

Entre el Montseny i el Bertí: què ens hi passà per aquí?

JOAN MIRÓ FARRERONS

Between the Montseny and the Bertí: what happened to us here?

En una de les freqüents caminades que fem per documentar les fonts d'aquesta part de l'Alt Congost amb l'amic (que no parent) Oscar Farrerons, director de les Monografies del Montseny, i assabentat de la meua jubilació com a professor d'Urbanisme de l'Escola Tècnica Superior d'Enginyeria de Camins, Canals i Ports de Barcelona em digué: "Joan, ara que tindràs més temps lliure, perquè no em fas un article sobre les comunicacions per aquesta Vall de l'Alt Congost pel proper número de les Monografies del Montseny", i com que no sé dir que no, aquí em teniu, buidant paperassa que em permetés dissertar sobre el paper de pas per aquesta estratègica vall entre la Catalunya passadís o corredor de la depressió del Vallès i la Catalunya interior de la depressió Central de la Plana de Vic i les valls pirinenques.

Paraules clau: Congost, Aiguafreda, geografia, camí ral, Ildefons Cerdà.

On one of the frequent walks we do to document the sources of this part of the Alt Congost with my friend (who is not a relative) Oscar Farrerons, director of the "Monografies del Montseny", who learned of my retirement as a professor of Urbanism at the Barcelona School of Civil Engineering, said to me: "Joan, now that you will have more free time, why don't you write an article about the communications through this Vall de l'Alt Congost for the next issue of the "Monografies del Montseny", and since I cannot say no, here I am, searching through paperwork that would allow me to write about the role of passage through this strategic valley, between the Catalonia corridor or the corridor of the Vallès depression and the inner Catalonia of the Central depression of the Plain of Vic and the Pyrenean valleys.

Keywords: Congost river, Aiguafreda, geography, beaten track, Ildefons Cerdà

UNA MICA DE GEOGRAFIA

Per emmarcar la situació estratègica de la vall de l'Alt Congost en el conjunt català, res millor que reprendre les conclusions del "mestre" Pierre Vilar de la seva tesi doctoral "Catalunya dins l'Espanya Moderna" i sobretot el primer volum "Introducció. El Medi Natural" (1). Per Vilar Catalunya és un laberint orogràfic de serralades i depressions, llocs de pas entre Europa i la Península, orientades de nord-est a sud-oest, tancades per la Serralada Transversal. Aquest laberint d'estructures orogràfiques convergents a l'Empordà, pren forma gràcies a una estructura hidrogràfica completament oposada a les directrius i l'orientació orogràfica dominants, que la tallen perpendicularment (en sentit nord-sud) per passadissos "naturals" que posen en relació aquella primera Catalunya medieval (arrecherada i pirinenca), amb la Catalunya interior de la Depressió Central i la Catalunya Corredor de les depressions Prelitoral i Litoral a la costa, a través de dues esclotxes hidrogràfiques: la del Ter-Congost-Besòs i la del Llobregat. El laberint català pren forma a través d'aquestes dues bretxes d'orientació nord-sud, eixos dominants i explicatius de les interrelacions històriques entre la Catalunya Interior i la Catalunya Passadís.

Així com l'Edat Mitjana fou el temps de construcció de Catalunya al cor del refugi dels Pirineus, l'Edat Moderna fou el temps de la Depressió Central, amb la masia com a entitat de producció i transmissió de la cultura productiva iniciada als Pirineus, que cristal·litzarà en la primera industrialització del país al llarg d'aquestes bretxes hidrogràfiques d'orientació nord-sud obertes en els altiplans de la Depressió Central i més tard en l'abaixament fins la Catalunya Passadís de les Depressions Prelitoral i Litoral a la costa, i del Besòs per Montcada, i les del Llobregat per Monistrol i Martorell, que conflueixen en un lloc de situació privilegiada i el més ampli de la Depressió Litoral entre la costa i els primers estrepes de la Serralada Litoral a Collserola, que a partir d'aquest moment del descens de la industrialització vers la costa, ja en ple segle XIX, estarà predestinat a ser la capital de la nova era industrial: Barcelona, per la seva localització entre les dues desembocadures del Besòs i del Llobregat. La geografia proposa i l'home i la història disposen.

Com que segur que ens creiem aquest relat geogràfic i històric tan ben sintetitzat per Pierre Vilar, resulta que gràcies al camí seguit pel petit rajolí del nostre protagonista, en el naixement del Congost-Besòs, a la Font del Regàs (a tocar Sant Cugat de Gavadons), Barcelona és la capital de la Catalunya contemporània i no un altre indret. Com ben segur suposeu, totes les vies de comunicació modernes tant en tren com per carretera, han aprofitat aquestes bretxes de pas a través per les Serralades Litoral i

Prelitoral, per comunicar la costa i la Catalunya Passadís amb la Catalunya Interior.

