

MODERNITZAR EL TERRITORI: LA PLANIFICACIÓ I CONSTRUCCIÓ DE LA XARXA DE CARRETERES DE L'ÀREA DE BARCELONA

Teresa Navas

La introducció plena al cicle de la modernització urbana, amb l'enderroc de les muralles i l'aprovació de l'Eixample, té el seu contrapunt en la planificació i la construcció de la xarxa de carreteres per al territori català i, més específicament, el d'influència directa de la ciutat de Barcelona. Si el punt de partida del pla Cerdà va ser 1860, també va ser-ho del pla estatal de carreteres aprovat aquell mateix any, que suposava l'establiment del sistema viari bàsic a escala espanyola. I com que la divisió administrativa territorial de l'estat en províncies va ser determinant en l'organització i consecució de la xarxa viària moderna, dins la província de Barcelona es van assignar uns 1.000 km de carreteres, dels quals s'havia executat ja una xifra al voltant del 50%.

El que resulta més rellevant de la política viària de la primera meitat del segle XIX no és la construcció de noves vies, amb uns resultats més que minsos fins que no s'arriba als darrers anys de la centúria, sinó l'esforç planificador sorgit des del mateix territori; de tal manera que el pla de 1860 és el millor compendi del tram de esforços, objectius i rectificacions condensats al llarg de seixanta anys per fixar uns nous eixos que renovessin les condicions d'accessibilitat a uns fluxos de circulació de mercaderies llargament consolidats. El paper de diversos agents interessats, procedents dels sectors econòmics més influents, unit a les pressions sorgides de les ciutats manufactureres (amb el temps, esdevingudes industrials), va ser prou important i va adquirir suficient inèrcia perquè finalment quedés fixada la connexió de Barcelona com a capital amb les ciutats que formaven part de les seves corones urbanes successives, així com amb les altres poblacions de més interès del sistema urbà català.

A partir d'aquell moment, la planificació s'obria a unes noves expectatives adreçades a obtenir una xarxa complementària de la bàsica i, en menor mesura, de la ferroviària, que foren canalitzades a través dels plans provincials de carreteres de Barcelona de 1865 i 1878. Aquests plans tingueren dues intencions principals: *a)* posar en comunicació un teixit de poblacions disseminades en el territori i que no eren reconegudes com a pols de concentració d'activitat econòmica; i *b)* densificar alhora amb preferència la dotació viària dels municipis en el sector més immediat a la ciutat de Barcelona, tot prefigurant l'estructura de comunicacions essencial de l'actual regió metropolitana de Barcelona.