

EL CANAL DE LA INFANTA:

VECTOR DE DESARROLLO ECONÓMICO, SOCIAL Y URBANO DE LA COMARCA DEL BAJO LLOBREGAT (PROVINCIA DE BARCELONA), 1ª PARTE

Los autores de este artículo nos describen detalladamente cómo se construyó el Canal de la Infanta y cuál fue la enorme repercusión de esta nueva infraestructura que consiguió transformar el territorio al sur de la ciudad de Barcelona. Hoy, sólo quedan restos de esta significativa obra hidráulica, pero su importancia ha sido tal, que bien merece la pena navegar sobre su historia.

Raúl Alba Molina. Ingeniero Técnico de Obras Públicas. Licenciado en Geografía.
Carlos Aso Pérez. Licenciado en Historia.

INTRODUCCIÓN

Existe a menudo la tendencia a considerar y analizar a las obras de Ingeniería Civil como elementos aislados e independientes del territorio en el que se encuentran. Sin embargo deben ser tenidas en cuenta como elementos integrados en el medio socioeconómico y cultural pues son usadas, y muy frecuentemente demandadas, por la sociedad. Lamentablemente una vez han quedado obsoletas en su uso principal se retiran, como un objeto de consumo más, sin tener en cuenta otros factores como sus valores histórico, artístico y por qué no, sentimental.

En la comarca del Baix Llobregat (provincia de Barcelona) tenemos todavía el privilegio de contar con los restos de una de las infraestructuras que más han contribuido a la transformación de una parte del territorio situado al sur de la ciudad de Barcelona. Si bien los tramos existentes son sólo una difusa sombra de aquello que fue, todavía tiene el mérito de estar parcialmente en servicio. Estamos ante el popularmente conocido como "Canal de la Infanta" aunque su nombre completo fuera el de "Canal de la Serenísima Infanta Doña Luisa Carlota de Borbón". Sin ánimo de exagerar podemos afirmar que pocas infraestructuras han tenido un significado estratégico tan grande como la que en este artículo intentaremos aproximarnos.

Construido entre los años 1817 y 1819 contaba originalmente con una longitud total de 17.420 metros¹. Al igual que otros canales nació con un fin estrictamente agrícola, consiguió su objetivo de forma rápida y exitosa en magnitud por nadie esperada. Pero además, y de forma absolutamente novedosa se constituyó como el vector de introducción de la industria en un territorio carente de ella a partir de la transformación de actividades agrarias comunes en el entorno de estas infraestructuras: el aprovechamiento de los distintos saltos de agua que hacían molinos o batanes.

Es precisamente en estos emplazamientos donde posteriormente se instalan las primeras industrias que, a falta de fuentes de energía alternativas, utilizaron la misma fuerza hidráulica para mover su maquinaria. La posterior irrupción del gas, el carbón o los derivados del petróleo sirvieron para expandir la actividad industrial por todo el territorio a partir de estas primeras localizaciones, configurándose como verdaderos focos de irradiación económica.

En este artículo intentaremos mostrar como la interacción entre recursos (suelo, agua,

Fotografía de principios del siglo XX del Rec vell, infraestructura hidráulica origen de la población de Molins de Rei. También conocido con el nombre de de Ferrer y Mora pues la fuerza de sus aguas movía la fábrica propiedad del industrial con este nombre, la cual se observa al fondo de la imagen. La calidad de las aguas derivadas del Llobregat queda patente en las mujeres lavando en primer plano, algo impensable en épocas posteriores. FUENTE: Colección fotográfica Arxiu Municipal de Molins de Rei.



FOTOGRAFÍA 1

población), energía, sectores productivos (agrario e industrial) y mercados de consumo (de escala regional y superiores) nos han configurado distintos cambios en el sistema socioeconómico y territorial donde las infraestructuras (canales, ferrocarriles, carreteras, etc) se configuran como catalizadores básicos de los distintos procesos de transformación del medio y obteniéndose, como resultado final de los mismos, la expansión del fenómeno urbano.

La expansión incontrolada y desordenada del proceso urbanizador, consecuencia del desequilibrio que se producirá finalmente entre estos vectores básicos, no solo ha hecho desaparecer buena

parte al canal de la Infanta, sino que ha afectado seriamente la sostenibilidad ambiental del territorio. Incluso en esta parte de su vida, ya residual, esta infraestructura ha tenido un papel clave como obra de saneamiento fundamental para garantizar el abastecimiento de un recurso vital, tanto en el pasado como en la actualidad, como es el agua.