UNA MICA D'HIDROGRAFIA

Repassem la hidrografia del nostre protagonista el qual aprofitant la bretxa produïda per la falla entre el Montseny i el Bertí, vessà les aigües i marcà el camí de pas des del seu naixement fins a la mar en una llargària de 56,5 km. Nascut a la font del Regàs a 920 metres d'altitud, a tocar de Collsuspina, descendeix a salts pels contraforts del Moianès a la Pollosa i s'endinsa en la Plana de Vic després de rebre les aigües generoses de la font de l'Abeurada. A tocar del Molí de l'Illa als Hostalets de Balenyà, ja porta suficient cabal per omplir la bassa i amb la caiguda de l'aigua fer moure les moles per moldre el gra; però no serà fins passat Centelles que les aportacions dels torrents de Vall Llosera i la Riera Blanca el fan passar de la condició de torrent a riera, amb cabals ja constants que possibilitaren la contínua creació de nous molins, al Rossell i les Canas. A tocar d'aquest darrer molí se li afegeixen les aigües de la riera del Martinet, de 8,7 km de longitud al límit nord del TM d'Aiguafreda i més avall recull les de la riera de l'Avencó de 14,2 km al límit sud d'aquest mateix terme municipal, afluents procedents del Montseny amb cabals permanents (excepte en els estiatges) que convertiran el Congost ara ja en un riu, amb cabals constants que permetran fer bones bassades als nombrosos molins que anirem trobant als encara petits nuclis de població de l'Abella, Santa Eugènia del Congost, el Figaró i la Garriga. A mida que anirà incorporant afluents, sobretot pel marge esquerre, com la riera de Vallcàrquera (4,1 km al Figaró), fins la incorporació del riu Mogent de 24,5 km a l'aiguabarreig de Montmeló, a partir del qual el Congost rep el nom de riu Besòs (alguns col·loquialment li diem Congent). Abans de la desembocadura a Sant Adrià, passada la bretxa oberta per la Serralada Litoral a Montcada, rebrà les aportacions, pel marge dret, de les rieres del Tenes, de Caldes i el Ripoll. Una petita conca de 1.082 km² que es troba gairebé emmarcada entre les Serralades Prelitoral i Litoral, encara que la major part de la seva superfície està dins de la Depressió del Vallès. És la quarta conca de Catalunya (comptant únicament les que comencen i acaben en aquest petit país) (2).

El pas del riu a través de la serralada Prelitoral no és pas fàcil. Per més falla geològica que hi hagués, calgué anar erosionant i eixamplant el pas, creant salts i gorgues, un paisatge fluvial típic d'alta muntanya, angost i encaixonat, perquè d'aquí li ve el nom al Congost, molt diferent de quan arriba a la vall de la depressió del Vallès, pla i obert. En aquest contacte amb la plana, les aigües superficials es tornen en part subàlvies ja que els seus fons estan formats per potents espessors de graves i sorres

que descansen sobre substrats impermeables, argilencs o rocosos. La importància de l'aqüífer del Besòs es manifesta per la mina de Montcada, canal alimentador des de l'època medieval de les aportacions d'aigua a Barcelona pel Rec Comtal.

Un altre aspecte a destacar de la part baixa del Besòs, passat l'estret de Montcada, és l'important aportació de sorres i graves erosionades de les parts altes dels afluent de la conca en moments de fortes avingudes, aquí dalt anomenades rierades i a baix "besossades", aportacions que per acumulació de molts segles barraren el pas d'entrada al port de Barcelona, fet que obligà allargar successivament la construcció del dic d'abric del port. Les corrents marítimes dominants en aquest tram de la costa traslladen les aportacions del delta del Besòs cap el dic d'abric del port i amb el temps possibilitaren la implantació del barri de la Barceloneta, per acumulació d'aquestes terres guanyades al mar en la prolongació del dic. Llegiu sinó el que ens diu l'enginyer militar Ambrosio Borsano (3) a finals del segle XVII, que ja descriu l'emplaçament del lloc de Barcelona entre els dos rius esmentats, el Llobregat a ponent i a llevant el Besòs, i ja comenta les aportacions de sorres del nostre protagonista que aterren l'entrada del port. I continua Borsano (3) *"Y dese río sale una secha a Montcada que da el agua a los molinos de la ciudad, y al de la pólvora. Y de la misma agua regan todos aquellos campos y guertos desde Sant Andreu asta las murallas de la ciudad"*. Es refereix al Rec Comtal pel proveïment ja medieval d'aigua a Barcelona, sobretot per accionar molins, el reg de l'horta i proveïments industrials, encara en ús des de Montcada pel bell mig de Vallbona fins a regar la finca coneguda com La Ponderosa i abocar al Besòs abans de la Trinitat Vella.

