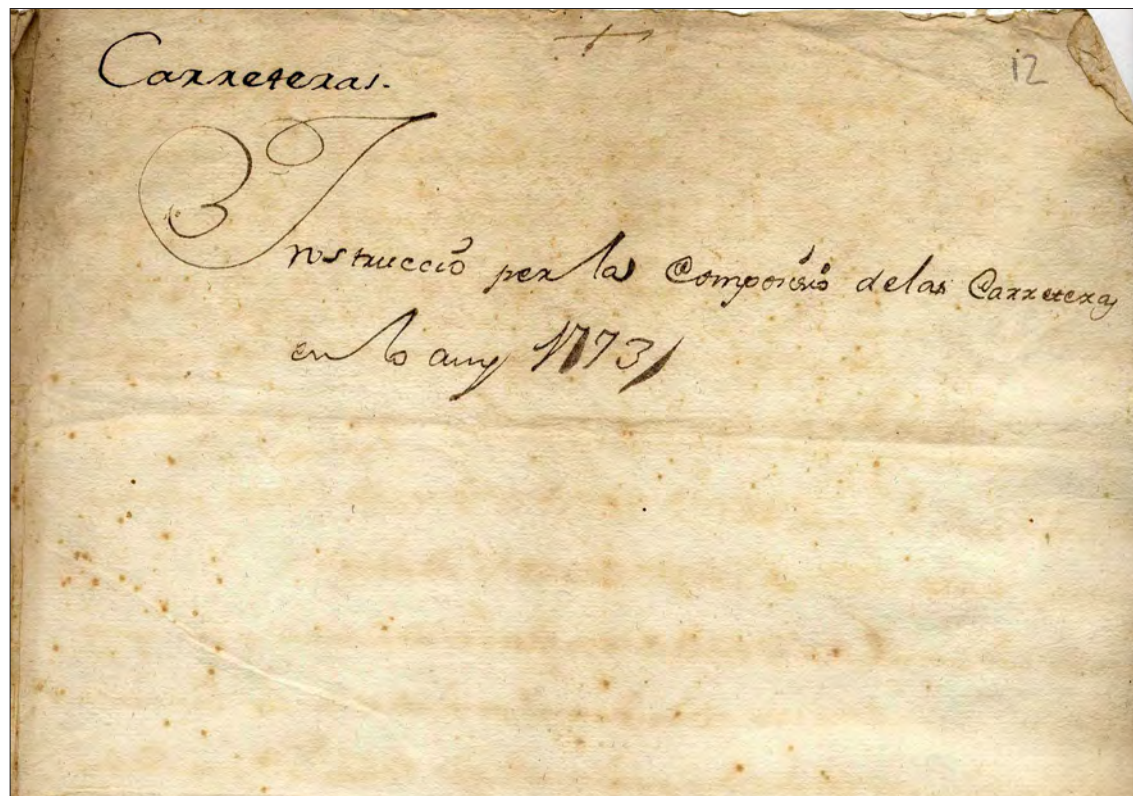


Expedient per a reparar carreteres (1773)

Cambrils ha estat sempre un municipi travessat per les grans vies de comunicació general. Des de la Via Augusta dels romans, passant pel Camí Reial de les èpoques medieval i moderna, fins a la carretera general, la via fèrria i l'autopista de l'actualitat, han travessat el territori de llevant a ponent, en paral·lel a la línia de la costa.

Al llarg de la història, les conseqüències d'aquesta situació han estat constants i diverses. D'una banda, els avantatges de transport i comunicació: circulació comercial, de persones i idees. De l'altra, els inconvenients de patir problemes circulatoris, perillositat, allotjaments de tropes, atacs militars, obligació de proporcionar persones i carros per als transports oficials de missatges, combois i presoners...

