

Bolduc

Número 32 desembre 2025

Butlletí Cultural Informatiu de l'Arxiu General de la Diputació de Tarragona _ www.dipta.cat



Carreteres



Diputació Tarragona

Bolduc_

Butlletí Cultural Informatiu de l'Arxiu General de la Diputació de Tarragona

Director:
Sergi Borralló Llauredó

Coordinador:
Manel Güell Junkert

Carrer de Vila-seca, 28. 43110 La Canonja
Tel. 977 547 662
arxiu@dipta.cat

Disseny i maquetació:
Unitat d'Imatge Corporativa de la Diputació de Tarragona

#ArxiuDipta
#Bolduc
www.dipta.cat



Diputació Tarragona

3 Pòrtic
La xarxa que connecta el territori
Sergi Borralló Llauredó

4 Assaig
El rol de la Diputació de Tarragona en la modernització viària (1840-1868)
Agustí Agramunt Bayerri

11 Fons
El fons documental de la xarxa viària provincial
Manel Güell Junkert
Benet Martí Álvarez

23 L'Entrevista
Gerard Mercadé Pié
Kelma Martínez Toro

30 Les Imatges de l'Arxiu
Les carreteres en imatges
Geòrgia Azón Torres

37 Notícies

La xarxa que connecta el territori

La present edició del BOLDUC tracta sobre les **carreteres**, una de les competències principals que han tingut les diputacions des dels seus inicis i que ha permès convertir i millorar les vies existents des d'època antiga.

Les carreteres són vies de comunicació entre poblacions que s'utilitzen per a la circulació de vehicles i que disposen d'un o més carrils per sentit. No ens oblidem, però, dels camins veïnals que permeten la circulació de persones i vehicles en recorreguts més curts.

L'article del doctor Agustí Agramunt ens parla de la modernització viària realitzada per la Diputació de Tarragona a mitjans de segle XIX. Els camins veïnals i les carreteres provincials de l'època han canviat força durant aquests dos segles: els materials, la manera de treballar, la maquinària utilitzada. Aquests canvis van estretament lligats a les necessitats de cada moment: al segle XIX la circulació de les persones es feia en carros estirats per animals, i al segle XX van aparèixer els primers vehicles de motor, que han anat evolucionant pel que fa a la mida, les característiques, la velocitat o el tipus de combustible, fins a arribar als vehicles del

segle XXI. Però tot i els nombrosos canvis produïts, l'essència és la mateixa: disposar d'una xarxa viària útil i necessària, que permeti la circulació de persones, vehicles i mercaderies i que connecti tot el territori.

En l'article de Manel Güell i Benet Martí us desgranem els documents que custodiem a l'Arxiu General, generats per les diferents seccions d'Obres Públiques, Carreteres i Territori, i que es troben disponibles per a la recerca d'informació dels usuaris. I l'article de Geòrgia Azón recupera algunes imatges extraordinàries sobre construccions de carreteres, que permeten visualitzar personal d'altres èpoques, i maquinària, metodologia de treball i materials que ja no s'utilitzen actualment.

Finalment, us recomanem l'entrevista de Kelma Martínez a Gerard Mercadé, arxiver de la Ribera d'Ebre, que ens explica com va entrar al món dels arxius, l'evolució de l'Arxiu Comarcal, la llista de publicacions en què ha participat i la importància dels centres d'estudis o de l'Associació d'Arxivers, entre altres temes. [_](#)

Sergi Borralló Llauredó

Director del BOLDUC

El rol de la Diputació de Tarragona en la modernització viària (1840-1868)

L'herència viària i els primers impulsos reformadors (1770-1840)

La situació de les carreteres de Catalunya arribà, en l'últim terç del segle XVIII, a un estat crític. La revitalització agrària, comercial i demogràfica van posar al límit de la seva capacitat les escasses i deteriorades infraestructures viàries, les quals amenaçaven el normal funcionament d'una economia dinàmica com era la catalana. Les comarques tarragonines no estaven exemptes d'aquesta realitat. Va ser aleshores quan les administracions, els ideòlegs i la societat civil posaren al centre del debat públic la necessitat de modernització de les infraestructures viàries i feren acceptables els sobreesforços econòmics que aquelles transformacions requerien. En aquell moment, s'entenia per modernització de la xarxa viària el conjunt de millores de les condicions físiques del ferm, com ara l'ampliació de la capacitat, la rectificació del traçat o la construcció de noves carreteres al llarg d'un determinat període de temps.

Aquests processos, concebuts de manera planificada i integrada, van ser una de les novetats pròpies del segle XVIII, quan comencem a trobar plans viaris d'escala (com a mínim regional), però sobretot al segle XIX, quan aquests plans passen a ser assumits i executats per les joves diputacions provincials. I aquí, concretament, la de Tarragona va prendre un especial protagonisme en el context català.

En els inicis d'aquest procés (finals del segle XVIII i principis del segle XIX), les actuacions de gran escala foren majoritàriament teòriques i de difícil implementació. La planificació integral era gairebé inexistent, i els projectes com el manteniment i la rectificació dels camins reials depenien principalment de fonts de finançament febles, com els portatges. Les iniciatives que sí que es van executar durant aquest primer període van ser les impulsades des de l'àmbit local, i a través d'institucions creades ad hoc, com eren les juntes de carreteres. Aquestes juntes s'esmerçaven per aconseguir recursos, com ara mitjançant recàrrecs d'impostos o amb la captació d'arbitris existents en pro de la construcció o millora d'un traçat d'interès dels seus promotors.

Al Camp de Tarragona en són exemples la Junta de la carretera de Reus a Salou (1773), impulsada per comerciants per afavorir una mobilitat ràpida entre ambdós extrems. Projectes posteriors, com el de la carretera de Tarragona a Lleida (1804), van buscar una concepció interregional i una diversificació del finançament. La carretera de Reus a Montblanc (1818) també va veure avenços significatius, tot i les interrupcions per conflictes bèl·lics. I la carretera de Tarragona a Reus (carretera Amàlia), autoritzada el 1827, va ser absorbida per una infraestructura superior, el port de Tarragona, i fins i tot va recórrer a treballadors forçats, com ara presos.

Acabada la Primera Guerra Carlista (1833-1840), s'entrà en el període de consolidació de l'Estat



liberal a Espanya. Això va permetre un progressiu desplegament de les institucions i les competències que les successives constitucions aprovades però no aplicades fins aleshores havien concebut. Malgrat aquests esforços, l'Estat va trobar-se amb greus dificultats per assumir una política viària coherent a causa de la manca d'un espai estable a l'organigrama del personal competent, l'escassetat de personal format (amb la clausura de l'Escola d'Enginyers) i una constant manca de recursos. Les joves diputacions provincials, tot i tenir assignades competències en obres públiques des de la Constitució de Cadis (1812), eren inicialment incapaces de consolidar-se i perdurar. La primera carlinada va deixar la xarxa viària en un estat crític, però també va propiciar un canvi de tendència cap a una major implicació de les administracions perifèriques.

La consolidació de la Diputació i el governador civil i el seu rol en la planificació viària (1840-1868)

A partir de la dècada de 1840, l'Administració provincial va emergir com l'actor central en la modernització viària de la província, assumint un rol de planificació, gestió i finançament cada cop més allunyat de l'esfera purament local.

Després de la Primera Guerra Carlista, la figura del governador Antoni Satorras va emergir com a central en aquest procés. Satorras es va dedicar a augmentar els recursos econòmics disponibles per a les infraestructures. Va obtenir dues reials ordres, de 1834 i 1835, que li van permetre retenir el dret de pariatge,

un impost sobre el trànsit de mercaderies que es recaptava al port de Salou i a la resta de la província de Tarragona, i que anteriorment era destinat a la Junta de Comerç de Catalunya. L'objectiu d'aquesta mesura era utilitzar aquests fons per finançar obres públiques, fet que permetia generar ocupació i, alhora, evitar que la població s'allistés a les partides carlines.

Paral·lelament, Satorras va dur a terme un redisseny de la xarxa viària amb una visió estratègica més àmplia. Va redefinir la carretera del Priorat i la va unificar amb la carretera Amàlia, concebant-la com una carretera general amb el pretext que escurçaria el trajecte de Madrid a Barcelona en 30 lligües.

A partir del 1840, la Diputació de Tarragona va assumir el lideratge en les tasques d'organització facultativa i econòmica de les carreteres. La Diputació va respondre a la crida del Ministeri de Governació del 1840 per instar les diputacions provincials a exposar les necessitats viàries dels seus territoris i proposar els mitjans per finançar-les, en un context de queixes generals sobre el mal estat de les carreteres. Així, la Diputació va elaborar el primer pla de carreteres integrat de la província de Tarragona l'any 1841. Aquest pla es va basar inicialment en les carreteres de Lleida i Móra d'Ebre, però va projectar una sèrie d'eixos complementaris que, tot i no tenir una relació original, serien entesos com a part d'un tot. Aquests eixos incloïen les carreteres de Reus a Montblanc, de Valls al Vendrell i de Tortosa a Gandesa i Vinaròs. Aquesta petició, una vegada aprovada, va establir un pla d'arbitris propi gestionat directament per la Diputació per al seu finançament. Les fonts de finançament previstes incloïen recàrrecs sobre la carnisseria, els portatges, les subscripcions d'accions, els fons propis dels municipis i les contribucions de províncies adjacents.

La Junta de Carreteres de Catalunya i el rol de Tarragona (primera fase: 1848-1856)

La Junta de Carreteres de Catalunya va ser una experiència històrica pionera en la gestió compartida de recursos entre les quatre diputacions catalanes per a la inversió en obra pública. El seu naixement es va produir en un context polític i econòmic en què, malgrat la recent divisió provincial i els interessos divergents de les capitalitats, l'economia catalana continuava estant fortament estructurada amb Barcelona com a centre. El projecte inicial va sorgir d'una proposta per a una xarxa provincial de carreteres a Barcelona el 1843, que, per iniciativa dels diputats provincials, es va expandir a un abast català i va ser finalment aprovat pel Reial decret del 20 de setembre de 1848.

El finançament d'aquesta ambiciosa iniciativa es va basar en l'establiment d'arbitris extraordinaris que gravaven el comerç i el consum intern. La gestió d'aquests recursos va recaure en una comissió encapçalada pel capità general de Catalunya, juntament amb representants de cada província, un secretari comptador i el Banc de Barcelona. Els fons recaptats es van constituir en un fons comú.

Les principals fonts d'ingressos incloïen les duanes (amb un 57 % de la recaptació), els drets de porta (12,47 %) i les rendes estancades de la sal (9,02 %) i els consums (5,47 %), que sumaven més del 84 % del total recaptat. En aquest esquema, Barcelona va ser, de mitjana, la província que més va aportar, amb un 74 % dels ingressos anuals, seguida de Tarragona (12 %), Girona (10 %) i Lleida (5 %). Aquesta desproporció també es reflectia en l'aportació per càpita, amb els habitants de Barcelona suportant una pressió fiscal significativament més alta.

Pel que fa a la planificació, la Junta de Carreteres va projectar eixos que connectaven centres productors amb els punts d'extracció, com les carreteres de Tarragona a Montblanc i Lleida, o de Reus a Móra d'Ebre i Aragó. També s'hi van incloure eixos transversals per integrar l'economia catalana més enllà del pol d'atracció barceloní. Aquests projectes eren, en molts casos, la continuació d'obres viàries ja iniciades o reivindicades des de dècades anteriors. La implementació de les obres va veure una transició gradual des de l'administració directa per part de les diputacions cap a la subcontractació a empreses concessionàries privades. La Diputació de Tarragona, per exemple, va destinar una part considerable dels seus fons (més de 4,7 milions de rals) a les carreteres de Lleida i Móra, amb la majoria dels pagaments a contractistes. Les obres incloïen tasques d'esplanació, construcció de ponts i sistemes de drenatge.



Mapas generales. Tarragona (Provincia). 1853
(<https://www.ign.es/web/catalogo-cartoteca/resources/html/002894.html>).

No obstant això, aquesta primera etapa va estar marcada per significatius reptes i conflictes. Les deficiències de recursos enfront de l'abast del projecte i els desequilibris en el repartiment de les inversions van generar tensions entre les províncies. Tot i que Tarragona va rebre el 18,4 % de la inversió total de la Junta, la seva aportació en ingressos la situava en una



posició de desequilibri en comparació amb Girona i Lleida, que van rebre més inversió en proporció.

Finalment, les tensions socials derivades de la càrrega fiscal i les queixes per part dels representants de les províncies perjudicades per un repartiment desigual dels recursos van portar a l'abolició dels arbitris el 1854, la qual cosa va significar el declivi i la suspensió d'aquesta primera etapa de la Junta de Carreteres. Això va provocar la rescissió de contractes estatals i l'abandonament de moltes obres a mig fer.