MARCO GEOGRÁFICO

La subcomarca del Baix Llobregat conocida como Vall Baixa está situada en el sector central de la costa catalana, encajada entre la sierra litoral y el macizo de Montserrat, con un frente deltaico de 19 Km y una

extensión es de 486.10 Km². El eje vertebrador de la misma es el río Llobregat, el cual configura su fisonomía física y ha mediatizado las actividades humanas que se han desarrollado a lo largo de su historia.

Geomorfológicamente queda comprendida entre una barrera de dunas y materiales deltaicos en los espacios más próximos al mar y una zona de terrazas, macizos de materiales paleozoicos y cársticos y el macizo de Montserrat. Los suelos en las terrazas de la Vall Baixa son permeables y están compuestos por arenas y gravas, fruto de la dinámica fluvial así como diversos materiales de origen cuaternario. Tenemos por lo tanto suelos fértiles y con capacidad para albergar en su interior grandes cantidades de agua.

El clima es típicamente mediterráneo, con una temperatura media anual en torno a los 15-16° y una precipitación anual acumulada de 600 mm, lo que implica que a excepción de las actividades agrícolas típicas de este clima (vid, olivo, algunos cereales), la mayoría de explotaciones agrarias necesiten una aportación suplementaria de agua.

Por lo que respecta al perfil humano de la comarca está compuesta por 29 municipios, con una población de 771.516 personas (2007) lo que comporta el 10% de la población de Cataluña, contando con una densidad de población de 1588 habitantes/Km². Otro elemento importante es la presencia de numerosas infraestructuras de transporte que la atraviesan de norte y sur y de este a oeste, solapándose las zonas que permiten mayores facilidades para su implantación (zona deltaica y costera y llanura del río) con los suelos más fértiles y más aptos para el cultivo. Ejemplo de las mismas son el aeropuerto, el puerto, las diversas autopistas o ferrocarriles y como no las ampliaciones y modernizaciones de todas ellas (tren de alta velocidad, ampliación del puerto de Barcelona, ampliación del aeropuerto, etc)

La fisonomía y características actuales (**imagen 1**) bien poco tienen que ver con las que contaba a inicios del siglo XIX,

Plano de trazado del canal de la Infanta. En azul oscuro, tramo Sant Feliu-Molins, actualmente en servicio y visitable. En verde los tramos cubiertos en el periodo 2004-2007 (excepto tramo parque Can Mercader). En magenta y azul claro, tramos cubiertos en la segunda mitad del siglo XX, Molins y Cornellà respectivamente. En marrón, "mina" de Sant Feliu. En amarillo, trazado original en los municipios de Hospitalet y Barcelona, actualmente fuera de servicio. Fuente: elaboración propia a partir de la cartografía extraída del Atlas Comarcal de Catalunya. Baix Llobregat. (1995). Institut Cartogràfic de Catalunya.



IMAGEN 1

teniendo la construcción y vida en servicio del Canal de la Infanta un papel claramente destacado en la transformación producida. La visión que a principios del siglo XIX tendría un habitante de la subcomarca donde vivía se podría plasmar en el grabado que sintetiza una imagen absolutamente reveladora de la misma (**imagen 2**) un río de escaso caudal en verano, con crecidas rápidas y muy considerables en otoño y primavera⁸ circulando por un cauce cambiante configurando unas llanuras de inundación en su desembocadura de arenales improductivos y marismas insanas. La proximidad de la montaña litoral al río constituía el abrigo natural de las primitivas poblaciones, si bien la falta de agua y la pobreza del suelo impedía el desarrollo de una agricultura de gran productividad. La morfología del río, circulando de forma natural en el fondo de su cubeta fluvial y confinado por la sierra litoral a la cual atraviesa, no proporcionaba facilidades para derivar agua y desarrollar en sus márgenes una agricultura de regadío más productivas que las tradicionales. Por otro lado el descubrimiento en su seno del gran acuífero del Llobregat todavía tardaría una centuria en llegar a conocer.

