Història de la carretera de Badalona a Mollet (1862-2005)

Xavier Pérez Gómez*

Resum

La construcció de la carretera que uneix les ciutats de Badalona i Mollet del Vallès té una curiosa i interessant història que intentarem aclarir amb aquest estudi. Amb les dades trobades en el fons documental de l'antiga delegació provincial d'obres del Ministeri d'Obres Públiques (Foment) hem pogut saber molts detalls que fins ara eren totalment desconeguts[1]. També hem repassat la premsa de l'època, que sovint ens ha fornit de notícies que la documentació administrativa no reflecteix pel seu caràcter més fred i seriós. La primera cosa que hem de dir és que aquesta carretera ja va ser projectada a mitjan del segle XIX i que va ser considerada com una obra prioritària per l'Estat; la segona, és que va ser licitada i construïda en dos trams: de Badalona a la Conreria i de la Conreria a Mollet. Cada tram, amb el seu projecte i pressupost independent. I la tercera, és que la construcció del vell pont sobre el riu Besòs va ser la culminació d'aquesta via de comunicació. Anem, doncs, a conèixer aquesta interessant història.

Paraules clau: carretera B-500, Badalona, Sant Fost de Campsentelles, Mollet del Vallès, la Conreria, pont del Besòs.

Els primers projectes

El primer projecte per fer una via de comunicació que unís Badalona i Mollet es remunta al 1862, quan la Diputació Provincial de Barcelona va iniciar els estudis per construir un camí veïnal de Badalona a Mollet[2]. Al llarg del 1863 ja es van portar a terme obres en el tram Badalona-La Conreria, com demostren els documents conservats a l'Arxiu de la Diputació, on es relacionen despeses per obres efectuades entre març i juny de 1863. El mes de març d'aquell any, una part dels obrers que treballaven en la construcció de la carretera es trobaven allotjats a l'antic convent de Montalegre, a Tiana. Dos informes dels capatàs de data 7 i 20 de març de 1863 diuen que aquests obrers es trobaven en estat d'insubordinació, ja que plegaven a l'hora que volien i sovint no feien cas de les ordres i indicacions de l'encarregat. El 24 de juny es va rebre la queixa d'un grup de veïns de Tiana que protestaven perquè les obres d'aquesta carretera havien obstruït l'antic camí per on treien carretes de llenya dels boscos, just enfront de l'edifici de la Conreria. Aquesta llenya era venuda als forns de cal i guix de Tiana i Badalona.

En un principi es va creure que

* Arxiver i historiador. Director de l'Arxiu Comarcal del Vallès Oriental, xaviperezl@gmail.com

[1] ANC (Arxiu Nacional de Catalunya). Fons 691: Prefectura Provincial d'Obres Públiques, sig. 473.
[2] AHDB (Arxiu Històric de la Diputació de Barcelona). Sèrie Obres Públiques, sig. OPP-3343.

aquest camí veïnal de 1863 en arribar a la Conreria agafaria direcció Martorelles, però finalment es va decidir que baixés cap a Sant Fost, com finalment va ser. Aquest fet va provocar la protesta dels de Martorelles, que van al·legar que la seva població tenia molts més carros i habitants que no pas Sant Fost. La protesta, però, no va servir de res. Els tècnics deurien veure, segurament, que era més directe arribar a Mollet baixant a través del terme de Sant Fost de Campsentelles que no pas girant cap a Martorelles per després baixar a la plana vallesana. Entre 1863 i 1867 es van portar a terme obres de construcció d'aquest camí veïnal, que seguia principalment la ruta marcada per torrents i rieres i antics camins de carro.

Els documents de la Diputació ens parlen també de gestions per a expropiacions i pagaments a propietaris de terres per on passava la via, com ara el marquès de Monistrol o els senyors Codina, Fortuny, Sabadell, Raull i Fàbregas, molts d'ells amb finques a Badalona i Tiana. A la documentació de l'Arxiu Municipal de Sant Fost hi ha una petita llibreta on foren anotats els obrers que van treballar en la construcció d'aquest camí veïnal el gener de 1864 en el tram de casa Pasqual a la casa de Pablo Castañé, o sigui l'actual carrer del Sot, ja que en aquella època el camí o carretera de Badalona a Mollet passava per aquest estret carrer del poble de Sant Fost. En total eren una vintena d'homes, quasi tots ells veïns del mateix poble, segons es pot deduir dels cognoms anotats dels jornalers: Colomer, Prat, Aloy, Torrents, Salarich, Font, Armengol, Flaquer, Castañer i Artés, entre d'altres[3].

El 1893 es va fer una modificació i millora del mateix camí veïnal de Sant Fost a Mollet en el tram comprès entre la casa dels hereus de Pere Murgarella fins a la de Josep Tió, o sigui de la riera fins al carrer de la Plana, passant per terres del mas Lladó.

El que queda clar és que aquest camí veïnal projectat i executat per la Diputació de Barcelona aviat es considerà insuficient per cobrir les necessitats de comunicació entre ambdues comarques. Trenta anys després l'Administració central va incloure aquesta carretera en el pla de carreteres de l'Estat publicada en la Llei de 16 de juliol de 1896. El desembre de 1897, la delegació provincial del Ministeri de Foment va encarregar la redacció d'un projecte i pressupost per a "una carretera de tercer orden de Badalona a Mollet por Tiana y San Fausto". L'any 1898 començaren els estudis i els treballs de redacció del projecte, que s'anaren perfilant al llarg dels successius anys.[4] Alguns propietaris començaren a posar objeccions al trajecte, com és el cas del duc de Solferino (Manuel de Llansa y Pignatelli de Aragón) i altres propietaris del sector de Pomar i Trencalós a Badalona, que el 1903 ja van presentar les primeres al·legacions. Aquell primer projecte deia que la carretera de Badalona a Mollet tenia una longitud prevista de 12 km.

Primer tram: Badalona – La Conreria

El projecte del primer tram de la carretera de Badalona a Mollet va quedar enllestit el desembre de 1905 i va ser signat per l'enginyer de camins Francisco Gómez de Membrillera, de la Prefectura Provincial de Carreteres

[3] AMSF (Arxiu Municipal de Sant Fost de Campsentelles). Llibreta de notes, any 1863. Sig. 21.02

[4] ANC. Fons 691, sig. 473, lligall 6, subcarpeta 1/5.

de Barcelona, depenent del Ministeri de Foment. El projecte es titulava literalment *Proyecto de carretera de tercer orden de Badalona a Mollet. Trozo Primero*. Incloïa memòria, annexos, plànols, plec de condicions i pressupost. Anava del centre de Badalona fins al coll de la Conreria, just en el límit dels termes de Tiana i Sant Fost de Campsentelles i tenia una longitud inicial de 6,13 km. Els plànols apareixen signats pel mateix enginyer autor, Gómez de Membrillera, i l'enginyer en cap, Martí.

