que pensem que era situat en el punt on es separen el camins de Dalt i de Baix per anar a Vilafranca.

El camí de Baix va directament des de can Grasses al pas de Sant Marçal, situat sobre la riera del seu nom, la qual aigua avall pren els noms de riera de Font Tallada i riera del Sepulcre. Al costat hi ha la capella del mateix nom, ara en runes. El nom de Sant Marçal també s'aplicava a la quadra o demarcació d'aquest lloc i, actualment, "torrent de Sant Marçal" és el nom del jaciment romà que hi ha al costat del pas.

Passada la riera s'entra a la part més septentrional del terme d'Olèrdola i s'arriba de seguida al poble de Ferran, format per cases escampades i centrat per un antic castell, ara desaparegut. La quadra del seu nom, dita al segle XV *Quadra del Pont de Ferran*, ocupava tota aquesta part del terme.

Des d'aquí fins a Vilafranca la comunicació és fàcil, però a la vegada difícil d'establir-ne les prioritats. Hi ha diversos camins, segons els mapes utilitzats i, a més, ens trobem en una zona molt transformada, tan per la indústria com per la construcció de l'autopista i altres carreteres. Aquesta transformació ha estat

molt forta ja des del segle XVIII, quan la carretera que comença al pont de Molins de Rei va travessar aquesta zona per accedir a Vilafranca. De totes les possibilitats que es presentaven hem decidit de seguir, prioritàriament, l'itinerari de l'anomenat camí del Pont Vell, malgrat que ara no en resti record d'on podia ser aquest pont.

Aquest camí sortia de Ferran en direcció NW, travessava la carretera d'Ordal i arribava a l'hostal Nou, edifici documentat ja al segle XVIII, seguia per les partides dels Cinc Ponts i els Marges Alts, passava pel jaciment romà dels Cirerers i arribava a Vilafranca, segurament pel raval de la Font. L'encaix del casc antic de Vilafranca amb la seva xarxa de camins és també difícil per la mateixa raó, les modificacions fetes en urbanitzar espais a partir de vies de comunicació noves.

F2) De les Gunyoles a Vilafranca per Sant Pere Molanta i Melió

Sortint de les Gunyoles, aquest camí seguia el mateix itinerari descrit abans, pel camí Estret i per can Ferret segurament fins el coll de Santa Creu, però en entrar en el terme de Sant Cugat Sesgarrigues seguia al peu de la muntanya per can Suriol de Dalt i creuava la riera de Font Tallada (la mateixa anomenada de Sant Marçal aigua amunt) per cal Rei Sec (masia dita així per oposició a una altra de veïna coneguda com cal Rei Gras). Aquí s'entra igualment al terme d'Olèrdola i en pocs minuts s'arribava a can Sadurní i a l'església romànica de Sant Pere Molanta.

Sant Pere Molanta és un petit poble, documentat ja al segle X com *Palau Molanta* o *Palau Moronta*, que posteriorment fou el centre d'una petita quadra. A prop d'aquest lloc hi ha restes d'una vil·la romana de gran importància, doncs entre les troballes han aparegut dues làpides amb epigrafia.

Des d'aquí a Vilafranca el camí és únic i directe, malgrat haver de travessar dues rieres, la de Santa Maria dels Horts i la de l'Adoberia (o riera de Vilafranca). A més el camí duu un nom ben curiós, camí de Melió (el nom

també es presenta a la documentació transcrit *Medió, Maliho i Milú*), nom també aplicat a un pont i a la partida que travessa el camí, ja documentada al segle XII com *Alodium de Milione* (CSC, doc nº 952 (1143). El pont de Melió era segurament sobre la riera de Santa Maria dels Horts, a prop de la capella d'aquest nom, i el camí el travessaria per a entrar a Vilafranca pel desaparegut portal de Barcelona o de Nostra Senyora, el qual era situat a l'extrem del carrer de la Parellada.

2.3. Interpretació històrica

Per a intentar de fer una anàlisi del camí ral de Sant Boi a Vilafranca, cal en primer lloc dividir-lo en dues grans parts ben diferents, el camí per l'interior del Garraf i el camí per la plana del Penedès, ambdues separades pel coll de Garró. Les característiques físiques dels dos trams són totalment oposades i les funcions, i fins i tot l'origen que podien tenir els camins, serien també molt diferents.

L'itinerari pel Garraf

A l'analitzar, tram a tram, el trajecte per dins el massís de Garraf ens trobem amb quatre parts ben diferenciades:

- a) L'accés a l'interior del Garraf des de la vall del Llobregat, entre Sant Boi i Sant Climent, que ho fa pel coll de l'Estret de Roques.
- b) La continuació per la vall de la riera de Salom, afluent de la riera de Sant Climent fins el puig d'Endí.
- c) El salt per la Rectoria Vella de Begues fins a baixar a la vall de la riera de Begues, riera que se segueix fins poc més enllà de l'Hospital d'Oleseta.

- d) El creuament a mig vessant entre la riera de Begues i el coll de Garró, travessant diversos torrents.

Cap d'aquests trams no són fàcils ni còmodes perquè la direcció general del camí no és la més adequada per a les condicions físiques del territori. Ni les carenes són en la direcció convenient ni els fons de les valls són plans ni rectilinis i molt menys són adequats els vessants dels turons per a passar-hi un camí. I malgrat tot, el camí existeix i hi ha nombroses indicacions de què és un camí antic.

Per a acabar de comprendre la necessitat de l'existència d'aquest camí cal ampliar el camp de visió i englobar-hi el territori adjacent, bàsicament la ciutat de Barcelona, la vall del Llobregat i el Penedès. Amb una consideració especial cap a la ciutat de Barcelona com a generadora de riquesa, poder i, per tant amb la possibilitat d'obrir camins d'acord amb les seves necessitats.

El pas de la ciutat de Barcelona cap el Penedès i les regions costaneres del Sud sempre ha estat obstaculitzada pel massís de Garraf, la qual cosa ha obligat a portar el trajecte bàsic de comunicacions a donar un rodeig pel contorn del massís Garraf Ordal, fins a la confluència entre l'Anoia i el Llobregat a Martorell. Això ha passat des de l'època més reculada, com ho demostra la mateixa existència del pont romà de Martorell, l'anomenat pont del Diable.