Una de les servituds que els pobles de carretera patien en època moderna era l'obligació de contribuir a mantenir-les. Periòdicament, l'Estat enviaven instruccions sobre aquells punts en què calia reparar-les i millorar-les. Us convidem a conèixer una d'aquestes instruccions –sobre la carretera general i totes les altres que passaven pel municipi–, que Cambrils va rebre el 1773 i a la qual va fer algunes objeccions.



Codi de referència:	CAT/AMCAM/01/06.03.09/306.14.12
Nivell de descripció:	Unitat documental composta
Títol:	Expedient per a reparar carreteres («Instrucció per la composició de las carreteras en lo any 1773»)
Data:	1773
Volum i suport:	1 lligall (format per les cobertes, un quadern de 8 pàgines i un quadern de 2 pàgines), mida foli

L'expedient

L'expedient que comentem aquí forma part del lligall *Camins i carreteres: instruccions, ordres i correspondència* (1738/1803), format per 33 documents diferents.

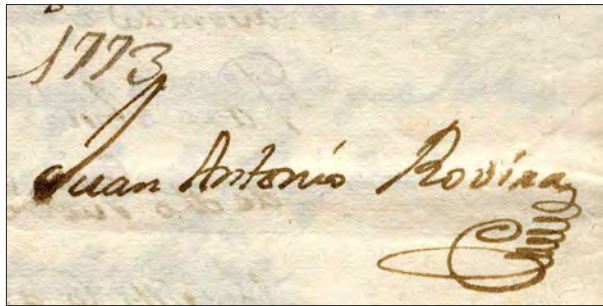
Podem suposar que aquest lligall es va anar formant progressivament, a la manera clàssica: les diferents persones que al llarg d'aquells anys van ocupar el càrrec d'escrivà de l'Ajuntament devien anar arxivant en aquest lligall els documents que anaven rebent i creant sobre tots els assumptes relacionats amb els camins i carreteres.

La major part d'aquests 33 documents són edictes emesos pel governador de Tarragona per tal d'anunciar als diferents pobles del corregiment les normes genèriques que tots havien de seguir sobre el manteniment de les carreteres.

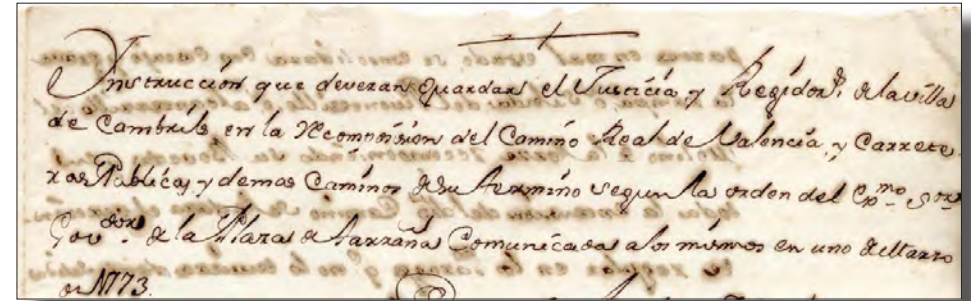
Altres, en canvi, són ordres enviades directament pel governador a l'Ajuntament de Cambrils indicant quines reparacions concretes havien de realitzar; en aquests casos es tracta de documents amb una part dispositiva i una part tècnica, ben bé com un precedent dels projectes d'obra que es realitzen actualment.

El document que comentem aquí, el número 12, és un d'aquests. Es tracta d'un petit expedient que van crear per aplegar dos documents:

1. L'ordre del governador de Tarragona, amb el títol *Instrucción que deberán guardar el justicia y regidores de la villa de Cambrils en la recomposición del*



camino real de Valencia y carreteras públicas y demás caminos de su término, según la orden del Excelentísimo Señor Governador de la plaza de Tarragona, comunicada a los mismos en uno de marzo de 1773. La signa Juan Antonio Rovira, que probablement ocupava algun càrrec dins de l'administració del corregiment.