Un cop publicat el projecte començaren a arribar al·legacions i peticions de correcció del trajecte. Un dels propietaris més actius en aquestes gestions va ser el ja esmentat duc de Solferino, que va fer diverses peticions demanant el pas pel barri de Pomar. El 1906 també es van rebre propostes relatives al pas de les rieres de Canyadó i Montalegre. Les al·legacions al terme de Badalona es van produir en diverses etapes fins al 1912, quan ja havien començat les obres. L'Ajuntament de Badalona va proposar lleugeres variacions i millores, com es dedueix de l'existència d'un projecte de variació de l'origen del traçat des del seu origen fins a l'encreuament dels camins Estret i Fondo, a Badalona, segons document signat per l'enginyer Cabestany i datat l'any 1912.

Fruit de totes aquestes al·legacions i demandes de modificació, es va tornar a redactar un nou projecte: *Proyecto de replanteo previo de la carretera de tercer orden de Badalona a Mollet. Trozo primero: desde Badalona al collado de la Conrería*. Anava també signat per G. de Membrillera i portava data de 31 de desembre de 1908. En aquesta ocasió l'enginyer en cap era un tal Puig. Aquest seria el projecte que finalment es portaria a terme, no sense fer algunes petites millores en el transcurs de les obres. El traçat correspon pràcticament al mateix que encara té actualment la carretera B-500 de Badalona fins a la Conreria.

Segons consta a la memòria de 1908, una de les principals modificacions s'havia fet en els últims dos quilòmetres del tram: "Creemos haber mejorado (el trazado) en sus dos últimos kilómetros, pues manteniéndonos en la vertiente oriental hemos logrado subir el collado de Monte-Alegre con un solo zig-zag en vez de los dos que en el proyecto (inicial) existían..."[5]. Si comparem els plànols dels dos projectes, el de 1905 i el 1908, es veu com, efectivament, en el projecte definitiu només hi ha una corba en zig-zag, que correspon a l'actual revolt conegut popularment com de la "paella".

Aquest nou projecte, i definitiu, atorgava al primer tram de la carretera una longitud de 6,02280 km. Fou aprovat definitivament el 17 de juliol de 1909 i les obres foren atorgades al contractista Andrés Jansana Torelló, per cessió de l'únic postor, Antonio Artés. En un principi el pressupost projectat era de 137.708,12 pessetes i preveia la construcció de murs de sosteniment, divuit ponts petits de pas (*tajeas*), clavegueres, pontons, albellons i sifons, a més de pontons i murs de contenció (*malecones*) en tots els llocs perillosos. Finalment, el pressupost de contracta de les obres i de cost real fou de 123.250,85 pessetes.

Com és lògic, en el període previ a l'inici dels treballs de la carretera, es feren les ocupacions de terreny necessàries per poder fer passar el traçat de la via. Ja hem dit que durant la redacció dels dos projectes les expropiacions

[5] ANC. Fons 691, sig. 472, lligall 3. Projecte de replanteig del primer tram, 1908.

i al·legacions es feren sobretot al terme de Badalona. A l'expedient consta també que l'abril de 1910 es feren les gestions per a expropiacions al terme de Tiana, en concret de terres de Mariano i Epifani de Fortuny, propietaris de la finca de can Santromà, i també dels pares cartoixans, com a propietaris del monestir de la cartoixa de Montalegre (Tiana). Per tal d'arribar a un acord amb aquests propietaris, es designaren pèrits per valorar tant el traçat com el preu a pagar. Els senyors Fortuny nomenaren com a representant l'arquitecte Bonaventura Bassegoda Amigó, i l'Estat, un tal Busquets. Els cartoixans no nomenaren cap pèrit dins del termini establert i per això els fou assignat el de l'Estat. El document no en diu res més, però se suposa que s'arribà a un acord entre les parts.

Com a anècdota podem dir que els anys 1929 i 1930 els monjos de Montalegre feren diverses gestions davant el Ministeri de Foment per tal d'aconseguir que es fes una variant d'aquesta carretera. En concret volien que es portés a terme una desviació del km 5,660 al 6,025. L'objectiu era allunyar del monestir el trànsit i el soroll dels cotxes que pujaven i baixaven per la carretera de la Conreria. En un principi, aconseguiren que s'aprovés la seva proposta, ja que el ministre de Foment, a Madrid, el 17 de juliol de 1929 donà ordres al director general d'Obres Públiques perquè es fes un estudi pel que fa al cas. Es redactà un projecte i un pressupost, però l'agost de 1930 aquest director general va emetre un informe rebutjant el projecte, en el qual al·legava el seu elevat cost i les grans dificultats tècniques per executar-lo.

Però els cartoixans no es donaren per vençuts i van fer noves gestions, ja que un document del 14 d'abril de 1931 de la Direcció General de Carreteres afirmava que s'aprovava la variant de la carretera de Badalona-Mollet sol·licitada per la Cartoixa. Curiosament aquell dia es va proclamar la II República. L'expedient arribà l'agost del mateix any a la secció d'Obres Públics del Govern Civil de Barcelona, el qual demanà un informe complementari a la recent constituïda Generalitat de Catalunya. Segons aquest document el projecte de variant fou retornat sense reclamacions. No hi ha cap més document al respecte, però el que sabem és que finalment no es va portar a terme aquesta variant tan desitjada pels cartoixans.

Tornant a la història de la carretera de Badalona a Mollet, cal dir que les obres del primer tram començaren el 17 de maig de 1911 i que el tècnic encarregat de la supervisió *in situ* dels treballs fou l'enginyer José Cabestany. El termini establert inicialment fou de dos anys, però hagueren de demanar dos mesos de pròrroga. El tram executat fou, com hem dit, de 6,022 km i el cost final per cada quilòmetre fou de 20.461,35 pessetes. El tram de pujada de Tiana a la Conreria presentà algunes dificultats per l'orografia del terreny, i més si tenim en compte la tecnologia de l'època. Per tal de salvar aquestes dificultats i perills, el document diu que "se construyeron muros de sostenimiento...y malecones en todos los sitios peligrosos, que son abundantes por desarrollarse el trazado en laderas de grandes declives y presentar muchas curvas de no gran radio combinadas con fuertes pendientes."