El pas per dintre de Garraf, que escurça en moltes hores el trajecte, sempre ha estat difícil, però no pas impossible. Des de la ciutat de Barcelona hi ha hagut tres itineraris importants que en algun moment que han fet possible aquest pas. Un d'ells travessava el Llobregat des de Sant Feliu de Llobregat a Sant Vicenç dels Horts i per la vall de la riera de Cervelló arribava al coll d'Ordal. Al segle XVIII, amb la construcció del pont de Carles III, el camí va canviar el seu lloc d'inici i va sortir de Molins de Rei.

Els altres dos començaven al pas del riu entre Cornellà i Sant Boi, al principi del delta del Llobregat, un d'ells anava a ran de mar per les costes de Garraf i

l'altre per l'interior, per la riera de Begues. Aquest és precisament el que ens ocupa i creiem que no es podria parlar aquí d'un camí determinat si no fos per l'existència de la ciutat de Barcelona i pel seu interès en mantenir-lo obert en direcció cap el Penedès.

Al lligar-lo a l'interès i a la força de la ciutat de Barcelona es planteja el primer dels problemes que ofereix el camí. Es el problema de seva primera datació o, concretant més, de l'existència del camí en època romana, ja que no hi ha cap indicatiu de què el camí, com a tal, existís en època anterior a aquest període. Ni el trajecte conforma un únic pas natural ni les necessitats dels habitants del pla de Barcelona fan pensar en la necessitat de tenir-lo obert.

De fet, la primera menció que ens parla del pont de Sant Boi és de principis del segle XIV i precisament la documentació informa que la ciutat de Barcelona el va construir a les seves expenses (Codina, 1971, p 8). Anteriorment al pont hi havia una barca i segurament, més endarrere encara, es passaria a gual quan el cabal ho permetés, però el fet és que no sabem des de quan la ciutat de Barcelona en tenia el control.

En l'època romana, gràcies als treballs de Solias, Menéndez i d'altres, sabem que el gran port de Barcino es trobava a la banda dreta d'un Llobregat que llavors encara no havia emplenat el seu delta. A la banda dreta del riu, des del Prat de Llobregat fins a Gavà, anomenada de les Sorres, s'han fet nombroses troballes de derelictes romans.

Això ens indica que en època romana ja hi havia un interès de Barcelona cap a aquesta zona a la qual s'arribava en vaixell i la qual per via terrestre s'arribaria poc més o menys que com ara, pel lloc on hi ha el pont de Sant Boi. Les troballes arqueològiques que s'han fet a Sant Boi confirmen la importància del lloc en època romana però a part de la vil·la romana són troballes soltes amb poca entitat individual com per a valorar la categoria que pogués tenir. La no localització del lloc de Telobis i l'existència del topònim àrab *Alcalà* per a referir-

se a Sant Boi ha fet suposar en un assentament romà força més important que una simple vil·la, però de moment no podem passar de la simple suposició.

Al final del camí ral del seu trajecte pel Garraf, en la seva sortida al Penedès, en trobem un altre lloc, el poble de les Gunyoles, amb força restes romanes. Tant l'existència d'una torre funerària romana, com la troballa del que podria ser un miliari anepígraf, porten a suposar que l'establiment romà de les Gunyoles (*Carta Arqueològica del Penedès*. Avinyonet) encara sense acabar de definir, està ben relacionat amb la xarxa de camins de l'època.

Però en contraposició a l'abundància de jaciments romans de l'Alt Penedès, entre ells una vintena llarga de vil·les, entre Sant Boi i les Gunyoles no hi ha a penes restes romanes. Encara és més notable que en tot el Garraf estricte, deixant de banda la façana litoral, quasi be no hi ha enregistrada presència romana. Ni tant sols és abundant a la zona la toponímia que es pugui suposar d'origen llatí. No hem trobat cap topònim tradicional acabat en *-à/-ana* en els termes de Begues i Oleseta, i només del tipus font de l'Alba, riera de Salom o puig Verdaguer que poden fer referència a la coberta vegetal i no retrotreure's a abans de l'època medieval (Coromines, 1995).

La manca d'empremtes romanes en el territori fa molt difícil la presumpció de l'existència d'un camí romà predecessor de l'esmentat camí ral pel centre del Garraf, encara que hi hagi autors que hi han suposat fins i tot una branca de la via Augusta, basant-se en la variant dels vasos de Vicarello que no esmenta *Ad Fines* sinó *Stabulo Novo*.

Però si d'època romana no hi ha referències, sí que n'hi ha de molt al principi de l'època medieval. Concretament, existeix documentació directa referent a camins de l'època musulmana, època que en aquest sector es redueix en el temps només als segles VIII i IX, des de l'ocupació àrab fins a la consolidació de Barcelona i el seu comtat com a punt avançat de la conquesta carolíngia.

En el context de la nova ocupació cristiana del territori apareix la primera menció documental del castell de Cervelló i el seu entorn a l'any 904 (*CSC*, doc nº 2). La primera del de Subirats, sobre l'Anoia, a l'altre extrem del massís, es del 917 (*CSC*, doc nº 9) i el 929 ja s'esmenta el castell d'Olèrdola (*Catalunya Romànica* XIX, p 133) malgrat que sembla que no es consolida l'ocupació. A partir d'aquest moment ja posseïm molta documentació escrita (procedent de donacions, vendes, testaments, infeudacions, etc) sobre llocs concrets, alguns d'ells molt importants i d'altres dels quals se n'ha perdut la memòria. Un dels primers en aparèixer, i de fonts àrabs (cosa no gens corrent) és el de Begues. Segons elles a l'indret de *Bighassh*, en el camí de Barcelona, tingué lloc una batalla entre feudals i musulmans l'any 898 (*Catalunya Romànica* XIX, p 306).

