

LLAGOSTA: VÍAS Y CAMINOS

La Llagosta, por sus circunstancias geográficas y su proximidad a un gran núcleo urbano como Barcelona ha quedado marcada por los caminos que se han trazado en su superficie a lo largo de la historia.

El camino más antiguo del que tenemos testimonios es la vía romana que desde Cádiz conducía hasta Roma con el nombre de vía Hercúlea o vía Augusta (vía Domitia en Francia). Este camino no tocaba La Llagosta sino que de Praetorio-Semproniana (Llinars-Granollers) pasaba por Arragone (Sabadell) y, llegando hasta Ad Fines (Martorell), se dirigía a Tarraco (Tarragona) tal como se lee en los vasos apolinales o de Vicarello.

Cuando la ciudad de Barcino (Barcelona) cogió peso en la historia, de ahí salía un ramal que unía Barcino con Semproniana (Granollers) y cruzaba el terreno de La Llagosta, en paralelo al río Besòs.

Este camino no ha dejado de utilizarse nunca, aunque más tarde añadieran un itinerario alternativo y desde Barcino a Juncaria (La Junquera) por Gerunda (Girona) trazaran un ramal que pasaba por Baetulo (Badalona) e Iluro (Mataró) siguiendo la costa.

El ramal a Granollers por La Llagosta siguió utilizándose en la Edad Media con el nombre de vía franca, vía francesca o vía calciata. De ella salían ramales que conectaban centros urbanos y villas. Para nosotros basta recordar los caminos que unían Iluro (Mataró) con Semproniana (Granollers) y Ausa (Vic); el camino que unía Baetulo (Badalona) con Aquae Calidae (Caldes) o el que unía Barcino (Barcelona) con Arragone (Sabadell) y Minorisa (Manresa).

Estos caminos, ya bajo la administración de la corona de Aragón y con los cuidados ocasionales hechos por los señores de los diferentes tramos o simplemente con el descuido, nos llegan hasta ya bien consumido el s. XVIII en tiempos de Carlos III.

Con el Real Decreto de 1761, se comienza a proyectar lo que se podría llamar un sistema moderno de carreteras en España. Y así nace el plan radial. Según ese plan, el camino que de Madrid iba a Francia, pasaba por Barcelona; pero desde ahí tomó el otro trazado de la vía romana, el que desde Barcelona iba por el ramal de la costa en vez del interior. Este camino es el coincidente con la actual N-II en el tramo Barcelona-Girona.

El primer trazado de la vía Augusta mantuvo su importancia pues se siguió usando el trazado Barcelona-Granollers-Vic con ramal a Caldes y la continuación de Granollers a Girona y Francia, que eran utilizados como caminos carreteros.

En el caso de La Llagosta, ese camino que seguía el trazado de la vía augusta o calciata, se fue modificando a lo largo del tiempo y pasó de en paralelo muy cerca del Besòs a diferentes trazados en paralelo acercándose a lo que es hoy el casco urbano municipal.

La autopista a Francia inauguró el tramo Barcelona-Granollers el año 1969 y recuperó aproximadamente el trazado de la vía calciata.

Los trazados que han tenido especial incidencia en el urbanismo local han sido dos: uno, el denominado camino real y más tarde carretera de Vic que entraba en el término municipal procedente de Montcada por el camino de la Font Freda (después conocido entre nosotros como camino de la BOSUGA); que continuaba el trazado actual de la calle Vic desde el hostel de la Llebre y seguía, atravesando la riera de Caldes, hasta rozar por poniente la masía de can Pere Gil hasta entrar al pueblo de Mollet.

Esta vía fue la línea que se tomó como divisoria entre los pueblos de La Llagosta y Santa Perpètua desde la actual calle Cadaqués hasta la masía de can Pere Gil.

Hemos de tener en cuenta que este camino, en cuanto a las condiciones de transitabilidad, estaba sujeto a las circunstancias meteorológicas pues en este tramo los ríos y rieras se vadeaban sin puentes.

También hizo que, para auxilio de viajeros, naciera el hostel o mesón La Llebre (también conocido como Hostal Nou u Hostal de Sant Jaume).

La otra vía, más reciente, es la carretera a Ribes de Freser, que más tarde se conoció como la carretera a Puigcerdà, luego nacional 152 y tras la modificación, como C-17 (la variante).