Les obres d'aquest primer tram de la carretera acabaren l'estiu de 1913 i el 26 d'agost de 1913 va ser la data de la recepció provisional. El dia de la recepció es personaren a la carretera l'enginyer en cap de la Delega-

OBRAS PÚBLICAS - PROVINCIA DE BARCELONA

PROYECTO

DE

CARRETERA DE TERCER ORDEN

DE

BADALONA Á MOLLET

TROZO SEGUNDO

INGENIERO

D. FRANCISCO G. DE MEMBRILLERA.

Año 1906

Figura 1. **Portada del projecte del segon tram de la carretera de Badalona a Mollet, 1906.** Font: **Arxiu Nacional de Catalunya**

ció Provincial del Ministeri, Pedro García Faria, a més de l'esmentat José Cabestany, l'ajudant Manuel Sánchez Forte, el sobrestant Baltasar Garro, i el contractista Andrés Jansana. A l'acta de recepció es llegeix que "el afirmado (firme) se encontró formado por una sola capa de piedra machacada de naturaleza granítica y caliza con la consolidación conveniente, con espesores de entre once y diez y ocho centímetros en los bordes y entre veinte y veintinueve en el centro. Los malecones se construirán a posteriori para esperar la consolidación de los terraplenes y se construirán durante el período de garantía. La explanación medía el ancho de seis metros..."[6]

Com ja hem dit, aquesta recepció va ser provisional i no s'obrí al trànsit fins al cap de deu mesos, en concret el 24 de juny de 1914, quan s'efectuà la recepció definitiva de l'obra, segons explica la breu crònica que aparegué aquell dia al diari *La Vanguardia*: "El ingeniero jefe de Obras Públicas don Pedro García Faria, acompañado de don José Cabestany, ingeniero encargado de la carretera de Badalona á Mollet, practicó la recepción de aquella, autorizando el tránsito público por la misma"[7]. Des d'aquella data, doncs, els pocs automòbils i motocicletes que hi havia en aquella època podien pujar de forma més ràpida de Badalona fins a la Conreria, on aleshores s'iniciava la construcció de torres a la urbanització anomenada Colònia-bosc de la Conreria de Montalegre.

Segon tram: La Conreria–Mollet del Vallès

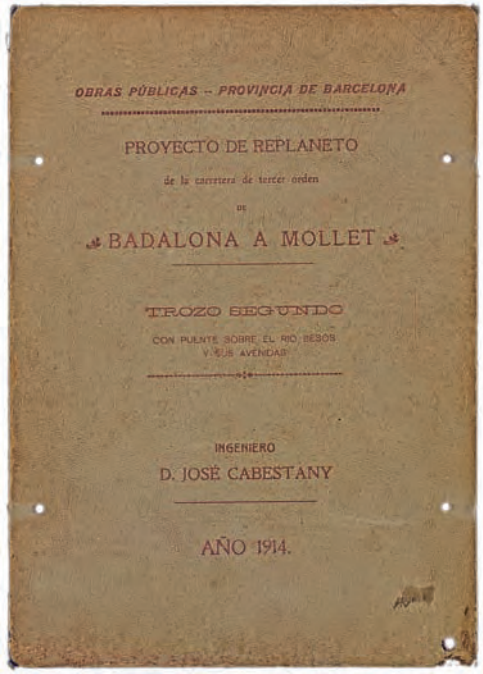
El desembre de 1906 s'acabà de redactar el primer projecte del segon tram de la carretera de tercer ordre de Badalona a Mollet. El seu autor fou el mateix que el del primer tram, és a dir, l'enginyer de camins Francisco Gómez de Membrillera, que com ja sabem treballava a la Delegació Provincial d'Obres del Ministeri de Foment. Aquest tram anava del coll de la Conreria, travessava tot el terme de Sant Fost de Campsentelles, passava pel riu Besòs, la via del tren i entrava a Mollet pel carrer Berenguer III, i

[6] ANC. Fons 691, sig. 472, lligall 2: acta de recepció provisional, agost 1913.
[7] *La Vanguardia*, 24 de juny de 1914.

acabava al quilòmetre 18 de la carretera de Barcelona a Ribes. El projecte estipulava que aquest tram tindria una longitud de 7,963 km.

Mentre es construïa el primer tram, de Badalona a la Conreria, el projecte del segon tram fou modificat; per això se'n redactà un de nou, amb data de 31 de gener de 1914, que establia una longitud definitiva de la carretera de 8,063 km. Aquest projecte modificat es titulà oficialment *Replanteo del trozo segundo de la carretera de Badalona a Mollet con puente sobre el río Besós*. No obstant això, la Direcció General d'Obres Públiques va respondre que aprovava el projecte però sense el pont sobre el Besòs: "La sección de la Dirección General de Obras Públicas pide que se estudie el paso de dicho río por medio de un baden (...) La Sección no encuentra aceptable la solución de puente de hierro ni de cemento armado, por su gran coste", segons escrit del 20 de maig de 1914. El pressupost del segon tram, sense el pont, pujava en un principi a 150.610,43 pessetes, incloent una casa per als peons de camins. L'autor era l'enginyer de l'administració estatal José Cabestany.

Les obres d'aquest tram de la carretera començaren el 14 de setembre de 1914 a càrrec del contractista Francisco Soler i Miró, que va signar un contracte a preu fet. Tres setmanes després, l'enginyer Cabestany informava als seus superiors que a les obres hi estaven treballant seixanta-sis obrers, però es queixava que alguns d'ells havien abandonat, ja que no estaven acostumats a la rudesa dels treballs. Altres hagueren de ser acomiadats pel mateix motiu, perquè no podien suportar el ritme de la feina, malgrat que en ser contractats havien manifestat, segons Cabestany, que ja havien


OBRAS PÚBLICAS – PROVINCIA DE BARCELONA

PROYECTO DE REPLANETO

de la carretera de tercer orden

DE

BADALONA A MOLLET

TROZO SEGUNDO

CON PUENTE SOBRE EL RIO BESOS Y SUS AVENIDAS

INGENIERO

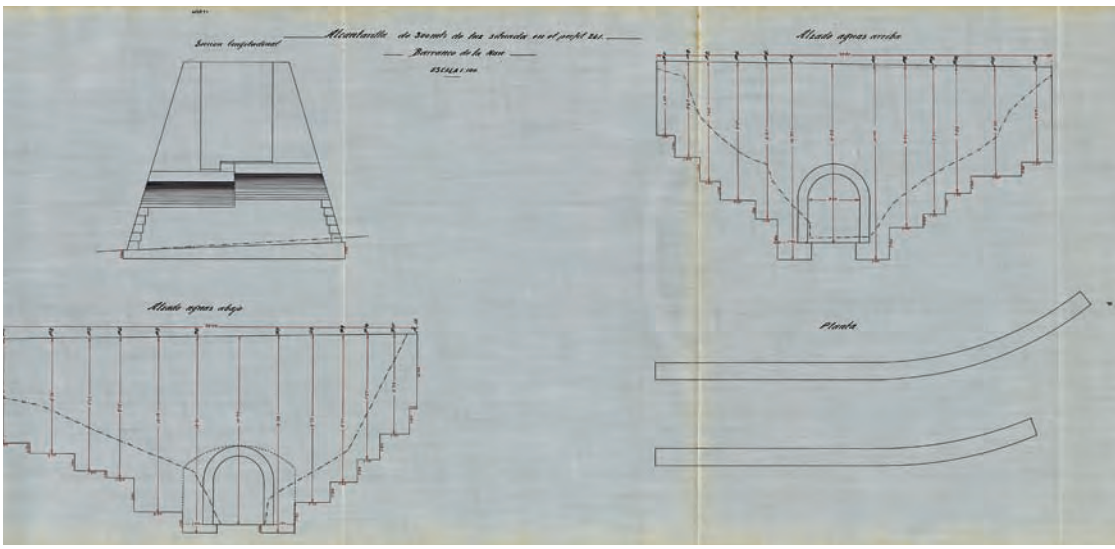
D. JOSÉ CABESTANY

AÑO 1914.