No sabem quin era el camí esmentat, només que era el camí que des de Begues anava a Barcelona, però és molt probable que fos un dels que portaven al Penedès, a més dels de Cervelló i de Subirats. Si és així, és probable que fos també el més curt i el més proper a la ciutat de Barcelona i, segurament, creuaria el Llobregat pel lloc de Sant Boi. Precisament, entre la nombrosa toponímia àrab del massís de Garraf (aquest mateix nom també ho és) destaquen els corresponents a Sant Climent de Llobregat, *locum que dicunt Almafari* (*CSC*, nº 132, any 978), i on és esmentada la Torre d'Almafà el 1002, i a Sant Boi de Llobregat, *villa Alcalé* (*CSC*, nº 76, any 956)

Des de Begues en direcció contrària també hi ha documentat el lloc d' *Osevesa* del terme del castell de Cervelló és documentat el 955 (*CSC*, doc 41). Però aquest topònim no sembla pas àrab, si no més aviat preromà, del grup dels acabats en *-esa* (Coromines, 1995, Olesa).

Si això no és una prova de l'origen àrab del lloc, tampoc és impediment per a suposar que en aquest moment, a mitjans del segle X, ja existia un camí que duia de Barcelona al Penedès passant per Sant Boi (la vila d'Alcalà), Sant Climent (la torre d'Almafà), Begues i Oleseta. Encara amb més raó, quan en el document anterior s'esmenta que el lloc d'Osevesa afronta a ponent amb *ipsa*

villa antiqua (CSC, doc 41, any 955), vila que podria ser perfectament el lloc de les Gunyoles.

Sembla, doncs, molt probable a principis del segle X existís ja una via de comunicació per aquest lloc entre Barcelona i el Penedès. Qüestió més complicada és esbrinar si aquest camí es va obrir en aquest moment o existia ja en època anterior, i en aquest cas, si la seva existència es pot remuntar fins a l'època romana.

Les condicions de trasllat de persones i coses a principis de l'Edat Mitjana eren molt diferents a les d'època romana. Aquesta és una època dominada per la guerra mentre que en l'altre predominaven els períodes de pau, la qual abraçava grans extensions i permetia un considerable volum de comerç i, per tant, de transport. Els camins importants havien d'estar arranats per a suportar aquest transport, moltes vegades pesant, i era preferible fer un rodeig que passar per segons quina collada.

En els segles IX i X, després del fracàs que va representar la fallida presa de Tortosa pels carolingis, la progressió des de Barcelona cap el Sud es va fer amb més cura, ocupant primer un territori i consolidant després la ocupació. D'aquesta manera es va tardar dos segles en arribar a Tarragona i tres en arribar definitivament a Tortosa i Lleida.

Una de les primeres zones que es va ocupar va ser la banda dreta del Llobregat, edificant o ocupant castells des de la Guàrdia de Montserrat, Castellvell de Rosanes i Subirats sobre l'Anoia, Cervelló entre Ordal i Garraf i Eramprunyà sobre el Delta. Poc més tard es va ocupar Olèrdola i fins i tot Sant Esteve de Castellet, que no va consolidar-se.

En la descripció del camí, feta anteriorment, s'ha esmentat la carrerada reial de Cerdanya que va des del Coll de Garró a les muntanyes de darrere de Vilanova i de Cubelles. El cas és aquest camí, documentat com a ramader, és també un accés directe i força segur per a arribar a Olèrdola des de les Gunyoles, puix

circula sempre per la dalt de la carena. Es molt probable que aquest camí fos posat en valor en els primers moments de la ocupació del Penedès per tal d'establir contacte directe amb Olèrdola i que, quan la situació va establir-se i es va fer evident que la repoblació d'Olèrdola no reeixia, el flux de comunicacions canviés el seu trajecte en direcció a Vilafranca.

Globalment, el camí per l'interior del Garraf seria només un camí dels anomenats de ferradura, apte per a passar-hi a peu o a cavall, i no va ser fins una data molt tardana quan es va procurar adaptar-lo per al pas de carruatges, cosa que comportaria moltes dificultats. En últim cas, la remodelació completa del camí no es dugué a terme perquè l'obertura del pas de la Creu d'Ordal, al segle XVIII, ho va fer innecessari.

L'itinerari pel Penedès

El tram, o millor dit, trams, del camí que transcorren pel Penedès tenen tot un plantejament global totalment diferent. El coll de Garró és el racó més oriental del Penedès i tot el ventall de camins que en surt s'incorpora a una xarxa de comunicacions, creiem que ja desenvolupada des d'època romana. La gran quantitat de jaciments romans, entre els que s'hi troben nombroses *villae*, és segur que haurien generat una espessa xarxa de camins. Però com que el camí ral és bàsicament el camí de Vilafranca del Penedès, cal reduir l'anàlisi a l'espai pertinent i a l'època a partir de la qual aquesta ciutat, antiga *vila nova*, ha creat la seva pròpia xarxa de camins.

La història de Vilafranca com a ciutat comença al segle XII, poc abans de quan el 1151 el comte Ramon Berenguer IV nomena batlle comtal a Pere Berenguer de Vilafranca (*GGCC*, V, p 60). A partir d'aquest moment la Vila Franca (*Villa Libera* és esmentada encara al s XV (*Senyoriu de Santes Creus*, II-19) experimenta un procés de creixement que fa que substitueixi a Olèrdola com a centre militar i a la Granada com a centre comercial. Es a partir d'aquest moment en què cal cercar l'origen del camí ral.

Les Gunyoles, al costat del coll de Garró, ja hem esmentat abans el seu passat romà, i molt a prop seu hi ha l'important jaciment de Sant Pere Molanta, amb la vil·la de "Vila Maimona" i la necròpolis de "Cal Pau Surià - Cal Xic Ferret", amb restes d'ocupació importants que van del segle I al segle IV (Cebrià et alii 1991). Possiblement, un camí unia els dos llocs en època romana i seguint en la mateixa direcció cap el Oest, passava pel lloc de l'actual Vilafranca i arribava a las també *villae* del Casalot de l'Espuny i de la Bleda. Ignasi Muntané creu que aquest camí fou la l'origen de l'anomenada *Calciata Morisca* a l'Edat Mitjana (Muntané, 2004 inèdit).