Este trazado lo inició la Diputación de Barcelona, que inauguró el tramo Barcelona a Granollers en el año 1848 y fue conocido en La Llagosta como “carretera nova”. Esta carretera llegó a Ripoll en 1877 y pasó de ser carretera de segundo orden a carretera de primer orden. A Puigcerdà llegó el año 1929.

En ese año, esta carretera carecía de puentes para atravesar el río Ripoll en Montcada, riera Seca y riera de Caldas. Parece que la tarea de los puentes vino poco antes de la Guerra Civil del año 1936.

Hemos de recordar que cuando comienza la era del automóvil durante la segunda década del s. XX había en España 3 coches matriculados en 1900; 3.996 en 1910 y en 1950 eran ya 192.715.

En 1906 se empieza a usar el alquitrán en las carreteras de España. A partir de 1924 se construyen los puentes utilizando el hormigón armado. En 1961 se aprueba el trazado de la autovía de la Atmella. En 1967 se inaugura la totalidad del trazado de la Meridiana hasta el Coll de Finestrelles o “la Quinta Forca” donde se unía al antiguo trazado de la carretera de Ribes. En 1980, la N-152 pasó a ser vía gestionada por la Generalitat. En 1999 la N-152 pasa a ser C-17.

Cada cambio de denominación llevaba a modificaciones en su trazado y sus características, pero por lo general recordaba el antiguo camino real. El trazado a su paso por el pueblo ha conformado las alineaciones de las calles y, en su última modificación en 1993, la variante nos ha dejado la avenida 11 de Setembre, popularmente “la rambla”.

Una vía no mencionada en relación con La Llagosta es el camino pecuario, cañada o carrerada. Por ser suficientemente clara y rica dejo que hable un acta del 1 de agosto de 1863 hecha por el ayuntamiento de Sant Fost (que en ese entonces administraba el actual territorio de La Llagosta):

...”pero que siendo pueblo de tránsito desde remotos tiempos de ganados de lana y corda y bueyes que de la parte de Gerona y de Vich bajaban a la ciudad de Barcelona para su consumo... y teniendo presente que la principal servidumbre de cañada que en este pueblo había (aquí palabra ilegible) en la carretera antigua general de Francia y que viniendo de Llinas, S. Inés de Malinares, la Roca y Montmeló desde el mesón (aquí palabra ilegible) atravesaba la parte baja del término de Mollet junto al mesón de la Prat y seguía también por la parte baja de este término y el de Montcada hasta el mesón de la Fonfreda, cual carretera hace quince o dieciséis años fue invadida y obstruida en el trecho que coge a este término por D. Pedro Gil que compró la hacienda a los cartujos llamada de Moguda a la administración de bienes nacionales: se acordó por unanimidad elevar al Exmo. Gobernador civil de la provincia estos antecedentes para que en su visita pueda dictar las disposiciones que estime conveniente y al mismo tiempo hacer cesar la interrupción de la antiquísima cañada por la carretera de Gerona entonces muy ancha que se permitió el citado comprador...”

Este camino, que de una u otra manera siempre ha sido de uso, lo volvió a ocupar definitivamente la autopista de Barcelona a Francia, que inauguró el tramo Barcelona-Granollers el año 1969.

Importantes para La Llagosta han sido los trazados de las vías férreas: de ellas, dejado al margen el último trazado de las vías del AVE, se traza la primera antes de que apareciera el barrio de La Llagosta y la otra, cuando las casas de las actuales calles San Pau y Escolles ya estaban plantadas.

En resumen, la evolución del tren fue así: Hechos ya unos pocos trazados en España, aparece entre los primeros en 1854 la vía de Barcelona a Granollers. Más tarde, la

compañía de esta línea se une con la compañía de Barcelona a Mataró y juntas prolongan sus líneas hasta Girona y que más tarde llegaría por Portbou a Francia.

La línea a San Joan de les Abadesses (que por fin llegó por Puigcerdà a Francia) se termina en 1880 saliendo desde Granollers. Esta era una compañía diferente y había de pagar el uso de las vías hasta Granollers por lo que decidieron trazar un tramo propio que saliendo de Barcelona se uniera en Llerona a la vía anterior. Ese tramo, que salía de Sant Martí de Provençals y pasaba por La Llagosta, se inauguró en 1886.

El apeadero y la estación de la primera línea es historia muy reciente y conocida por el común de la población.

José Luis Mediavilla Alonso