ANTECEDENTES HISTÓRICOS

En el año 1188 se inicia la construcción, en el territorio donde después se implantará el municipio de Molins de Rei y por orden del rey Alfonso I de Cataluña y Aragón, de un canal con el objetivo de abastecer a la ciudad de Barcelona captándola del río Llobregat. Sin embargo las dificultades de las arcas reales hicieron que solo se completase el tramo entre el azud original, ubicado probablemente muy cerca de la confluencia de la riera de Rubí con el río Llobregat, límite natural de los actuales términos municipales de Papiol y Molins de Rei, en un lugar llamado la Matosa.

El caudal derivado sirvió para que la corona concediera la posibilidad de construir molinos que aprovecharan la fuerza hidráulica para mover sus engranajes. En tan solo dos años ya se había construido el primer molino⁹. En 1192 se con-



Imagen de la Vall Baixa del río Llobregat aproximadamente en 1722. Fuente: original en el Arxiu històric de l'Hospitalet de Llobregat. Donación de Francesc Marcé, posible procedencia del archivo parroquial.

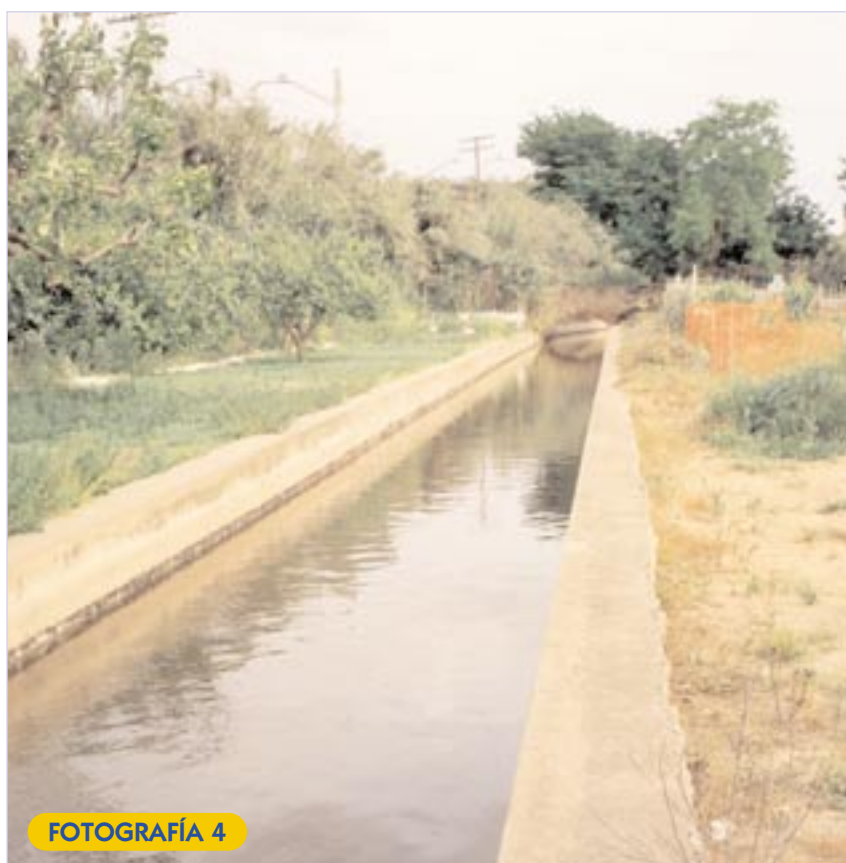


Aspecto de uno de los puentes que daban continuidad a la red de caminos interceptados por el Canal de la Infanta.



FOTOGRAFÍA 3

Aspecto actual de la casa de compuertas, fachada norte, vista desde la actual N-340. Lugar de captación de las aguas del Rec Vell. Actualmente alberga un almacén de la brigada de mantenimiento del canal.



FOTOGRAFÍA 4

El Canal de la Infanta a su paso por el término municipal de Sant Feliu de Llobregat. Este es uno de los tramos que todavía están en servicio.

cedieron otros dos más. El nombre que se le otorgó posteriormente a este canal fue el de Rec Vell y debido a su existencia se ubicaron las instalaciones que dieron el nombre a aquella población.

Eran indudables las ventajas que la existencia de los molinos representaban para una población, sobre todo si además eran de propiedad real, factor éste que sirvió para atraer a sus primeros pobladores. Sin embargo el primitivo núcleo de población no se ubicó en los márgenes del canal sino en una posición más elevada debido a la peligrosa cercanía del río. Todo hace pensar que este primitivo núcleo se desarrolló rápidamente pues la primera iglesia se construyó ya en 1209 y en 1269 el rey Jaime I concede a la villa la facultad de disponer de mercado público los jueves de cada semana.