El problema és que malgrat que el pas entre el lloc on hi ha l'església romànica de Sant Pere Molanta, força més al sud de la vil·la, i Vilafranca del Penedès és fàcil, no hi ha actualment cap camí directe entre les Gunyoles i Sant Pere Molanta. La documentació recollida aporta alguns topònims que podien formar part d'un itinerari, segurament de l'anomenat camí de baix de Vilafranca. El Pas de Sant Marçal i la quadra del Pont de Ferran són documentats ja al segle XV (*Senyoriu de Santes Creus II-29 i II-31*), l'Hostal Nou fou bastit el 1722 (*Inventari Arquitectònic del Patrimoni; Alt Penedès*) i en diferents documents del segle XVII s'esmenta el Camí de Vilafranca a Sant Marçal (Arxiu BC: Marquès de Moja, lligall 29). En aquesta mateixa documentació, de l'any 1656 també menciona el camí de Sant Pere Molanta a les Gunyoles, però no diu per on es passa.

Tot fa suposar que ambdós camins van estar en ús des de l'Edat Mitjana fins al segle XVIII. Però a finals d'aquest segle s'obrí la carretera d'Ordal, construïda de nova planta, amb els ponts de Molins de Rei i del Lledoner i un ferm d'una amplada apropiada per a la circulació de carruatges en dues direccions. Aquesta nova carretera va modificar dràsticament tota la xarxa viària entre Barcelona i el Penedès, el que va suposar la pèrdua d'importància immediata per al camí que ens ocupa. Des de llavors és només una via de comunicació de segon ordre.

3) CAMÍ DE MARTORELL A MONTSERRAT PER ABRERA I ESPARREGUERA.

3.1. Llocs clau

Poblacions i llocs habitats. Hostals

Municipi de Martorell (1032)
Vila de Martorell (1032)
Portal d'Anoia (inici del camí) (s XIV)
Santa Maria del Pontarró (1346)
Hostal del Pontarró (1745)
Barri de Can Carreres (1865)
Vil·la de Martorell Enllaç (s II aC – s III dC)
Can Sunyol del Pla (1751) ant. mas Matallonga (s XVII)

Municipi d'Abrera (945)
Giravolt del Salt (1832)
Hostal del Pi (1890)
Creu de terme antiga (s XV)
Carrer de les Mates (s XIX)
Poble d'Abrera (1751)
Església parroquial de Sant Pere (1110)
Baixada del Forat de l'Embut (1793)
Carrer del Rebato (1791)

Municipi d'Esparreguera
Pont de Magarola (1886)

Maset del Margarit (s XVIII), ant. mas Serra (s XVII)
Serrat del Truquell (1748)
Cementiri municipal (s XIX)
Carrer de Cavallers (1860)
Carrer Gran (el "Vuit d'Oros") (1793)
Església parroquial de Santa Eulàlia (1316)
La Creu de Pedra (1766)
Camí de les Masies
Can Comelles (1587)
Can Sant Joan (1711), ant. mas Vacarisses (1711), ant. Mas Teulat.
Can Roca (1762)
Ca l'Angel (s XIX) ant. can Febrer de la Muntanya (1667)
Can Rubió (s XVI)

Municipi de Collbató (945)
Coll de Rubió (1889)
Serra dels Casalots (1889)
Roca del Corb
Castell de Collbató (955)
Poble murat de Collbató (945)
Església parroquial de Sant Corneli (1061)
El Casalot (s XVIII)
Casa de la Vinya Nova (1566)

Municipi del Bruc (1187)
Can Vallès (1573)
El Bruc de la Parròquia (1187)
Església parroquial de Santa Maria (1187)
El Bruc de Baix (1845)
El Bruc del Mig
El Bruc de Dalt (1845)
Coll de can Maçana
Can Maçana (1734), ant. mas Martí (1545), ant. La Pobla de la Guàrdia

(1445)

Castell de la Guàrdia (899)

Capella de Sant Pau Vell (s XV)

Municipi de Marganell (924)

Coll de Port o de Porc (1867)

Santa Cecília de Montserrat (942)

Passos difícils (colls, guals, etc.) i ponts:

Municipi de Martorell (1032)

Portal d'Anoia (inici del camí) (s XIV)

Pont de l'Anoia

El Pontarró (1346)

Municipi d'Abrera (945)

Giravolt del Salt (1832)

Creu de terme antiga (s XV)

Creu de Fusta

Baixada del Forat de l'Embut (1793)

Municipi d'Esparreguera

Pont de Magarola (1886)

Serrat del Truquell (1748)

Cementiri municipal (s XIX)

Creu de Pedra (1766)

Municipi de Collbató (945)

Coll de Rubió (1889)

Serra dels Casalots (1889)

Roca del Corb

El Casalot (s XVIII)

Municipi del Bruc (1187)

Coll de can Maçana

Municipi de Marganell (924)

Coll de Port o de Porc (1867)

Cruilles, trams de camí específics i límits de municipis:

Municipi de Martorell (1032)

Camí de la Callerissa

Cruïlla del Pontarró

Municipi d'Abrera (945)

Camí del Forat de l'Embut (1793)

Camí del Rebato (1791)

Municipi d'Esparreguera

Carrer de Cavallers (1860)

Carrer Gran (el Vuit d'Oros) (1793)

Camí de les Masies

Municipi de Collbató (945)

Drecera de Fra Garí (s X)

Municipi del Bruc (1187)

Municipi de Marganell (924)

3.2. Camí de Martorell a Montserrat, trams diferenciats

Aquest camí es correspon, des de que a principis del segle XIX es va obrir el coll del Bruc, a la vella Carretera N-II de Madrid a França per la Junquera i, des dels anys 90 del segle passat, a l'autovia que fa les seves funcions. Si ara tothom coneix aquesta carretera com a principal pas cap a les terres de ponent i cap a l'interior de la Península, fins al segle XVIII no va ser aquesta la seva funció principal, puix malgrat que aquest camí també era molt important, el seu destí era ben diferent. La majoria de viatgers que utilitzaven aquest camí ho feien per anar al monestir de Montserrat i, en menor nombre, per arribar fins a Manresa.

A) De la vila de Martorell a les Mates

El camí sortia de Martorell pel Portal d'Anoia i pel pont de fusta situat sobre aquest riu i arribava pel camí de la Callerissa, ja esmentat anteriorment, fins al nucli del Pontarró. Aquí hi havia la cruïlla entre aquest camí i l'antic camí ral de Lleida per Piera i Capellades i la descripció del poblet ja es feu en aquell itinerari.