Figura 2. **Portada del projecte de replanteig del segon tram de la carretera de Badalona a Mollet, 1914** Font: **ANC**

treballat a obres d'índole semblant.

El pressupost inicialment aprovat hagué de ser augmentat fins a les 207.045,45 pessetes perquè ja iniciades les obres es va comprar un tanc automòbil i un cilindre compressor de vapor. Amb aquestes màquines, les obres guanyaren ritme i eficàcia i es pogueren efectuar de forma més ràpida si es compara amb el que van durar les del primer tram. A més de l'explanació, adient per fer-hi passar la carretera, es construïren dos ponts tipus claveguera: un al punt conegut avui com el pont del Llop i un altre per passar el torrent de Can Lledó. Es van fer també diverses clavegueres de pas (*tajeas*), un gual de 20 m per passar la riera Suñé, a més d'una caseta per a dos peons de camins a l'alçada del trencall cap al mas Llombart. Aquest habitatge per als peons, que va costar



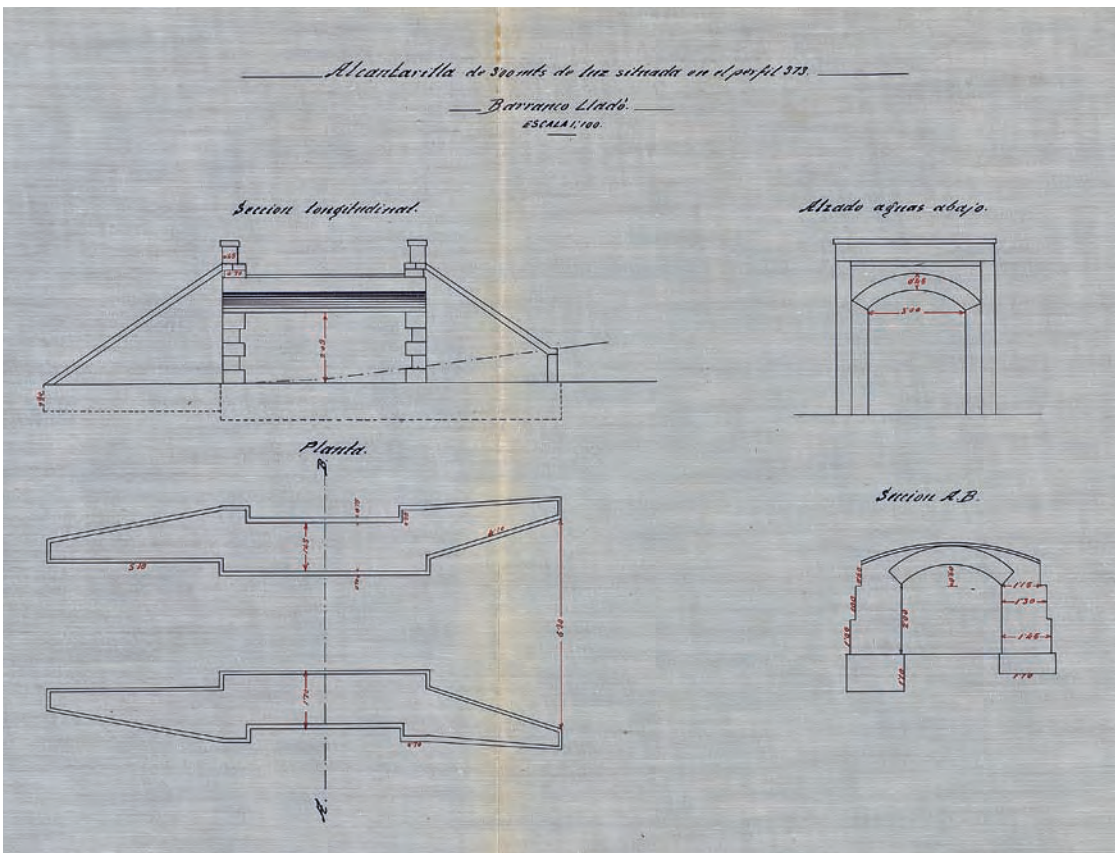


Figura 3. **Secció i alçat del pont del torrent de la Nau, 1915.** Font: **Arxiu Nacional de Catalunya**
Figura 4. **Secció i alçat del pont del torrent de Can Lledó.** Font: **ANC**

7.841,23 pessetes, es va construir el 1915 i va ser enderrocat el 1999.

Al seu pas pel terme de Sant Fost, la via hagué de travessar moltes vinyes, i per això hagueren d'aturar alguns dies les obres, perquè els propietaris poguessin acabar de veremar, segons es llegeix als documents. Les obres passaren, entre altres, per terres d'Antonio Baliarda, propietari des de feia poc del mas Llombart de Sant Fost, que havia comprat als successors de Francisco Portell, José Cornet i José Llimona. La documentació també esmenta noms de lloc del terme de Sant Fost que avui no identifiquem amb claredat com ara casa Mínguez (a la zona de mas Corts), el barranc de la Rosa (sembla que era el que baixa del bosc de la Nau) i el barranc de las Botijas (torrent Rifà). Amb posterioritat a l'acabament de les obres es feren obres complementàries per millorar la carretera. En concret el 1921 s'encarregà al contractista José Famadas Olivé la construcció d'una claveguera de desguàs i pontó al gual del torrent de Sant Fost (km 11,10 de la carretera). També entre 1921 i 1925 es construïren tres pontons al pas de la via pel terme de Martorelles.

L'octubre de 1914 els responsables de les obres contactaren amb la Companyia de Ferrocarrils MZA (Madrid-Zaragoza-Alicante) per avisar que la carretera havia de passar per un pas a nivell prop de l'estació de tren de Mollet (avui estació Mollet-Sant Fost). El sotsdirector de la Red Catalana de la MZA va respondre el 2 desembre que es donaven per assabentats i que s'havia de procurar que el trànsit tingués en compte el pas del trens i que sobretot es vetllés per la seguretat dels combois, les persones i els carruatges.