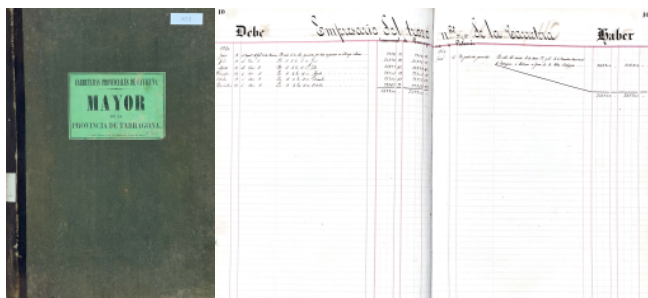
El desenvolupament dels camins veïnals i la segona fase de la Junta de Carreteres (1857-1868)

La segona etapa de la Junta de Carreteres de Catalunya, que abasta des del 1857 fins al 1868, va ser propiciada per dos elements fonamentals: en primer lloc, la llei de carreteres del 29 de juliol de 1857 (coneguda com la Llei Moyano) i el Reial decret del 6 de setembre de 1857, que instaven a refer el pla de camins del 1848, alineant-lo amb els interessos ferroviaris. I en segon lloc, la campanya per al restabliment dels arbitris, encapçalada pel diputat de Reus Bernat Torroja, que va ser decisiva per convèncer el ministre de Foment i el Consell de Ministres. Torroja va oferir el cofinançament de l'Estat (fins al 50 % de les aportacions provincials i mancomunades) i, crucialment, la destinació d'una part dels recursos recaptats per arbitris a l'amortització de la xavalla, la moneda de coure devaluada que circulava a Catalunya. Aquesta mesura va ser clau

per guanyar suport social i polític, especialment de la classe comercial, fortament afectada per aquest problema monetari. La Junta de Carreteres va ser reactivada amb una burocràcia menys feixuga i amb més autonomia per a les diputacions provincials.

La Diputació de Tarragona va reaccionar a les propostes d'arbitris amb un moderat pessimisme, especialment pel que fa a la gravació de productes alimentaris de primera necessitat i a la quantitat destinada a l'amortització de la xavalla, que, segons creien, deixaria les carreteres desateses. La Junta de Comerç de Tarragona va ser encara més crítica, argumentant que la fiscalització d'imports afectava el comerç en un context de crisi de subsistència i que el sistema afavoria la indústria per sobre del comerç, sobre la qual requeien pocs arbitris. Malgrat les objeccions, els arbitris van ser restablerts per la Reial ordre del 6 de juliol de 1859, que tornava a dotar de capacitat financera la Junta de Carreteres.

Quant a la inversió, la província de Tarragona va rebre el 8,45 % de la inversió total de la Junta (6,6 milions de rals), mentre que va aportar el 8,09 % dels recursos. Això la va situar en una posició lleugerament favorable en el balanç ingrés/despesa en comparació amb Barcelona, però molt menys beneficiada que Girona (que va rebre el 22,5 %) i Lleida (12,38 %). La inversió a Tarragona es va concentrar principalment en la carretera de Reus a Fraga (3,26 milions de rals) i la carretera de Gandesa a Tortosa (1,24 milions de rals), amb una quantitat menor destinada a la transversal de Tarragona a Palamós. Aquesta inversió es va veure influenciada per la conjuntura econòmica i l'absorció de gran part dels pressupostos anuals per l'amortització de la xavalla a partir del 1864.



Libro Mayor de la Provincia de Tarragona. Carreteras provinciales de Cataluña (1859-1862). AGDT R3214.

Paral·lelament, els camins veïnals, que havien estat majoritàriament desatesos fins aleshores, van veure com, per fi, arribava la seva hora. Per categorització administrativa, aquests camins ni unien nuclis de població de consideració ni tampoc punts estratègics d'interès general, com ara ports o estacions de ferrocarril. Tanmateix, eren absolutament necessàries per a les economies locals i comarcals i constituïen una xarxa capil·lar imprescindible per nodrir de trànsit les carreteres de rang superior. La seva consideració de traçats menors va fer que durant molt de temps el seu manteniment recaigués exclusivament sobre uns ajuntaments que, cal recordar-ho, havien quedat empobrits per les guerres i les desamortitzacions, i sotmesos administrativament i legalment a instàncies polítiques superiors.

La llei de camins veïnals del 1848 va classificar-los en primer i segon ordre, i permetia la col·laboració financera provincial per als de primer ordre i introduïa mecanismes com la prestació de treball personal redimible en metàl·lic. L'impuls definitiu per a aquests camins va arribar a les comarques tarragonines amb el pla de xoc de Bernat Torroja el 1857. El diputat per Reus, i comissionat de carreteres de la Diputació de Tarragona a la Junta de Carreteres de Catalunya, va proposar subscriure un préstec de 34 milions de rals per a 200 llogües de camins veïnals i 68 de carreteres provincials. El préstec no es va arribar a executar, però les inversions de la Diputació en camins veïnals

es començarien a executar a partir del 1861, quan hi va destinar 500.000 rals del seu pressupost ordinari. Gràcies a aquest finançament, es va desplegar una organització provincial de camins veïnals que dividia la província en tres districtes, al capdavant dels quals hi hauria un director que estudiaria els traçats prioritaris (Antonio Aysa, Baudilio Ribot i Josep Santjoan). Entre 1861 i 1868 s'hi van invertir 2,98 milions de rals i es van habilitar 267 km. La contractació d'obra pública va ser la partida més gran (59,62 %), seguida de les expropiacions (25,09 %). Les subvencions a municipis (per obres autogestionades i ajuts generals) també van ser importants, sovint per oferir ocupació en moments de necessitat social, com amb la «fam de cotó».

Per la seva banda, els municipis i els seus habitants invertiren en les tasques de moviments de terra i transport de materials, tasques que es cobrien en bona part mitjançant prestacions personals, conegudes com a «jornal de vila».



Cartoteca digital: mapes i fotografies antigues de Catalunya i de tot el món (<https://cartotecadigital.icgc.cat/digital/collection/catalunya/id/3057/rec/3>).

La segona meitat de la dècada de 1860 va suposar una desacceleració generalitzada de la inversió viària, malgrat que no va desaparèixer fins que esclatà l'enèsima crisi derivada dels greuges pel finançament. Aquest cop foren les queixes dels comerciants de Barcelona, la proposta de dissolució per part de la



Diputació de Tarragona el desembre del 1867 i la manca de compliment de l'Estat en les seves obligacions de cofinançament. Un últim intent d'aconseguir un préstec de 8 milions d'escuts, recolzat en els arbitris de la Junta el 1868 per liquidar la xavalla i continuar obres, es va veure frustrat per la Revolució de Setembre del mateix any, fet que va comportar l'abolició dels arbitris i va deixar la Junta sense la seva principal font d'ingressos.

Passat el període del Sexenni Revolucionari i la Primera República, durant els quals la inestabilitat política va paralitzar l'acció de les institucions i de moltes de les seves inversions, es va entrar en l'etapa de la Restauració borbònica. Durant aquesta nova –i llarga– etapa, la política viària s'encaminaria (mai més ben dit) cap a la centralització. Seria el binomi Estat central - diputacions provincials qui planificaria, gestionaria i executaria les inversions, i es deixaria de banda qualsevol experiència d'autogestió similar a la de la Junta de Carreteres de Catalunya. Per contra, la naturalesa intrínsecament estable del nou règim afavoriria que es poguessin executar i completar els plans de carreteres definits allà on no s'havien dut a terme amb anterioritat. Tanmateix, en la vigília de la Restauració borbònica, les comarques tarragonines ja comptaven amb una xarxa viària bàsica construïda, i la xarxa secundària i veïnal, com a mínim projectada i executada parcialment.

La contribució de la Diputació al desenvolupament viari

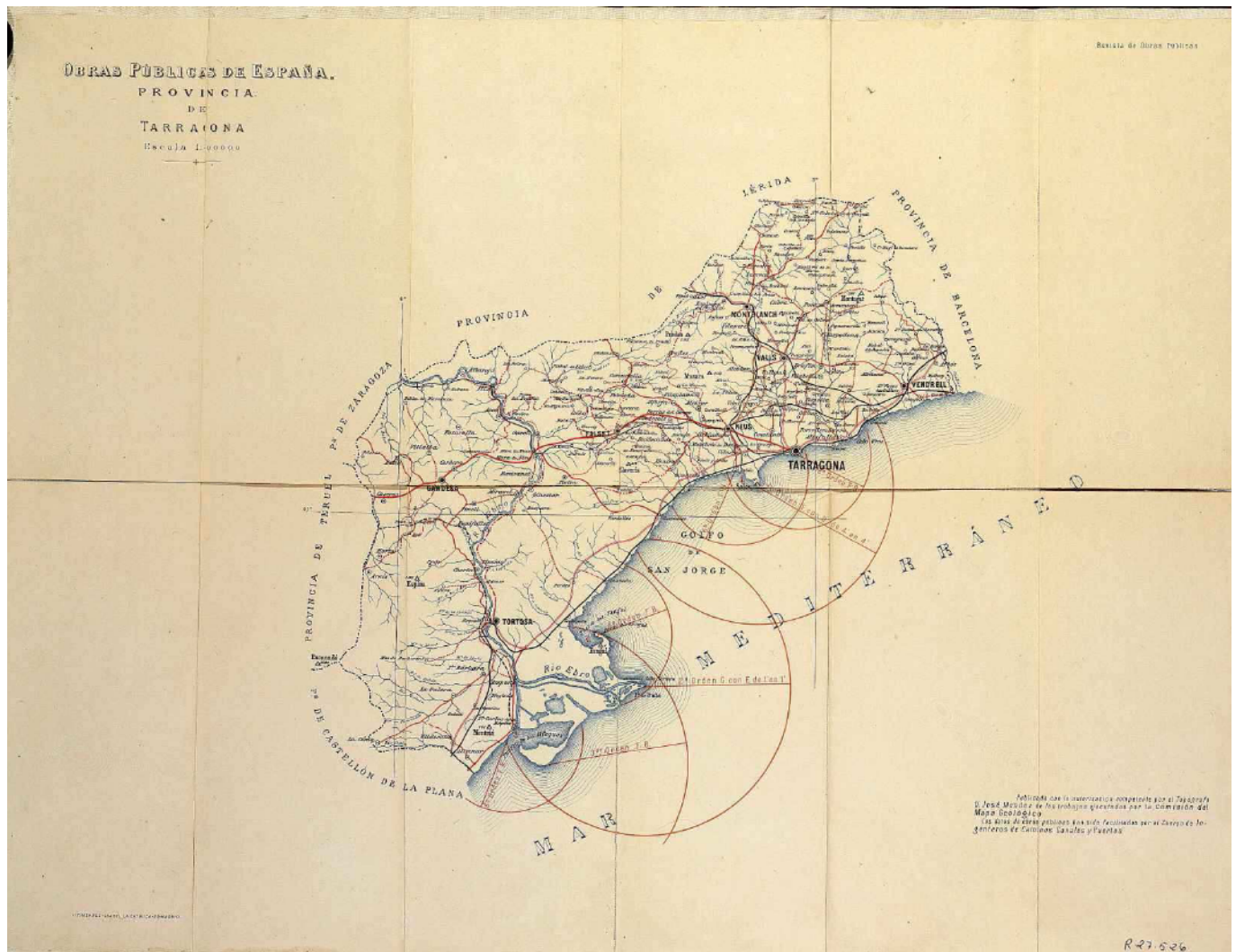
L'experiència del Camp de Tarragona demostra que la modernització viària va sorgir d'una necessitat peremptòria davant l'augment demogràfic i l'activitat comercial. Les instàncies provincials –i, molt especialment, la Diputació de Tarragona– van ser fonamentals per superar les limitacions dels sistemes

de planificació i finançament propis de l'antic règim, actuant com una frontissa entre la política estatal, la regional i la local.

Aquest organisme va prendre el protagonisme de les antigues Junes d'Obres, dotat d'autoritat i recursos econòmics. La Diputació va articular una planificació viària que va equilibrar les necessitats locals amb les interregionals. Tarragona va beneficiar-se d'una política viària precoç i d'un teixit econòmic productiu que va saber convèncer els centres de decisió sobre la importància d'invertir en les seves carreteres. I això és perquè la modernització viària va estar indiscutiblement lligada al desenvolupament del sistema portuari, primer, i el ferroviari, després, i les carreteres hi van actuar com a vies per canalitzar mercaderies i alimentar els centres d'exportació de mitjà i llarg abast.