2. Una còpia de la resposta que li va enviar l'Ajuntament de Cambrils el dia 16 de març de 1773.

Qui va emetre l'ordre

Després del Decret de Nova Planta (1716), la monarquia borbònica va suprimir les antigues vegueries i altres entitats territorials i va organitzar Catalunya en dotze corregiments. Al capdavant de cadascuna va situar governador –anomenat inicialment corregidor– que era el màxim representant de l'Estat al territori i tenia, per tant, atribucions militars, polítiques i d'hisenda.

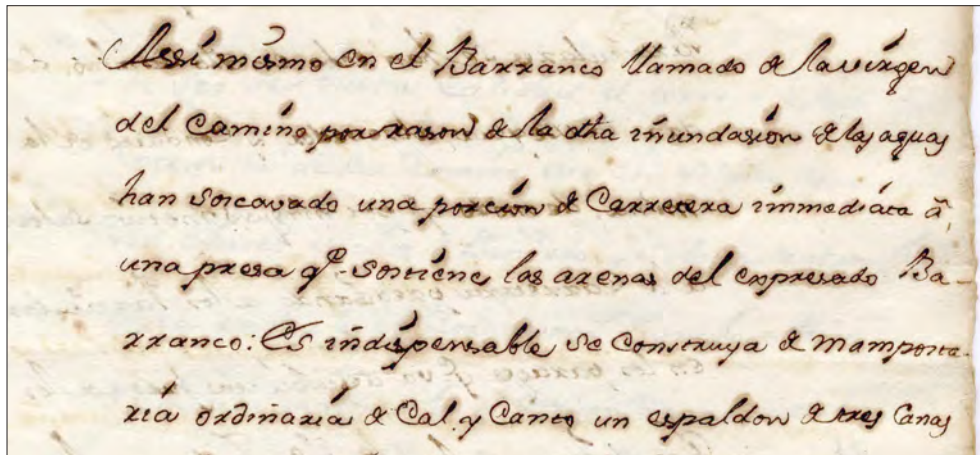
Cambrils va quedar inclòs en el corregiment de Tarragona i, per tant, des de llavors l'actuació dels regidors del seu Ajuntament, amb molt poca capacitat de maniobra, van quedar sotmeses a les directrius que emanava el corregiment. L'expedient que comentem aquí n'és un exemple.

Els problemes de les carreteres

Les preocupacions en el manteniment de les carreteres eren de tipus tècnic i molt semblants a les actuals. Es tractava de garantir que el ferm tingués la solidesa necessària per garantir una bona circulació dels carros i les persones –que no presentés clots, tolls ni punts enfonsats–, i que el traçat fos prou homogeni –sense corbes massa tancades ni desnivells excessius.

Algunes de les dificultats que calia resoldre, doncs, derivaven de les característiques del terreny; per exemple, els desnivells que calia baixar i pujar quan una carretera travessava una de les nombroses rieres del nostre territori.

En canvi, altres problemes eren circumstancials, sovint produïts per circumstàncies meteorològiques, –com els escórrecs i esclavissaments provocats per les pluges i rierades, com la gran rierada del 1762–, per la pròpia dinàmica del terreny –el creixement de males herbes o d'arbres que perjudicaven amb les seves arrels– o pel desgast produït per l'ús –per exemple, enfonsaments de la calçada pel pas continuat de carruatges pesats, o pel pas de canals de reg.