El nostre protagonista, doncs, a més de proporcionar aigua a la ciutat des dels temps medievals, també proporcionà terrenys per ser ocupats pel nou creixement urbà de la Barceloneta, i possibilità l'abastament d'aigua freàtica a la major implantació industrial barcelonina en terrenys del Poble Nou.

EL PAS DELS CAMINS PEL CONGOST

Però el nostre interès està sobretot en la traça dels camins de Barcelona a Vic al llarg del riu Besòs–Congost i per on anava el camí Ral al seu pas per la vall de l'Alt Congost. Intentem esbrinar la resposta atenent al que deien els viatgers i els mapes de l'època.

Si continuem amb Borsano (3), en aquest segle XVII el camí Ral de Barcelona a Vic i el camí cap a Girona compartien la branca comú seguint l'antic ramal a Barcelona per Montcada de la Via Augusta romana, entenem

pel marge dret (sempre en sentit de baixada de les aigües) del Besòs per Montcada fins a Montmeló, lloc de l'aiguabarreig del Congost amb el Mogent, on el camí de Girona seguirà, un cop travessat el Congost a gual, el curs del Mogent fins a la Roca, i el de Vic seguirà el Congost *"pasando el río dos veces hasta el lugar de Granollers"*. Tots aquests passos en aquella època eren a gual. Bastir ponts en terrenys tan plans i inundables com els del Vallès i amb la llera poc encaixada era complicat. A més a més, els guals podien variar de localització segons les erosions o aportacions per avingudes en la llera. Convé ressaltar que en aquest segle XVII el camí principal de Barcelona a Girona i Palamós era per la Depressió Prelitoral com l'antiga Via Augusta romana i no per la costa del litoral de Mataró. Serà ja a finals del segle XVIII i sobretot en ple XIX quan el camí Ral principal a Girona serà pel Maresme per la puixança dels seus pobles juntament amb el decaïment militar de la fortalesa d'Hostalric.

Seguint a Borsano (3), de Mataró sortia un camí pel coll de Parpers cap a Vic per la vall del Congost fins el pont del Remei, entrant a Vic pel carrer de Sant Pere. En tot el tram de l'Alt Congost Borsano no descriu com hi passa el camí ni els elements de què disposa. Només constata que arribat a la plana de Centelles, va cap a Tona (no sabem si per Centelles o pels Hostalets de Balenyà) i a Vic. Haurem de consultar altres fonts –ja del segle XVIII– per treure l'entrellat de com passava el camí per la vall de l'Alt Congost.

Abans però, cal constatar que la via romana d'accés a Ausa (Vic), deixà empremtes del seu pas per la vall de l'Alt Congost, en contacte amb el mas de la Torre al Tagamanent, a l'actual pont de l'Abella i sobretot al mas i molí de les Canas a tocar la riera del Martinet a Aiguafreda (on es trobaren els mil·liaris del camí romà) i també a la pujada de Sant Antoni cap el Pla de les Forques dels Hostalets de Balenyà.

Al 1726 el militar Oleguer Taverner d'Ardena, comte de Darnius, en la seva *"Guía de los caminos de Cataluña"* (4) diu que abans de la Garriga el camí Ral travessa a gual varis cops el Congost; creuava la població (pel carrer dels Banys) i continuava més amunt sempre seguint el marge esquerre fins el Figaró, que el creuava pels actuals carrers Major i de Vic, i continuava fins les Casetes del Congost a Santa Eugènia i pel mateix marge esquerra seguia fins al Rieral i Fontmolsa. Just abans de Can Cortines (antic Ajuntament de Tagamanent) creuava a gual el Congost creant el vial de cases del carrer Nou fins al nucli de la plaça de l'Abella des d'on seguint la traça de la via romana pel marge dret del Congost entrava a gual per Can Banyeta a Aiguafreda, per seguir pels actuals carrers del Pont i Major. El camí ral continuava pel marge esquerre fins a creuar la riera del Martinet (en pont) i arribava al llogaret de Sant Antoni, on es bifurcava i sembla

ser que el camí principal anava cap a Centelles, on s'unia amb el camí procedent de Sant Feliu de Codines i es dirigia cap a l'Ajuda de Balenyà. El camí antic seguia la via romana que pujava per l'ermita de Sant Antoni cap als Hostalets de Balenyà, entrava pel carrer Major, per retrobar-se amb el procedent de l'Ajuda, ja camí de Tona que la creuava pel carrer Nou i Major i entrava a Vic pel pont del Remei. *“Este camino es todo bueno, llano y carretero, pero el pedazo del Congost es peñascoso y cerrado de montañas»*. El pas pel Congost és angost i de mal passar, perillós.