L'11 de maig de 1915 un grup de quinze obrers de la carretera que es trobaven encara al terme de Sant Fost van deixar aquesta construcció i foren traslladats a Peralta de Alcolea (Osca) per treballar en una altra obra similar,

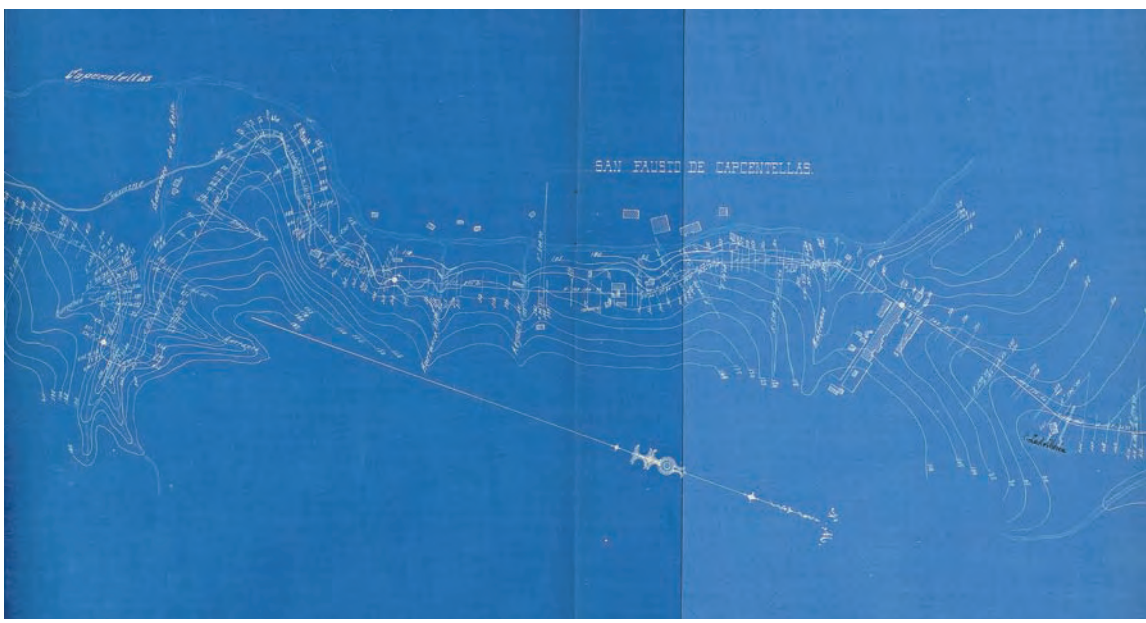


Figura 5. **Plànol de la carretera al seu pas per Sant Fost, segons el projecte inicial de 1906** Font: **ANC**

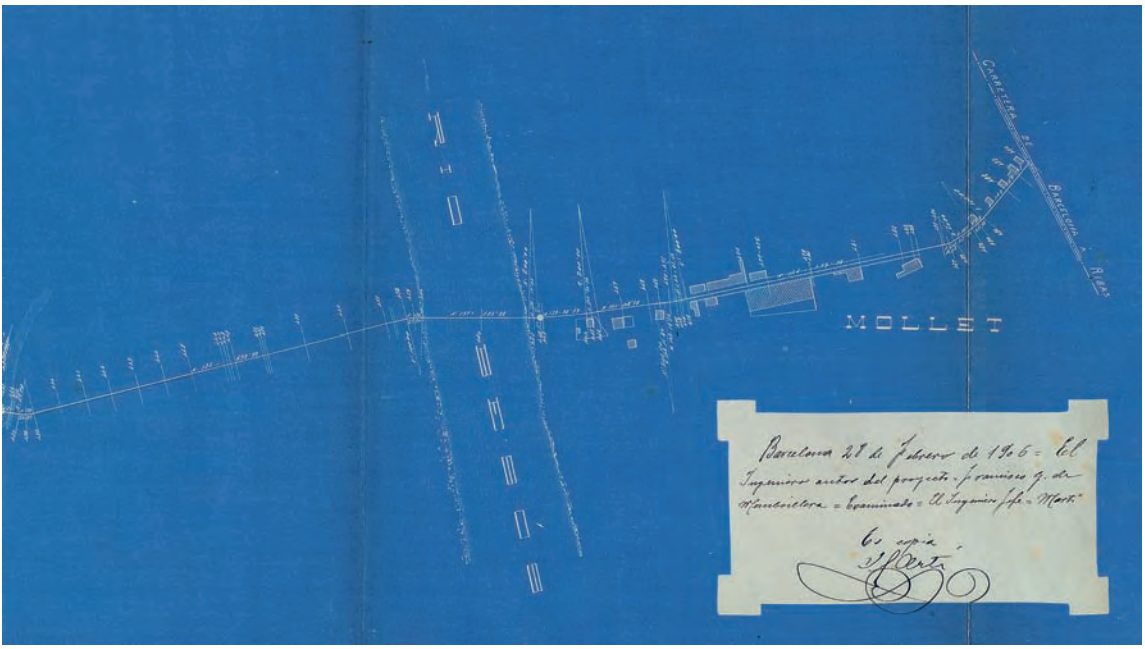


Figura 6. **Plànol de la carretera al seu pas per Mollet, segons el projecte inicial de 1906** Font: **ANC**

i van ser acompanyats pel cap de grup, un tal Miguel Cuello Malo. Tres setmanes després, el 2 de juny, un altre grup comanat per l'encarregat Lorenzo Tranero Bernal va deixar també les obres de la carretera de Badalona i marxà cap a Alcolea de Cinca, també a la província d'Osca[8]. D'això es dedueix que la construcció de la via es trobava ja molt avançada i cada cop necessitaven menys personal per finalitzar-la.

Les obres d'aquest tram de la carretera arribaren a Mollet la tardor de 1915, i el 27 de novembre es va signar l'acta de recepció i finalització de les obres. L'obertura al trànsit de vehicles s'efectuà al cap de tres setmanes, a mitjan desembre, segons publicà el diari *La Vanguardia* el 17 de desembre de 1915. Després de molts anys de projectes i obres, la desitjada carretera de Badalona a Mollet havia quedat finalitzada, fet que suposava un pas endavant molt important per a la comunicació entre les comarques del Baix Vallès i el Baix Maresme. Una ombra, però, planà ben aviat sobre aquesta magnífica infraestructura: no s'havia construït un pont per passar el Besòs, de manera que els vehicles quedaven a costa del cabal que portés el riu en cada moment. D'aquest assumpte en parlem seguidament.

Saltant ja en el temps, cal dir que el 1980 aquesta carretera, la B-500, va ser traspassada per l'Estat a la Generalitat i que el 1999 la caseta dels peons de camins propera a mas Llombart fou enderrocada. Uns anys després, en concret el març de 2003, saltava als mitjans de comunicació la notícia

[8] AMSFC, correspondència de 1915. Cal dir que a l'arxiu particular de Jaume Rifà (Sant Fost) hi ha el plànol d'un pont, amb data 5 de novembre de 1918, que sembla el del barranc del Llop, signat per l'arquitecte José Sabadell, de la qual cosa es podria deduir que l'actual fou construït en aquell any.

