

REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS.

MADRID, 15 DE JUNIO DE 1890.

4.ª Serie.

Tomo 8.º

Número 11.

AÑO XXXVIII DE LA PUBLICACIÓN.

SUMARIO.

Carreteras provinciales de Barcelona, por D. Melchor de Palau. — Memoria descriptiva del servicio de vías públicas correspondiente á los trabajos ejecutados en los meses de Enero, Febrero y Marzo de 1890, presentada al Excmo. Ayuntamiento por el Ingeniero-Director de dicho ramo, don Vicente Rodríguez Intilini.

CARRETERAS PROVINCIALES DE BARCELONA

ESTUDIO HISTÓRICO-CRÍTICO

INTRODUCCIÓN

En las páginas que siguen me propongo dar á pública luz los datos que en archivos y en documentos sueltos he recogido acerca de las carreteras de la provincia de Barcelona, antes de desmembrarse las del Estado de las de carácter regional; detallar la que denomino época cuarta, por ser la de vitalidad mayor y la en que intervino como Ingeniero Jefe del servicio, y alternar los estudios históricos ó de relación, importantes como puntos comparativos y como reflejo de épocas, con los de crítica administrativa, poniendo de relieve los defectos de la actual organización en las obras públicas provinciales, tomando por base y ejemplo las de Barcelona, y la manera de subsanarlos dentro de un bien estudiado régimen, tan ageno á una libertad omnimoda en la cantidad y modo de construir, como de un exclusivo poder central con desconocimiento de las necesidades peculiares ó idiosincrasias locales.

En cinco épocas de desigual duración dividiré la parte histórica, pues así resultan teniendo en cuenta la actividad desarrollada y la forma de ejecutar los servicios técnicos ó administrativos.

ÉPOCA PRIMERA

Al espirar la guerra civil denominada de los siete años, dejóse sentir

con fuerza en todo el antiguo Principado la necesidad de vías de comunicación; el propósito de sustraer hombres á la agonizante lucha, el convencimiento de que con carreteras no hubiera sido ésta ni tan larga ni tan sangrienta, las exigencias de la industria que, destruida por segunda vez durante el presente siglo, se alzaba poderosa con los capitales venidos de América, con la propagación del vapor, con el reemplazo de las máquinas bergadanas y Mull-Jennys por las autoactoras (Selfactings), y la rotura desde 1842 de las trabas que se oponían á la importación de maquinaria de Inglaterra, fueron parte para que, si bien con un carácter quizá sobrado militar y en perjuicio, por tanto, de los transportes, se emprendiera la construcción de diversas carreteras.

A la sazón no contaba la provincia de Barcelona, de que exclusivamente nos ocupamos, más que con algunas defectuosas secciones de la calzada general de Madrid á Francia por Zaragoza, y de la de Madrid á Barcelona por Valencia, iniciada ésta en 1772, trabajándose además en la de Barcelona á Vich que, comenzada en 1841, había sufrido grandes vicisitudes é interrupciones; trechos todos ellos que, sobre defectuosos, como lo comprueban las variantes que han exigido, y que aun hoy se hallan (algunas de ellas) en curso de ejecución y sobre carísimos pues en sólo las ocho leguas entre Barcelona y Villafranca del Panadés se invirtieron 27 millones de reales, eran insuficientes á todas luces para las necesidades de entonces, y más aún para las de lo porvenir; así que tomando cuerpo la idea de formar un plan general, fué aprobado por Real orden de 28 de Noviembre de 1847, no sin que antes se diese principio en 1846 á la carretera de Sallent á Berga, recientemente terminada como carretera de tercer orden, con el nombre de San Fructuoso á Berga, con fondos del Estado.