Mapa Corregiment de Vic segons el comte de Darnius, 1716.
Extret de (4)

Des dels Hostalets de Balenyà i pel camí provinent de Centelles hi ha un camí alternatiu per arribar a Vic, no pel cim de la Plana i Tona, sinó per l'indret d'Aigües Partides (límits de les conques del Congost i del Ter) com anys després ho farà el traçat del tren, passant pel barri de la Cogullada, Sant Miquel de Balenyà i tocant al riu Gurri arribarà a Vic pel pont medieval de Queralt (plànols topogràfics de traçat del tren d'Ildefons Cerdà) (7).

Al 1787 Francisco de Zamora (6) descriu el viatge del seu pas pel Congost com *“peligroso en tiempo de avenidas”* i diríem no només pels creuaments a gual de l'Abella, sinó per l'ocupació del camí de la pròpia llera de la riera a causa de l'estretor del pas entre penya-segats. Continua descrivint el camí, al Figaró *“pueblo pequeño pero hay agua viva, y un buen Puente”* sobre riera Vallcàrquera, la primera referència a una obra de fàbrica del camí de Vic, perquè a la plana del Vallès eren difícils de bastir, i en canvi fàcils de passar a gual. I segueix *“Tomamos chocolate en la Avella... en*

el que hay un puente de tres ojos hecho el año de 1740 que es bueno y util...". Ja tenim la segona obra de fàbrica, el pont de l'Abella de 1740, de tres ulls, la més important del camí a Vic, i que estalvià el pas a gual per Can Banyeta a Aiguafreda. I més endavant *"San Antón desde donde empieza la pesada suvida de este nombre que está tal qual compuesta. Todo este camino está sobre mármoles negros y algunos otros colores"*, referint-se a les restes de la calçada romana de la pujada de Sant Antoni. *"Desde lo alto se descubre a la derecha el castillo de Esparraguera (Castell dels Centelles) famoso por las expediciones de la guerra de Suzeción. Luego se pasa por los Hostalets de Balañá luego se encuentra el lugar de Tona donde comimos (...) el terreno desde aquí a Vique ya es mas llano... antes de entrar hay sobre el rio Merder un puente de cinco ojos inútil para carros pues pasan por debajo y está bien malo»* (pont del Remei sobre el riu Mèder d'accés a Vic). El mateix Francisco Zamora en el resum del seu viatge descriu un any després en el *"Camino carretero desde Vic a Barcelona"* (5) recomanacions sobre les millores necessàries del camí, i reclama deixar la traça de l'antic camí romà de la pujada de Sant Antoni als Hostalets de Balenyà per suavitzar el pendent tal com farà anys després el projecte de la carretera nova del Cerdà. Passat el pont de l'Abella *"se reconoce necesario hechar a tierra aquella porción de casa nuevamente rehedificada, y entonces quedará el camino libre; y de allí hasta la Gorga d'en Vila, que será a distancia de un quarto de hora, está buena la carretera."* *"Llegados a dicha Gorga... se deberá fabricar una Puente de elevación 7 varas, de anchura 4 varas y dos palmos... pasada dicha puente se tomará la carretera a mano izquierda a levante, hasta las casas del Congost"*. Podem afirmar que a finals del segle XVIII també existeix el pont sobre la riera del Martinet i reclama tirar part de una casa de la plaça de l'Abella per ampliar el camí i construir un nou pont per salvar el gual del carrer Nou. Aquesta reclamació del nou pont sobre el Congost no serà mai atesa i amb la construcció de la carretera nova l'any 1848 pel marge esquerre del Congost, salvant amb pont la riera de l'Avencó, deixarà per sempre més en cul-de-sac aquelles primeres cases del carrer Nou, passant d'entrada a traster del camí, uns darreres ara sense sortida.

Arribats en aquest punt cal preguntar-se perquè el camí real sempre anant pel marge esquerra del Congost creua a gual dos cops el riu per entrar i sortir de l'Abella, camí d'Aiguafreda. La resposta segur és doble, l'Abella era important com a lloc d'hostals i de molins ja en el segle XVII per atendre el viatjant i el traginer, i per altre banda creuar l'Avencó amb un nou pont requeria prèviament tallar en roca viva un bon espatat a cada cantó de l'Avencó, obra cara i difícil pels mitjans de l'època. Per això només un cop bastit el pont de l'Abella que li donaria accés des del nou camí ral

pel marge esquerre (i ja en ple segle XIX amb promocions d'enginyers de camins exercint i bastint ponts i carreteres) s'optà per la solució cara i difícil del pas per la riera d'Avencó, continuant així, i des de la Garriga a Vic, sempre pel marge esquerre del Congost.

En el "Plan general de carreteras del principado del año 1799", ja era una preocupació refer el camí Ral de Vic i es recalca la importància de la incipient industrialització d'aquesta part de la Catalunya interior de finals del segle XVIII i de la necessitat de millora de la infraestructura del camí a Barcelona pel Congost (5).