Es ya en la época del rey Carlos III, época en la que se construye el conocido puente de *les quinze arcades*⁴, y en el marco de un periodo temporal de incremento generalizado de población y actividades productivas, cuando un grupo de propietarios agrícolas de Cornellà y Hospitalet decide construir en 1723 un canal que irrigue las tierras de su propiedad. Sin embargo esta iniciativa fracasó debido a las dificultades financieras y al escaso apoyo por parte de la administración.

EL RETORNO DE UN VIEJO PROYECTO

El objetivo último pretendido por los promotores del canal de la Infanta fue la transformación al regadío de las fértiles pero secas tierras de la vall baixa de la comarca, consiguiéndose no solo aumentar la productividad de las tierras (de una cosecha anual se pasaba a hasta tres y cuatro) sino que se incrementaba de forma muy considerable la variedad de productos cultivados, siendo además los márgenes comerciales de estos nuevos productos considerablemente superiores a los productos resultado de la agricultura de secano.

El líquido elemento no solo era fundamental para satisfacer las necesidades vitales de los seres vivos sino también básica para el desarrollo de los procesos industriales. Ausente todavía nuestro país de las innovaciones tecnológicas inducidas por la revolución industrial la única forma de movilizar la primitiva maquinaria de las primeras instalaciones manufactureras era utilizando la fuerza motriz proporcionada por el agua.

La construcción del canal de la Infanta se debe enmarcar en el convulso panorama político de inicios del siglo XIX. Reinando Fernando VII los sucesivos altibajos en la política absolutista del monarca llevan a la aprobación el 19 de mayo de 1816 de un Real Decreto por el cual quedaba anulada la exclusividad de la corona en la construcción de canales. Es a esta normativa legal a la que se acogerán los promotores de la obra, lo que demuestra la incapacidad económica de la administración pues se reconoce explícitamente que *desengañado de que el tesoro público rara vez se hallará con sobrantes para emprender las obras de riego*. La corona renunciaba a los derechos sobre el agua si la iniciativa privada la suplía en la creación de capital social. Poco duró dicho decreto legislativo pues en 1824 el Estado se retractó de la cesión sobre el dominio de las aguas.

En una época tan inestable políticamente y recuperándose todavía España de los desastres de la guerra de la Independencia el apoyo de los poderes públicos se convertía en fundamental para conseguir el éxito de la empresa. En este contexto la figura del entonces Capitán General de Cataluña, Francisco Javier de Castaños cobra una importancia capital, no solo dando el apoyo institucional necesario a la materialización de las obras del canal sino además convirtiéndose en el más enérgico defensor y protector del mismo, cuyo nombre originalmente iba a ser el que sirviera para denominar a esta obra hidráulica.

Si bien el interés personal de la máxima autoridad del Estado en Cataluña le llevó hasta a aportar fondos propios, cabe indi-



FOTOGRAFÍA 5

El Canal de la Infanta en la zona conocida como "les Begudes" en Sant Joan Despi. Este tramo ha sido recientemente cubierto y por tanto ya está desaparecido.



IMAGEN 3

Arxiu històric de l'Hospitalet de Llobregat. Plano de 1908, realizado por Mariano Tomás Barba.

car que el interés de la administración o del ejército fue inexistente. Aunque el decreto anteriormente citado indicaba que *para aliviar el coste de las obras, no desviar al labrador de las ocupaciones de la agricultura, endurecer al soldado con un moderado trabajo, librarle de los estragos del ocio y darle un interés individual en estas empresas con economía del Real Erario dispondré que la tropa se emplee en sus trabajos bajo los convenientes arreglos que deben preceder al efecto*, éstas no eran más que una declaración de buenas intenciones pues en las consultas realizadas por diversos autores al libro de actas de la Junta del Canal no se encuentran referencias a mano de obra gratuita. Los gastos de construcción fueron pagados íntegramente con los fondos aportados por los promotores y por préstamos privados.

CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES

A mediados de mayo de 1819 la Infanta Doña Luisa Carlota de Borbón se encontraba en Barcelona, hecho que fue aprovechado para solicitarle que levantara las compuertas del canal. La inauguración de éste se produjo el 21 de mayo del mismo año en un acto masivo de afirmación borbónica, aunque quedaban todavía por construir gran parte de las acequias secundarias y el tramo del canal entre el torrente de Can Borràs (Hospitalet) y el mar. Para aproximarnos a sus características originales presentamos a continuación una relación de sus principales características, pudiéndose comprobar algunas de ellas en las fotografías que adjuntamos.

- Nombre: canal de la serenísima infanta Doña Luisa Carlota de Borbón.
- Autorización de construcción dada por la Real Orden de 2 de septiembre de 1817 con la denominación de Canal de Castaños. Posteriormente y por la Real Cédula de 22 de diciembre de 1824 se cambió su denominación original por el de Infanta Doña Luisa Carlota de Borbón.
- Captación de aguas: casa de compuertas del canal Ferrer i Mora de Molins de Rei (Rec Vell).
- Términos municipales iniciales: Molins de Rei, Santa Creu d'Olorda, Sant Feliu de Llobregat, Sant Joan Despí, Cornellà, Hospitalet y Sants.
- Superficie regable: entre 2600 y 3200 Ha
- Caudal en cabecera original: 4200 l/s. En la actualidad se ha reducido a entre 600 y 900 litros por segundo.
- Longitud: 17.420 metros (hasta el mar)
- Pendiente: 0.00018 (6 pulgadas cada 1000 varas).
- Desnivel cabecera-desembocadura: 13.65 metros.
- Sección rectangular. Con una anchura de entre 4 y 2.5 metros según



tramos y un calado medio en torno a los 1.5 metros.

- Longitud acequias secundarias: 25.050 metros.
- Caminos de remolque laterales de 1. 67 metros de anchura.
- Materiales utilizados: mampostería, piedra de las canteras de Sant. Just, ladrillo, piedra de sillería de Montjuic y excavación directa en el suelo.
- Estructuras de paso construidas: 45 unidades.
- 15 alcantarillas y 65 caños para respetar las infraestructuras existentes.
- Número de saltos existentes: 13 unidades.
- Tramos excavados en galería o "en mina": 1358 metros de los cuales 794 pertenecían a la de Sant Feliu de Llobregat.
- Potencia producida por los saltos de agua: 262 CV (1884).
- Presupuesto original: tres millones de reales.
- Coste final de la obra 4.350.000 reales, o sea, 725 reales por mojada.
- Sistema de gobierno: Junta del Canal: nueve miembros elegidos entre los propietarios y presididos (en un principio) por el Capitán General (reglamento aprobado por la comunidad de regantes el 8 de enero de 1852).
- Fecha inicio de la obra: 11 de septiembre de 1817.
- Fecha inauguración: 21 de mayo de 1819.
- Año finalización de las obras: 1820.
- Proyectista: Tomás Soler y Ferrer (además de la participación de Pere Serra Bosch), auxiliado en sus cometidos por un único sobrestante.
- Propietario: Junta del canal de la Infanta. El camino iniciado con la construcción