Dado había el primer paso la Excm. Diputación provincial de Barcelona, cuando presentósele imperiosa la necesidad de allegar recursos, y comprendiendo que si establecía arbitrios especiales se originarían serias dificultades por el desnivel en que colocaría los productos mercantes de las respectivas localidades, convocó á las provincias hermanas, les puso de manifiesto las exigencias sociales respecto á vías de comunicación y los sencillos medios de ponerlas en obra, y nacieron de ahí el Real decreto de 29 de Septiembre de 1848, concediendo arbitrios especiales con destino á carreteras del Principado y el plan de 29 de Octubre del mismo año, constituyéndose en aquella fecha la federación económica de las provincias catalanas, que con excelentes resultados vivió hasta 3 de Septiembre de 1856, en que el Gobierno dispuso la supresión de tales arbitrios, ordenando que las Diputaciones procediesen á levantar fondos con arreglo á la ley de 25 de Junio de dicho año y propusiesen nuevos medios para la continuación de las vías emprendidas, dando así acabamiento á la primera época de las ca-

carreteras provinciales, de la que, como curiosos datos históricos, transcribiremos la parte más esencial del aludido decreto y el plan de carreteras en cuanto se relaciona con la provincia barcelonesa.

Dice así en extracto el decreto:

«Artículo 1.º El plan general de los caminos que han de ser costeados con los recursos reunidos de las provincias de Barcelona, Gerona, Lérida y Tarragona, se aprueba en la forma y con el número de líneas que comprende el adjunto cuadro de clasificación, sin perjuicio de los proyectos parciales que sucesivamente vayan formando los ingenieros respectivos.

Art. 2.º Para atender al coste de los caminos comprendidos en el referido plan, se establecerán inmediatamente en las cuatro provincias arbitrios especiales; su recaudación estará á cargo de las respectivas oficinas y dependencias de Hacienda, con la intervención de los agentes que se consideren necesarios.

Art. 3.º Se constituirá en Barcelona una comisión compuesta de cuatro individuos, nombrados por las Diputaciones de las cuatro provincias catalanas, las cuales, bajo la presidencia del Capitán General, harán la distribución y giro á las mismas de las cantidades que produzcan los arbitrios de caminos.

Art. 4.º El Gobierno presentará oportunamente á las Cortes el correspondiente proyecto de ley para que se conceda la autorización que exige la de 8 de Enero de 1845 para la contratación de los empréstitos que ha de verificar la comisión, á fin que con el anticipo de los fondos necesarios pueda darse la mejor extensión posible á los trabajos.»

Los arbitrios autorizados por este Decreto habían de producir la suma de cinco millones de reales.

Por Real orden de 3 de Octubre de 1848, el Gobierno de S. M. dió las instrucciones necesarias para la realización del proyecto. Según ellas, se confirió á los Gobernadores civiles el encargo de proveer á la ejecución del sistema de caminos, recibiendo directamente de la Junta de carreteras las consignaciones, y sirviéndose de la dirección facultativa de los Ingenieros del distrito.

El plan, en lo que á la provincia de Barcelona se refiere, era el siguiente:

Carreteras de primer orden.	Longitud Leguas.	Carreteras de segundo orden.	Longitud Leguas.	Carreteras de tercer orden.	Longitud Leguas.
De Barcelona á Ripoll, lo que faltades- de Vich....	6,40	De Barcelona á Cardona por Saba- dell, Tarra- sa y Man- resa; falta desde Saba- dell.	12,00	De Sabadell por Ber- ga á Bagá De Villafranca por Capellades, Igua- lada, Calaf, Manre- sa, Moyá y Vich, al confín de la provin- cia hacia Gerona.. De Calaf por Cardona y Berga á Ripoll.. De Vich á Olot. . . . De Vich por Prats de Llusanés á Berga.. De Llinás á Mataró.. De San Celoni á Are- nys. De Hostalrich por San Celoni, Llinás, Cardedeu, Grano- llers, Sabadell y Tarrasa á Molins del Rey.	20,00 20,40 19,20 7,20 9,20 3,20 4,40 15,00

Dióse principio con dichas bases á la construcción de las vías; pero bien pronto comprendió la Junta la necesidad de ampliar la consignación, y poniéndolo en conocimiento del Gobierno, por Real decreto de 22 de Junio de 1849 se concedieron nuevos arbitrios, que elevaron los productos á la cantidad de nueve millones. Con este motivo se aumentó hasta 7.000 duros la consignación de cada provincia, recibiendo además la de Barcelona el décimo de la totalidad por contribuir en mayor proporción que las demás.