Des de l'any 1821 es treballava en la nova carretera a Vic des de Barcelona. A l'any 1835 la carretera encara no arribava a Mollet. El projecte en el tram del Congost es va aprovar l'any 1842, disseny de l'arquitecte Miquel Garriga i Roca, arquitecte que va treballar pels ajuntaments de Barcelona i Mataró, i per la Diputació de Barcelona. Ildefons Cerdà, enginyer de camins de l'escola Madrid, establert a Barcelona com enginyer de camins del cos de l'Estat, va modificar diversos trams del projecte. L'any 1844 es va subhastar el tram de Tona a Vic i com sempre es deixà el tram del Congost pel final. L'any 1845 Cerdà modificà el projecte de Garriga i Roca en el tram del pas del Congost entre la Garriga i Centelles, reforma aprovada el gener de 1846, perquè «las riadas jamás alcancen a cegar el paso» (5) com ja reclamava Francisco Zamora a finals segle XVIII. Manuel Galadies ens dona una interessant explicació de la carretera nova (5), i queda clar que el camí Ral de Vic al seu pas pel Figaró ja disposava d'un bon pont per la riera de Vallcàrquera, el qual fou aprofitat per la nova carretera i que el pas per la Garriga continuaria per l'antic camí Ral. Tot i que la nova carretera ja era útil l'any 1848, les obres de fàbrica de tot el trajecte es van acabar l'any 1851. Un servei d'òmnibus cap a Vic s'inaugura aquest any i el trànsit es va intensificar per la zona i nous serveis varen obrir per acollir noves necessitats d'hostals i ferreries. Fins aquell moment el camí Ral, tot i que ja era carreter (8), a més del pas de cavalleries a bast, només admetia petits cotxes a cavall (galerins o tartanes). Aquesta carretera nova a Vic, completament rodada permetia el pas simultani en els dos sentits de circulació (la coneguda carretera de Ribes), incorporà dos portatges (8) (peatge a les mercaderies de pas, per finançar les obres i el manteniment de la nova carretera), un a Aiguafreda (suposadament a la font del Pontasco, d'aquí el mal nom que hauria de ser del Portasco, de porta i no pont), i un altre a Torre Baró, portatges com a sistema de finançament d'infraestructures, que s'eliminen definitivament l'any 1881. La nova carretera incorpora les noves travesseres urbanes que tots coneixem com a N-152 (excepte la Garriga, que continuà passant pel carrer dels Banys), al Figaró, Tagamanent, Aiguafreda, els Hostalets de Balenyà (antiga carretera

Morta – Passeig dels Plataners), Tona i Vic pel nou pont sobre el Mèder a l'actual passeig de la Generalitat, que fins la dècada de 1980, durant més de 130 anys, suportà amb mínimes actuacions puntuals, i nous paviments, els increments de trànsit rodat que s'hi anaren implantant fins la construcció de les noves variants a partir de 1980, ara ja com autovia segregada del continu urbà i de continuació de l'autovia de l'Ametlla dels anys 60, que malbaratà el respecte pel paisatge fluvial, sobretot al seu pas pel Figaró (enterrant de ple el riu) i a l'Abella, enterrant el seu pont de 1740 i el pont Vell sobre l'Avencó de 1845. Actuacions, ambdues, que representen una agressió al paisatge i a l'entorn natural de riu, i que costa entendre com no van generar un moviment de repulsa popular en contra. Possiblement la qualitat de l'aigua del riu Congost que es degradà fins a convertir-se en una claveguera a cel obert des de finals del 1950 explica la deixadesa i el poc respecte popular pel riu a Aiguafreda-l'Abella i al Figaró.



Dibuix original de Guillem Garcia Brustenga del pont de l'Abella
i tot l'entorn actual (gener 2023)

El sistema de pagar per passar per l'Alt Congost no era solament del domini de l'Estat, sinó que fou molt utilitzat ja al segle XVII i sobretot durant tot el segle XIX per part de bandolers, militars, carlins i trabucaires a l'indret de Fontmolsa, de tal manera que aquest lloc se'l conegué popularment com el Pas de la Moneda. Per veure que en digueren alguns viatgers de l'època, us emplacem al que recull Francesc Costa a (5).