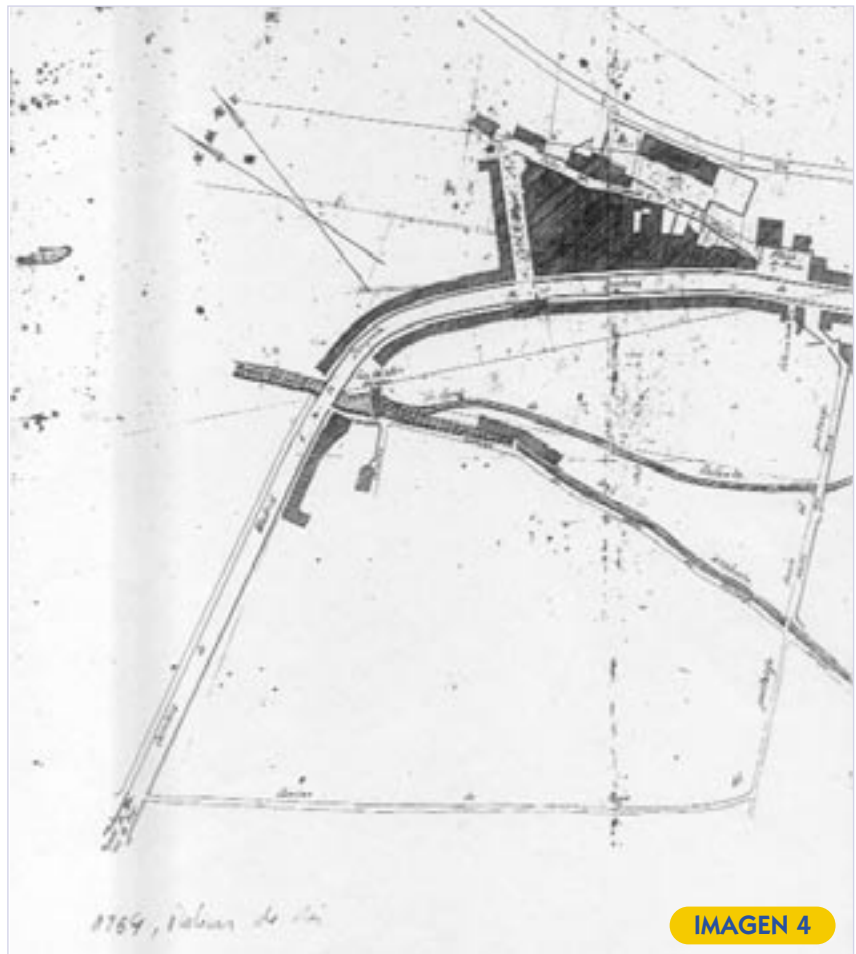


IMAGEN 4

Aspecto del espacio urbano de Molins de Rei en la zona de captación de las aguas del canal en 1864. Colección general Arxiu de Molins de Rei.

del canal de la Infanta indujo la construcción, en 1855 del canal de la margen derecha del Llobregat siendo su objetivo último, al igual que en el caso que nos ocupa, exclusivamente agrícola.

DIFICULTADES INICIALES

Ausente la obra de cualquier financiación pública el peso de la misma recayó íntegramente en los promotores privados. La ausencia de experiencia en la gestión de tan particular sistema de construcción de obras hizo que la desconfianza marcara todo el desarrollo de la obra.

Varios fueron las dificultades que aparecieron durante la construcción del canal de la Infanta. En primer lugar aparecieron serias dudas de la factibilidad técnica de

la obra⁵, dudas que lejos de disiparse en el transcurso de las obras no hicieron sino que aumentar. La aparición de sucesivas dificultades técnicas y algunos actos de sabotaje fomentaron todavía más la desconfianza⁶, si bien al final fueron vencidas gracias a la tenacidad del director de las obras.

El alto coste de las obras superando claramente el presupuesto inicialmente estimado⁷ fue la segunda dificultad, y la más difícil en su resolución; siendo principalmente afectados los pequeños propietarios, pues el coste final de las obras se pagaba en función de la superficie final irrigada lo que les hacía más sensible al desvío de las previsiones iniciales. Consecuencia indeseada de ésta fue el incremento notable del fenómeno de la morosidad⁸.

Para vencer los recelos y sospechas y aprovechando la visita de la infanta Doña Luisa Carlota de Borbón a la ciudad de Barcelona, se le solicitó en el viaje de vuelta hacia la capital de España que procediera a la apertura simbólica de las compuertas pese a que no estaba todavía finalizada la obra. La precipitada inauguración sirvió para suavizar temporalmente las dudas, aunque el hecho de que todos los propietarios de las tierras tuvieran que pagar religiosamente independientemente de si ya eran beneficiados o no de la llegada de los caudales aumentó la virulencia de las quejas hasta que en marzo de 1820 un grupo de propietarios presentó un recurso al general Castaños⁹. La finalización al cabo de poco tiempo de las obras propició la finalización de las quejas.

Finalmente un conflicto inesperado apareció en el inicio de su vida en servicio. La toma de aguas del canal se hizo en la acequia de desagüe de los molinos y fábricas de Papiol y Molins de Rei, justo en el lugar del cruce de la carretera general - actual N-340 - (imagen 4), sin que por ello se afectara a los usuarios de los mismos. Sin embargo éstos promovieron un pleito contra la Junta de gobierno de la nueva obra reclamando indemnizaciones por utilizar las aguas de su propiedad, derivadas por sus presas y conducidas por sus acequias.