Per la seva banda, el paper dels municipis va ser canviant al llarg del període estudiat. Al llarg del segle XIX, els ajuntaments van perdre autonomia econòmica i facultativa davant l'Estat i les seves dependències; per aquest motiu, emergí la figura clau dels diputats provincials dels diferents partits, els quals focalitzaren l'atenció a demanar la inclusió dels seus camins en els plans provincials i veïnals i a vetllar perquè s'hi destinessin els recursos necessaris, mentre que en clau municipal es va veure una revifalla de les antigues prestacions personals, el treball «a jornal de vila» dels veïns, que complementava les aportacions econòmiques i les tasques dels diferents contractistes d'obres.

La Diputació va actuar, també, com a interlocutora clau del territori a la Junta de Carreteres de Catalunya, i va aconseguir mancomunar recursos i tirar endavant projectes d'interès català. Malgrat les dificultats, l'òrgan provincial va ser un dels motors de la Junta, gràcies a haver entès la importància d'una visió viària que superés el perímetre estrictament



Obras Públicas de España: Provincia de Tarragona. Visualització detallada. Biblioteca Digital Hispánica (BDH) (<https://bdh.bne.es/bnearch/detalle/bdh0000021531>).

provincial i l'oportunitat que suposava obtenir vies de cofinançament per als seus projectes.

Amb tot, en la vigília de la Restauració borbònica, el Camp de Tarragona ja disposava d'una xarxa bàsica de carreteres construïda i una xarxa secundària i veïnal en fase d'inici o planificació, gràcies a l'impuls de la Diputació. Aquesta fase va establir les bases per al període de construcció d'obra pública «ininterrompuda» més llarg de la història

contemporània, amb la Diputació de Tarragona continuant la tasca de planificació i desenvolupament d'una xarxa provincial de carreteres de la qual avui dia som hereus.

Agustí Agramunt Bayerri

Doctor en Història Contemporània per la URV Centre de Recursos per a l'Aprenentatge i la Investigació (URV)

Bibliografia

AGRAMUNT BAYERRI, A. *La modernització de la xarxa viària al Camp de Tarragona (1774-1870)*. Tarragona: Arola, 2019.

ALZOLA MINONDO, P. *Historia de las obras públicas en España*. 3a ed. Editado por A. Bonet Correa. Madrid: Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, 2001.

ANGUERA, P. *Bernat Torroja (1817-1908): Teoria econòmica i reivindicació nacional*. Reus: Cambra de Comerç i Indústria, 1987.

BAHAMONDE MAGRO, Á. [et al.]. *Atlas histórico de las comunicaciones en España, 1700-1998*. Madrid: Correos y Telégrafos, 2002.

FONT I GAROLERA, J. *La formació de les xarxes de transport a Catalunya: 1761 -1935*. Vilassar de Mar: Oikos-Tau, 1999.

GARCÍA ORTEGA, P. *Historia de la legislación española de caminos y carreteras*. Madrid: Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, 1982.

España, 1750-1850. Madrid: Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, 1984.

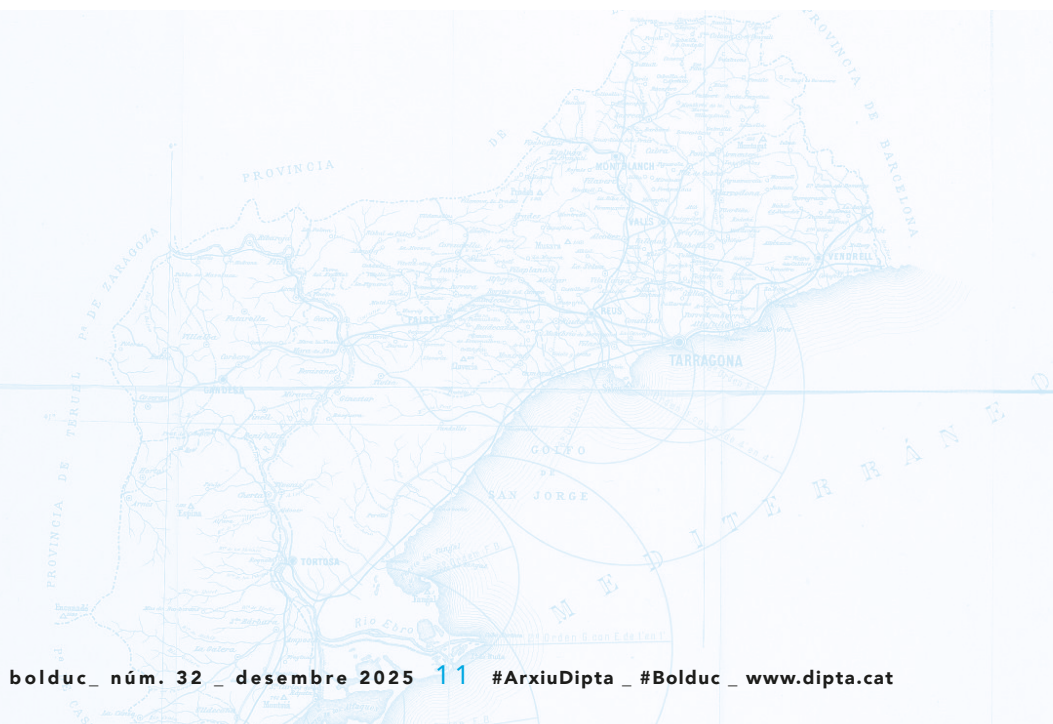
NAVAS I FERRER, T. *Història de les carreteres del territori de Barcelona*. Barcelona: Diputació de Barcelona, 2007.

PASCUAL DOMÈNECH, P. «La Diputació i la modernització de la xarxa viària catalana: 1840-1868».

A: RIQUER I PERMANYER, B. de (ed.). *Història de la Diputació de Barcelona*. Barcelona: Diputació de Barcelona, 1987, p. 142-195.

ROVIRA I GÓMEZ, S.-J. «Els orígens de la carretera de Tarragona-Lleida». *Revista Técnica de la Propiedad Urbana*, 34 (1985), p. 103-116.

SÁENZ RIDRUEJO, F. «Las obras públicas en el siglo XIX». A: *Cuatro conferencias sobre historia de la ingeniería de obras públicas en España*. Madrid: CEDEX, 1987.



Introducció

Aquesta competència s'explica perquè la llei de carreteres del 1857 va establir les bases de l'ordenació i classificació de la xarxa viària en carreteres estatals, provincials i locals o veïnals, i va atribuir a les diputacions la responsabilitat sobre les carreteres provincials i els camins veïnals. És a dir, aquelles vies que connectaven caps de partit judicial, municipis o zones d'interès econòmic dins d'una mateixa província.

a les diputacions, formant part del seu patrimoni administratiu i arxivístic.



Mapa de la provincia de Tarragona. Autor Benito Chías. Any 1910. AGDT (C7_3 STE).

A la Diputació de Tarragona, el departament d'Obres Públiques actuava com un autèntic eix vertebrador, ja que integrava les seccions de Vies i Obres, Construccions Civils i Enginyeria. Aquest conjunt d'oficines, responsables de la gestió de cadascun d'aquests àmbits, disposava d'un espai propi dins l'edifici provincial, que permetia mantenir-les interrelacionades però alhora diferenciades. Era una àrea amb una autonomia molt marcada, en bona part per la naturalesa del seu treball, fortament vinculat a la tasca de camp.



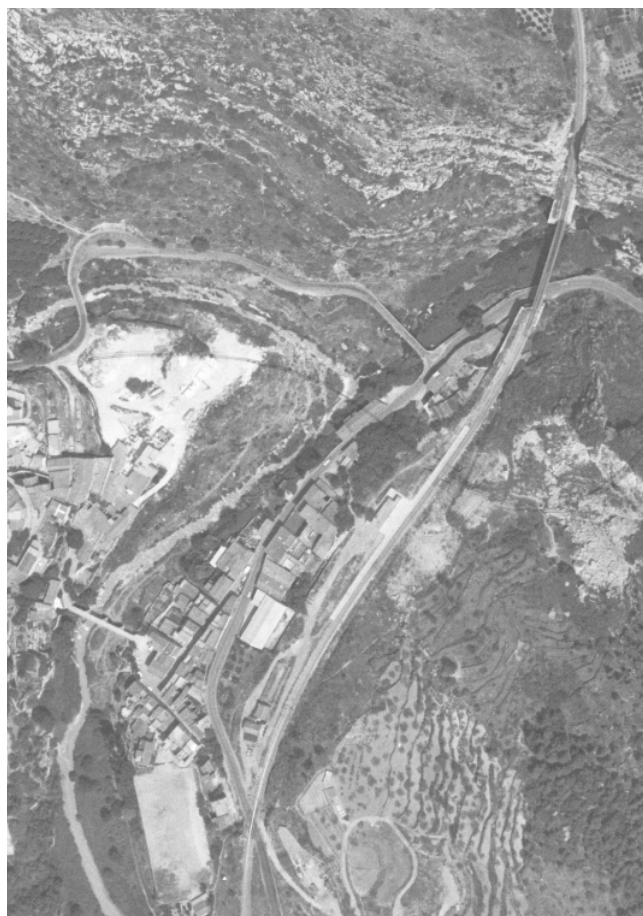
Actualment, la Diputació de Tarragona continua assumint la gestió de la xarxa de carreteres a través de l'Àrea d'Infraestructures del Territori. Aquest departament administra 188 carreteres –que sumen més d'un miler de quilòmetres– i compta, per a l'any 2025, amb un pressupost de 13 milions d'euros.

L'Àrea sempre ha disposat d'un ampli equip de professionals –enginyers, topògrafs, delineants, personal administratiu, tècnics de laboratori, peons, oficials, xofers i vigilants, entre d'altres–, encarregats de gestionar tots els aspectes relacionats amb la xarxa viària provincial. Des d'aquest servei es duen a terme tasques tan diverses com les següents:

- Elaboració de projectes d'obra nova o de millora de carreteres.
- Planificació del manteniment, la conservació i la senyalització.
- Tramitació d'expedients de permisos d'exploació o ocupació de carreteres.
- Redacció de contractes, pressupostos i informes tècnics.
- Correspondència amb municipis i altres administracions.
- Inspecció i vigilància de l'estat de les vies i control de les obres en execució.
- Execució directa de treballs de reparació, manteniment i neteja de les carreteres, i col·locació de senyals, cunetes i elements de drenatge.
- Control i anàlisi dels materials utilitzats a les obres per garantir-ne la qualitat.
- Suport logístic i de transport, traslladant personal, materials i maquinària entre diversos punts de la xarxa viària, entre d'altres.

En aquest article ens centrarem especialment en la secció de Vies i Obres, que conserva els expedients

relacionats amb la xarxa viària provincial. L'objectiu és analitzar i donar a conèixer l'estructura i les diverses tipologies documentals que configuren aquest fons, actualment custodiat a l'Arxiu General de la Diputació de Tarragona (AGDT), el qual constitueix una autèntica memòria institucional de la planificació viària provincial i un testimoni valuós del desenvolupament territorial i econòmic de les comarques de Tarragona.



Fotografia aèria de la Riba, a escala 1:200, per valorar el projecte d'un nou pont d'accés des de la TV-7044. Autor desconegut. Any 1983. AGDT (2924-14 B3).

Característiques

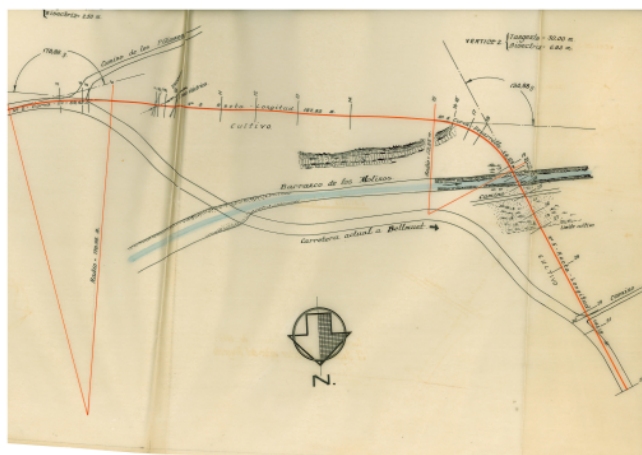
Cada actuació realitzada en una carretera –ja sigui la construcció d'obra nova, la remodelació, la senyalització o el condicionament– genera un volum considerable de documentació administrativa i tècnica que reflecteix els diversos tràmits seguits al llarg del procés.



A través d'aquests documents és possible reconstruir com s'executaven les obres, quins trams requerien intervencions específiques, la seva ubicació geogràfica, els materials i recursos emprats, les dificultats trobades i les solucions adoptades, així com el personal implicat, els terminis, els costos i el finançament.

