

EDICIÓ: Grup de divulgació de la història de Fals, Associació Cultural i Recreativa de Fals
COL·LABORACIÓ: Ajuntament de Fonollosa, Cooperativa UMAC, Arxiu Comarcal de Manresa

ASSOCIACIÓ CULTURAL I RECREATIVA DE FALS
Carrer de les escoles, s/n
08259 Fals (Fonollosa)
Telèfon: 938368003

El contingut d'aquesta edició és de divulgació de la història local del poble de Fals. En cap cas es vol ferir la sensibilitat de ningú i, serà d'agrair que qualsevol errada o inexactitud en els escrits, sigui comunicada als redactors de Falchs.

Camins i carreteres

La major part de les vies de comunicació que atravesen el país tenen l'origen en els primitius camins o calçades, els camins rals, que utilitzaven els antics habitants per desplaçar-se d'un lloc a l'altre, ja fos per intercanviar productes al mercat o per mantenir la xarxa de relacions socials. A part dels camins principals hi havia un entramat espès de caminets que comunicaven les cases entre si i amb els trossos de terra. Aquests camins eren molt fressats i el seu manteniment anava a càrrec dels usuaris habituals. El manteniment de les gran artèries de comunicació, així com els ponts, anava a càrrec de l'autoritat, que tenia poder per obligar els vassalls a contribuir amb alguns jornals a les obres de construcció i manteniment. Modernament, aquest paper l'ha assumit l'administració de l'estat.

Segons un informe de 1892, tres camins carreters atravesaven el terme de Fals. El primer venia d'Aguilar de Segarra, i passant pel Pla de Centelles i Fonollosa, atravesava el Pla de Fals per la Creu i anava a trobar el camí de Rajadell a Manresa, a l'alçada del mas Bosc de Monistrollet. El segon baixava de Camps fins el Molí de Boixeda, i llavors seguia la riera fins a Sant Joan. Només la segona part d'aquesta via permetia el trànsit de carros. El tercer camí seguia una direcció sud-nord i tallava els dos anteriors a la Creu i al Molí de Boixeda. Començava a l'estació de Rajadell, atravesava el Pla de Fals, creuava la riera en direcció a Jaumeandreu i acabava el seu recorregut a la carretera de Cardona a Manresa, a l'alçada de cal Caballé de Callús. Segons el mateix informe l'estat dels camins era en general dolent, sobretot després de la temporada de pluges, i el manteniment anava a càrrec dels veïns. La prestació personal de cada cap de casa per aquest concepte era l'any 1868 de sis jornals anuals, o pagar 10'8 escuts en diner.

A començament del segle 20è, el Govern va aprovar un pla que contemplava l'enllaç de Manresa amb Calaf mitjançant una carretera empedrada. El traçat va ser molt discutit entre els alcaldes dels pobles, que veien el pas de la carretera com una bona oportunitat de desenvolupament. En el Ple d'abril de 1910 es va manifestar la satisfacció de la corporació pel fet que la carretera passés pel poble de Fonollosa, però el regidor de Fals, Jaume Galobart, va fer la proposta que es fes també un ramal que anés de Callús a l'estació de Rajadell, per evitar així que el poble de Fals quedés incomunicat.

El projecte va seguir el seu curs, i a primers de 1924 el departament d'obra pública de la Mancomunitat de Catalunya va anunciar que aviat s'iniciarien les obres. Entre el març i l'octubre d'aquell any colles de treballadors van obrir el tram entre Sant Joan i el Molí de Boixeda. Es van haver de construir tres ponts, un canal i sis murs de contenció. Els obrers pernoctaven al mas Torreblanca, i per una redacció escolar d'un nen d'aquesta casa sabem que l'empresari de les obres era Antoni Escorsell, l'encarregat, el senyor Ventura, i el cap de personal, el senyor Lluís. El maig de 1925 les obres estaven totalment aturades i aquesta situació va durar força temps, perquè la carretera no es va acabar fins a començaments de la dècada del 1930.