Des del Pontarró feia un ampli revolt, anomenat ara carrer Montserrat, travessava el torrent de Llops i seguia fins a l'actual estació de Martorell Enllaç, dels Ferrocarrils de la Generalitat, a sota de la qual es conserva, pàcticament sense excavar, la vil·la coneguda amb aquest mateix nom o com "Termes Glude", pel nom de la indústria adjacent.

Tot aquest tram és conegut a Martorell com la carretera Vella, per a diferenciar-lo del nou traçat de la N-II que es va fer en els anys 50. Les dues carreteres es retroben a prop de can Bros i formen una de sola a sobre segurament del que havia estat l'antic camí. En aquest tram, paral·lel al riu Llobregat el camí creua per un terreny força desembarassat, anomenat el Pla, format per sediments quaternaris molt tous. El camí només presenta problemes per a creuar els diferents torrents, perpendiculars i força encaixats en aquest terreny.

En el torrent del Salt, o torrent de can Noguera, el camí feia un ampli revolt (que la carretera també seguia, però que l'autovia ha desestimat) per a baixar al nivell del torrent, que és el trifini entre el termes de Martorell, Abrera i Sant Esteve Sesrovires. Passat el torrent per un petit pont, el camí i la carretera arribaven a l'hostal del Pi, edifici abandonat i miraculosament encara dempeus, on hi havia una creu de terme, ara traslladada al nucli de població, i després a la barriada de les Mates, un típic carrer de casals edificat al segle XIX.

B1) De les Mates a Esparreguera pel Forat de l'Embut

A partir d'aquesta barriada la carretera actual a partir de finals del segle XIX en què es va construir el pont sobre la riera de Magarola, sobre la riera d'aquest nom, ha pres un itinerari totalment diferent al de l'antic camí, al qual no retroba fins a la vila d'Esparreguera.

Mentre que la carretera, com ara ho fa l'autovia, segueix directament fins a arribar a l'anomenat torrent Gran d'Abrera (el qual era creuat per la carretera pel pont dit del Fondo i ara l'autovia només fa un petit canvi de rasant), el camí ral descrivia una corba àmplia i descendent fins a arribar a un petit pont situat aigua avall sobre el mateix torrent. Aquest pont, de vegades dit pretenciosament pont d'Abrera, es troba a l'entrada del nucli antic de la població. Travessava aquesta pel carrer Nou, la plaça de la Creu i el carrer Major i, creuant per un gual un petit torrent, dit el Torrentet, arribava davant de l'església parroquial de Sant Pere d'Abrera, situada a dalt d'un turó en una bifurcació del camí i a fora del poble primitiu.

Aquest nucli de població es va formar a finals del segle XVI i principis de del XVII en el tram conegut com el carrer Major i comptava, potser, amb un hostal. El nou nucli urbà arribava des del Torrentet fins a la creu de Fusta, situada al final del carrer, a partir de la qual es va formar durant el segle XIX el carrer Nou seguint el trajecte del camí ral.

Des del poble d'Abrera fins a l'església, el camí era enclotat, formant un veritable camí fondo, el qual seguia, passada l'església, amb les mateixes característiques fins a arribar poc abans de la barriada del Rebato, un altre nucli format per un carrer de casals. Des dels anys 70 del segle passat, el trajecte del camí antic s'ha convertit en l'avinguda de la Generalitat.

Però el camí primitiu no passava pel Rebato, ja que poc abans d'arribar-hi es desviava o, millor dit, seguia directament fins a la riera de Magarola, mentre que el camí que conduïa al Rebato feia una lleu desviació cap a l'esquerra. En el punt de la bifurcació es formava un triangle amb el camí carreter del Rebato a l'estació del carrilet. Curiosament els camins no coincidien en una cruïlla de sis camins sinó que deixaven un petit espai triangular on hi havia el dipòsit elevat que abastia d'aigua la població.

La riera de Magarola, formada poc més amunt per la unió d'altres tres rieres i important afluent del Llobregat, forma el límit entre els termes d'Abrera i Esparreguera. Com tots els torrents de la zona és també molt encaixada en el terreny i el desnivell entre la part alta del terreny i el fons de la riera és molt alt i tallat a plom. Els camí s'ha encaixonat dintre de la terra tova i baixa fins el fons de la riera per una fortíssima baixada coneguda com el Forat de l'Embut. El baró de Maldà en el seu viatge a Montserrat a finals del segle XVIII remarca la incomoditat de la baixada a Magarola, explicant que *"a la riera de Magarola tothom ha baixat del cotxe"* (Baró de Maldà 1793 p 129).

En aquest lloc la riera es passa a gual, doncs no hi ha ni hi ha hagut cap pont i la desavinença del lloc és una de les raons que han portat al seu abandonament actual, malgrat que encara es conserva la baixada. Per la banda d'Esparreguera la costa no és de pendent tant pronunciada i va ascendint suaument per la serra dita del Truquell. En primer lloc es passa per la masia dita del maset del Margarit (al segle XVIII, mas Serra), i, en arribar a la part més alta de la carena, es troba el cementiri municipal d'Esparreguera.

El camí segueix per la carena fins a entrar a la vila d'Esparreguera per la zona

anomenada el Castell. Aquest nom no fa referència al castell d'Esparreguera, el qual es troba molt més a prop del Llobregat, sobre el turó del Puig, si no a una antiga torre de guaita, on al segle XIX s'hi va instal·lar un telègraf òptic. Les seves restes van desaparèixer el 1927 (Orenci Valls 1991 p 69).

A continuació passava pel carrer de Cavallers i pel carrer Major, conjunt que forma un únic carrer carener, columna vertebral de la vila, el qual a finals del segle XVIII estava en tant mal estat que era conegut entre els viatgers amb el nom del Vuit d'Oros o el Sis Doble, pel nombre i grandària de les pedres mal encaixades (Baró de Maldà 1793 p 129)

A meitat del carrer es troba l'església parroquial de Sant Eulàlia, fundada el 1316 com a capella d'aquest lloc, la Poble d'Esparreguera, també de nova creació, i que no fou parròquia fins al segle XVI (Paulo,1989 p 84), amb el campanar, edificat al segle XVIII, que és punt de referència visual de tot l'entorn.