En realidad se escondía el lógico miedo a la competencia de los eventuales molinos y otras instalaciones que instalándose en los márgenes del nuevo canal y utilizando la energía cinética del agua provocarían una competencia hasta entonces inexistente en los servicios prestados por los primitivos batanes, aserraderos y molinos. La cuestión no se solventó hasta el año 1847¹⁰ cediéndose en compensación la explotación de algunos saltos.

Una vez solventada la financiación de la construcción el coste del regadío del canal de la Infanta se convirtió en el más barato de España pues únicamente se pagaba un censo fijo a la junta por superficie regada y no por agua consumida, haciendo innecesario un tribunal de las aguas, aspecto éste que nos indica igualmente la suficiencia de los caudales aportados. Además no existía canon de riego pues, salvo las averías imprevistas los costes de administración, explotación y mantenimiento se hacían mediante los cobros por la utilización de los saltos de agua.

Estos costes de explotación y mantenimiento eran, en la década de los 80 del S. XIX los siguientes (tabla 1):

El maestro de obras era el jefe de producción del canal y estaba directamente

retribuido por la junta del canal al igual que el celador de compuertas. De él dependían cuatro celadores de acequias, siendo una de sus misiones principales el reparto y distribución de los volúmenes de agua asignados, con residencia en los municipios de Sant Feliu de Llobregat, Sant Joan Despí, Cornellà y en el barrio de la Bordeta. Sus servicios estaban pagados por los contratistas de limpieza y conservación, si bien eran nombrados y cesados por la Junta del canal siendo este aspecto interesante pues estamos ante un caso pionero de gestión indirecta de servicios. Los trabajos de limpieza general del canal se hacían en mayo y las acequias de pluviales se hace por lo menos tres veces al año, febrero, julio y octubre.

La distribución del agua se hacía por días y horas en cantidades fijas por parte de los celadores. Las tierras disfrutaban de uno o dos riegos por semana. En caso de supuestas lesiones de derecho cualquier propietario podía llevar la queja a la Junta General, en la que tiene voto todo propietario que posea por lo menos una mojada de tierra, sin posibilidad de acumulación de votos. ■

NOTA FINAL: Cartografía propiedad del Institut Cartogràfic de Catalunya, cedida exclusivamente para la realización de este artículo"

(Continúa en próximo Cimbra)

TABLA 1

	(Reales/año)
Limpieza y conservación del canal principal y acequias de riego	13.000
Limpieza y conservación de las acequias de pluviales	11.000
Secretario con 600 rs al mes y 120 para gastos de oficina	8.640
Portero con 240 rs al mes	2.880
Maestro de obras, celador de vigilancia con 300 rs al mes	3.600
Celador de compuertas con 270 reales al mes	3.240
Total	42.360

NOTAS

1. En las fuentes bibliográficas más antiguas las diferentes magnitudes están expresadas en unidades locales por lo que ha sido necesario realizar su conversión al sistema métrico decimal.
2. Se alternan años secos con caudales máximos inferiores a 100 m³/s con otros superiores a 1000 m³/s, habiéndose registrado el máximo histórico en 3080 m³/s (1971).
3. Otorgado a Bernat el ferrer, siéndole concedido el derecho a residir en él el 8 de octubre de 1190. Este primer asentamiento, embrión que daría origen a la futura población de Molins de Rei, se encontraría cerca de la actual calle de Jacinto Verdaguer y de la plaza de la Vila.
4. Ver Cimbra nº 363, "El pont de les Quinze Arcades. ¿Una obra devorada por la naturaleza?".
5. El proyectista inicial Pere Serra Bosch renunció antes del inicio de los trabajos pues dudaba de que los trabajos se finalizasen. El relevo lo tomó el arquitecto especialista en obras hidráulicas Tomás Soler, que al principio no quiso aceptar el cargo aunque de vuelta del viaje en el cuál se levantaron los planos del futuro canal de Urgell así lo hizo. Según Tribó G. artículo referido en la bibliografía.
6. No solo se arrancaron las piquetas de los replanteos sino que hubo numerosas quejas denunciando la inconsistencia de los hastiales y los vertidos por encima del cajero del canal, con grave perjuicio para los propietarios de las parcelas adyacentes. Según Tribó G. artículo referido en la bibliografía.
7. Se estipuló que cada propietario aportara una cantidad (un duro por mojada y mes, siendo una mojada equivalente a 0,45 hectáreas), pero pronto la medida se rebeló insuficiente. Según Tribó, en marzo de 1820 ya se había superado el presupuesto original, siendo el coste por mojada de más de 36 duros. Los pagos se hacían cada dos meses.
8. Se pueden distinguir dos tipos de morosidad; la de los propietarios que pudiendo pagar se negaban a hacerlo acusando a la Junta de contravenir sus intereses; como por ejemplo, aquellos propietarios que veían que el agua todavía estaba lejos de las suyas y otros ya podían regar sus tierras. En segundo lugar tenemos aquellos propietarios que simple y llanamente no podían hacer frente a los pagos. Según Tribó G. artículo referido en la bibliografía.
9. En dicho documento se presentaban una larga serie de agravios: abusos y arbitrariedades en el cobro de las cuotas, pagos establecidos sin saber la exactitud de la superficie de cada propietario, coste total de la obra excesivo, poca solidez de algunos tramos de la construcción y desvío de aguas realizados en beneficio de algunos propietarios. Según Tribó G. artículo referido en la bibliografía.
10. Concretamente se cedieron los saltos de Cornellà (salto Rosés) y del torrente Gornal, obligándose los propietarios de las acequias de Molins y Papiol a conservar la presa de toma de aguas, la casa de compuertas, a conducir por el canal medieval todo el caudal que la sección y la pendiente del canal permitiesen para el régimen ordinario del río. La explotación de los saltos no era novedosa pues desde un principio la Junta del canal decidió explotarlos para incrementar sus recursos económicos. Según Tribó G. artículo referido en la bibliografía.