Aquesta riquesa informativa fa que el fons sigui d'un alt valor històric i tècnic, no només per als estudiosos locals interessats en la connectivitat del seu municipi, sinó també per a investigadors de disciplines diverses com la geografia, l'enginyeria civil, la història de l'Administració, el medi ambient, la tecnologia o l'economia pública.

En aquest apartat es presenten, de manera més detallada, les principals característiques materials i descriptives d'aquest fons documental: cronologia, volum, formats, estat de conservació, tractament arxivístic i instruments de descripció disponibles.



Plànol de la variant de Bellmunt (1959). AGDT (883-1-17 B3).

CRONOLOGIA

Els documents més antics conservats a l'Arxiu daten de l'any 1857, coincidint amb la promulgació de la primera llei de carreteres. Aquell moment va marcar l'inici de l'activitat viària organitzada a les diputacions

provincials, una dinàmica que, des d'aleshores, no s'ha interromput. La documentació més recent que custodiem correspon aproximadament a fa sis anys.

Això posa de manifest que la construcció, el manteniment i la conservació de la xarxa viària segueixen sent unes de les funcions bàsiques de la institució. Alhora, aquesta activitat continua generant documentació administrativa i tècnica que, progressivament, s'incorporarà al fons de l'Arxiu General de la Diputació de Tarragona (AGDT), segons el calendari de transferències planificat i consensuat.

La tipologia documental relacionada amb el Servei de Carreteres conservada a l'Arxiu és la següent:

- Llibres d'actes d'Obres Públiques (1949-1999)
- Llibres d'actes del Servei d'Assistència al Territori (1999-2017)
- Llibres d'actes de Contractació i Expropiacions (2010-2016)
- Llibres de registre d'entrada de documents de la secció de Vies i Obres (1876-1981)
- Llibres de registre de sortida de documents de la secció de Vies i Obres (1876-1984)
- Llibres comptables de Vies i Obres (1859-1973)
- Expedients i projectes d'obres i carreteres (1857-2019)
- Expedients d'expropiacions (1860-2012)
- Permisos d'explotació (1880-2017)
- Correspondència (1867-1962)
- Plànols del Cadastre (1911-1955)
- Fotografies (1920-2013)

VOLUM

No resulta fàcil delimitar els expedients de carreteres de la resta de documentació vinculada a l'obra pública, ja que sovint mantenen una relació molt estreta.

Pel que fa al tractament arxivístic, sempre s'ha donat una gran importància a la preservació i la conservació dels fons documentals, mitjançant tasques de neteja, encapsament i protecció dels documents i adaptant les intervencions a les característiques, la mida i el format de cada unitat, fet que es reflecteix en el bon estat en què es troben.

Menys importants són els **instruments de descripció**. A principis dels anys 2000, els tècnics de l'Arxiu van iniciar el procés d'inventari del fons de Vies i Obres conservat a la seu provincial, separant la documentació segons la secció a què pertanyia: Obres Públiques, Enginyeria, Expropiacions, Contractació o Arquitectura, entre d'altres.

L'any 2013, amb el trasllat a la nova seu de la Canonja i la centralització dels arxius administratius i històrics de la Diputació, es va iniciar un ampli procés de reclassificació i actualització de la documentació ja inventariada, començant pel tractament del fons històric. Aquest procés, encara en curs, té com a objectiu optimitzar la gestió dels fons documentals mitjançant la incorporació progressiva de la informació a l'aplicació corporativa, la classificació dels expedients segons el quadre de classificació vigent, l'ampliació de les dades descriptives i l'assignació d'una nova ubicació a cada unitat documental.

Aquesta tasca ha permès millorar notablement el servei de consulta, ja que facilita la delimitació dels resultats de cerca, la generació d'inventaris més precisos i l'obtenció de llistes personalitzades adaptades a les necessitats dels usuaris. És un projecte ambiciós que avança de manera constant i rigorosa, amb la finalitat d'oferir una gestió més eficient i una consulta més àgil dels documents.

Pel que fa als inventaris estrictament de carreteres de la xarxa viària provincial, en tenim diversos que s'han anat actualitzant al llarg del temps. De tots ells, n'hem de destacar un: l'«**Inventari-catàleg de camins veïnals (1872-1985) i carreteres provincials (1856-1966)**», un volum de prop de 200 pàgines que ofereix una descripció exhaustiva del fons documental gestionat pel Departament de Carreteres. Aquest instrument de descripció destaca per l'ús d'un sistema de codificació molt acurat, que permet identificar amb precisió el tipus de documentació continguda en cada expedient –acords, decrets, plànols, plecs de condicions o pressupostos, entre d'altres–, i es facilita així la consulta i la gestió del fons.

INDICE 1959

Cuenta nº 1	=	Jornales caminos vecinales
" 2	=	Jornales carreteras
" 3	=	Seguros sociales
" 4	=	Material de oficina
" 5	=	Maquinaria, útiles herramientas
" 6	=	Materiales caminos vecinales
" 7	=	Id. carreteras
" 8	=	Indemnizaciones y salidas chófer
" 9	=	Brigadas móviles
" 10	=	Depositos reintegrables
" 11	=	Depositos alquiler maquinaria
" 12	=	Indemnizaciones contrata
" 13	=	Descuento utilidades
" 14	=	Estudio Vistabella
" 15	=	Id. Fatarella
" 16	=	Construcción Tarragona-Faro Salou
" 17	=	Reparación Matarranya
" 18	=	1º riego sup. asf. La Salle
" 19	=	Rep. y 1º riego sup. asf. Puget de
" 20	=	Acopio m. p. C. Bellmunt kms. 3.4 y 5
" 21	=	1º riego sup. asf. Talset-Bellmunt km. 2 al 3.º
" 22	=	Id. Id. Id. Id. km. 3.º al 5
" 23	=	Rep. firme S. Vicente a gral. Barcelona
" 24	=	Limpieza pas. y can. Amposta-Vinaflop
" 25	=	2º Riego Vendrell S. Jaime km. 0 al 2.º
" 26	=	Id. Agumurcia S. Jaime kms. 10 y 11
" 27	=	Id. Tarragona-Pont. kms. 12 y 13
" 28	=	Id. Id. kms. 14
" 29	=	Id. Catllana gral. Barcelona km. 0 al 2.º
" 30	=	Id. Reus-Morell km. 1 y 2
" 31	=	Id. Blancafort a la gral. Artesa
" 32	=	Id. Pla Sta. Maria-Sarnezal km. 5 al 12
" 33	=	Id. Ulldecona-Alcanar
" 34	=	Bacheo con betun asf. Arbores-límite provincia
" 35	=	Rep. firme Agumurcia-Pontones
" 36	=	Rep. exp. y firme C.V. Arbolí y acc. Camp. Castillejos
" 37	=	Acopio C. inv. p. m. de y 1º riego C. Tarragona a Faro Salou

Sumari de comptes del «Diari de Vies i Obres» (1959). AGDT (A2).



DOCUMENTS DIGITALITZATS

Pel que fa a la documentació digitalitzada, actualment l'Arxiu General de la Diputació de Tarragona disposa de diversos conjunts documentals en format digital relacionats amb el Servei de Carreteres. Entre aquests, destaquen les actes de la Comissió d'Obres Públiques, del Servei d'Assistència al Territori i de Contractació i Expropiacions, així com els plànols del Cadastre i les fotografies aèries.

D'aquest conjunt, els plànols del Cadastre i les fotografies aèries són els únics que, de moment, es poden consultar en línia a través del portal Arxiu en Línia de la Diputació de Tarragona (<https://arxiuenlinia.dipta.cat/fotoweb/>).

La resta de documentació digitalitzada –corresponent a les actes– és consultable en pantalla a la sala de l'Arxiu, tot i que està previst que pròximament també sigui accessible en línia.

La digitalització d'aquests documents contribueix a preservar el patrimoni documental, facilita la consulta i amplia l'accés a la informació per a investigadors, tècnics i ciutadania interessada, a més de garantir la difusió i conservació del llegat del Servei de Carreteres.

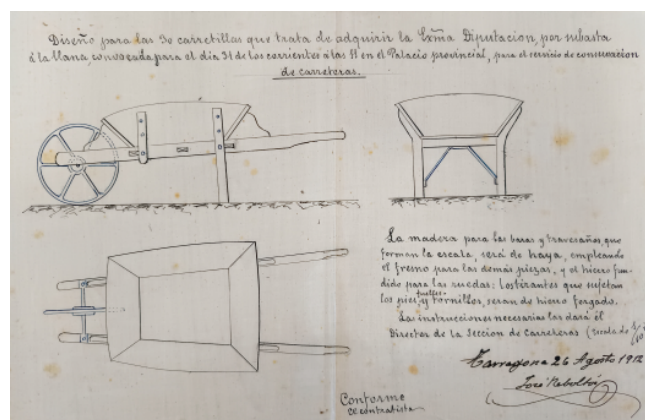
Contingut

Tot seguit, analitzem els diferents tipus de documents que integren el fons relacionat amb el Servei de Carreteres al llarg del seu extens recorregut històric, que abasta gairebé dos segles d'activitat. Al llarg del temps, aquest servei ha passat per diverses denominacions i estructures administratives –Vies i Obres, Obres Públiques, Servei d'Assistència al Territori, i l'actual Àrea d'Infraestructures del Territori–, i ha incorporat seccions

especialitzades com ara Explotació, Conservació o Expropiacions, entre d'altres.

L'estudi d'aquest conjunt documental permet comprendre millor la diversitat i la riquesa dels materials generats al llarg dels anys, i alhora posa de manifest la importància de revisar-ne i actualitzar-ne la classificació i la descripció per afavorir-ne la consulta, la recerca i la difusió.

Cal remarcar que a les antigues dependències del Servei de Carreteres, al polígon NIRSA, encara s'hi conserva documentació pendent de transferir a l'Arxiu General. Una part d'aquest conjunt podria correspondre a duplicats de projectes o expedients que caldrà revisar, i que per tant no s'han inclòs ni comptabilitzat en aquest article.



Disseny d'un carretó de fusta destinat al servei de conservació de carreteres (1912). AGDT (2120-23 B3).

PROJECTES D'OBRES

Cada projecte es recull en un expedient, que s'organitza en subexpedients, carpetes o camises que contenen els tràmits complementaris, establint un ordre coherent i cronològic de la documentació.

Els expedients d'obres recullen tota la informació sobre una actuació en carreteres de titularitat provincial, des

de la planificació fins a la recepció final. Contenen documents tècnics, com ara memòries descriptives i tècniques, plànols i esquemes, pressupostos i plecs de condicions, i informes addicionals quan cal. I també inclouen documentació administrativa i legal, com són comunicacions amb ajuntaments i altres administracions, autoritzacions, contractes, factures, propostes d'adjudicació i relacions de licitadors.

A més, hi ha documents de seguiment i control, com ara actes de recepció provisional o definitiva i notes sobre incidències o modificacions durant l'execució, i altres materials complementaris, petits expedients auxiliars, plànols de gran format i anotacions diverses que ajuden a contextualitzar tot el procés.

El contingut i el volum de l'expedient depenen de la complexitat de l'obra, que pot incloure adjudicacions, construcció o condicionament de carreteres, millores de trams, expropiacions, permisos d'explotació, adquisició de maquinària o proveïments. Alguns expedients poden ocupar diverses capsas o arxius definitius. El projecte és el resultat principal de l'expedient i conté els elements tècnics essencials, com són la memòria descriptiva i tècnica, els plànols i esquemes, els pressupostos, els plecs de condicions i, si escau, informes tècnics o pericials addicionals.

Pel seu format –molts projectes en DIN A3– i pel volum que alguns poden tenir, s'arxiven en un dipòsit separat, que ocupa aproximadament 45 metres lineals. Cal tenir en compte que els projectes més recents inclouen un CD o DVD, que també es custodien per separat sota condicions especials de conservació.

A través d'aquests expedients es pot conèixer tot el desenvolupament d'una obra, incloent-hi la planificació, l'execució, la supervisió, els costos i el

compliment normatiu, i constitueixen, per tant, una font essencial per entendre la història, la tècnica i l'administració de les carreteres.



Projectes de carreteres conservats a l'AGDT. Autora: Sara Pérez. Any 2025. AGDT (A2).

EXPEDIENTS D'EXPROPIACIONS

Els expedients d'expropiació generen una varietat de procediments administratius que poden diferir segons el tipus d'expropiació. En el cas de les expropiacions de mutu acord, que constitueixen la majoria, la documentació habitual inclou comunicacions, minutes, convocatòries, còpies de les actes d'acceptació de mutu acord (referents al preu d'indemnització) i comprovants del pagament corresponent.