CERDÀ I DE LA SEVA OBRA

Fill de la nostra vall i nascut en un mirador privilegiat, al mas Cerdà del pla de la Garga de Centelles, l'enginyer de camins i primer urbanista "avant la lettre" Ildefons Cerdà i Sunyer (1815-1876) fou un protagonista destacat en les intervencions infraestructurals en aquesta vall del Congost-Besòs i no solament a la nova Barcelona del seu Eixample. Fou el quart dels sis fills del matrimoni Cerdà/Sunyer, es traslladà a Madrid el 1835 a estudiar en la reoberta Escola d'Enginyeria de Camins, Canals i Ports, títol que obtingué l'any 1841. Es va integrar com a funcionari del cos d'Enginyers de l'Estat i intervingué en molts projectes, sobretot a la província de Barcelona, projectant el canal de l'Infanta al riu Llobregat, la carretera de Sarrià, la de Mataró a Granollers pel coll de Parpers, etc. A l'any 1848 heretà l'important patrimoni familiar del mas Cerdà cosa que li permeté demanar excedència a la carrera de funcionari estatal d'Obres Públiques, i dedicar-se a l'exercici lliure de la professió, a la política municipal i estatal, i a la seva nova dèria: l'urbanisme. També a l'any 1848 esposà Clotilde Bosch, filla del banquer Josep Bosch, accionista i dirigent de la companyia promotora del tren de Mataró, cosa que el feu entrar en contacte amb els projectes ferroviaris. Durant els primers anys 50 intervingué en les obres del tren de Barcelona a Granollers per la línia de Girona. L'any 1856 presentà el projecte de traçat del ferrocarril de Sant Joan de les Abadesses des de Granollers per la línia de Girona, que s'aprovà l'any següent.

De l'observació del plànol del projecte de traçat de la línia de ferrocarril de Granollers a Vic de l'any 1856, (7) destaquem que la nova carretera N-152 (provincial de Barcelona a Vic i Ripoll) ja estava executada a Granollers per on l'hem coneguda (carrers Anselm Clavé i Joan Prim) i també es denota la traça de l'antic camí Ral a Vic pels actuals carrers de Barcelona, plaça Porxada i carrer de Corró fins a Llerona. Per la Garriga encara no s'havia executat la nova carretera, i continuava passant pel carrer dels Banys. En canvi la nova carretera ja estava executada al seu pas pel Figaró, Tagamanent, Aiguafreda i Hostalets de Balenyà, juntament amb la nova entrada i pont sobre el riu Mèder a Vic.



Detall del plànol del projecte de ferrocarril de Granollers a Sant Joan de les Abadesses al seu pas per Aiguafreda–l'Abella amb la nova carretera de 1848 i les primeres cases del camí Ral a l'Abella, ara en cul de sac. Ildefons Cerdà 1856. Extret de (8).

El motiu principal d'obrir aquesta complicada línia per una orografia entrebancada era el carbó de les mines de Surroca i Ogassa, a les muntanyes del Ripollès, per als vapors de la indústria tèxtil catalana i que en la comarca era esclava de la força de l'aigua del Ter que minvava l'estiu i es gelava l'hivern. Les obres de la línia no s'iniciaren fins 1864, amb un projecte modificat i direcció de l'obra inicial pel mateix Cerdà, que fou substituït pel l'enginyer John G. Barry. Però per successives anul·lacions de la concessió i canvis de propietat de la companyia, les obres no es reprengueren fins 1871 (noves modificacions del projecte, ara si definitiu, per l'enginyer Manuel Aramburu), amb empenta per part de l'empresa catalana Broccà y Cia fins a la inauguració del tram a Vic el 8 de juliol de l'any 1875. Al 1880 la línia arribà a Ripoll i Sant Joan de les Abadesses (10).

En aquests quasi 20 anys de temps entre la propostes de traçat del primer projecte Cerdà i el traçat definitivament executat hi ha moltes variacions. L'obra suposà la construcció de 30 ponts. En el tram de la nostra vall destaca el pont de Can Palau al km 11, que travessa per primer cop el riu Congost i la carretera de quatre trams metàl·lics de fins a 38,80 m de llum; més endavant el pont de Can Mas sobre el Congost d'un tram també metàl·lic de 32,4 m de llum; després un segon pont curt de pas de la carretera i el túnel del Figaró de 90 metres; un nou pont metàl·lic de 16,83 m per travessar altre cop la carretera, seguit per quatre arcs de pedra i nou tram metàl·lic de 38,50 m sobre el Congost abans de l'estació del Figaró. Al km 17 tenim el túnel de Fontmolsa de 150 m de llarg seguit pel magnífic viaducte de 11 arcs de 10 metres de llum cadascú i a 22 m d'alçada. Abans de l'estació de Centelles el viaducte metàl·lic del Rossell, tram de 30 m i a 19 m sobre la riera Blanca. Els ponts metàl·lics foren construïts per la Maquinista Terrestre y Marítima i projectats per l'enginyer industrial Josep M^a Cornet (5).