Notóse pronto en el plan la falta de líneas de gran importancia, y con el objeto de dar mayor impulso á los trabajos y de establecer cuanto antes el más rápido y fácil enlace entre las cuatro provincias, elevó la Junta una exposición al Gobierno solicitando dedicar los productos de los arbitrios concedidos por el Real decreto de 22 de Junio antes citado á la apertura de dos carreteras de gran comunicación transversal: una que partiendo de Tarragona fuese á parar á Palamós y otra de Rosas á Lérida, petición á que se accedió en Real orden de 15 de Octubre de 1849, en la cual se acordaba, entre otras disposiciones, la siguiente:

Que se consideren clasificadas en el primer grado de preferencia para su ejecución respecto de las demás carreteras comprendidas en el plan general aprobado por Real orden de 29 de Septiembre las líneas formadas:

primero, por las de Tarragona á Montblanch, Tárrega, Guisona, Calaf, Manresa, Moyá, Vich por la orilla derecha del Ter á Gerona y La Bisbal hasta Palamós: *segundo*, por la de Lérida á Balaguer, Pons, Solsona, Cardona, Berga, Prats de Llusanés, Ripoll, San Juan de las Abadesas, Olot, Besalú y Figueras hasta Rosas: *tercero*, la que desde Reus y atravesando el centro del Priorato desemboque en las de Garrigas terminando en Granadella, y *cuarto*, la que también desde Reus se dirija á Mora de Ebro.

Estudiando el asunto detenidamente, y reconocida la dificultad de emprender simultáneamente la ejecución de estas líneas, para lo cual era necesario contratar un anticipo muy considerable, manifestó tales inconvenientes el Gobierno, el cual, penetrado de cuanto sobre el asunto expuso la Junta, dispuso por Real orden de 13 de Abril de 1850, que los fondos procedentes de los arbitrios de carreteras se distribuyeran en lo sucesivo, destinando con la mayor regularidad 4.000 duros mensuales á cada una de las provincias interesadas con aplicación á las carreteras comprendidas en las mismas que no forman parte de las dos grandes transversales y líneas complementarias que se han citado, y el resto, deducida la décima parte correspondiente á la de Barcelona y la parte necesaria al pago de las expropiaciones, á la transversal de Tarragona á Palamós por Montblanch.

El estado de las carreteras transversales y provinciales, construidas, en construcción, proyectadas y en proyecto correspondientes á esta provincia al finalizar la primera época, era, según los datos que he podido reunir, el siguiente:

CARRETERAS	LONGITUD — LEGUAS	ESTADO	OBSERVACIONES
De Madrid á Francia, por Tarragona y Bar- celona.....	28'00	En construcción.	A cargo del Estado. Construidos 74 kilómetros. Faltan construir 88 kilóme- tros.
Valencia á Barcelona .	8'00	Idem.	A cargo del Estado; construi- dos 28 kilómetros; fal- tan 13
Transversal de Tarra- gona á Palamós....	20'00		Del confín de la provincia de Lérida al de la de Gerona
Sección 1. ^a	2'30	Idem.	Del confín de la provincia de Lérida á Calaf; comprende los trozos 1. ^o y 2. ^o
» 2. ^a	6'50	Proyectada.....	Desde Calaf á Mauresa; com- prende los trozos 3. ^o , 4. ^o , 5. ^o , 6. ^o , 7. ^o , 8. ^o y 9. ^o apro- bados.
» 3. ^a	8'60	En construcción.	Desde Mauresa á Malla; com- prende los trozos 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17 y 18
» 4. ^a	0'9	Construida.....	Desde Malla á Vich; es común con la carretera de Barcelo- na á Ripoll por Vich.
» 5. ^a	1'70	Proyectada.....	De Vich al confín de la pro- vincia de Gerona; compren- de el trozo 19 y último, que está aprobado.
Transversal de Lérida á Rosas.....	7'00	En proyecto	Del confín de la provincia de Lérida al de la de Gerona por Cardona y Berga.
De Barcelona á Vich y Ripoll.....	17'50		Comprendida en el plan ge- neral aprobado por Real decreto de 29 de Septiem- bre de 1848.
Sección 1. ^a	12'00	Concluida.....	Desde Barcelona á Vich; cons- truida por acuerdo de la Exema. Diputación provin- cial antes de la instalación de la Exema. Junta dele- gada.
» 2. ^a	5'50	En construcción.	De Vich al confín de la pro- vincia de Gerona.
De Barcelona á Car- dona.....	14'50		Comprendida en el plan ge- neral.
Sección 1. ^a	1'80	Construida.....	Es común con la carretera de Barcelona á Vich y Ripoll, y parte con la de Barcelona á Berga.
» 2. ^a	2'10	Idem.	Desde Moncada á Sabadell; común con la de Barcelona á Berga; construida por acuerdo de la Exema. Di- putación provincial.
» 3. ^a	1'60	Idem.	De Sabadell á Tarrasa.
» 4. ^a	4'00	Proyectada.....	Desde Tarrasa á Navarres.