En canvi, quan l'afectat no hi està d'acord i recorre l'expropiació per via judicial, la gestió documental es complica i s'hi incorporen documents addicionals, com ara fotocòpies de poders, escriptures notariales de compra-venda, informes pericials, notes manuscrites, plànols complementaris, al·legacions, convocatòries judicials i sentències dels tribunals d'expropiacions forçoses, entre d'altres, que contribueixen a completar el registre històric i administratiu de l'expropiació.



PERMISOS D'EXPLOTACIÓ

La gestió dels permisos d'explotació de carreteres pròpies consisteix a autoritzar l'ús de la via per a activitats concretes que no comportin la modificació de la carretera, com poden ser la instal·lació de punts de venda, serveis auxiliars, la senyalització d'una sortida, l'adequació de revolts perillosos, l'obertura d'accés a propietats particulars o comercials, la tala d'arbrat que envaeix la via, la neteja de pedregam esllavissat, la celebració d'actes commemoratius o competicions esportives o l'assegurament de transports especials.

Cada expedient sol incloure la sol·licitud corresponent, escrits, comunicacions, informes tècnics, plànols o esbossos, i, quan cal, escriptures notariales, acreditacions cadastrals, actes resolutius i, en cas de taxes, cartes de pagament i notificacions. La Diputació supervisa que les activitats autoritzades compleixin les condicions establertes i pot exigir la retirada d'instal·lacions o la reparació de possibles danys.

La totalitat dels expedients d'explotació, unes 665 capses, està conservada al dipòsit B2, mentre que els projectes que formen part dels expedients i que tenen un volum considerable o estan en format DIN A3 es troben físicament al dipòsit A2 per raons d'espai i manejabilitat.

PLÀNOLS DEL CADASTRE I FOTOGRAFIES AÈRIES

Els plànols del Cadastre de rústica poden complementar molt bé els expedients de carreteres, ja que mostren la distribució de parcel·les i edificacions, sovint coincidint amb els traçats de camins i carreteres

locals. Això permet veure com les vies s'insereixen al territori i quins terrenys eren afectats per expropiacions o permisos d'ocupació. Comparant aquests plànols amb la documentació de carreteres i amb fotografies aèries fetes amb avioneta, els investigadors poden identificar modificacions dels traçats al llarg del temps i comprendre millor la planificació, la connexió entre nuclis urbans i rurals i l'evolució de la infraestructura viària. Així, aquests documents constitueixen un recurs valuós per estudiar el context territorial i l'impacte històric de les carreteres.

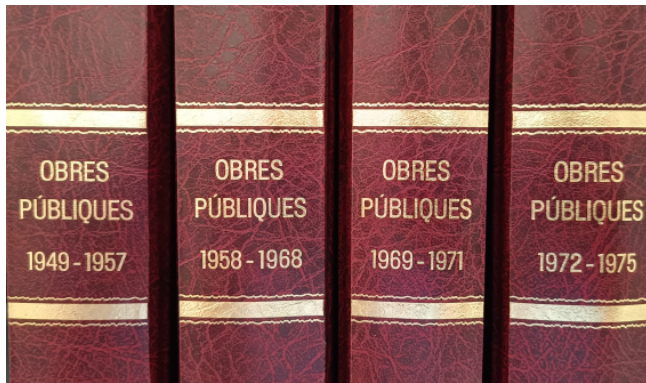
LLIBRES D'ACTES

Cal destacar els volums corresponents a les actes de les comissions d'Obres Públiques, del Servei d'Assistència al Territori i de Contractació i Expropiacions.

En aquestes sessions es tractaven qüestions relatives als projectes de carreteres, les incidències tècniques, les necessitats del servei i els criteris d'ordenació dels diferents projectes. I també s'hi abordaven aspectes com les modificacions de traçats, la concessió de llicències d'obres o l'aprovació de partides de despesa, entre d'altres.

En total, el fons conserva vint-i-quatre llibres d'actes, distribuïts de la manera següent: onze volums de la Comissió d'Obres Públiques (1949-1999), set del Servei d'Assistència al Territori (1999-2017) i sis de Contractació i Expropiacions (2010-2017). Aquesta documentació constitueix una font essencial per entendre les decisions i el funcionament intern de l'Administració provincial en matèria d'obra pública i gestió del territori.





Libres d'Actes d'Obres Públiques (1949-1975). Autor: Benet Martí. Any 2025. AGDT (A3).

LLIBRES COMPTABLES

A l'Arxiu s'hi conserven diversos llibres comptables vinculats a carreteres, obres públiques i a la secció de Vies i Obres. Aquests volums reflecteixen la gestió econòmica i financera del servei i permeten entendre com s'organitzava, planificava i controlava el pressupost destinat a la construcció i el manteniment de la xarxa viària provincial.

Dins del que s'anomena «documentació comptable» hi trobem els clàssics Libros Diario (1859-1970) i Libros Mayor (1859-1956), volums de grans dimensions, enquadernats amb tapes gruixudes per garantir-ne la conservació. La majoria presenten un format horitzontal i estan impresos amb columnes i caselles que s'emplenaven a mà per registrar, amb precisió, els ingressos i les despeses. D'altres tipologies són els Libros auxiliares de pago (1888-1924) i el Copiador de cuentas (1870-1914).

Cada assentament comptable incloïa la data, el concepte, l'import i la suma acumulada. Els ingressos recollien les partides del pressupost general lliurades periòdicament per la institució, mentre que les despeses corresponien al pagament del personal –especialment els jornals dels peons caminers– i als proveïdors.

Aquests llibres permeten seguir en detall el flux econòmic de l'activitat viària i ofereixen una visió molt precisa de la gestió administrativa i financera de les obres públiques al llarg del temps.

Fitxa de despeses d'obres, proveïments i salaris (1956). AGDT (883-1-12 B3).

LLIBRES D'ENTRADA I SORTIDA DE DOCUMENTS

Els llibres de registre de la secció de Vies i Obres són eines essencials per organitzar i controlar la recepció i l'expedició de documents relacionats amb projectes, expedients i tràmits de les carreteres i altres obres públiques. En aquests llibres es registra la data d'arribada o sortida, l'autor o destinatari, l'objecte del document i, en alguns casos, l'expedient associat. Això permet seguir el recorregut dels documents, localitzar-los amb facilitat i gestionar tota la documentació generada per la secció.

Degut als canvis de nivell o categoria del servei al llarg del temps, alguns llibres presenten salts cronològics, ja que la documentació s'ha repartit entre la secció de Vies i Obres i l'Àrea d'Obres Públiques. Es conserven llibres de registre auxiliars d'entrada de documents d'entre 1876 i 1981 i de sortida d'entre 1876 i 1988.

Aquesta documentació constitueix una eina fonamental per entendre com s'organitzava i controlava la correspondència i els tràmits de la secció, i permet



reconstruir la gestió administrativa de la xarxa viària al llarg dels anys.

CORRESPONDÈNCIA

L'Arxiu també conserva la correspondència generada per la secció de Vies i Obres entre els anys 1867 i 1962, organitzada en un total de 33 caps. Aquests documents inclouen comunicacions, oficis, informes i altres tràmits administratius relacionats amb la gestió de les carreteres i les obres públiques provincials. La correspondència permet conèixer no només les decisions i gestions quotidianes del servei, sinó també les relacions amb ajuntaments, contractistes i altres administracions, i constitueix una font valuosa per estudiar l'organització i el funcionament de la xarxa viària al llarg del temps.

IMATGES

El fons fotogràfic de la xarxa viària provincial és un valuós testimoni visual de l'activitat del Servei de Carreteres i de l'evolució de les infraestructures al llarg de les darreres dècades. Inclou tant fotografies tècniques com imatges institucionals i protocol·làries, que documenten actes oficials i inauguracions amb la presència d'autoritats.

El conjunt comprèn fotografies en blanc i negre i en color, moltes nascudes en format paper i actualment en procés de digitalització, així com imatges més recents captades amb càmera digital. Totes les imatges, tant les escanejades com les nascudes digitals, són tractades amb un gestor d'imatges que permet la descripció i l'organització dels continguts, i properament seran accessibles en línia. Aquest fons complementa la informació tècnica i administrativa dels expedients, afegint-hi una dimensió visual que evidencia l'evolució de la xarxa viària i del territori.

Recentment, ha ingressat a l'Arxiu un nou fons dedicat a les obres i treballs realitzats a les carreteres de la Diputació, amb aproximadament 50.000 fotografies pendents de classificar, arxivar, escanejar i descriure. Les imatges, produïdes pel mateix departament tècnic, documenten els processos d'obra des de l'inici fins a la fi, així com la maquinària pesant (camions, grues, llevaneus, piconadores o retroexcavadores, entre d'altres), les eines auxiliars (serres mecàniques, equips de pintura viària, pales, pics, tanques o balises) i els vehicles utilitzats.



Fotografies de Vies i Obres conservades a l'AGDT. Autor: Benet Martí. Any 2025. AGDT.

PUBLICACIONS

Per complementar la recerca sobre carreteres, l'Arxiu General de la Diputació de Tarragona (AGDT) compta amb una biblioteca i hemeroteca auxiliars que ofereixen materials essencials per als investigadors, entre els quals destaquen les memòries anuals del Servei de Carreteres, informació estadística de la xarxa viària, estudis de mobilitat i reportatges d'inauguracions o actes locals. Així, aquestes publicacions permeten complementar la documentació conservada i entendre millor la història, la gestió i l'impacte de la xarxa viària provincial.



Esbós de mapa focalitzat al Rourell (1872-1908). AGDT (2312-2 B3).

Conclusions

Els projectes de carreteres amaguen un món fascinant, documentat a través de plànols, mapes, esbossos i dibuixos que mostren amb detall què s'ha fet i com s'ha fet cada obra. Des del traç precís a mà dels plànols més antics fins als dissenys digitals i plòters més recents, cada línia reflecteix decisions, recorreguts i solucions tècniques.

Molts mapes mostren no només les carreteres, sinó també cases, parcel·les i propietaris, i es converteixen

així en eines valuoses per comprendre l'evolució urbana i territorial. Alguns expedients inclouen fins i tot esbossos de línies ferroviàries del segle XIX, deixant constància dels primers passos d'infraestructures que transformarien la regió.

El procés administratiu i tècnic dels projectes de carreteres ha generat un volum documental extraordinari, que actua com a testimoni del desplegament de la xarxa viària i del desenvolupament social, econòmic i urbanístic dels municipis. Aquest fons és, alhora, una eina fonamental per a la recerca en història local, economia, geografia, onomàstica i toponímia, ja que permet reconstruir com la infraestructura ha modelat el territori i la vida de les comunitats.

En definitiva, els documents del Servei de Carreteres són molt més que paper: són la memòria viva d'una institució i una finestra única per comprendre la història i el desenvolupament territorial de Tarragona i les seves comarques.

Manel Güell Junkert

Benet Martí Àlvarez

Tècnics d'arxiu de l'AGDT



Bibliografia

AGRAMUNT BAYERRI, Agustí. *La modernització de la xarxa viària al Camp de Tarragona (1774-1870)*.

Tarragona: Arola, 2019 (Els Llibres del Consell).

– «Els orígens de la xarxa viària moderna al Camp de Tarragona (1776-1868)». *Plecs d'Història Local*, 184 (febrer 2022), p. 6-9.

FONT I GAROLERA, Jaume. «La formació històrica de la xarxa de carreteres a Catalunya (1761-1935)». *Estudi General* [Universitat de Girona], 13 (1993), p. 127-152.

– *La formació de les xarxes de transport a Catalunya (1761-1935)*. Barcelona: Oikos-Tau, 1999.

Gran Geografia Comarcal de Catalunya. Barcelona: IEC, 1981-1985.