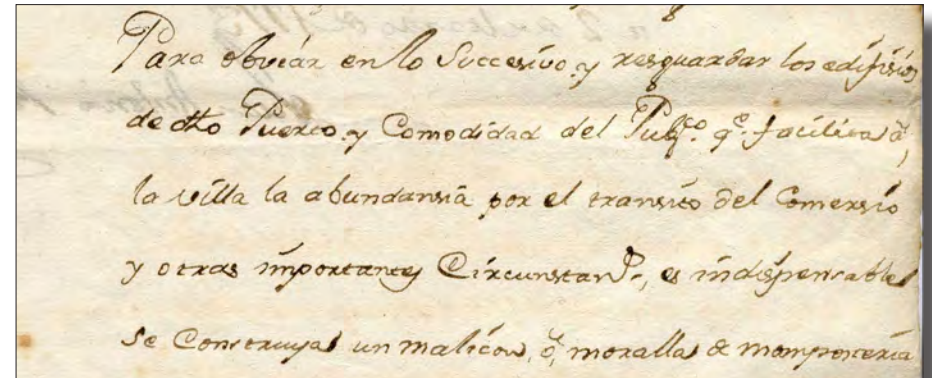


Así mismo en el Barxano llamado de Lavanguardia del Camino por donde se ha de ir inundación de la agua han socorrido una porción de Carretera inmediata a una presa q^a sostiene las azenas del Caserío Barxano. Es indispensable se continuya a mamporreria ordinaria & Cal y Canes un espaldon de tres canas

Per què interessava reparar-les?

Per què calia mantenir les carreteres en bon estat? En general, per no afegir dificultats al transport de persones, tropes i mercaderies. Això interessava en totes les èpoques, però especialment en moments en què el comerç esdevenia un dels puntals de l'economia.

El segle XVIII –en el qual es va produir el document que comentem i tots els altres del lligall on es troba– va ser una època de gran creixement econòmic al Camp de Tarragona, especialment vinculat amb el comerç de l'aiguarent que es produïa en molts dels pobles i la importació d'altres productes per al consum habitual i per a la revenda. Aquests intercanvis comercials es feien sobretot a través del port de Salou però, també, en altres punts d'embarcament com el port de Cambrils i el de l'Esquirol.



Para Avanzar en lo sucesivo y resguardar los edificios de dho Puerto y Comodidad del Pueblo q^a facilitará la villa la abundancia por el tránsito del Comercio y otras importantes Circunstancias, es indispensable se continuya un malteado, q^a morallas & mamporreria

Aquest podria ser un dels motius que explicarien el fenomen que Tarés detecta a partir el final de la dècada de 1750: «s'esdevingueren diverses ordres superiors per contribuir a l'arranjament de les carreteres i els camins públics». Això explicaria que al llarg de mig segle a l'Ajuntament de Cambrils hi arribessin els 33 documents que trobem aplegats al lligall *Camins i carreteres: instruccions, ordres i correspondència* (1738/1803).

Les carreteres

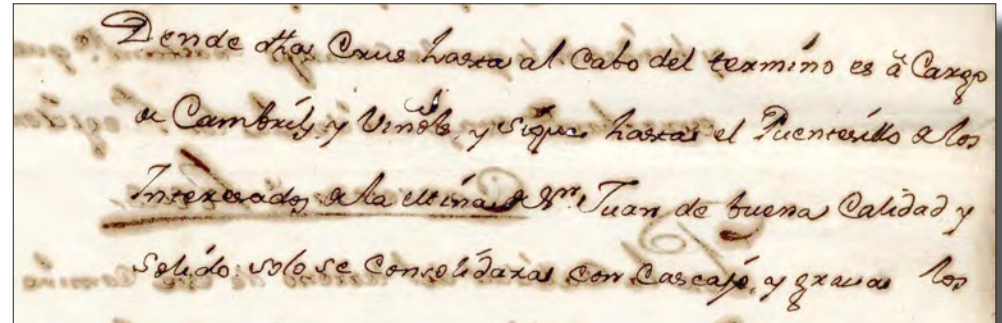
La instrucció és molt detallada pel que fa a les carreteres que cal reparar, els punts concrets on cal treballar i les accions que cal realitzar-hi.

A més, assenyala la obligació dels regidors i de tots els veïns de garantir el manteniment i realitzar les obres necessàries.