B2) Del Rebato a la vila d'Esparreguera

De l'antic dipòsit d'aigua d'Abrera el camí anava directament cap al barri o petit poble anomenat el Rebato o Carrer del Rebato, on es retrobava amb la carretera N-II fins a la construcció de l'autovia. Precisament el cap d'avall del poble era conegut com el Giravolt per què la carretera girava, però el vell camí no ho feia pas. L'última casa del cap d'amunt del carrer és coneguda com l'Hostal.

El Rebato és una barriada que havia estat molt coneguda des dels anys 40 fins als 60 amb el nom dels Porrns, per la presència de fins a quatre restaurants que tenien uns grossos porrns plens de vi a l'entrada, a disposició del que els volgués buidar, amb la condició d'aixecar-los amb només una mà. Aprofitaven el pas de la carretera i les representacions teatrals de la Passió que es fan als dos pobles veïns d'Esparreguera i Olesa de Montserrat durant gairebé tota la primavera i que llavors tenien una duració d'una jornada completa.

Des del Rebato el camí seguia acostant-se en diagonal cap a la riera de Magarola, tenia una baixada suau fins a baix a la riera i la passava a gual per sota mateix de l'actual pont de Magarola, pont construït el 1886, precisament per a estalviar aquesta baixada. Des del gual, el camí seguia per darrere del restaurant anomenat la Tina i arribava a la creu de terme situada al sud de la vila d'Esparreguera. Existeix encara i es pot veure al costat de la benzinera anomenada precisament "La Creu".

Des d'aquí, pel carrer de Barcelona i amb un enllaç forçat amb una doble corba en forma de quatre, enllaçava amb el carrer de Cavallers. Fins als anys 30 del segle XX no hi hagué un pas directe per fora de la vila, pas que forma l'actual carrer Laureà Miró.

C) De la vila d'Esparreguera al poble de Collbató

Entre Esparreguera i els pobles de Collbató i el Bruc hi ha hagut fins a quatre variants diferents del camí. Si aquest originàriament anava cap el coll de Can Maçana i en direcció a Montserrat i Manresa, ara ha canviat de prioritats i es dirigeix cap el coll del Bruc, en direcció a Igualada i Lleida, a uns 4 km a l'oest de l'anterior.

El que suposem més antic dels itineraris és l'anomenat camí de les Masies. Es un camí carener que uneix directament els nuclis d'Esparreguera i Collbató passant per un reguitzell de masies: can Comella, can Santjoan, can Roca, ca l'Angel i can Rubió, totes del terme d'Esparreguera. El coll de Rubió, coll i cruïlla de camins, marca també el límit entre els dos municipis. Al terme de Collbató segueix per la carena i, pel costat de la Roca del Corb, baixa fins a l'actual carretera de Collbató a Monistrol de Montserrat, la creua perpendicularment i arriba a sota mateix de les runes del castell i, rodejant-les, al poble de Collbató.

Des del mateix poble de Collbató la dreçera de Fra Garí puja directament fins el

pla de la capella de Sant Miquel i el monestir de Montserrat. Aquest és un camí molt antic, el qual podria ser documentat ja al segle X i que encara fan servir mots excursionistes i pelegrins per a pujar a Montserrat a peu, única forma possible de transitar-hi. Però el vell camí, apte per a cavalleries, el qual venim seguint des d'Esparreguera, és un altre, que segueix pel peu de la muntanya.

D) De Collbató a can Maçana

Poc més enllà del poble de Collbató hi ha la bifurcació entre els camins del Bruc i de can Maçana. El camí del Bruc encara es conserva en quasi tota la seva extensió i és la ruta més fressada, però l'altre camí, el que duia a can Maçana és només un camí per excursionistes. Seguia pel peu de la muntanya i encara s'hi troben una sèrie de llocs d'interès que marquen el seu itinerari. En primer lloc, el Casalot, unes ruïnes de les quals es diu que són les d'un antic hostel, on hi ha la bifurcació del camí de les Bateries, camí de ferradura que duu directament al monestir de Montserrat passant per l'ermita de Sant Miquel.

Més amunt, a la mateixa línia de separació entre els termes de Collbató i el Bruc hi ha la casa de la Vinya Nova, antiga casa de repòs dels monjos de Montserrat, ara convertida en restaurant.

Seguint pel mateix camí, ara convertit en un dels molts camins de vinya de la contrada, és troba la masia de can Jorba, amb una capella documentada al segle XIV i un dipòsit d'oli integrament excavat en una roca que sobresurt. Passades aquestes tres edificacions, el camí encara continua, ara es distingeix amb dificultat, però és transitable fins a arribar sota una masia anomenada tradicionalment el Castell. En aquesta masia, en unes obres de restauració fetes el 1991 es descobrí que era edificada en torn a una torre fortificada. S'ha pensat que són les restes del castell del Bruc, castell tardà documentat el 1221 (*Inventari Arquitectònic del Patrimoni: l'Anoia 1997, p 29*), però la documentació existent no abona massa la hipòtesi.

A partir d'aquest punt la continuació del camí es perd, però tant per la

documentació antiga com per la configuració del terreny no hi ha dubte que segueix planejant fins a deixar la muntanya de Montserrat i agafar la carena que arriba al coll de can Maçana, situat immediatament al W del castell de la Guàrdia de Montserrat. Des d'aquí s'obre tot un ventall de possibilitats, amb camins i carreteres cap a molts llocs: a Montserrat, a Manresa, als Prats del Rei i Calaf, a Igualada i, fins i tot, cap a Piera i el Penedès.

3.3. Camí de Martorell a Montserrat. Evolució històrica

Els precedents antics

Es probable un origen romà d'aquest camí, al menys en el seu tram més baix. En el seu inici, a Martorell, el trajecte és clar i desembarassat (ni massa a prop del riu, ni massa costerut) i uneix el pont del Diable amb la vil·la de Martorell Enllaç, vil·la activa entre el segle II aC i el III dC (*Anuari d'Intervencions Arqueològiques 1993, p 89*), de la qual passa a poca distància.