GÜELL JUNKERT, Manel; PEREA SIMON, Eugeni. *La Mancomunitat de Catalunya a les comarques*

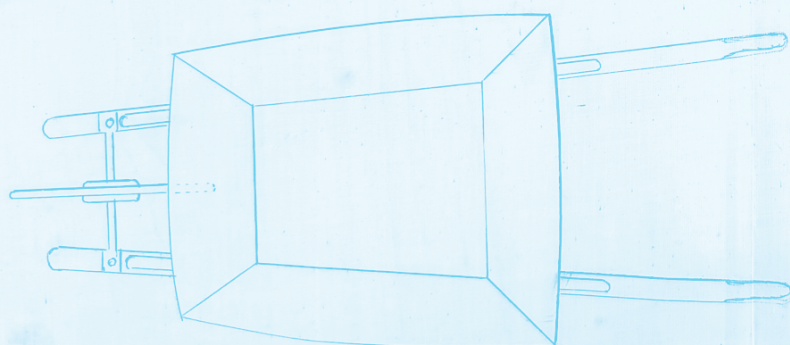
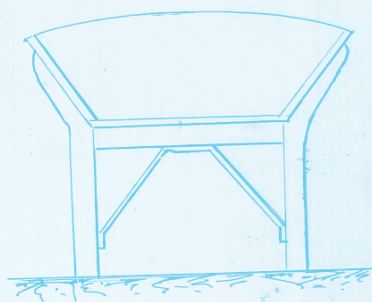
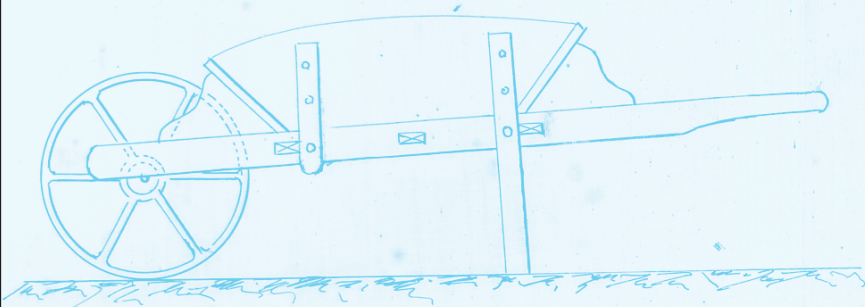
tarragonines. Projectes i realitats. Tarragona: Diputació, 2019 (Ramon Berenguer IV; 26).

Índex dels fons documentals de l'Arxiu General. Tarragona: AGDT, 2015.

PASCUAL, Pere. «La Diputació i la modernització de la xarxa viària catalana: 1840-1868». A: RIQUER, Borja de (ed.). *Història de la Diputació de Barcelona*. Barcelona: Diputació, 1988, p. 142-193.

UTGÉS VALLESPÍ, Maria. *La sèrie documental «Expedients de construcció i adequació de la xarxa de carreteres. 1844-1980», de l'Arxiu Nacional de Catalunya*. Barcelona: Generalitat de Catalunya, Departament de Cultura i Mitjans de Comunicació, Direcció General del Patrimoni Cultural, ANC, 2008 (Publicacions de l'Arxiu Nacional de Catalunya; 10).

Diseño para las 50 carretilas que trata de adquirir la Exma Diputación, por subasta a la blana, convocada para el día 31 de los corrientes a las 11 en el Palacio provincial, para el servicio de conservación de carreteras.



La madera para las barras y travesaños, que forman la escala, será de haya, empleando el fresno para las demás piezas, y el hierro fundido para las ruedas: los tirantes que sujetan los pies y tornillos, serán de hierro forjado.

Las instrucciones necesarias las dará el Director de la Sección de Carreteras (Escala de 1/100)

Tarragona 26 Agosto 1912

Luis Rebolledo

Gerard Mercadé Pié

Avui entrevistem Gerard Mercadé Pié (Tarragona, 1977), director de l'Arxiu Comarcal de la Ribera d'Ebre. És llicenciat en Història per la Universitat de Lleida, postgraduat en Arxius i Gestió de la Documentació per la Universitat Rovira i Virgili i graduat superior en Arxivística i Gestió de Documents per la Universitat Autònoma de Barcelona.

A més de director de l'Arxiu Comarcal de la Ribera d'Ebre (ACRE), Gerard Mercadé és cap de Publicacions del Centre d'Estudis de la Ribera d'Ebre (CERE) i director de la Miscel·lània del CERE, i entre 2013 i 2017 va ser membre de la Junta de l'Associació de Professionals de l'Arxivística i la Gestió de Documents de Catalunya, on va ocupar la vocalia de Publicacions i va dirigir els números 43 i 44 de la revista *Lligall*.



Gerard Mercadé al vestíbul de l'ACRE, davant del plafó introductori de l'exposició «Àngel Mola i Navarro, crònica fotogràfica de Móra d'Ebre». Autora: Sílvia Mas Claverol. Any 2025.

Gerard, quina mena de vocació vas desenvolupar per acabar dirigint l'ACRE?

En aquesta resposta us haig de ser molt sincer. Un servidor no va arribar al món dels arxius per una vocació nascuda durant els estudis universitaris d'Història – com sé de primera mà que ha succeït amb alguns col·legues –, atès que a la UdL, tot i cursar l'assignatura de Mètodes i Tècniques Historiogràfiques, aquesta matèria tenia un enfocament exclusivament teòric i no es posava l'accent en el potencial dels arxius per construir coneixement històric i explicar múltiples aspectes del nostre passat.

Un cop finalitzada la carrera, em vaig enfocar molt en l'àmbit de l'ensenyament, però mentre desenvolupava una feina durant l'estiu al negoci familiar, que res tenia a veure amb els meus estudis universitaris, vaig rebre un bon consell d'una professora de la URV, la qual em va parlar dels estudis d'Arxivística que impartia la universitat tarragonina. M'hi vaig matricular i des del primer moment vaig descobrir una disciplina que em va apassionar. A més, vaig tenir la sort de fer les pràctiques del postgrau a l'Arxiu Comarcal del Baix Penedès (ACBP), al Vendrell, i vaig començar a col·laborar regularment amb l'ACBP, sota la direcció de Nati Castejón, que em va transmetre la seva passió pels arxius i l'arxivística. A més, en la figura de la Nati també vaig trobar un model personal a seguir, especialment pel que fa a la seva implicació en l'associacionisme vendrellenc i de la comarca, fent-me veure el gran potencial dels arxius, sobretot quan les persones que els capitanegen estan involucrades amb el teixit social



del seu àmbit territorial i les iniciatives ciutadanes que s'hi porten a terme.

Més tard, concretament l'any 2007, es van resoldre les oposicions al Cos Superior d'Arxivers de la Generalitat de Catalunya, a les quals m'havia presentat, i vaig començar el meu projecte laboral –i personal– a la Ribera d'Ebre, comarca a la qual em vaig desplaçar per viure-hi.

Han passat molts anys, des que l'ACRE va veure la llum, allà pels volts del 2007. Ara ja té la majoria d'edat i tu l'has vist créixer. Durant tot aquest temps, quina ha estat l'evolució que ha experimentat la institució que dirigeixes?

L'evolució ha estat molt gran, tant pel que fa a la captació i tractament dels fons ingressats com pel que respecta a la nostra professió.

Centrant-nos en el primer àmbit, heu de tenir present que l'ACRE va començar el seu camí sense que prèviament hagués existit mai cap institució arxivística a la Ribera d'Ebre. Per tant, tots els programes arxivístics i de suport a l'Administració pública havien de començar de zero, ja que, per dir-ho d'una forma planera, teníem un edifici que estava buit però al qual calia donar sentit. Un cop transcorreguts divuit anys i, consegüentment, ja assolida la majoria d'edat, el creixement de la documentació gestionada pel centre ha augmentat considerablement, atès que avui dia disposem de 135 fons documentals i 2.742,2 metres lineals de documents. Pel que fa al nombre absolut de documents segons la seva tipologia, gestionem 85.116 fotografies, 1.054 vídeos i 201 bobines de cine

domèstic. Personalment, entre els fons del centre, jo destacaria els de l'Administració local, atès que hi hem ingressat i tractat tretze dels catorze fons municipals de la comarca –tots excepte Flix, que té arxiu municipal–, però també disposem de destacats conjunts de documents privats de la Ribera d'Ebre, com, per exemple, el fons personal de l'escriptor Artur Bladé i Desumvila; de l'activista cultural –així com fotògraf i corresponal de premsa– Carmel Biarnés i Biarnés, d'Ascó; o el fons personal del destacat científic, nascut a Tivissa, Ramon Jardí i Borràs. Per destacar altres conjunts de documents privats rellevants ingressats a l'ACRE, faria referència als familiars i patrimonials, entre els quals destaquen el de la nissaga dels Domènech-Martí, de Vinebre, o el de la família Jardí, que conserva testimonis escrits de forma continuada entre mitjans del segle XIV i el XX.

En relació amb l'evolució de la professió, ha estat molt gran en els darrers divuit anys. Aquest gir copernicà en la nostra praxi professional és fàcilment constatable quan posem sobre el paper les nombroses tasques que actualment portem a terme, o que executem d'una forma completament diferent respecte de com treballàvem fa divuit anys, com ara la digitalització dels nostres fons i documents –i, per extensió, la complexa gestió dels documents digitals per a la seva preservació– o el creixement dels serveis oferts als nostres usuaris –tant pel que fa als canvis en la descripció dels nostres fons com a la complexitat de les consultes rebudes o el desplegament de les polítiques de comunicació i difusió–, per no parlar del suport a les administracions del territori i de les noves necessitats que se'ns plantegen en un escenari electrònic.



Gerard Mercadé al dipòsit de documents de gran format de l'ACRE i, concretament, dels pergamins del fons de la família Jardí, de Tivissa. Autora: Silvia Mas Claverol. Any 2025.

Vas ser director de *Lligall*, la revista que publica l'AAC-GD des del 1988. Ets cap de publicacions del CERE i, des de l'ACRE, vas editar un butlletí informatiu anual entre els anys 2007 i 2017. L'AGDT publica el butlletí informatiu digital *Bolduc*. M'agradaria saber quin futur augures a aquest tipus de publicacions.

D'entrada, us he de dir que, personalment, celebro que els centres d'arxiu de la demarcació de Tarragona impulsin publicacions que parlin sobre arxius i gestió

documental, molt més encara en el vostre cas, en què no tan sols expliqueu els projectes de l'Arxiu de la Diputació i els fons i documents que gestioneu, sinó que també doneu veu a altres professionals de l'àmbit de l'arxivística de la demarcació tarragonina.

En el cas de l'ACRE, vam decidir deixar de publicar el butlletí l'any 2017, ja que no disposàvem de les eines necessàries per fer un butlletí electrònic interactiu, que era cap on creïem que havia d'evolucionar la nostra publicació, o les opcions que teníem a l'abast no ens convencien plenament. En aquell moment, i després d'una reflexió interna, vam creure que, per tal d'establir una comunicació adequada –i molt més immediata– amb els nostres usuaris, havíem de potenciar altres canals de comunicació, sobretot les xarxes socials, però també, pel fet de no oblidar cap segment de població, fer una publitramesa informativa, a través de la qual informem regularment gairebé un miler de contactes sobre les novetats del nostre centre (ingressos, nous fons accessibles o activitats de difusió).

Tot i que vam fer aquest plantejament en relació amb el nostre butlletí, auguro un gran futur als butlletins d'arxius i a les revistes d'àmbit professional, com per exemple *Lligall*, atès que, com explicava en la darrera pregunta, la nostra professió està en permanent evolució i, per tant, les publicacions i la formació continuada són fonamentals per comprendre els canvis en la nostra professió, que jo tinc la sensació que es produeixen a una velocitat estratosfèrica.

T'hem escoltat a l'espai *Les veus de l'Arxiu*, de Ràdio Mora d'Ebre, programa radiofònic pel qual et volem felicitar. En diverses de les teves al·locucions parles de la importància de les fonts primàries personals i del potencial informatiu d'aquesta documentació. Per



què creus que és tan important que les famílies que conserven documentació que explica la història vinculada al seu poble o la seva ciutat la cedeixin als arxius?

En primer lloc, deixeu-me dir-vos que celebren que us agradi el programa *Les veus de l'Arxiu*, que és un espai mensual de l'ACRE a Ràdio Móra d'Ebre (Cadena Ser) en el qual, a través d'un convidat, ens apropem a alguna temàtica relacionada amb el món dels arxius. En el programa procurem que hi hagi veus molt diverses, tant d'arxivers com d'altres col·lectius relacionats amb el nostre àmbit professional: titulars de fons, restauradors, investigadors, estudiants, usuaris...

Com bé apunteu, una qüestió que hem parlat sovint al programa –segurament perquè els fons personals tenen una presència important al nostre centre– és la necessitat d'enriquir els conjunts documentals públics de l'ACRE amb aportacions de privats, especialment de persones a títol individual i famílies. Ho reivindicuem, en primer lloc, per garantir la conservació dels fons produïts per aquestes persones i famílies, ja que els arxius –i sobretot els professionals que hi treballem– podem aconseguir teixir un fil entre el passat i el futur i preservar la memòria col·lectiva dels ciutadans i els col·lectius que apareixen en aquests documents; i en segon lloc, perquè creiem que els professionals dels arxius hem de treballar per intentar reduir al màxim els biaixos presents als nostres centres i reflectir la pluralitat i la diversitat social a través dels fons que ingresem, tot i que en aquest aspecte tenim moltíssim camí per recórrer encara, especialment pel que fa als pocs fons produïts per dones de l'ACRE, una de les grans assignatures pendent.