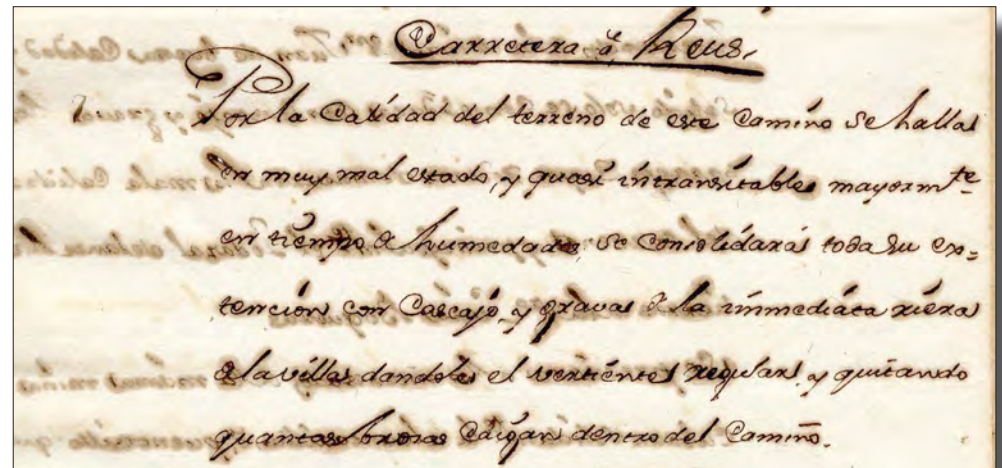
Aquí en teniu una síntesi:

- Camí reial cap a Tarragona. És a dir, la carretera general des del Nucli Antic cap a llevant. Els diferents sectors que detecta, de garbí a llevant, són aquests:
 - Des de la riera d'Alforja fins a la creu de terme. En bon estat, només calia cobrir la calçada amb sorra de la riera.
 - Des de la creu fins al cap del terme amb Vinyols. Cambrils i Vinyols havien de col·laborar en el seu manteniment. En aquest fragment esmenta el pont de la mina de Sant Joan –en bon estat, només calia consolidar-lo amb grava i impedir que les aigües de la mina saltessin a la carretera– i punts amb roderes i fang.
 - Fins al cap del terme, a la riera de Riudoms. Cal tenir en compte que al segle XVIII Vilafortuny encara era un terme municipal independent (va ser annexat a Cambrils el 1842). Per tant, la instrucció diu que «sigue el camino hasta el cabo del término, que es en la riera de Riudoms». En aquest fragment calia consolidar la pujada del pont del Molí de la Torre –potser es refereix al pont sobre el Regueral.

A banda, calia que treguessin arreu les males herbes que creixien dins de la calçada.



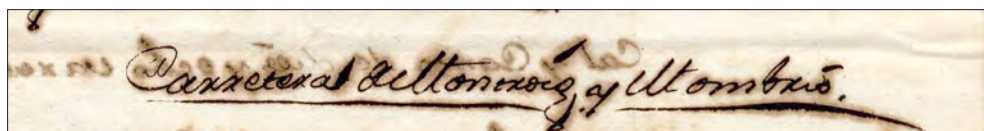
- Carretera de Reus. Literalment: «Por la calidad del terreno de este camino, se halla en muy mal estado y quasi intransitable, mayormente en tiempo de humedades». Calia consolidar-lo.



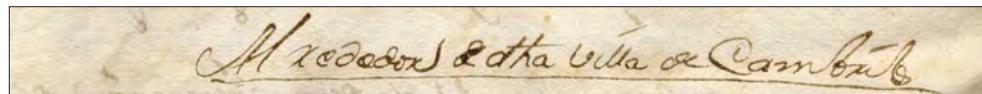
- Carretera reial de Tortosa. És a dir, la carretera general des del Nucli Antic cap a ponent, fins al límit del terme amb Mont-roig. El seu estat general era bo: «toda la extención de la citada carretera se halla al presente buena, sólida y durable por la calidad de su terreno». Els tres punts problemàtics que assenyala són:

