

OBRAS PUBLICAS

DE LA PROVINCIA DE BARCELONA.

Es bastante frecuente el lamentarse de lo poco que por el Gobierno se atiende á los ramos que pueden fomentar la riqueza pública, y en particular del limitado desarrollo que se da á las obras de pública utilidad, siendo sensible que haya mas propension á la critica, si quiera sea inmotivada, que al aplauso de las medidas que se deben á los diversos centros directivos de la Administracion.

Al decidirnos á hacer una sucinta reseña de las obras públicas que se hallan en via de ejecucion en la provincia de Barcelona, y del coste que representan, se observará que el Gobierno ha comprendido la importancia que en si tiene este ramo, mucho mayor en esta provincia en la que conviene mas particularmente hermanar la industria fabril, el comercio y la agricultura. Dotada la provincia de un suelo feraz, de un clima benigno, pero muy privilegiado en ciertas zonas, y de un litoral tan rico y tan poblado, se vendrá en conocimiento del desequilibrio que existe en las diversas zonas que la constituyen. La poblacion y la riqueza rural se hallan aglomeradas en su litoral, sea efecto de las circunstancias locales, sea porque el comercio marítimo ha aportado á ella sus riquezas y las ganancias obtenidas en nuestras Antillas. Ha llegado, pues, el caso de llamar la atencion sobre esta aglomeracion de poblacion y de riqueza: conviene fomentar la de las comarcas interiores, y hacer que desaparezca esa especie de tutela en que se constituye á los pueblos de la montaña, tributarios de otros mas afortunados por condiciones de localidad, y por las circunstancias de ciertas épocas, y de determinadas influencias. Tiempo es ya de que por medio de las vias de comunicacion se lleve la civilizacion, el comercio y la industria á los países apartados de la capital, y que desaparezca ese predominio ejercido sobre sus habitantes, que por haber nacido en co-

Tomo VIII.

marcas menos favorecidas, no son menos dignos de la consideracion del Gobierno. Reconocemos sin embargo que al desarrollar un plan general de comunicaciones, debió dominar la idea de hacerlas partir de la capital de la provincia, dirigiéndolas á los confines de las otras provincias limitrofes. Mas este sistema reconocido como bueno en principio, no debió ser tan absoluto en sus aplicaciones. Hubiera sido de desear que á la vez, que se quiso poner en comunicacion la capital del Principado con algunas cabezas de partido, estas lo hubiesen sido entre sí, para no provocar una indebida aglomeracion de riqueza y poblacion como ha sucedido, en consecuencia de este sistema radial de comunicaciones. Todas las carreteras ordinarias, todos los ferro-carriles, se quiso por algunos que partieran de la Capital y aun los canales de riego y de conduccion de aguas potables y motrices se pretenderá tal vez por algunos que vayan á ella, sin atender mas que á sus necesidades.

Afortunadamente la naturaleza ha dotado á esta provincia entre otros de dos rios, cuyas aguas han ejercido, ejercen y ejercerán una grande influencia en la diseminacion de la industria fabril por sus valles y principales afluentes.

Hablamos del Llobregat y del Ter. Sus cristalinis, aunque no abundantes caudales de agua, son una riqueza inmensa, conocida ya por los emprendedores habitantes de las comarcas que aquellos fertilizan. Probada ya la superioridad económica del agua como fuerza motriz, sobre la obtenida por el vapor, va desarrollándose prodigiosamente la aplicacion de aquella, elevándose en las márgenes de los ya mencionados rios, esos magestuosos edificios, palacios de la industria y á la vez arcas donde encuentran las clases menesterosas recursos para su necesario sustento. El viajero que recorra los valles del Ter y del Llobregat no podrá menos de sentirse impresionado al ver esa nueva poblacion sentada sobre sus márgenes, esa poblacion productora de tanta riqueza, auxiliada por las corrientes, que en otro tiempo surcaban las quebradas sin pagar tributo á sus

Madrid 15 de Agosto de 1860.

moradores. La provincia de Barcelona puede jactarse de ser quizá la que en mayor escala ha dado aplicacion á las corrientes de los rios, obligando á sus aguas á trabajar y producir antes de confundirse con las del Mediterráneo. Tenemos, pues, iniciada la diseminacion de la industria fabril por toda la provincia, merced á las reconocidas ventajas que proporcionan las aguas de los rios mencionados y de otros de menor importancia.