Cuïlla de carreteres al Molí de Boixeda (c. 1950)

Un cop aconseguida aquesta important via de comunicació, la gent de Fals va intensificar la seva reclamació d'un ramal que unís el poble amb la carretera i amb el tren. El juny de 1926, l'Ajuntament va accedir a les súpriques dels veïns i va aprovar construir una palanca per atravesar la riera. El febrer de 1934 es va rebre una instància, signada per tots els caps de casa de Fals, demanant la construcció del ramal. La comissió municipal de Foment va fer un informe molt favorable sobre el tema: «... tenint en compte lo logic de la petició, que ve apoiada per rahons tan poderoses com la manca de comunicació, la qual quedaria resolta amb la construcció de sols quatre quilometres de camí o carretera (...) tenint en compte que un nucli important de població es trovi enclavat entre dos grans vies de comunicació, la carretera de Calaf i el ferrocarril del Nort, i a tan mígrada distancia, sens que sia permès el transport de llurs productes agrícolas....» Per acord

del Ple, l'alcalde Valentí Ibáñez va sol·licitar l'obra al Conseller de Treball i Obres Públiques de la Generalitat. Durant el bienni de 1934-36, l'alcalde Josep Grau també va insistir sobre el tema, però l'únic que va poder aclarir es que l'expedient estava aturat a Barcelona. El 1935 es va encarregar a l'empresa "INAR" el projecte, que va costar 1.910 pessetes. Durant la guerra es va crear una "Comissió del Camí", que va recaptar 100 pessetes de cada cap de casa, fos propietari o parcer, que van servir per arreglar el camí, que estava intransitable a causa de les roderes i el fang. La primavera de 1940 es va publicar un ban ordenant als veïns que col·laboressin amb un jornal en la reparació del camí. Aquesta acció es va anar repetint fins a la dècada dels 60. A cada home se li demanava que portés una eina de cavar i una altra de moure terra. A cada torn algú havia de portar l'animal i el carro. L'octubre de 1943 es va aprovar finalment la construcció del pont sobre la riera. Es va adjudicar l'obra al paleta Josep Vall, amb un pressupost de 8.000 pessetes. L'Ajuntament es va comprometre a aportar el 15%, anant la resta a càrrec dels veïns. Com que el ciment anava racionat, es van haver de sol·licitar a la superioritat 200 sacs de portland.

El 1960 l'Ajuntament va acordar destinar 200.000 pessetes a la construcció del ramal, pagant a la Diputació quotes anuals de 8.000 pessetes durant 30 anys. El 1964 va arribar el projecte definitiu, però la data de realització no

es concretava. Finalment el projecte es va desencallar de la manera més normal, és a dir, amb influències. Andreu Claret havia estat secretari municipal durant la guerra civil. Se li imputaven els crims més horribles, de manera que va haver d'exiliar-se a França. Uns anys després, instal·lat a Andorra, on havia fet fortuna amb les màquines llevaneus, gaudia de notable influència sobre els jerarques del règim franquista. El Claret es va interessar pel projecte del ramal i va concretar una reunió entre els responsables de la Diputació i les forces vives de Fals. Al cap de poc van començar les obres.

El 22 de setembre de 1968 es va fer la inauguració de la carretera del Molí a l'estació, que a més, incloïa una desviació fins el Raval d'Oliveres. Van presidir l'acte l'Excel·lentíssim Governador Civil i el President de la Diputació de Barcelona. Per la cerimònia es van comprar 30 metres de bandera nacional, 10 metres de cinta per tallar, i una pancarta de 8 metres, que va retolar el pintor Porquet. Hi va haver discursos i al final tots van acabar fent un tec al restaurant del Molí de Boixeda.

Aquesta història de les carreteres es completa dient que el 1980 es va millorar el ferm i el traçat del ramal, que tants esforços havia costat aconseguir, i que el 1996 es va obrir la C-25, l'Eix Transversal, que tanta transcendència té en el present, i tindrà en el futur del nostre poble.