El contingut del document

- Al mas de la Foresa, les pluges havien provocat un clot de 3 metres i també calia refer un talús que reforçava la finca. La instrucció detalla clarament les característiques que havia de tenir.
- Al barranc de la Mare de Déu del Camí, l'aigua havia socavat la calçada al costat de la presa que apuntalava les parets del barranc. La instrucció dóna detalls per refer-lo. Tant aquest problema com l'anterior devien ser recurrents, perquè hi ha ordres d'altres moments del segle per reparar-los.
- Entre el nucli antic i la font de Lloberes, l'aigua sovint converteix la calçada en un fangar. Cal cobrir-ho amb sorra.
- Carretera de Mont-roig i Montbrió. En bon estat perquè el terreny era bo. Calia només mantenir l'amplada de 24 pams i refer-la allà on s'havia perdut. L'únic punt problemàtic era en terres del mas de la Foresa, on hi havia un gran toll produït per aigua de la riera d'Alforja i d'una mina. Calia reconduir les aigües perquè a l'estiu, a més de dificultar la circulació, podien ser font de malalties.



- Carretera de Vinyols. En bon estat gràcies a la qualitat del terreny.
- Espais al voltant del nucli antic. Calia mantenir net l'entorn de la muralla, i no llençar-hi escombraries ni similars.



Tot seguit, la instrucció insisteix en l'obligació del municipi i dels seus veïns a realitzar aquestes tasques i manteniment i, també, «*en haser componer todos los caminos vesindales de dicho su término*», és a dir, tots els camins que no sortien dels límits del terme i que comunicaven els nuclis habitats amb les diferents partides i amb la mar. Malauradament, no enumera quins eren en aquell moment, tot i que podem incloure-hi sense dubte el camí dels Masos, el de les Comes, el de l'Horta de Santa Maria, etc.

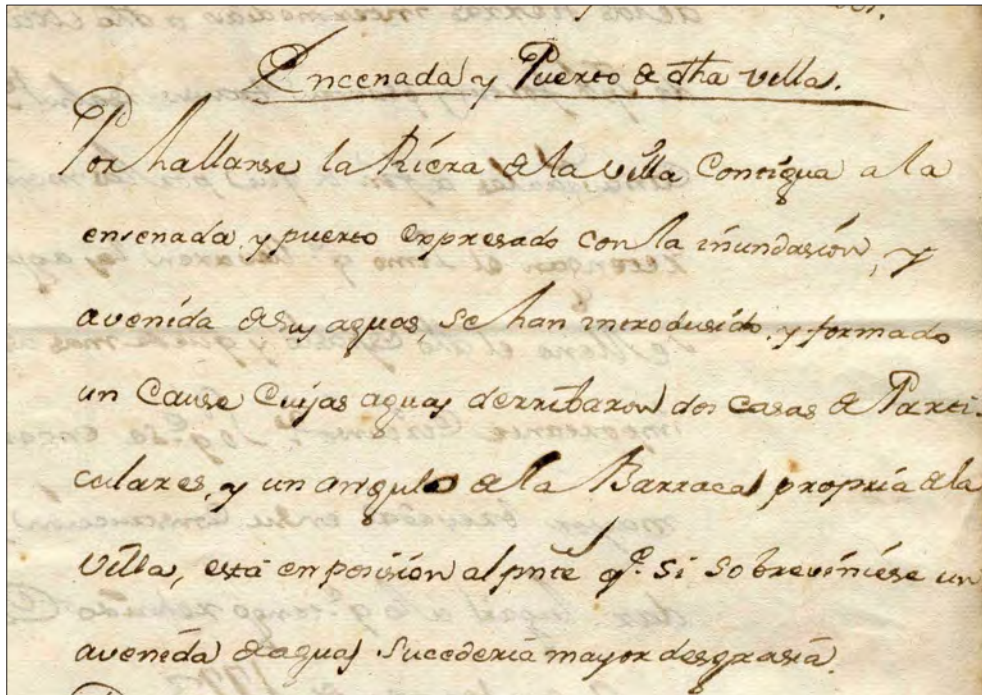
El barri de la Platja

Després de repassar tots els camins, la instrucció dedica un epígraf específic («*Encenada y puerto de dicha villa*») al barri que des de feia un segle s'estava formant al voltant de la Torre del Port.