Justo es manifestar en este lugar un sentimiento de reconocimiento al centro directivo de obras públicas por la solicitud con que viene atendiendo en la resolucion de todos los expedientes que se incoan para el aprovechamiento de las aguas aplicadas como fuerza motriz y de las destinadas á fertilizar los terrenos de secano é improductivos. El gran número de autorizaciones sin dificultad otorgadas á empresas y particulares para utilizar el caudal de agua de los rios con aplicacion á la industria fabril y á la agricola, prueba suficientemente que el Gobierno ha reconocido la necesidad de explotar una fuerza que si hasta el dia ha permanecido oculta, para en adelante se la considera como la palanca mas poderosa para el desarrollo en grande escala de la industria manufacturera.

El aprovechamiento de las aguas bajo las diferentes fases que se le considera va adquiriendo su legislacion especial y ya vemos dictar disposiciones con tendencia á regularizar el uso y derecho que se adquiere sobre las aguas corrientes y subterráneas: trabajándose además en la redaccion de un código de aguas que será en lo sucesivo la piedra fundamental para la explotacion de este gran recurso que la naturaleza ofrece á la produccion en general.

Mas no basta crear riqueza con los esfuerzos aislados de los particulares, es preciso acrecentar aquella por los medios de que dispone el Gobierno. Efectivamente; ¿cómo han de establecerse en grande escala en las orillas del Ter y del Llobregat industrias fabriles, si no se llega á ellas con buenas y multiplicadas vias de comunicacion? He aqui enlazada la industria fabril con el importante ramo de Obras públicas. He aqui reconocida la necesidad de

atravesar las cuencas de aquellos rios y las montañas que separan sus vertientes con multiplicados y cómodos caminos, para trasportar por ellos las primeras materias como lanas, algodón y demas que son la base de la industria del pais, y las harinas y las demas sustancias que son el alimento de las clases que pueblan los talleres.

Para satisfaccion y conocimiento de cuantos se interesan en el acrecentamiento de la riqueza y prosperidad de esta provincia creemos de este lugar enumerar las diferentes obras públicas que se hallan en curso de construccion unas, y otras próximas á emprenderse por haberse verificado las subastas correspondientes. Con esto pondremos de manifiesto la solicitud del Gobierno secundada por la Direccion general de Obras públicas que tan acertadamente ha sabido impulsarlas; al propio tiempo que daremos una muestra de cuanto se adelanta en este ramo que tanto influye en la riqueza general del pais.

Saben las personas que conocen y siguen el curso de las mejoras que se promueven en la provincia, que en el año 1848 se establecieron en el principado arbitrios especiales para realizar un plan general de comunicaciones. Este plan se llevaba á efecto desde aquella fecha, hasta que en el año de 1856 fueron suprimidos aquellos arbitrios por creerse que afectaban en gran manera al comercio, ó por otras causas. A consecuencia de aquella medida legislativa quedaron paralizadas las obras en curso de ejecucion toda vez que no se sustituyeron otros recursos á los que se suprimieron. Fácil es comprender el perjuicio que se hubo de seguir con semejante paralización, no solo en la parte material de las obras, sino tambien en el desarrollo que se iniciaba en las industrias que fundaban sus esperanzas en las vias de comunicacion que se ejecutaban. Esta perturbacion no podia prolongarse, y hubo de comprender el Gobierno que la cuestion de carreteras en Cataluña, participaba en gran manera de carácter político, es decir que como medida política y de tranquilidad convenia fomentarlas. Asi se concibe la prontitud con que

se establecieron en 1858 los suprimidos arbitrios, si bien adoptando bases diferentes para su nuevo establecimiento y recaudacion. Vencida la oposicion que se hacia á este nuevo recargo y aquietados los que en 1856 mas se empeñaron en la supresion, se ha entrado en una via de progreso material, basada en los rendimientos que proporcionan los nuevos arbitrios para carreteras. La primera necesidad que ocurría era la de poner nuevamente en marcha las obras paralizadas, y en vez de dejar la iniciativa de la ejecucion de aquellas á las localidades ó sea á las corporaciones provinciales, se la ha reservado el Gobierno como el mejor moderador de las encontradas pretensiones que pudieran tal vez hacerse valer por distintas comarcas; hallándose ademas en mas imparcial situacion para determinar la preferencia con que bayan de irse ejecutando las diversas lineas en vista de su importancia y atendiendo á los legitimos intereses y necesidades de las localidades.