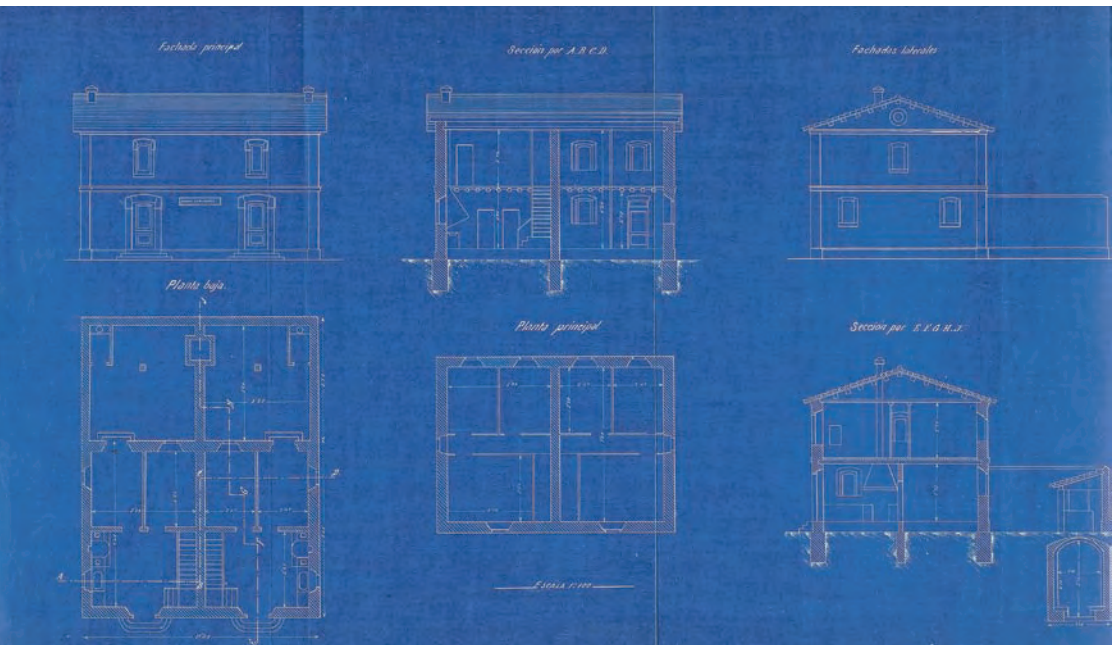


Figura 7. **Planta i alçat de la caseta dels peons caminers del Mas Llombart.** Font: **ANC**

que el Departament d'Obres Públiques de la Generalitat preveia convertir l'antiga carretera de Badalona a Mollet en una autovia. Per portar a terme aquesta nova infraestructura, es preveien obres de gran impacte ambiental i paisatgístic, especialment al sector de Tiana-La Conreria-Sant Fost. Aquest projecte provocà una immediata reacció i protesta per part de grups ecologistes, partits, entitats socials i culturals de Tiana, Badalona i Sant Fost, fins i tot de la Unió de Religiosos de Catalunya, que protestà perquè la nova autovia, si es feia tal com estava projectada, provocaria un greu perjudici a la Cartoixa de Montalegre, ja que alteraria la vida callada i solitària dels seus monjos. Finalment, i davant de tanta oposició, la Generalitat va admetre rectificar part del projecte de l'autovia i fer modificacions per reduir l'impacte i per no perjudicar els cartoixans[9].

Durant dos anys no hi hagué més notícies al respecte, ja que el canvi de poder a la Generalitat deixà aturats molts projectes. Però el novembre de 2005 es va saber que el Departament d'Obres Públiques havia aprovat una nova modificació de l'autovia de Badalona a Mollet que com a principal novetat incloïa un túnel de 3,5 km per minimitzar més encara l'impacte visual i paisatgístic. Amb aquestes variacions, el projecte s'encaria un 550 % , i el nou pressupost arribava a 350 milions d'euros[10]. Però al cap de poc esclatà la crisi econòmica i arribaren les retallades a l'Administració, amb la qual cosa tot aquest projecte quedà aturat *sine die*, i encara continua així, dotze anys després. I podem dir que sortosament, perquè si algun

[9] *La Vanguardia* / "Vivir", 31 de març, 22 de maig i 3 de juliol de 2003, p. 3, p. 7 i p. 4.
[10] *La Vanguardia* / "Vivir", 6 de novembre de 2005, p. 5, i 14 de març de 2006, p. 3.

Figura 8. **La caseta dels peons caminers del Mas Llombart, fotografiada, el 1997, dos anys abans de ser enderrocada.** Font: **Xavier Pérez**

dia s'arriba a construir aquesta nova autovia, les destrosses que es faran a molts espais naturals i agrícoles de la zona, especialment a Tiana i Sant Fost, seran terribles i irreversibles.

El pont sobre el riu Besòs

El primer projecte de construcció d'un pont estable sobre el riu Besòs a l'alçada de Mollet es remunta ni més ni menys que al mes de març de 1838, quan José A. de Larramendi, funcionari de la Direcció General de Camins, Canals i Ports, amb seu a Madrid, va enviar una carta a la delegació de carreteres de Barcelona dient que es fes al més aviat possible un estudi i un croquis de les avingudes i dades pertinents sobre el riu Besòs "para formar una proyecto de puente colgado de hierro"[11]. El juliol del mateix any, la mateixa Direcció General de Camins ja havia rebut el plànol i el croquis de la llera del riu. Al mateix lligall apareix una carta de data 7 d'abril de 1840 en què l'esmentat Larramendi demana que "sea habilitado del mejor modo posible para que no se interrumpa el paso del puente de casa Alsina y vea si será posible su recomposición". A quin pont de casa Alsina es referien? ¿Era el pont de ferro al qual es referien els documents de 1838 o finalment no es va construir i parlaven d'una altra mena de pont? No ho sabem. La documentació conservada no ens dona prou dades per saber-ho amb certitud.

El que queda clar és que ja en dates tan reculades l'Estat va tenir interès en construir un pont que unís les dues ribes del riu entre Mollet i Sant Fost /

[11] ANC, fons 691, sig. 473, lligall 6, subcarpeta 1/5, documents de 1838.

Martorelles. I el que també sembla clar, però, és que aquest intent d'un pont estable no va reeixir, ja que les notícies de finals del segle XIX ens parlen de passeres provisionals que sovint s'enduien les avingudes i riuades del Besòs. Fou amb l'entrada en servei de la carretera de Badalona a Mollet el 1915 i amb l'aparició dels automòbils, que la necessitat d'un pont d'obra es va fer més evident i urgent.