BIBLIOGRAFÍA

- Alba Molina, R. Aso Pérez, C. (2002). "El canal de la Infanta, consideraciones socioeconómicas de una obra singular". Revista Enllaç nº 35. Colegio de Ingenieros Técnicos de Obras Públicas de Cataluña. Pgs 37-39.
- Guim Lastras, Ll. (1998). "Evolución de las infraestructuras de riego en su adaptación al crecimiento urbano: análisis de la evolución del Canal de la Infanta en el ámbito del Baix Llobregat". Tesina de Especialidad. Tutor: Manuel Herce Vallejo. ETSICCPB.
- Llauradó Fábregas, A. (1884). "Tratado de aguas y riegos". Pgs. 453-463.
- Lloret R. (2005) "La qualitat de l'aigua del riu Llobregat, un factor limitant del passat, un element clau per al futur". Capítol de la obra "El Baix Llobregat, història i actualitat ambiental d'un riu". Centre d'estudis comarcals del Baix Llobregat. Pgs. 94-141.
- Lloret R. (2007) "Escenaris, quantitat i qualitat de les aigües circulants, transcendències i sinèrgies per a l'abastament d'aigua potable al Baix Llobregat i l'Àrea metropolitana de Barcelona". Disponible en www.llobregat.info.
- Pomés, J. (2001). "L'agricultura en la transformació de la comarca". Consell Comarcal del Baix Llobregat.
- Riera i Bagué, Josep M. (1986) "Desenvolupament urbà de Molins de Rei: dos segles de configuració de la vila (1732-1932) dentro de la obra "Coneguem la història de la vila". Molins de Rei.
- Romeu i Alemany, A. (1995). "L'aprofitament industrial del canal de la Infanta". Capítol de la obra "El pas de la societat agrària a industrial al Baix Llobregat, agricultura intensiva i industrialització". Centre d'estudis comarcals del Baix Llobregat. Publicacions de l'Abadia de Montserrat. 1995. Pgs. 629-649.
- De Passa, J. (1819). "Canales de riego de Cataluña y reino de Valencia". Pgs 35-44
- Tardà et alt. (1993). "Pagesos, obrers i ciutadans, història de Cornellà de Llobregat". Ajuntament de Cornellà.
- Tribó Traveria, Gemma "La construcció del Canal de la Infanta" en la revista *El llaç, número especial 800 anys de Molins de Rei (1190-1990)*. Molins de Rei, 1991. Pgs. 20-22.
- V.V.A.A "Atlas comarcal de Catalunya. Baix Llobregat." nº 11. Institut Cartogràfic de Catalunya. Barcelona. 1995.
- "La industrialització al Baix Llobregat, dels inicis a la guerra civil". (1997). Consell Comarcal del Baix Llobregat.