Cuatro eran las carreteras cuyas obras estaban paralizadas en esta provincia á consecuencia de la supresion de arbitrios. Las enumeraremos por el orden de importancia:

- 1.^a La gran linea transversal denominada de Tarragona á Palamós.
- 2.^a La carretera de Vich á Ripoll.
- 3.^a La de Manresa á Cardona.
- 4.^a La de Manresa á Berga por Sellent.

No es necesario esforzarse mucho para probar el perjuicio que se seguía de semejante paralización. Se resentían las obras de fábrica, se destruían los terraplenes y desmontes, desaparecía la esplanación y ofrecían un cuadro desconsolador todas las obras empezadas. Era urgente por lo tanto dar el primer impulso, y la Direccion general de Obras públicas, penetrada de aquella urgencia, resolvió sacar á subasta todos aquellos trozos cuyos planos y presupuestos estuviesen aprobados, ó sobre los cuales hubiese recaído dictámen de la Junta consultiva del ramo. Removidos todos los obstáculos, se anunciaron las subastas de las obras que faltaban en los trozos 11, 12, 16 y 17 de la gran linea transversal ó sea entre Manresa

y Vich. Se presentaron licitadores para los tres primeros trozos y muy pronto darán principio á las obras los respectivos contratistas, despues de haber recaído la competente aprobacion de los remates. Aunque no se presentaron proposiciones para las obras del trozo 17, es de esperar que con el aumento del 15 por ciento decretado últimamente se podrán subastar.

En la carretera de Vich á Ripoll, linea de la mayor importancia, se ha subastado el trozo 8.^o único que falta terminar en la parte que corresponde á esta provincia, siendo el que empalma con la de Gerona. Tambien se han subastado los dos puentes denominados de Surreig y Reumentó en los trozos 1.^o y 2.^o de la referida carretera, con cuyas construcciones y las de fábrica que se ejecutan por administracion frente á S. Quirce de Basora quedará esta linea totalmente concluida en la parte que abraza esta provincia de Barcelona.

En la carretera de Manresa á Cardona se han subastado las obras que faltan en los trozos 2.^o, 3.^o y 4.^o restando hacerlo de las del primer trozo. Con la terminacion de estas obras quedará espedito el tránsito entre las importantes poblaciones de Manresa y Cardona, la primera como centro fabril y comercial y la segunda por su abundante criadero de sal gema y su posicion estratégica.

Iniciada se halla tambien la prosecucion de las obras paralizadas en la carretera que partiendo de Manresa se dirige á Berga por Sellent, pues que la subasta de las obras del trozo sétimo está anunciada y próximamente se llevará á efecto.

Con la construccion de las carreteras enunciadas y que podemos considerar como en via de ejecucion, puesto que están ya subastadas las obras, se verificará el movimiento en las tres grandes cuencas de los rios Llobregat, Ter y Cardener, todos depositarios del grande y económico motor que en tan elevada escala utilizan los naturales de aquellas comarcas y quedarán ademas satisfechas las necesidades de los pueblos de la montaña, al llegar á ellos las vías públicas por las cuencas mencionadas.

Otra via se halla en construccion, aunque

no de tanta importancia. Nos referimos á la que desde Caldas de Mombuy en la carretera de Barcelona á Vich se dirige á Moyá, punto de empalme con la gran línea transversal de Tarragona á Palamós, que como ya hemos dicho, está en curso de construcción. El trozo 5.º de esta carretera comprendido entre S. Feliú de Codinas y Castelltersol está contratado y aprobada la subasta. Muy luego se emprenderán sus obras. Ejecutadas que sean podrán los habitantes de los pueblos de la alta montaña dirigirse á Caldas al objeto de utilizarse de las provechosas aguas medicinales que brotan en esta última población; y comunicarse directamente con la capital de la provincia.

Todas las obras mencionadas hasta aquí se llevarán á efecto con los fondos que se recaudarán de los arbitrios provinciales. Mas no son solo estas obras las que se ejecutan y ejecutarán en la provincia. El Gobierno acude además con fondos generales ó sea del Erario público á otras obras de la mayor entidad. Basta indicarnos para convencerse de su importancia.