Quina relació té amb els camins? Cal tenir present que, a més de l'activitat pesquera, la platja –entesa com a lloc d'embarcament i desembarcament– presentava una intensa activitat comercial. El document parla de la importància que per a Cambrils tenien els mercaders i transportistes que es movien per aquesta zona: «*el pública que facilita a la villa la abundancia, por el tránsito del comersio*». Per tant, calia assegurar que el port, els seus carrers i el camí que hi portava es mantinguessin en un bon estat.

El contingut del document

El problema principal derivava de la riera d'Alforja, que en la seva part final transcorria al costat del barri i, en una de les darreres rierades, havia format un braç d'aigua entre les cases, probablement a la zona de l'actual carrer de Sant Jordi, per on entrava el camí que baixava de la Vila. El document esmenta que aquesta rierada havia enderrocat dues cases i també havia ensolsit un dels angles de la Botiga de la Platja, el magatzem municipal que s'oferia als comerciants per emmagatzemar els productes que esperaven ser embarcats o que s'havien de desembarcar i calia transportar en carros cap a les poblacions de l'interior.



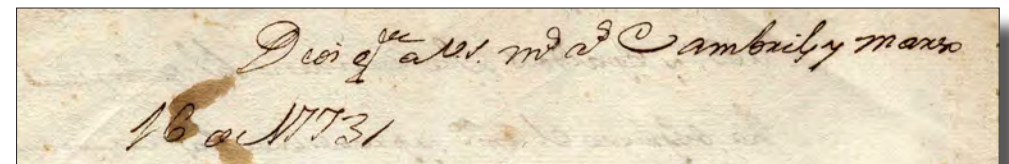
A més, cal pensar que el camí de la Platja va ser, fins a mitjan segle XX, pràcticament l'única via de comunicació del barri de la Platja. Fins

a 1976, aquest camí estava absolutament subjecte als desperfectes de les rierades, ja que passava a tocar de la riera: baixava pel marge dret, travessava el seu llit a la zona on actualment hi ha el pont de la via fèrria i després passava al marge esquerre.

Per tot plegat, la instrucció ordena construir un gran mur de contenció de 60 canes de llarg, 12 pams d'alçada i 5 pams de gruix; és a dir, uns 96 metres de llarg, 1,20 metres d'alçada i un metre de gruix. Aquest mur havia de transcórrer en diagonal a la riera, que es correspon aproximadament al que va existir fins a mitjan segle XX com a tancament del càmping Canyelles. L'efecte d'aquest mur s'havia de reforçar plantant arbres i canyars que després de les rierades retinguessin els fangs i llims i anessin reforçant el terreny en aquesta zona. Probablement ens trobem, doncs, en l'origen dels terrenys que actualment formen el Parc del Pescador.

La resposta de l'Ajuntament

El segon document de l'expedient és la resposta que, dues setmanes després, l'Ajuntament va enviar al governador de Tarragona. Per tal de demostrar la seva lleialtat i sotmetiment, resumeix els punts principals de l'ordre i reitera la seva disposició a complir-los. Demanen, però, dues coses. En primer lloc, que per cobrir les despeses de les obres puguin destinar-hi els diners que recapten de l'impost de Propios y Arbitrios. En segon lloc, que es pugui obligar a Francesc Cuder i altres matriculats del barri de la Platja a contribuir a les obres del mur de la riera, ja que oficialment n'estaven exclosos per la seva condició de matriculats.



L'accés al document

Com es pot accedir al document?