CARRETERAS	LONGITUD — LEGUAS	ESTADO	OBSERVACIONES
Sección 5. ^a	4'50	En construcción.	Desde Navarces á Manresa; es común con la transversal de Tarragona á Palamós.
» 6. ^a	3'50	Idem.	De Manresa á Cardona.
De Barcelona, por Caldas de Montbuy y Moyá á Prats de Lluçanés.	7'50		No está comprendida en el plan general arriba citado.
Sección 4. ^a	2'00	Construida.....	Desde Barcelona á Mollet. Es común con la de Barcelona á Vich y Ripoll.
» 2. ^a	2'00	Idem.	De Mollet á Caldas de Montbuy.
» 3. ^a	3'50	En proyecto....	De Caldas de Montbuy á Moyá; declarada provincial en 9 de Marzo de 1851.
De Barcelona á Berga y Bagá.	24'40		Está comprendida en el plan general
Sección 4. ^a	3'90	Construida.....	Desde Barcelona á Sabadell; común con la de Vich y Ripoll hasta Moncada
» 2. ^a	8'00	Proyectada.	De Sabadell á Sallent por San Lorenzo y Cabrianes.
» 3. ^a	6'50	En construcción.	De Sallent á Berga por Balsereny, Puigreig y Gironella
» 4. ^a	3'00		Desde Berga á Bagá
De Villanueva á Calaf y Cardona.	12'30		Comprendida en el plan general; va por Villafranca, Capellades ó Igualada.
Sección 4. ^a	3'00	Construida.	
» 2. ^a	3'50	En proyecto....	
» 3. ^a	4'50	Idem.	Desde Villanueva á Cardona.
» 4. ^a	4'30	Idem.	
De Barcelona á Tarragona por la Costa...	8'50		Por San Baudilio. Garraf, Cubellas á empalmar con la carretera general de Valencia.
Sección 4. ^a	2'00	Construida	De Barcelona á San Baudilio; construida por acuerdo de la Excm. Diputación provincial.
» 2. ^a	6'50	En proyecto....	De San Baudilio al confín de la provincia de Tarragona; no figura en el plan general
De Hostalrich á Molins de Rey.	13'00	Idem.	Continuada en el plan general; va por Llinás, Cardedeu, Granollers, Sabadell y Tarrasa.
De Vich á Berga.	9'60	Idem.	Comprendido en el plan general.
De Vich á Olot.	5'50	Idem.	Comprendido en el plan general.

CARRETERAS	LONGITUD — LEGUAS	ESTADO	OBSERVACIONES
De Roda á Meer.....	4'50	En pñoyecto.	Ramal de la de Vich á Olot.
De Sitjes á Canyellas..	2'00	Construida.....	Ramal de la de Villanueva á Cardona.
De Calaf á Torá.....	4'20	En proyecto.	Idem, id. id.
De Llinás á Mataró....	3'20		Ramal de la de Hostalrich á M. de Rey.
Sección 1.ª.....	1'20	En construcción.	De Dosrius á Llinás, explanada y con obras de fábrica.
» 2.ª.....	2'00	En proyecto.....	De Dosrius á Mataró.
De S. Celoni á Arenys de Mar.....	4'40	Idem.....	Ramal de la de Hostalrich á Molins de Rey.
De Capellades á Valls..	2'50	Idem.....	Comprendida en el plan general.
Del Bruch á Manresa..	4'00	Idem.....	Hoy carretera provincial.

Preséntase clara esta época en la historia de las carreteras, y vamos á emitir acerca de ella un breve juicio crítico, que más que nuestro es debido á los oportunos datos y apreciaciones suministrados por los distinguidos Ingenieros D. Cipriano Segundo Montesino y D. José Maria Faquinetto.