Las carreteras generales cuya construcción y conservación corre por cuenta del Gobierno, adolecen de grandes defectos de trazado, defectos que si hasta el día han podido tolerarse, no pueden serlo en adelante, ya por la perfección con que se construyen actualmente las vías públicas, ya por los adelantos iniciados en todas ellas y ya finalmente por las legítimas exigencias de los medios de acarreo. Grandes y escesivas pendientes, falta de puentes en los rios y barrancos, travesías tortuosas y sin amplitud, es lo que se veía en las carreteras generales. La marcha progresiva en los adelantos de la locomoción y el desarrollo del comercio rechazaban semejantes defectos. Así lo conoció la Dirección general de Obras públicas, resolviendo se estudiasen algunas modificaciones en las carreteras de primer orden ó generales, siendo las últimamente llevadas á efecto en esta provincia y una de las mas importantes la que se está terminando entre Villafranca y el pueblo de los Monjos, en cuyo trayecto la carretera estaba abierta en desmonte natural sin condición alguna de viabilidad. Se ha construi-

do en esta modificación un magnífico puente en el torrente denominado de Llitrá, cuyas aguas causaban con frecuencia interrupciones al tránsito con notables perjuicios de los intereses públicos y particulares. Con la terminación de estas obras queda la carretera en perfecto estado de viabilidad.

Otra de las mejoras que actualmente se lleva á efecto en la carretera de primer orden de Madrid á Barcelona en esta provincia es el ensanche de la vía entre la cruz cubierta y la puerta de S. Antonio de esta Ciudad, ensanche que era reclamado con suma urgencia por la aglomeración de carruajes en dicho trayecto y la imposibilidad en que se veían de pasar todos á la vez conforme se hallaba la carretera en el mencionado trayecto. Todas las grandes poblaciones reclaman el ensanche de las vías que á ellas concurren, al menos en los tres primeros kilómetros. El de la cruz cubierta era una necesidad que era imposible dejar de satisfacer.

La carretera que desde esta ciudad se dirige á Gerona también tiene defectos, y es forzoso remediarlos. A este fin se proyectó la modificación entre los pueblos de Malgrat y Pineda modificación que aprobada por la Dirección general de Obras públicas se lleva á efecto por contrata. Mucho mejorará esta vía con semejante obra y los resultados que de ella se obtengan los experimentará muy luego el tránsito público.

Cuando se construía en otro tiempo una carretera se la dirigía preferentemente por dentro de las poblaciones, ora ofreciesen estas buenas travesías, ora fuesen defectuosas. Con este sistema se originaban graves perjuicios á los transeúntes, por cuanto es sabido, con cuanta repugnancia acuden las municipalidades á la recomposición de las calles que forman su travesía. Clamores sin cuento se han elevado por el mal estado de las travesías en las carreteras, y ejemplo ha habido de haber prohibido el Alcalde de un pueblo el que ningún vecino recompusiera la calle por creer que no era incumbencia de la municipalidad y sí del Gobierno. Este dictó una ley de travesías

á consecuencia de la que se han fijado algunas prescripciones y de sus resultas se han modificado varias llevándose á efecto las obras á expensas del Estado. Una de las travesías que van á modificarse y arreglarse es la de Vilasar cuyas obras se hallan contratadas. Es indudable que llevadas á cabo mejorará notablemente la vía pública, hoy tan transitada á pesar de seguir paralelamente á una vía férrea, cual es la de esta ciudad á las de Mataró y Gerona.

Aprobado se halla tambien el proyecto de un puente sobre el rio Noya en Martorell, en la carretera general de Madrid, puente que desde el año 1853, se halla destruido por la avenida extraordinaria acaecida en dicho año. Mandadas llevar á efecto sus obras se procederá muy luego á la ejecucion de sus cimientos por administracion y por contrata las restantes. Con la construccion de esta importante obra se conseguirá evitar las interrupciones que con tanta frecuencia ocurrían en este rio, que si bien no es de grande caudal constante, lo es sin embargo en los turbiones y tempestades.

Proyectada está tambien la variacion de la carretera á su paso por Martorell, en el trecho comprendido entre el Congost y el rio Noya hasta la subida del Puntarró cerca de la posada de este nombre. Con este proyecto desaparecen gravísimos defectos, siendo entre otros la excesiva pendiente entre el Congost y la entrada de Martorell y el no menos grave y peligroso que amenaza al transeunte de caer en el rio Llobregat si faltan los débiles pretilos que hoy resguardan la carretera y si se verifica algun desprendimiento de las montañas laterales.