Més amunt, a prop seu, hi ha jaciments d'època romana, tant a Abrera, amb algunes tombes de *tegulae* trobades al costat del mateix poble, com a Esparreguera i Collbató, amb altres troballes menys conspícues. Tots ells ofereixen vestigis d'una ocupació romana, malgrat que els jaciments més importants, com la vil·la de Sant Hilari, a Abrera, i el jaciment de la Gorgonçana, a Esparreguera, es localitzen més a la vora del Llobregat. També es troben a la vora del riu les dues capelles preromàniques existents a la zona, la del mateix Sant Hilari, hereva de la cristianització de la vil·la romana esmentada i la de Santa Margarida del Cairat, a Esparreguera.

El fet de que entre la vil·la de Martorell Enllaç i Abrera el camí travessi directament els altiplans de la dreta del Llobregat, sense fer cap inflexió cap a zones riberenques, pot significar que era un camí romà de llarg recorregut, però

també que hi hagué un canvi de gravetat des de la vora del riu a l'interior que fou posterior a l'època romana. Entre la poca documentació escrita que posseïm, creiem que és significatiu l'esment d'un *Campo de Breda cum ipsos ortos* el 951, situat a la vora del riu immediatament aigua amunt de la confluència de l'Anoia i el Llobregat, (ara en terme de Martorell) (Soler 2000, p 23), i que retrobem l'església de *Sancti Petri de Breda*, situada sobre el camí, el 1110 (Pedemonte 1929, p 98). Aquesta parròquia, que ha articulat la formació de l'actual terme d'Abrera, neix molt allunyada del castell matriu, el castell de Voltrera, situat en un turó a sobre mateix de Sant Hilari però a l'altra banda del riu.

A l'altre extrem del camí també trobem documentats al segle X el castell i el poble de Collbató, però en unes circumstàncies molt diferents. El lloc és anomenat *Collo de Betone* i *Colle Betonis*, amb un segon component que tothom accepta que és un nom personal germànic (*GGCC* (1982) vol VIII, pp 407-410). Però el coll al qual fa referència el primer component no es troba en el camí que analitzem, que no fa aquí cap canvi de pendent, sinó en un altre de transversal, el qual, procedent del Vallès, creuava el Llobregat pel pas del Cairat i arribava per Collbató, després d'una forta pujada, a les planes de sota Montserrat i es dirigia cap a Piera i el Penedès.

Aquest camí, ara desaparegut, sí que formava a Collbató una veritable collada. Com que, a més, aquí es trobava la cruïlla amb el camí de referència, això explicaria la importància del poble de Collbató durant tota l'Edat Mitjana. La gran importància que prengué el monestir de Montserrat encara afavorí més al poble, convertit en portal d'entrada dels pelegrins des del Llobregat, el Penedès i les comarques de Tarragona, però, finalment, la desviació de la carretera cap el poble del Bruc i el coll homònim ha deixat a Collbató al marge de les grans vies actuals i ara costa d'imaginar la gran importància viària que el lloc havia tingut antigament.

L'Edat Mitjana plena

A l'Edat Mitjana ja es troba el camí plenament documentat en tota la seva extensió, des del pont del Diable, a Martorell, fins el coll de can Maçana, des d'on podia anar tant cap a Manresa i el Bages com en direcció a Montserrat. L'expansió del monestir de Montserrat, en un principi priorat de Ripoll, a partir del segle XIII i sobretot en els segles XIV i XV (i encara més des de que el 1409 passà a ser abadia independent), convertí aquest camí en una via important pels molts pelegrins que anaven a visitar-lo. Amb el prior Jaume de Vivers es creà el domini feudal que comprenia tot l'entorn de la muntanya, amb la incorporació dels pobles d'Olesa (1359), Esparreguera (1351), Collbató (1377) i el Bruc (1370).

A més, a partir d'un determinat moment, creiem que cap al segle XIV, es convertí també en camí principal pels pelegrins procedents del nord del Pirineu que anaven a Sant Jaume de Galícia, ja que molts d'ells passaven per Montserrat. D'aquesta manera es potenciava un camí de Sant Jaume català que incloïa el pas per Barcelona i per algun altre monestir del trajecte, com Montserrat i Saragossa, i que, des del segle XV al XVIII, va arribar a suplantat el camí primitiu amb entrada per Roncesvalles o el país Basc. Amb això el camí de Barcelona a Montserrat resultava encara més important.

A principis del segle XIV, Pere Sacosta, senyor d'Esparreguera, demanava permís per a aixecar una capella dedicada a Santa Eulàlia al costat del camí on ja hi havia un grup de cases, malgrat que el poble i la parròquia seguien estant al Puig, al costat del castell. Aquesta capella es convertí en parròquia al segle XVII i el grup de cases el un llarguíssim carrer, origen del nucli urbà actual.

Com feren molts altres monarques, l'emperador Carles V va estar a Montserrat, anant o venint de Barcelona, el anys 1529, 1533, 1535 i 1542 (Juan de Vandanesse, s XVI), i molts grans senyors de l'època feren el mateix. El monestir fou visitat l'any 1585 pel mateix rei d'Espanya Felip II en el seu viatge des de Saragossa cap a Barcelona. Henrique Cock, un dels homes de la seva

guàrdia, que no va poder fer la visita juntament amb el rei per què el seu grup passava pel camí de Capellades, explica així l'itinerari de la seva visita, feta més tard, expressament des de Barcelona:

“Sábado, a veinte y cinco dias de Mayo, como no se hiciese cosa en palacio, alcançando licencia me fui á Montserrate, por cumplir mi devoción, y subí la sierra á caballo. El camino nos llevó por Marturel, por donde habíamos venido, y despues por Esparagera y Colbaton hasta el raíz de la sierra, y de allí hasta el monasterio hay una legua de subida... Habiendo visto todo, comimos y volvimos a baxar la sierra... por la tarde, dexados los pueblos Colbaton y Esparagera, venimos alogiar en Marturel, donde habiamos reposado, volvimos a veinte y ocho de Mayo, por el mismo camino que habiamos venido, a Barcelona”. (Cock (1585) pp 134-140).