Cuanto al plan, resultan mezcladas líneas de gran interés con otras que aun hoy, en que han aumentado las necesidades, son de escasa monta; respecto á su ejecución, si bien la Junta siguió un orden de preferencia preestablecido, sin desviarse más que cuando la revolución de Julio y el azote epidémico, en cambio en las carreteras confiadas á los Gobernadores y á las Diputaciones dominaron las influencias particulares, vestidas con razones de bien público, originando incesantes alteraciones, siendo sobremanera deplorable el comienzo de muchas secciones á la vez, sin orden, concierto ni plan de ejecución, á fin de contentar á varios pueblos y á menudo á particulares, y la supresión de obras de fábrica con el único objeto de aumentar aparentemente la longitud de carretera hecha, originándose verdaderos retrasos y grandes dispendios.

Aun cuando ya en 1847 se creó el Ministerio de Fomento, y como consecuencia la Dirección general de las Obras públicas, sujetas antes á Gobernación, caracteriza esta época, en primer lugar, la poca intervención del Estado en las carreteras de Barcelona, debiéndose casi todo lo á la sazón efectuado á lo que llamaremos iniciativa regional: 74 kilómetros tan sólo constituían la carretera de Madrid á Francia, menos de la mitad de los que les correspondían, y 28'97 contaba la de Valencia á Barcelona, únicas vías reservadas á las facultades centrales; y el que hojeo la detallada Memoria que respecto á Obras públicas dió á luz en 1856 la Dirección del ramo, verá

cuán insignificantes eran las partidas que á nuestra provincia se destinaron, y que á la actividad de ésta fué debido en la forma antes citada,—por la que no hemos de escasear nuestros aplausos,—que se abrieran nuevos venenos á la industria y nuevos mercados á la agricultura, apagando además los mortecinos fuegos de la guerra civil é imposibilitando ó aminorando, cuando menos, los desastrosos efectos de su reproducción.

ÉPOCA SEGUNDA

Comienza la segunda época en 16 de Septiembre de 1857, fecha en que por Real decreto se modificó el plan de 29 de Octubre de 1848, armonizándolo con la naciente red de ferrocarriles; en 6 de Julio de 1859 fueron concedidos nuevos arbitrios á la Junta de carreteras de Cataluña, la cual continuó su cometido hasta el año 1868 en que, poco después de haberse concedido la contratación de un empréstito de ocho millones de escudos (Real decreto de 23 de Agosto), la Junta revolucionaria interina suprimió el arbitrio del 8 por 100 que se pagaba sobre las mercancías aranceladas, supresión que motivó un desacuerdo con las otras tres provincias, Tarragona, Gerona y Lérida, hasta que cansadas éstas de la lucha interminable, puesto que el Gobierno no desconocía la sinrazón de haber faltado la de Barcelona al pacto iniciado por ella en 17 de Agosto de 1847, quedó disuelta la Junta y en estado de liquidación.

En este período tres entidades intervinieron en la construcción de carreteras: la susodicha Junta, el Estado, que ya en 22 de Julio de 1857 se hizo cargo de todas las carreteras, ordenó la formación de planes y organizó verdaderamente el servicio de Obras públicas, y la *Diputación provincial*, tomando parte, digamos directa, en la construcción de vías.

Continuaron, aunque en menor escala, los defectos que hemos señalado en la época anterior, haciéndose notar el de la influencia militar en algunas vías cuyo trazado es defectuoso desde el punto de vista de los intereses comerciales, como, por ejemplo, el trecho de Vich á Ripoll, en que por la manía de no construir puentes que atravesaran el Ter, resultó excesivamente caro y malo.

En combinación con la Junta, el Estado, que se había reservado llevar á cabo las grandes carreteras, intervino en las de orden menos elevado, formando en 7 de Diciembre de 1860 el plan que sigue, en el cual resultan comprendidas varias de las anteriormente citadas.

Kilómetros.

CARRETERAS DE PRIMER ORDEN

Madrid á la Junquera por Zaragoza y Barcelona.	} 243
Molins de Rey á Valencia por Tarragona y Tortosa.	