A la modificació del projecte del tram de la Conreria-Mollet d'aquesta carretera signat el 14 de febrer de 1914 per l'enginyer José Cabestany es preveia la construcció d'un pont de ciment armat per salvar el riu Besòs en entrar a la població de Mollet. La memòria d'aquest projecte al·ludia a un pont similar construït o aprovat per a Montcada. Però el 20 de maig de 1914 la Direcció General d'Obres Públiques del Ministeri de Foment va respondre que quedava aprovat el *replanteo* (modificació) del projecte, però sense el pont: "Se aprueba el replanteo de la obra del 2º trozo de la carretera, pero sin el puente sobre el río Besós y pide que se estudie el paso de dicho río por medio de un baden. La Dirección General no encuentra aceptable la solución de puente de hierro ni de cemento armado por su gran coste." Per tant, quan la carretera es va acabar el novembre de 1915, el pas del riu i l'entrada a Mollet es feia per un gual.

Aquest fet va provocar la reacció immediata dels ajuntaments de la zona i de diverses institucions, que enviaren al ministre de Foment diversos escrits demanant la construcció d'un pont d'obra. D'aquesta instància es conserva una còpia esborrany a l'Arxiu Municipal de l'Ajuntament de Sant Fost, datada a Mollet el maig de 1916. En ella els ajuntaments diuen que la carretera en qüestió és molt important i transitada, i que només queda per construir un pont, que és l'única forma de passar el Besòs amb garanties i sense dependre de les avingudes del riu[12]. En resposta a aquestes peticions, l'enginyer de l'Estat Juan M. Sans va redactar i enviar una proposta l'11 de novembre de 1916 als seus superiors, fent unes interessants reflexions: "Vista las instancias de los ayuntamientos de Mollet, Martorellas, Tiana, San Fausto de Campcentellas y Badalona, de la Sociedad de Atracción de Forasteros y del Real Automóvil Club de Cataluña para que se termine la carretera de Badalona a Mollet incompleta en la actualidad por carecer de obra apropiada para el paso sobre el río Besós... se aconseja la construcción del puente por ser útil y conveniente para no interceptar el tránsito algunas veces al año por carecer de obra adecuada para cruzar el río (...) Si la Diputación ha construido un puente de hormigón armado en la carretera de Santa Coloma a Agramunt, en una carretera con menor tráfico y si la Diputación en carretera de tan mezquina importancia ha creído necesario la ejecución del puente resultaría depresivo para el Estado que éste se limitara a construir un baden y más si se tiene en cuenta el estado de opinión que procuran forjar algunos en la comarca de recelo contra cuanto proviene de la Administración Central. Conviene por tanto suprimir todo pretexto que pudieran utilizar los interesados en apoyo de sus interesadas propagandas. El ingeniero Juan Sans, Barcelona, 11 de noviembre de 1916[13]".

[12] AMSF. Caixa de correspondència de 1916.

[13] ANC. Fons 691, sig. 473, lligall 7, carp. 4/5. Doc. de 11-XI-1916.

La resposta dels responsables del Ministeri de Foment va ser ràpida i immediata, i va atendre els suggeriments de l'enginyer i va aprovar, per tant, la construcció del pont. I fou el mateix enginyer de la delegació provincial d'Obres Públiques qui va redactar un projecte de pont de formigó sobre el riu Besòs, datat el 12 de desembre de 1916, que fou modificat en alguns punts l'any següent. Aquest projecte i el seu pressupost foren aprovats, i ràpidament es posaren a treballar en la seva construcció, que s'inicià el 6 de setembre de 1917. El pressupost de contracta del pont fou de 142.675,23 pessetes i anà a càrrec de l'empresa constructora Fomento de Obras y Contratas, amb seu a Barcelona, el director gerent de la qual era Antoni Piera Jané. Els encarregats de dirigir les obres foren l'esmentat enginyer Sans, Manuel Sánchez Forte, ajudant de l'enginyer, i Luis Hernández Hernández, sobrestant. Antoni Piera i la seva família estiuejaven a Can Girona de Martorelles i la seva empresa explotava una pedrera situada ben a prop[14].

Alguns historiadors locals atribuïren la iniciativa de la construcció del pont del Besòs al mateix Sr. Piera, "que es va posar en contacte amb el diputat Sr. Torras, de Granollers, per intentar que es construís un pont i així facilitar el transport de pedra que es feia contínuament de Martorelles a Barcelona. A mitjan 1918 ja estava construït[15]". Però això no consta en cap document de l'expedient de projecte, licitació i construcció. Ignorem en quin fet es basà l'autor o autors d'aquesta teoria, perquè, com hem dit, la Direcció General de Carreteres va actuar principalment a causa de la reivindicació dels ajuntaments i d'algunes institucions de la comarca, i almenys per escrit no consta cap gestió del Sr. Piera i en canvi sí que hi és la dels consistoris.

Segons una informació apareguda el 8 d'abril de 1917 al periòdic de Granollers *El Vallès Nou*, el diputat per Granollers al Congrés, Bonaventura Plaja, de la Lliga Regionalista, va fer gestions per aconseguir la construcció del pont: "Gràcies a les gestions realitzades pel nostre amic el diputat a Corts per Granollers, senyor Plaja, el ministre de Foment ha inclòs en el pla d'obres públiques a subhastar el projecte del pont sobre el Besòs en la carretera de Badalona a Mollet. Es tracta d'una obra importantíssima que venien reclamant feia molts anys els pobles de Sant Fost, Martorelles i Mollet i les societats d'automobilistes". No sabem fins a quin punt l'actuació d'aquest polític fou tan decisiva com explica aquest diari. Com ja hem dit abans, a la documentació consultada l'única gestió que consta fou la dels alcaldes dels pobles esmentats, tot i que això no contradiu que el diputats Plaja o Torras participessin també en les gestions per a l'impuls de la tramitació final.

Al cap de menys d'un any de començar les obres el pont estava acabat, ja que un document ens diu que el 24 d'agost de 1918 va finalitzar-ne la construcció i calgué esperar noranta dies per fer les proves de resistència. Aquestes es portaren

[14] Enric Gomà. "El señor Tonet de Sants" al blog: lameva.barcelona.cat/bcnmetropolis/es/calaixera/

[15] M. Àngels Suàrez, "Aiguats…" *Notes*, 31, 2016, p. 150, la qual cita Joan Solé Tura (1981), p. 124.

Figura 9. **El pont del Besòs. Postal del fotògraf granollerí Joan Bosch, dècada de 1920.** Font: **X. Pérez**

a terme el 10 de desembre de 1918, dia en què es van personar a l'obra els enginyers de la Delegació Provincial del Ministeri, senyors Blas Sorribas i Juan M. Sans, el primer com a enginyer en cap i el segon com a enginyer encarregat de les obres. També assistiren l'ajudant i el sobrestant abans esmentats, i en nom de Fomento de Obras y Contratas, el Sr. Antoni Piera, com a director gerent de l'empresa, i el Sr. Gregori Sans, com a enginyer responsable. Per tal de comprovar la resistència i solidesa del pont es feren diverses proves amb quatre carretes tirades per bous, cadascuna carregada amb 6.000 quilos de pes. Després es van carregar les voreres i diversos trams del pont amb sacs de sorra fins a obtenir una sobrecàrrega de 400 quilos per metre quadrat. Després de fer-se aquestes comprovacions sense cap incidència, es va donar per aprovat el pont.