Al 1882 s'autoritza la concessió de construcció de la línia de Barcelona a Les Franqueses per l'actual R3 i es posà en servei l'any 1886, desvinculada de la línia de Girona R2 tot i mantenint el ramal d'enllaç d'ambdues per les Franqueses que fou operatiu per viatgers fins l'any 1985 i fins l'any 1991 per mercaderies. S'eliminà l'enllaç a l'any 2002. La companyia "Ferrocarril y Minas de San Juan de las Abadesas" feu fallida l'any 1886 i fou absorbida per la Companyia del Nord de la línia de Barcelona a Manresa (10). L'explotació del carbó quedà molt per sota de les previsions de 100.000 tones anuals: 28.444 tones al 1892 i 11.365 el 1901 (10). El tren, més que fer baixar el carbó per la indústria manufacturera, va fer baixar la industrialització als pobles pagesos de la vall i fer pujar l'estiueig barceloní (5).

El gran referent de l'obra del Cerdà és l'Eixample de Barcelona, però l'element central de la seva obra teòrica es la Teoria General de la Urbanització (TGU) publicada l'any 1867 per la impremta del Congrés de Diputats de Madrid. Primer tractat d'urbanisme modern, manual per a la projectació dels Eixamples, àrid de lectura per estar mancat de les imatges de l'Atles que l'acompanyaven, que es perderen i mai s'han trobat. Aquest tractat urbanístic estigué pràcticament ignorat durant 100 anys, però altre protagonista de la vall, l'estiuejant de la colònia l'Oller de Sant Martí de Centelles i catedràtic de la facultat d'Econòmiques, Fabià Estapé, li caigué a mans als anys seixanta un llibre de la Festa Major de Centelles on un article del centellenc Albert Mas Vilalta glosava la figura de l'Ildefons Cerdà. Aquest article li desfermà a Estapé l'interès per Cerdà i comprovà que en tot Barcelona només existien quatre exemplars de la TGU, de tal manera que sent "Comisario del Plan de Desarrollo" a Madrid, feu reeditar a l'any 1968 per part de l'Instituto de Estudios Fiscales, la TGU, incorporant un altre volum amb altres texts de Cerdà juntament amb la seva biografia. Gràcies a dos personatges de la vall del Congost es recuperà l'obra magna de Cerdà i s'inicià una etapa de reconeixement acadèmic internacional de la seva obra urbanística.

ELS EFECTES DEL TREN I LA NOVA CARRETERA EN ELS POBLES

Dèiem que el tren en lloc de fer baixar el carbó del Ripollès cap a la costa, tingué per als pobles de la vall del Congost l'efecte contrari: feu baixar la industrialització de les valls del Ter i feu pujar l'estiueig barceloní (5).

La Garriga pels seus balnearis d'aigües termals, el contacte amb "l'aire pur" del Montseny i sobretot per l'arribada del tren a l'any 1875, fou escollida per la burgesia barcelonina com a lloc d'estiueig. A l'any 1840 ja estava en funcionament el balneari Blancafort, i al 1874 els banys Martí inicien l'activitat (5). A la dècada de 1880 s'aprova el pla d'Eixample per l'alta

demanda de construcció de torres d'estiueig. En les dues primeres dècades del segle XX unes setanta mansions modernistes foren edificades sobretot per l'arquitecte garriguenc Manuel Joaquim Raspall. Amb l'empenta del tren, el neguit dels forasters no s'atura a la Garriga, arriba més amunt, al Congost, on volen tots descobrir paratges inèdits. Al Figaró, si a l'estiu de 1904 eren trenta les famílies que hi pasturen, el 1912 ja en són vuitanta; el casino s'inaugura el 1917 i al 1921 obre l'hotel Congost a les noves parcel·les d'accés a la nova carretera (5).

Més amunt, al Tagamanent i tocant al Pla de La Calma, a la masia de La Figuera a finals del segle XIX hi varen començar a pujar senyors de Barcelona a fer salut (iniciadors del que avui coneixem com turisme rural). Hi pujaven amb matxos des de l'estació del tren de l'Abella, i diu la llegenda que a l'indret anomenat la "Taquilla", passat el costerut camí de pujada, just abans de La Codina, dipositaven els bitllets del tren que havien comprat pel desplaçament.

A Aiguafreda, a inicis de segle XX es creà una de les primeres colònies del país especialment pensades per l'estiueig a La Llobeta, promoguda per Josep Pi, amb dos blocs de quatre habitatges plurifamiliars de lloguer cadascú i varies parcel·les per habitatges unifamiliars. La colònia incorporava fonts arquitectòniques i espais pel lleure a l'entorn, bassa pel bany i altres equipaments col·lectius com l'església d'estil modernista que es bastí l'any 1904. A l'altra banda del Congost en terme municipal de Sant Martí de Centelles, Francesc Sentias al 1910 promogué en terrenys parcel·lats del seu mas Oller propers a l'estació de tren, la colònia d'estiueig l'Oller, que incorporà la piscina i club social a l'any 1931, primera piscina pública de la comarca pel reclam de nous estadants a la colònia. Les primeres cases d'estiueig en el poble s'edificaren en les parcel·les en contacte amb el camí Ral i en front a la nova carretera des dels primers anys 1900. A l'any 1927 s'aprova el nou planejament urbanístic, estenent la població cap al cantó llevant de la carretera. Passada la Guerra l'allau d'estiuejants i la febre constructora de torres no para, i a l'any 1947 s'aprova el pla d'extensió urbana al Coll del Pla popularment conegut com "l'Ensanche". Fondes per menjar bé i barato en teníem moltes ja als anys 20, que substituïren els antics hostals poc adaptats a la llarga estança estiuenca.