Des del segle XV fins al segle XVIII són innumerables els viatgers que van pujar a Montserrat, els hem esmentat en el capítol corresponent, i molts d'ells ens han deixat descripcions del seu viatge i de l'estat del camí.

La conversió en carretera d'Aragó

Entre finals del segle XVIII i principis del XIX es va produir el intercanvi en la consideració entre els dos camins. No hi massa dubtes que aquest canvi corresponia a la mateixa planificació, d'època de Carles III que va dur a canviar l'itinerari tant des de Barcelona fins el pont de Molins de Rei com d'aquest pont cap el Penedès pel coll de la creu d'Ordal. Simplement va succeir que les obres aquí van ser més tardanes i es van endarrerir fins al regnat de Carles IV. El cas és que a partir d'aquest moment ha restat ja definitivament, fins ara, adjudicada a aquest camí la màxima categoria de camí ral, carretera general, carretera nacional, carretera radial o autovia, segons les èpoques, amb el nom genèric de carretera de Madrid a França per la Jonquera.

Una de les obres més costoses i difícils va ser l'obertura del coll del Bruc al trànsit pesant. Però aquest no va ser l'únic canvi que va experimentar el camí. La variant del Rebato, descrita en el capítol 8, que abandonava el Forat de l'Embut i que passava a gual pel lloc de l'actual pont de Magarola, obert *ex novo* entre els nuclis urbans d'Abrera i Esparreguera, segurament també és fruit d'aquesta gran remodelació.

L'objectiu principal era evitar la baixada pel Forat de l'Embut a l'antic gual de la riera de Magarola. Si el camí ral antic per Capellades es va perdre per no haver trobat cap alternativa al difícil pas de la costa de Vallbona, aquí sí que se'n va trobar. Es va fer un nou traçat, que començava al Rebato, passava la riera per un altre gual, a sota de l'actual pont de Magarola, i remuntava per l'altra banda fins a arribar a la vila d'Esparreguera.

La nova carretera tornava a retrobar el camí antic a l'entrada del cas urbà d'Esparreguera i passava, com ja s'ha dit, pel llarguíssim carrer del Vuit d'Oros de cap a cap. Però a la sortida de la població, la carretera deixava altra vegada l'antic camí per a anar directament cap el poble del Bruc per una zona més planera, amb la qual cosa, deixava de banda l'antic poble de Collbató per a passar per la barriada, més occidental, de la Font del Còdol.

Poc abans d'aquest poblet es troba l'antic hostal de la Fumada (o de la Cova Fumada), documentat des del 1815. Segons l'*Itinerario de Cataluña* (1823) aquest hostal era una parada del camí carreter de Barcelona a Manresa (Camí nº 12), i també del de Barcelona a Igualada (Camí nº 8). Madoz encara és més explícit, referint-se a aquest tram, i escriu que la carretera general de Barcelona a Madrid passa tocant els hostals de la Cova Fumada i algunes cases de la Font del Codol, on hi ha parada de postes, llocs que pertanyen al terme de Collbató.

També al terme del Bruc la carretera passa desplaçada cap a l'oest respecte a l'antic camí que es dirigia al coll de can Maçana, el qual, com és de lògica, passava per l'antic nucli de població, situat entre dos torrents i agrupat en torn

a l'església parroquial romànica de Santa Maria del Bruc. La nova carretera procedent de la Font del Còdol va seguir per la carena situada a l'altra banda del torrent de l'Illa amb la qual cosa va deixar aïllat el nucli antic.

El resultat ha estat que el centre del municipi s'ha desplaçat cap a la nova carretera on van aparèixer els petits nuclis de població del Bruc de Baix, el Bruc del Mig i el Bruc de Dalt, origen de la denominació popular dels Brucs que també s'ha aplicat al poble. La comunicació entre els tres nuclis nous de població amb el centre antic, conegut ara com el Bruc de la Parròquia no es va normalitzar fins a l'any 1924, quan es va construir l'anomenat pont de la Parròquia (Estrada, 1991).

L'última modificació feta en aquest tram de camí al segle XIX fou la construcció del pont sobre la riera de Magarola i el condicionament de tot el camí des de la creu de terme d'Esparreguera fins a les Mates. A l' AHDB (Lligall 957 nº 52 i 53) hi consten les expropiacions, en els termes d'Abrera i d'Esparreguera, per a la rectificació de la carretera de Madrid a França, als Km 588 i 589, i la construcció d'un pont sobre la riera de Magarola (1883). El pont, malgrat els canvis que ha sofert la ruta, encara és en servei, suportant una de les dues vies de l'actual autovia entre Martorell i Igualada. Per cert, que el nou pont que suportava l'altra via, construït cent anys més tard, va cedir en una rierada, amb el resultat de dues persones mortes.

En quan a la modificació del camí en aquest moment, creiem que es refereix a l'obertura d'un pas directe entre les barriades de les Mates i el Rebato sense passar pel nucli de població d'Abrera. Hi ha un episodi, relatat per Reig i Vilardell (1890) (que malauradament no podem datar, però que és perfectament atribuïble a la segona meitat del segle XIX), que és molt significatiu. Ell l'explica amb força detall, tal com suposadament li van explicar, i no ens resistim a la temptació de fer-ne un resum.

En un dia de Corpus d'un any no determinat es van trobar, en ple carrer Major d'Abrera, la diligència que feia el trajecte entre Martorell (possiblement recollia

els viatgers del ferrocarril) i Esparreguera, amb la processó que es feia en tal diada. Va haver-hi els seus estira i aflixa sobre qui tenia dret de pas preferent i el conductor de la diligència en va resultar apallissat. La cosa no va acabar aquí sinó que en arribar la diligència a Esparreguera, els veïns d'aquesta població es van indignar i van anar fins a Abrera per a venjar al pobre conductor. Aquestes baralles van plantejar un greu conflicte de veïnatge entre pobles que va durar força temps i que fins i tot va ser recollit en cançons, alguna de les quals encara es recorda.

Es de creure que el canvi de traçat no va ser degut directament a aquest enfrontament, però creiem que és correcte de pensar que d'incidents d'aquest tipus en deuriem de passar molt sovint, per la qual cosa es va optar per a traslladar el pas de la carretera per fora de la població.