CARRETERAS DE SEGUNDO ORDEN

Manresa á Gerona por Moyá, Vich y Anglés.	}	344
Barcelona á Rivas por Granollers y Vich.		
Barcelona á Vendrell por Villanueva.		
Manresa á Berga.		
Manresa á Solsona.		
Calaf á Villanueva por Igualada y Villafranca.		

CARRETERAS DE TERCER ORDEN

Cardona á la Pobla de Lillet por Berga.	}	420
De Vich á Gironella por Prats de Llusanés.		
Sabadell á Prats de Llusanés.		
Mollet á Moyá.		
Vich á Olot.		
Moncada á Tarrasa.		
Mataró á Llinás.		
Arenys de Mar á San Celoni.		
Montmanet á Montblanch.		
Rodoñá á Capellades.		
Villafranca á Martorell.		
Canyellas á Sitges.		
Barcelona á Casa Antúnez.		
Martorell á Capellades.		

Dicho plan fué modificado en 6 de Septiembre de 1864; mas por no ser esenciales las variaciones y por no ser el hoy vigente, dejamos de transcribirlo; diremos, sí, que fué grande el impulso dado en pro de las carreteras en dicha época, conocida por el nombre de régimen de la unión liberal, como lo comprueba el siguiente estado que corresponde á su finalización:

Kilómetros.

PRIMER ORDEN

Madrid á la Junquera.	162'495	162'495
-------------------------------	---------	---------

SEGUNDO ORDEN

Barcelona á Ribas.	94'880	}	180'258
Manresa á Gerona.	44'378		
Tarragona á Barcelona.	41'00		

TERCER ORDEN

Arenys de Mar á S. Celoni.	14'243	}	143'900
Barcelona al Garrofé.	9'400		
Cayellas á Villanueva.	9'000		
Mataró á Granollers.	6'000		
Manresa á Basella.	39'134		
Mollet á Moyá.	38'220		
Moncada á Tarrasa.	20'300		
Sabadell á Prats de Llusanés.	7'594		
Vich á Olot.	13'800 (?)		

El tercer elemento constituido fué la Diputación provincial obrando separadamente. Habiéndose dispuesto en Real orden de 24 de Diciembre de 1862 que las respectivas Diputaciones formasen el plan de los caminos que, no incluidos en el general del Estado, habian de construir, aprobóse dicho plan en lo relativo á la provincia de Barcelona en 31 de Agosto de 1864, en el modo que á continuación se expresa:

CARRETERAS PROVINCIALES

- 1.^a De San Celoní á Seva por Santa María de Palau.
- 2.^a De Granollers á Caldas.
- 3.^a De Badalona á Mollet.
- 4.^a De Tona á Viladrau por Seva.
- 5.^a De Tabérnolas á Roda.
- 6.^a De Manlleu á San Pedro de Torelló por San Felio de Torelló.
- 7.^a De Prats de Llusanés á San Quirse por San Boy de Llusanés.
- 8.^a De Seo de Urgel á empalmar con la carretera de Solsona á Rivas por Saldás y Gosol.
- 9.^a De Igualada á Manresa por Castellfullit y Odena.
- 10.^a De Tarrasa á Rubí.
- 11.^a De Igualada por Tous al confín de la provincia de Tarragona en dirección á Santa Coloma.
- 12.^a De la Llacuna á Masquefa por San Pedro de Ruidevitlles.
- 13.^a De la Llacuna á Villafranca por Torrellas y San Martín.
- 14.^a De lo alto del Bruch á Montserrat.
- 15.^a De Masquefa á Olesa por Esparraguera.
- 16.^a De San Baudilio á Villanueva por Begas, Olesa, Olivella y Ribas.
- 17.^a De Esplugas á Badalona por Sarriá, Horta y Santa Coloma.
- 18.^a De Tarrasa á Caldas de Montbuy por San Esteban de Castellar.
- 19.^a De Tordera á empalmar con la carretera de Arenys de Mar á San Celoní, Orsavinyá y Montnegre.
- 20.^a De Llinás á la carretera de tercer orden de Mollet á Moyá por Vilamajor y La Garriga.
- 21.^a De Avinyó, carretera de tercer orden de Sabadell á Prats de Llusanés, al ferrocarril de Zaragoza á Barcelona por Balsereny, Suria, Bages y La Fonollosa.
- 22.^a De la carretera de Valls á Igualada á La Llacuna.

(Se continuará.)