Quin paper creus que juguen els centres d'estudis locals en la recuperació i salvaguarda d'aquestes

fonts primàries que encara romanen amagades als arxius familiars?

Des de l'any 2007 formo part del Centre d'Estudis de la Ribera d'Ebre (CERE), una entitat que fa una excel·lent tasca de dinamització cultural –i social– a la Ribera d'Ebre. La col·laboració entre el CERE i l'ACRE ha estat permanent i hem fet molts projectes plegats. Per destacar-ne algun, la col·laboració del CERE en l'execució del Cens d'Arxius de la Ribera d'Ebre, que ha contribuït, gràcies als seus nombrosos contactes, a fer aflorar molta documentació, la qual després ha ingressat a l'ACRE. Amb el CERE també hem organitzat altres activitats que han tingut molta acceptació, com per exemple algunes jornades (sobre les famílies nobles de la Ribera d'Ebre, els inicis del republicanisme o, entre altres temàtiques, sobre els castells i fortificacions de la comarca), que després han aparegut publicades com a dossiers temàtics a la seva revista de recerca, la *Miscel·lània*. Per destacar una altra activitat important, el CERE i l'ACRE van ser uns dels impulsors de les jornades sobre la baronia d'Entença, un programa d'activitats i conferències per aprofundir en la història d'aquesta senyoria, que comprenia poblacions de les actuals comarques del Baix Camp, la Ribera d'Ebre i el Priorat, que està plenament consolidat i que ha gaudit d'una gran repercussió.

Com a conclusió, crec que els centres d'estudis i les entitats locals poden jugar un paper fonamental per donar a conèixer als centres d'arxius els fons més rellevants del seu àmbit territorial, a més de ser un agent molt necessari per desplegar activitats culturals conjuntament, però també és important delimitar bé el terreny de joc. M'explico. Si els fons o documents que ens donen a conèixer els centres d'estudis acaben ingressant als nostres centres d'arxiu, la intervenció



arxivística ha d'anar a càrrec nostre, atès que tan sols nosaltres podem intervenir en aquests fons, respectant el context de producció dels documents i garantint que siguin preservats per les generacions futures, actuació que crec que casa perfectament amb la possibilitat d'establir col·laboracions amb centres d'estudis, productors de fons –o amb la ciutadania, a un nivell més general–, perquè aportin el seu coneixement a l'hora de descriure determinats tipus de documents, com ara les fotografies.

T'he sentit a parlar dels perills que comporta viure en una societat desmemoriada. Creus que actualment ens trobem immersos en un món que ha perdut de manera irremeiable la seva memòria històrica més recent?

No crec que hàgim perdut de manera irremeiable la nostra memòria més recent, ja que, paradoxalment, ens trobem en l'etapa històrica de l'evolució humana en què les persones, els grups socials i els col·lectius deixen un rastre informatiu més important sobre la seva activitat diària. El que crec és que no som conscients de la fragilitat de la memòria personal dels nostres dies, generada a través de nombroses plataformes tecnològiques. Per conservar aquestes evidències, cal tenir una determinació personal i col·lectiva per capturar i preservar els esdeveniments més rellevants que succeeixen en l'actualitat. En aquesta línia, crec que han estat modèliques les campanyes de l'Associació d'Arxivers de Catalunya (AAC-GD) d'arxivament de les xarxes socials, especialment Twitter, en relació amb la pandèmia (#arxivemlaCOVID19), el referèndum de l'1 d'octubre o la iniciativa #MeToo. Això sí, cal tenir present que aquests projectes trenquen frontalment amb la disciplina arxivística tal com l'hem entès tradicionalment i, en conseqüència, hem de ser oberts i receptius a nous enfocaments i visions.

Una altra tendència que detecto actualment és que alguns joves tenen poc interès per la història i les ciències socials i, per tant, s'obre un escenari perquè menystinguin o banalitzin determinats fets del passat que crec que cal tenir ben presents als nostres dies. No cal dir que als arxius disposem de la matèria primera –la informació– per desmentir informacions esbiaixades sobre el passat i les *fake news* dels nostres dies. Això sí, crec que des dels arxius hauríem de tenir moltes més activitats didàctiques que, a partir de l'educació en l'anàlisi de les fonts, facin reflexionar els joves sobre el passat, a més de teixir un fil conductor amb determinats fets i ideologies dels nostres dies, per tal de fomentar el seu esperit crític.



Acte de projecció de pel·lícules històriques, el passat 7 de novembre de 2025, al Teatre La Llanterna, de Móra d'Ebre. Autora: Mònica Amorós Gurrera.

Parlant de la manca de memòria que sembla patir la societat actual, consideres que els arxius estem fent tot el possible per atreure els usuaris més joves a consultar els fons documentals que custodiem?

Crec que molts joves, objectivament, estan interessats en la informació que tenim als arxius, però detecto –i ho dic amb coneixement per l'experiència amb els meus fills de 15 i 13 anys– un canvi en la manera de buscar informació entre els joves d'avui dia. Estem en l'època de la immediatesa i, per tant, les noves generacions demanen eines diferents dels instruments de descripció que havíem elaborat històricament als



arxius. Nosaltres a l'ACRE ja estem treballant amb aquest enfocament en els nous fons que tractem i mirem de fer, a més d'organitzacions de fons a partir de criteris funcionals, instruments descriptius que incorporin el llenguatge natural, per tal que la informació del nostre portal, *Arxius en línia*, pugui ser localitzada a través de cerques simples, que són les que utilitzen massivament els joves.

En aquest nou escenari –i moltes de les ponències que vaig poder veure recentment al Congrés Internacional d'Arxius, de Barcelona, ens ho confirmen–, crec que, cada cop més, haurem d'integrar un nombre més gran d'eines d'intel·ligència artificial a la nostra feina diària, les quals ens permetran avançar en el reconeixement de caràcters manuscrits i, en conseqüència, podrem fer aflorar molta més informació sobre els nostres fons i integrar-la als instruments de descripció anteriors.

A més del que explico en el paràgraf anterior, crec que no podem deixar de banda les activitats tradicionals destinades als estudiants i joves de la comarca, ja que penso que, a partir del contacte directe amb les fonts primàries i l'explicació del seu potencial informatiu, podem fer molt bona pedagogia i mostrar un vessant molts més enriquidor i humà dels arxius i els arxivers.

Pel que fa al vessant més pedagògic dels nostres arxius, l'AGDT dinamitza l'activitat «ArxiuViu, l'enigma de les quatre capsas», adreçada a alumnat de secundària i batxillerat. Des de l'ACRE, també ofereix activitats didàctiques?

Sí, també, i a continuació us n'explicaré algunes. Amb l'Institut Julio Antonio de Móra d'Ebre –l'únic de la comarca, juntament amb el de Flix– organitzem anualment una visita guiada, destinada als alumnes de

1r d'ESO, que consisteix a explorar les instal·lacions de l'ACRE i fer-los respondre un qüestionari sobre les funcions dels arxius o les tipologies de fons i documents que gestionem. El dossier que tenim elaborat ens serveix també per a altres visites guiades.

Amb els alumnes de 1r de batxillerat de l'IES Julio Antonio de Móra d'Ebre, i a vegades també amb els de Flix, fa anys que impulsem l'activitat «Treballs a la carta», a través de la qual expliquem la mecànica del treball de recerca i, a més, elaborem unes fitxes en què proposem possibles TDR a desenvolupar, amb informació bibliogràfica per entendre el context històric, a partir dels fons i documents de l'ACRE. En algunes ocasions aquesta activitat va acompanyada d'una visita al centre d'arxiu, per tal que els alumnes puguin conèixer les fonts primàries que es proposen treballar i, especialment, el seu potencial informatiu.

Finalment, i aquesta és la nostra gran assignatura pendent, també hem fet algun dossier didàctic per a les escoles de primària de la comarca, entre els quals destacaria el que vam dedicar al fotògraf morenc Enric Borràs i Cot. Es tractava d'una caixa amb objectes personals del fotògraf en què, a partir del nostre guiatge, els alumnes elaboraven un perfil biogràfic del fotògraf i, a posteriori, feien una caminada per Móra d'Ebre per identificar alguns dels espais que havia capturat Borràs en les seves fotografies, a més de comparar-los amb l'actualitat.

A l'ACRE, quin és el fons més consultat pels usuaris? I quin és aquell fons pel qual sents una especial inclinació? Ens podries explicar per què?

Sense cap mena de dubte, el fons més consultat els darrers anys ha estat el de Carmel Biarnés, sobretot



a través de canals digitals, i, especialment, el seu fons fotogràfic. Com a exemple, l'any 2023 vam tenir 7.182 usuaris en línia, que van accedir a 72.128 unitats documentals, de les quals 56.735 pertanyen al fons fotogràfic de l'asconenc. I l'any 2024 vam tenir 5.713 usuaris en línia, que van consultar 99.526 unitats documentals, de les quals 89.516 pertanyen al fons fotogràfic de Carmel Biarnés. Ja veieu que és, amb diferència, el fons que ha generat més interès, els darrers anys, entre els usuaris del centre.

Pel que fa al fons pel quan sento predilecció, no us en podria citar cap de concret. Amb sinceritat, dono més valor als fons que veig que interessen al nostre públic i, per tant, justifiquen la nostra feina, ja que comproves que té un retorn social i és útil a la ciutadania. En el cas

de l'ACRE, són els fons municipals i alguns dels fons personals que gestionem, com ara el de l'esmentat Carmel Biarnés, el d'Artur Bladé o el de Lluís Brull i Cedó.

Finalment, creus que la societat ebrenc es mostra conscienciada i participativa?

Sí, faig una valoració molt positiva de la implicació de la ciutadania de la Ribera d'Ebre en les activitats de l'ACRE, tant pel que fa a la cessió de fons i la confiança dipositada en el nostre centre com pel que respecta al suport a l'Arxiu i la seva participació en les activitats de difusió que organitzem._

Kelma Martínez Toro

Administrativa de l'AGDT

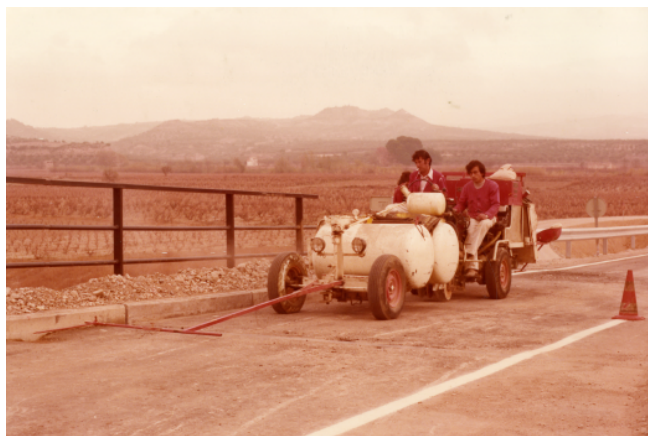


gràfica. Àngel Mola i Navarro va prendre part molt activament en altres actes socials i culturals, tant civils com religiosos, i va treballar a través del seu objectiu fotogràfic, deixant-nos un testimoni visual de matges en moviment— molt interessants per el batec social i humà de la ciutat— gent durant, especialment, el segle XX. La trajectòria d'Àngel Mola i Navarro reconeguda l'any 2021 pel seu treball fotogràfic d'Àngel Mola i Navarro, el qual va dedicar a la població d'adopció.

La fotografia d'Àngel Mola i Navarro es va presentar el mes d'abril de l'any 2021 al Palau de la Generalitat de Catalunya per part del Govern de Catalunya, organitzat per l'Arxiu Comarcal de Tàrragona. Aquesta exposició, està format per 8.209 fotografies i està dividida en el marc d'aquesta exposició en una selecció de les obres més importants i representatives.

Les carreteres en imatges

Les més de tres mil imatges de carreteres que conserva l'Arxiu General de la Diputació de Tarragona són molt més que simples registres visuals. Són també testimonis vius del progrés, del treball diari de les brigades de carreteres i de l'evolució del nostre territori al llarg de moltes dècades.



Obres al pont sobre el riu Ebre a Vinebre-Ascó. Autor: Crescenti. Any 1974. AGDT 0047155.



Condicionament de la carretera N-340 a la TV-2042, per Roda de Berà i Bonastre (TV-2041). Autor desconegut. Any 1989. AGDT 0048648.0047155.

Aquestes fotografies, majoritàriament en blanc i negre, però també amb presència d'imatges en color, permeten reconstruir la història d'un servei essencial per a la vida quotidiana: el manteniment i la millora d'una xarxa viària que avui supera els 1.082 quilòmetres. Un fons per comprendre el territori.