Es revifa l'ocupació i no solament en el ram de la construcció en tota la vall, sinó també en el món dels serveis i comerços que reclama la nova demanda, que a Aiguafreda tingué el seu punt màxim a mitjans dels anys 50 en que es comptabilitzen uns 1.200 estiuejants, mentre que la població permanent segons el cens de 1950 era de 883 persones (9). Però a tot aquest desenvolupament amb les noves torres i demandes d'ocupació i de serveis, li cal afegir l'onada d'immigració d'altres terres d'Espanya a partir

de finals dels 50 motivada per la implantació industrial als pobles de la vall, que comportà la construcció dels primers blocs de pisos. En aquestes dècades es passa de una població permanent de uns 1.000 habitants a la segona meitat dels 50 als 2.000 habitants a inicis 1980. Varen ser els anys daurats dels pobles de la vall amb plena ocupació i ma d'obra forana, de quant no hi havia planta baixa a Aiguafreda sense la botiga i els botiguers "feien l'agost".

Amb el descobriment de la platja i l'alta muntanya per part dels fills i nets dels estiuejants, de la globalització i de la Xina per part del món del tèxtil, el dels supermercats i grans superfícies per part dels residents motoritzats, i amb la nova variant de la N-152 de finals dels 80 (l'autovia C-17), que permetia entrar i sortir més ràpid dels pobles, s'acabà l'època daurada de l'estiueig i la plena ocupació, passant a ser pobles cada vegada més residencials i "dormitori", amb poca ocupació, i una total despreocupació pel paisatge fluvial del riu Congost, aleshores convertit en claveguera a cel obert. La construcció de les depuradores i col·lectors al llarg del riu als anys 90 li retornà la vida i amb ella un bri d'esperança en la recuperació del paisatge fluvial ocupat - per no dir tapat- per l'actual autovia C-17.

Cal reclamar a les noves infraestructures viàries i ferroviàries que segur arribaran, el respecte absolut pel manteniment del paisatge fluvial del nostre protagonista, el Congost, i que nous projectes viaris permetin retornar el riu a l'estat originari, eliminant la plataforma de la C-17 al seu pas pel Figaró i l'Abella-Aiguafreda. El nostre protagonista per tot el que ha aportat a la vall es mereix ser respectat, i no tot és lícit en nom del progrés.

I això és tot el que us puc dir del que ens hi passà per aquí!



El Congost al Figaró amb el castell de Rubinat al fons. (AFCEC)



El Congost a l'aiguabarreig amb l'Avencó i els darreres de l'Abella,
amb el Pont Vell de la carretera nova i el pont de l'Abella al fons. (AFCEC)

BIBIOGRAFIA

- (1) VILAR, P. (1979), *Catalunya dins l'Espanya Moderna. Introducció: El Medi Natural*, Barcelona: Edicions 62.
- (2) El riu Besòs i la seva conca [en línia], <<http://www.xtec.cat/crp-santadria/Recursos/HistoriaSAB/Besos%20i%20conca.htm>> [Consulta: octubre 2022].
- (3) BORSANO, A. (2022), *Discurso General del principado de Cataluña con la calidad de los terrenos, ríos, ciudades y plazas*, ed. Francesc Costa Oller, Mataró.
- (4) Conde de Darnius (2022), *Guía de los caminos más principales del Principado de Cataluña [1723]*, ed. Francesc Costa Oller, Mataró.
- (5) COSTA I OLLER, F. (2015), *Congost un viatge cultural i històric. Per camins històrics III*, Mataró.
- (6) ZAMORA, F. (1973), *Diario de los viajes hechos en Cataluña*, ed. Ramon Boixareu, Barcelona: Curial.
- (7) CERDÀ, I. (1856), «Planos del proyecto de un ferro-carril» [en línia], <<http://cartotecadigital.icc.cat/cdm/compoundobject/collection/catalunya/id/1951/rec/1>> [Consulta: octubre 2022].
- (8) FONT I GAROLERA, J. (1999), *La formació de la xarxa de transport a Catalunya 1761-1935*, Barcelona: Oikos-Tau.
- (9) DURAN, C. – CARABEN, A. (2020), *L'estiueig a Aiguafreda*, Aiguafreda: Ajuntament Aiguafreda.
- (10) UBALDE, L. (2020), *El ferrocarril de las cercanías de Barcelona*, El Papiol: Ed. Efadós.