No son las obras indicadas hasta aqui las solas que la Direccion general de Obras públicas ha mandado construir y lleva á efecto con fondos del Erario público. Otras restan reseñar de no menor importancia. Nos referimos á la obra subastada ya de los tinglados de hierro en el anden del muelle viejo, y el desmonte de este para reducir su suelo al mismo nivel que el anden de desembarque. Esta obra importante era reclamada con insistencia por el comercio de esta ciudad. El Gobierno hecho cargo de la

justicia con que se pedía la mejora de los muelles, ha aprobado el proyecto, con cuya ejecucion se eleva la importancia de este puerto, y se satisface una de sus principales necesidades. Ha llegado pues la hora, en que Barcelona, vea realizadas sus esperanzas, y de que sean una verdad las obras proyectadas para la seguridad de su puerto y la perfeccion de sus muelles.

De propósito dejamos para este último lugar hablar del excelente proyecto de mejora de este puerto, llevado á efecto por el activo y distinguido Ingeniero D. José Rafo. Comisionado por la Direccion general de Obras públicas para estudiar la localidad con presencia de cuantos planos se hubiesen formado, de cuantas memorias y presupuestos se hubiesen redactado, se le ordenó que haciendo un juicio critico y comparativo de los referidos trabajos, formulase su pensamiento con la mayor copia de datos posibles. Penetrado el citado Ingeniero de la gravedad del asunto, máxime habiéndole precedido en estos estudios personas dignas por sus conocimientos y experiencia, hubo de dedicarse con asiduidad á llevar á término la comision que se le encomendó por la superioridad. Si ha conseguido el objeto tan cumplidamente como fuera de desear, lo manifiesta la Real orden de aprobacion de sus trabajos de fecha 29 de mayo último. En ella se expresa que ha merecido el proyecto el asentimiento unánime de las corporaciones consultadas y en especial de la Junta consultiva de Caminos Canales y Puertos.

Este satisfactorio resultado debe ser en nuestro concepto el mayor galardón para un facultativo que dedica sus desvelos á proporcionar el desarrollo de la riqueza pública, base del bienestar general y que ha interpretado tan completamente los deseos de la Direccion general de Obras públicas.

Aprobado el proyecto de conclusion del Puerto y subastada la ejecucion de sus obras, se le debe considerar como uno de los mejores del Mediterráneo, esperando confiadamente que si hoy los marineros no encuentran seguridad en sus aguas, pronto, muy pronto la

hallarán tan completa como se puede apetecer.

Aquí terminaremos de reseñar las obras públicas en curso de construcción unas y anunciadas las subastas de otras que en el año ac-

tual deben llevarse á efecto en la provincia de Barcelona; dejando para otra ocasión hablar de los ferro-carriles y de los varios proyectos y ante-proyectos de carreteras que se han ultimado y aprobado.

RESÚMEN

de las obras contratadas en el presente año, importe de ellas y fondos con que deben satisfacerse.

Con fondos de arbitrios provinciales.

CARRETERAS.	TROZOS.	IMPORTE de su presupuesto. <i>Reales vn.</i>
De Manresa á Vich ó transversal de Tarragona á Palamós.	41.º 42.º 46.º 47.º	596.000'00 149.000'00 142.800'00 1.168.525'00
De Manresa á Cardona.	2.º 5.º 4.º	615.400'00 797.287'00 855.889'00
De Manresa á Berga por Sallent. . .	7.º	465.910'00
De Caldas de Mombuy á Moyá. . .	5.º	426.000'00
De Vich á Ripoll.	8.º	511.500'00
Idem.	Puentes de Surreig y Riumento. .	259.600'00
		6.765.709'00

Con fondos del Estado.

Carretera de Madrid á la Junquera. .	En la Cruz cubierta, kilómetros 622 y 625.	287.886'94
Idem idem.	Travesía de Vilasar, kilómt.º 648.	142.000'00
Idem idem.	Rectificación de las leguas 120 y 121 entre Pineda y Malgrat. . .	558.900'00
De Molins de Rey á Valencia. . . .	Desde los Monjos á Villafranca, ki- lómetros 504, 505, 506, 507 y 508.	541.745'87
Puerto de Barcelona.	Tinglados de hierro y desmonte del andén alto.	2.509.990'00
Idem idem.	Escalera de desembarque para via- jeros.	20.650'00
Idem idem.	Conclusion de los muelles, limpia y construcción de andenes. . . .	59.999.891'00
		45.661.040'78

Resúmen.

	<i>Reales vellon.</i>
Obras provinciales..	6.765.709'00
Obras del Estado. .	45.661.040'78
	50.424.749'78

Barcelona 24 de Junio de 1860.

A. CAMON.