Tot i que el pont fou finalitzat i lliurat provisionalment el desembre de 1918, s'hagueren de fer durant els dos anys següents altres treballs complementaris com foren les anomenades "defenses del riu Besòs", que finalitzaren el 22 de juliol de 1920. Aquestes defenses consistien en construccions com ara murs i altres obres per tal de protegir el pont i les ribes confrontants de les futures crescudes del riu en temps d'inundacions i fortes pluges.

Aquest pont de ciment es va utilitzar fins al 15 d'octubre de 1965, quan una fortíssima riuada del Besòs s'endugué diverses columnes i el pont es trencà. La premsa se'n féu ressò i la notícia va sortir a diversos diaris com ara *La Vanguardia* del diumenge 17 d'octubre en una crònica signada per Joan Aliguer i amb fotos de Joan Coma: "Mollet: el puente sobre el río Besós, hundido. Cerca de la medianoche del pasado viernes, el puente sobre el río Besós situado en la carretera de Sabadell a Badalo-

na cedió por la fuerza de las aguas que a ritmo creciente aumentaban su caudal desde veinticuatro horas antes, hundiéndose su parte central, en su séptima pilastra, de las quince que tiene en total. Aunque no llegó a ser arrastrado por las aguas, quedó peligrosamente inclinado hasta resultar intransitable, tanto para vehículos como para peatones.

Las primeras en sufrir las consecuencias del hundimiento fueron las mujeres que terminaban su turno en las fábricas téxtiles de la localidad, y que se vieron imposibilitadas de llegar a sus domicilios situados en la barriada de Can Calet en los términos municipales de Martorelles y San Fausto. Hubo necesidad de montar un servicio de urgencia con autocares dando la vuelta por Granollers, en un desplazamiento de 25 kilómetros de recorrido, que han debido repetir los trabajadores que a primera hora de la mañana se dirigían a sus fábricas en Mollet, y al mediodía para regresar a sus hogares. Por la noche inspeccionaron el lugar del suceso las primeras autoridades locales, así como diversas personalidades de Obras Públicas y jefe provincial de Tráfico. ALIGUER".

El setmanari *Vallés* de Granollers també en parlà a la seva edició del 20 d'octubre d'aquest esfondrament. A l'edició del 3 de novembre de 1965 també informava que la Prefectura d'Obres Públiques havia col·locat una passera sobre el riu per on passaven vianants, bicicletes i motos, i a la del 24 de novembre, que els alcaldes de Mollet, Sant Fost, Martorelles i Santa Maria de Martorelles havien anat a la seu de la Prefectura Provincial d'Obres Públiques a Barcelona a demanar un prompte reinici de les obres de reparació del pont trencat, que semblava que anaven molt lentes. Després de sis mesos de treballs, el 12 d'abril de 1966 es finalitzaren les obres de reparació i es tornà a obrir al trànsit el vell pont sobre el Besòs. La reparació va consistir en suprimir dues pilastres antigues i substituir-les per set jàsseres de 28,5 metres. Aquestes, a la seva vegada, van ser reforçades en els seus fonaments amb vuit pilots de formigó armat de 50 cm de secció per 6 m de profunditat.

El 1967 es va començar a construir l'autopista de Barcelona a França, que passa pel terme de Mollet, i es van iniciar també les obres per aixecar l'actual pont sobre el riu. El dia 1 de setembre de 1969 quedà enllestit i obert al trànsit d'automòbils el nou pont sobre el Besòs pel qual transcorre encara la carretera B-500, o sigui la carretera de Badalona a Mollet, que uneix la capital del Baix Vallès amb els pobles de Sant Fost i Martorelles. Aquell mateix dia a la tarda va ser volat parcialment un tros del pont antic per tal de facilitar el pas de l'autopista. El tros que encara va quedar dempeus fou usat fins al 1971 per vianants i bicicletes, que després passaven per sota de l'autopista vorejant el torrent Caganell.

Una altra forta riuada a finals de setembre dit any 1971 es va tornar a emportar diverses pilastres del vell pont, que va quedar tocat de mort. El cronista molletà a la revista *Vallés* deia el 2 d'octubre de 1971: "Mollet. Réquiem por el viejo puente sobre el Besós. A consecuencia de la fuerte crecida de las aguas del río Besós, el viejo puente, que un día se partió y luego fue mutilado para dar paso a la autopista, ha vuelto a partirse de nuevo por haber cedido dos pilastras. En la actualidad sólo servía para dar paso a peatones y bicicletas, que luego pasa-

ban por debajo de la autopista bordeando el torrente Caganell (...) Hoy el puente ha quedado inservible y sólo se piensa en la necesidad de su demolición. La vida de este puente, gloria y orgullo del Sr. Piera, ha tenido la vida de una persona: no ha llegado a centenaria. Agradezcámosle los servicios prestados como se estila hacer con los funcionarios fieles. Y tengámosle en buen recuerdo.[16]"

El juliol de 1972 van començar les prospeccions per construir la passera de vianants que seguia el mateix trajecte que el pont inaugurat el 1918 i aquell mateix any van iniciar-se les obres. L'agost de 1973 es va obrir al trànsit aquesta passera per a vianants, que fa uns pocs anys va haver de ser aixecada de nou per donar pas a la via del tren d'alta velocitat, l'AVE.

Fons documentals

Arxiu Nacional de Catalunya (ANC), fons 691 Prefectura Provincial d'Obres Públiques, lligalls 472 i 473. Conté quinze carpetes amb:
-Projecte de pont de ferro sobre el riu Besòs (1838-1840).
-Projecte i construcció de la carretera de Badalona a Mollet, primer tram (1903-1914).
-Projecte i construcció de la carretera de Badalona a Mollet, segon tram (1906-1915).
-Projecte i construcció de pont de ciment armat sobre el Besòs (1916-1920).

Arxiu Històric de la Diputació de Barcelona (AHDB): sèrie Obres Públiques, sig. OPP-3343, documentació del camí veïnal de Badalona a Mollet (1862-1867).

Arxiu Municipal de Sant Fost de Campsentelles (AMSFC):
-Nota dels que han treballat a la carretera, gener de 1864.
-Projecte de modificació i millora del camí de Sant Fost a Mollet, 1893.
-Instància de diversos ajuntaments al ministre de Foment, maig de 1916.

Arxiu Comarcal del Vallès Oriental:
Fons hemeroteca municipal i comarcal.

Hemeroteca digital de *La Vanguardia*.

[16] *Vallés*, 2 d'octubre de 1971, p. 22.