L'accés a l'expedient és lliure. L'original es pot consultar a les instal·lacions de l'AMCAM, dins de les condicions que fixa el Reglament de l'Arxiu Municipal de Cambrils (AMCAM).

Es pot reproduir?

Es pot reproduir per a finalitats de recerca i divulgació cultural. Per obtenir-ne la reproducció cal posar-se en contacte amb l'AMCAM.

En quina llengua està escrit?

En castellà, tant l'ordre com la resposta de l'Ajuntament. És l'idioma habitual en les relacions amb l'administració de l'Estat.

En canvi, altres instruccions d'aquest mateix lligall, de caràcter més tècnic estan redactades en català.

Quin és el seu estat de conservació?

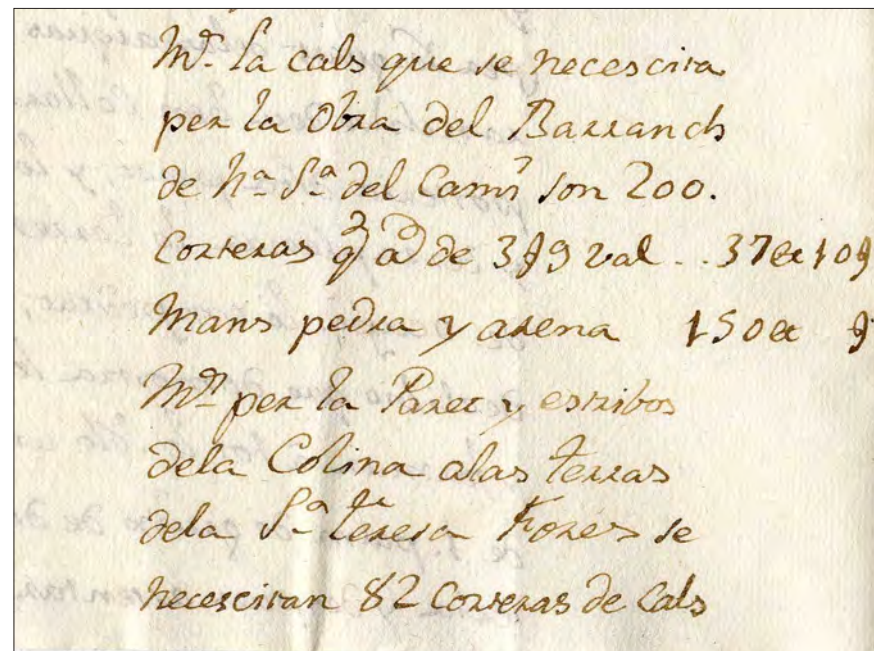
L'estat de conservació és bo, tot i que la tinta, força ferruginosa, traspasa d'una banda a l'altra dels fulls, els oxida al voltant de les lletres i dificulta la lectura en alguns punts.

Per saber-ne més

- PAGAROLAS SABATÉ, Laureà. *Els Gimbernat i el Cambrils del segle XVIII*. Cambrils: Ajuntament, 1985
- TARÉS LAGUNAS, Manel. *La introducció del règim borbònic a la vila de Cambrils. De la Guerra de Successió a les reformes dels anys seixanta del segle XVIII*. Tarragona: Diputació, 2013. Especialment, les pàgines 284-285.

Documentació relacionada

Per a aquesta època, a més de la resta de documents del lligall *Camins i carreteres: instruccions, ordres i correspondència* (1738/1803), es pot consultar el lligall *Carretera Reial* (1759-1776).



Detalls tècnics de l'obra d'apuntament de la carretera general vora el barranc de la Mare de Déu del Camí (1776)

AMCAM. *Lligall Camins i carreteres: instruccions, ordres i correspondència* (1738/1803). Document núm. 9

Autoria i regles de descripció

Descripció realitzada per l'Arxiu Municipal de Cambrils, a partir de la Norma de Descripció Arxivística de Catalunya (NODAC).

31 d'octubre de 2013