Un fons per comprendre el territori



Ampliació de la calçada en una carretera provincial a càrrec d'una brigada del servei (1972-1973). Autor: Vallvé. Any 1970. AGDT 0020322.

L'Arxiu de la Diputació de Tarragona custodia la col·lecció d'imatges produïdes per la Unitat de Vies i Obres, un testimoni mut del canvi. Les imatges documenten tant les obres de construcció i manteniment com els moments de celebració institucional. Cada fotografia conserva una informació tècnica i geogràfica que ens ajuda a estudiar l'evolució de la xarxa viària, la maquinària utilitzada i les condicions de treball.



El laboratori: la ciència dels materials

Darrere de cada carretera hi ha una feina invisible però essencial: el control de qualitat dels materials. Les imatges del laboratori del polígon Nirsa, a Reus, ens mostren els assajos que es feien per comprovar la resistència del formigó i altres materials utilitzats en les obres públiques. Aquestes proves garantien que cada infraestructura fos segura i duradora. Algunes de les imatges més representatives mostren l'assaig de placa de càrrega a Savallà del Comtat, una tècnica per mesurar la resistència del terreny abans de l'asfaltatge, o l'assaig de la pintura horitzontal a l'accés d'Escaladei per mitjà de reflectòmetre ZRM 1011.



Assaig de placa de càrrega a Savallà del Comtat per comprovar la resistència de la base de la nova carretera, per part del laboratori de materials de la Diputació. Autor desconegut. Any 1994. AGDT 0049401.



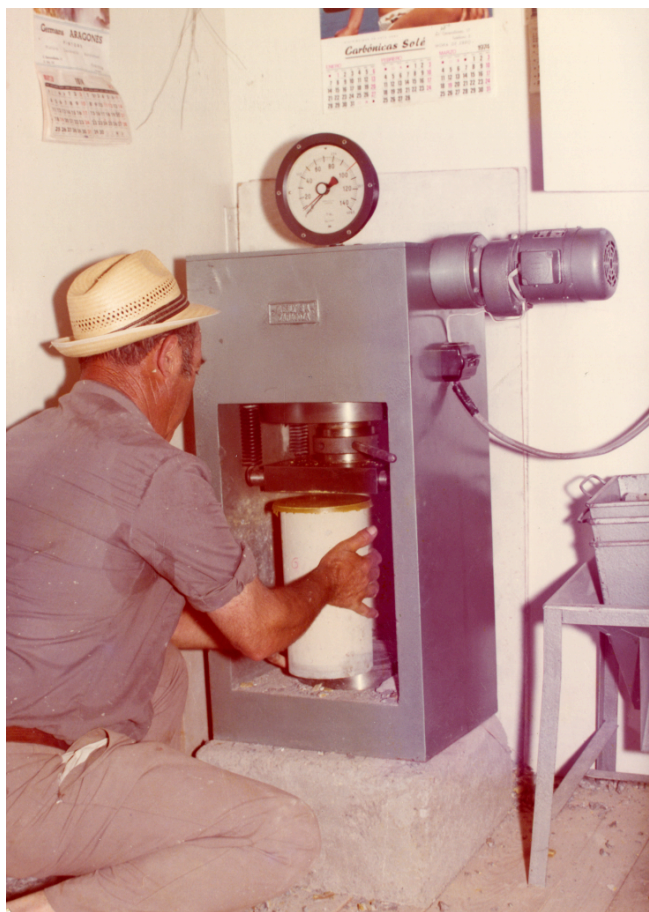
Instal·lacions del laboratori de materials de Vies i Obres a Reus. Autor: Vallvé. Any 1970. AGDT 0046805.



Assaig de pintura horitzontal a l'accés a Escaladei per part del laboratori de materials de la Diputació. Autor desconegut. Any 1994. AGDT 0049399.



Així mateix, quan l'obra ho exigia, el laboratori es traslladava al terreny mateix, un testimoni de la feina minuciosa que Crescenti va saber reflectir en les seves fotografies.



Laboratori de materials a peu de pont sobre el riu Ebre a Vinebre-Ascó.
Autor: Crescenti. Any 1974. AGDT 0047182, 0047184.

Les brigades de carreteres: l'esforç diari

Les brigades de carreteres eren el cor operatiu de la Diputació. A través de les imatges podem veure els treballadors obrint nous trams, ampliant calçades i reparant camins veïnals.



Obres a la carretera de Móra la Nova a Ascó per Garcia (C-12).
Autor desconegut. Any 1970. AGDT 0046773, 0046793.



Les fotografies mostren homes equipats amb eines manuals i maquinària pesant, treballant en condicions sovint dures, sense els equips de protecció individual (EPI) que avui són obligatoris. Aquest contrast ens ajuda a entendre la millora progressiva de la seguretat laboral i la professionalització del sector.



Voladures a les obres de la carretera d'Alfara de Carles. Autor desconegut. Any 1994. AGDT 0049430.

Instal·lacions i innovació

Amb el pas dels anys, la secció de Vies i Obres va incorporar noves tècniques constructives i materials més eficients. Una imatge destacada documenta el reforç experimental amb formigó en sec compactat a la TV-2042, entre Masllorenç i Masarbonès, l'any 1986.



Reforç experimental de formigó en sec compactat a la TV-2042, de Masllorenç a Masarbonès (PK 4+360 i PK 7+085). Abocament de la càrrega d'un camió. Autor desconegut. Any 1986. AGDT 0047844.

Aquest tipus d'intervencions reflecteixen la voluntat constant d'innovar i de trobar solucions més sostenibles i duradores per a la xarxa viària. La mateixa aposta per la innovació també s'estén a la manera de treballar: avui, la tecnologia no només millora les infraestructures, sinó que també protegeix les persones que les fan possibles. Un bon exemple són les polseres que detecten cops de calor, dissenyades per garantir la seguretat dels treballadors en condicions extremes, una mesura impensable fa només unes dècades.



Carretera de Garcia a Vinebre (C-12). Autor desconegut. Any 1972. AGDT 0046905.

Ponts: l'enginy que uneix territoris

Entre les imatges més espectaculars del fons hi ha les que documenten la construcció del pont sobre el riu Ebre entre Vinebre i Ascó.



Pont sobre el riu Ebre a Vinebre-Ascó. Autor: Crescenti. Any 1974. AGDT 0047067.



Pont sobre el riu Ebre a Vinebre-Ascó. Autor: Crescenti. Any 1974. AGDT 0047127.



Pont sobre el riu Ebre a Vinebre-Ascó. Autor: Crescenti. Any 1974. AGDT 0047093, 0047120.

Aquestes fotografies, obra del fotògraf Crescenti, de Móra la Nova, ens mostren el treball dels topògrafs, enginyers i operaris que van aixecar una infraestructura

vital per a la comunicació entre municipis. La seqüència d'imatges il·lustra perfectament el procés constructiu i la importància de la coordinació tècnica i humana.





Aiguats i emergències: la resposta immediata

No totes les imatges són testimoni de progrés, algunes reflecteixen moments de crisi, com ho van ser els aiguats de Marçà l'any 1994, que van malmetre carreteres i camins locals. En aquestes fotografies es veu la rapidesa amb què les brigades actuaven per restablir la circulació i garantir la seguretat.



Efectes d'aiguats a les carreteres de Marçà. Autor desconegut. Any 1994. AGDT 0049327.

També hi ha imatges que documenten accidents o vehicles avariats, i que recorden la vulnerabilitat de les infraestructures davant la força de la natura i l'activitat humana.



Accident de camió de productes tòxics en una carretera de la Diputació a Garcia (Ribera d'Ebre). Autor desconegut. Any 1995. AGDT 0016113.





Actes protocol·laris: la memòria institucional

El fons també conserva un important conjunt d'imatges d'actes oficials i inauguracions, com la de la carretera de Vinebre a Garcia o la visita institucional del president Josep Poblet a la Brigada de Carreteres de la Zona Sud. Aquestes fotografies són testimonis del compromís institucional amb el territori i de la voluntat de fer visibles els esforços col·lectius per mantenir i millorar la xarxa viària.



Inauguració de la carretera de Vinebre a Garcia. Autor: Chinchilla.
Any 1972. AGDT 0004966.



Visita institucional a la Brigada de Carreteres de la Zona Sud. Autor desconegut.
Any 2007. AGDT 0030976.

Camins de memòria i de futur

Les imatges del fons de carreteres de la Diputació de Tarragona són molt més que documents visuals: són fragments de memòria col·lectiva. Ens parlen de la transformació del paisatge, del progrés tècnic i del paper essencial de les persones que han fet possible mantenir oberts els camins del territori. Conservar i difondre aquest patrimoni és garantir que la història del treball públic i del desenvolupament territorial continuï viva i accessible per a futures generacions. Les carreteres, com els arxius, uneixen passat, present i futur._

Geòrgia Azón Torres

Tècnica d'arxiu de l'AGDT



Carretera de Sant Jaume dels Domenys. Autor desconegut.
Any 2001. AGDT 0023738.

ArxiuViu. L'enigma de les quatre capses

El divendres 30 de maig es va presentar davant els mitjans de comunicació l'activitat didàctica «ArxiuViu. L'enigma de les quatre capses». La presentació es va fer coincidint amb la visita dels alumnes de 4t d'ESO de l'Institut Ramon Barbat i Miracle de Vila-seca. Aquesta activitat està destinada a estudiants de secundària i pretén donar a conèixer com es treballa en un arxiu i també com cercar informació a través d'un joc de pistes. La mateixa activitat també es va oferir durant la jornada de portes obertes del 9 de juny i en la visita dels treballadors de la Diputació de Tarragona del 13 de juny.



Participants cercant la clau amb el codi per obrir una de les capses.
Autora: Sara Pérez. Any 2025.

Participació en el 17è Congrés Gràfic

El dimecres 25 de juny, el responsable de l'Arxiu, Sergi Borralló, va participar en la taula rodona «Reflexions sobre el valor patrimonial de la lletra i el disseny», a l'Arxiu de la Corona d'Aragó, on va explicar el valor del fons documental del dissenyador gràfic Guigui. L'acte formava part del 17è Congrés Gràfic, organitzat pel Col·legi Oficial del Disseny Gràfic de Catalunya.

Intervenció d'urgència en documents de BASE-Gestió d'Ingressos

Els tècnics de l'Arxiu General van fer una intervenció d'urgència sobre documentació mullada de l'organisme autònom BASE-Gestió d'Ingressos. Els dies 30 de juny i 4 de juliol ens van traslladar 110 unitats d'instal·lació que s'havien mullat per un problema en les instal·lacions on es trobaven. La intervenció va consistir a assecat ràpidament els documents amb paper assecat i ventiladors, per evitar la proliferació de fongs, i posteriorment aspirar i aplicar una solució hidroalcohòlica per desinfectar-los.



L'estudiant en pràctiques durant el procés d'asseccament de la documentació.
Autor: Sergi Borralló. Any 2025.

Estudiant en pràctiques

Els mesos de juny, juliol i agost vam tenir a l'Arxiu Joan Rovira Boronat, un estudiant en pràctiques que està cursant el Màster Universitari en Arxivística i Governança de la Informació. Les tasques que va dur a terme van ser les següents: catalogació del fons històric de Vies i Obres, gestió del fons d'imatges, digitalització de documents, l'arxivament d'una de les transferències, préstecs i retorns de documents i l'asseccament de documentació mullada.

XXII Trobada d'Arxivers de Diputacions

Els dies 25 i 26 de setembre els tècnics de l'Arxiu General Sergi Borralló i Núria Poy van participar en el XXII Encuentro de Archiveras y Archiveros de Diputaciones Provinciales y Forales, Cabildos y Consejos Insulares, celebrat a Cadis. En l'esdeveniment van explicar els models de dades que elaboren per dissenyar els for-

mularis web que s'utilitzen en els diferents tràmits administratius, i també van explicar les conclusions dels grups de treball d'accés i de valoració.

Congrés ICA Barcelona 2025

Entre els dies 27 i 30 d'octubre va tenir lloc el Congrés Internacional d'Arxius ICA Barcelona 2025, «Coneixent passats, creant futurs», al Centre de Convencions Internacionals de Barcelona (CCIB). En aquest esdeveniment mundial es van compartir nombroses experiències sobre els arxius i la gestió de la informació, en què la intel·ligència artificial va tenir un paper predominant. Els tècnics Sergi Borralló i Núria Poy hi van assistir per part de l'AGDT._



Els tècnics de l'Arxiu al Congrés ICA Barcelona. Autora: Araceli Garcia. Any 2025.

Bolduc

Número **32** desembre 2025



Diputació Tarragona

#ArxiuDipta #Bolduc www.dipta.cat