

JUNTA DE PROPIETARIOS

DE LA

IZQUIERDA DEL ENSANCHE.

ENLACE

DE LOS

FERRO-CARRILES EN BARCELONA.

BARCELONA.

IMPRENTA BARCELONESA,

Calle de las Tapias, núm. 4.

1881.



R. 10.966

COMISSIÓ DE INVESTIGACIÓ

DE LA

ACADEMIA

DE LA CIÈNCIA I LLETRES



ENLACE DE LOS FERRO-CARRILES EN BARCELONA.

A larga y empeñada discusion ha dado origen el importante asunto que sirve de epigrafe al presente escrito, y en ella ha tomado una parte muy principal la infrascrita JUNTA DE PROPIETARIOS DE LA IZQUIERDA DEL ENSANCHE, que, en cumplimiento de un deber ineludible, ha salido á la defensa de los intereses que representa, perfectamente hermanados con los de la ciudad entera y con los generales del país.

Una vez más vamos á demostrar la conveniencia de la actitud que hemos tomado y la fuerza irresistible de los antecedentes legales de esta cuestion, para lo cual, á más de reproducir datos que en vano se ha tratado de desvirtuar, aduciremos otros no ménos irrefutables que bastarán á pulverizar los débiles argumentos é inexactas afirmaciones con que nuestros contradictores han pretendido desfigurar los hechos y extraviar la pública opinion.

El primero de dichos datos es la Real órden de 22 de diciembre de 1858, que declaró definitivas todas las obras ejecutadas y que se ejecutasen con arreglo á los proyectos aprobados para la estacion que en esta ciudad sirve de punto de partida al ferro-carril de Tarragona, contra cuya resolucion reclamó el Ayuntamiento de esta capital por la via gubernativa sin resultado favorable, por haber dictaminado el Consejo de Estado en pleno que dicha Real órden no adolecia de vicio alguno de nulidad en la forma, ni en la materia, ni por la autoridad de quien procedia, ántes bien fué dictada con notoria competencia por el Ministerio de Fomento, en virtud de sus facultades discrecionales. No tuvo mejor suerte aquella Corporacion en la via contenciosa, pues con sentencia de 11 de enero de 1870 no admitió su demanda la Sala tercera del Tribunal Supremo.

Empero, instruyóse entretanto el oportuno expediente de utilidad pública para el cambio de emplazamiento de la estacion referida, y despues de demostrada su incompatibilidad con el Ensanche y de haber declarado el Ministerio de la Gobernacion la imprescindible necesidad de dicho cambio, el de Fomento autorizó al Cuerpo Municipal para llevar á efecto en su dia las expropiaciones necesarias con arreglo á la legislacion vigente, *entendiéndose que serán de cuenta del Municipio las indemnizaciones á que en todo caso pueda haber lugar*, y habiendo el Ayuntamiento interpuesto recurso contra la última parte de esta órden de la Regencia del Reino, expedida en 4 de octubre de 1870, el Tribunal Supremo, con sentencia de 13 de diciembre de 1873, la declaró

subsistente en la parte reclamada, absolviendo de la demanda á la Administracion general del Estado.

Nuestros adversarios han querido suponer que las expresadas Reales órdenes de 1838 y 1870 fueron derogadas por el Real decreto de 18 de agosto de 1875, que declaró improcedente el recurso de revision entablado por la Compañía de Tarragona y Martorell contra la sentencia pronunciada por la misma Sala tercera de dicho Tribunal en 16 de abril de 1874, confirmatoria de la Real orden de 1.º de junio de 1871, con la cual se declaró que, despues de acordado el cambio de emplazamiento de la estacion, no existía ya la necesidad de expropiar los terrenos que esta ocupa, deduciendo de ahí que volvieron á quedar vigentes las Reales órdenes de 3 de diciembre de 1835 y 23 de julio de 1837, que consideraban provisional aquel edificio, Reales órdenes cuya validez fué siempre dudosa, pues mientras servian de fundamento á las infructuosas reclamaciones del Ayuntamiento y de los propietarios, la Empresa alegaba que no habia aceptado las condiciones por ellas impuestas y pretendia que se declarase su nulidad, fundada en que lesionaban derechos preexistentes creados, segun ella, por otra Real orden de 17 de junio de 1853, que concedió autorizacion para el emplazamiento definitivo de la estacion en el punto marcado en el plano á la izquierda de la prolongacion de la Rambla.

Desgraciadamente, la supuesta derogacion no pasa de ser una de esas ilusiones engañosas con que se ha querido agitar el espiritu público. Nó, la antedicha Real orden de 1.º de junio de 1871 y las sentencias que la dejaron firme no tienen, y distan mucho de tener, el alcance que pretenden darles nuestros contradictores, segun ya dijo esta Junta en uno de sus anteriores escritos, ni alteraron ni pudieron alterar los derechos creados por la orden de 4 de octubre de 1870, expedida á consecuencia de la de 22 de diciembre de 1838 que habian quedado firmes igualmente, ni tienen relacion alguna con estos derechos que no fueron objeto del litigio, habiéndose limitado á declarar que no procedia continuar la tramitacion del expediente promovido por D.^a Micaela de Casanova, porque no existía ya la necesidad de la expropiacion, ni la razon de utilidad pública en que se basaba el pretendido derecho de la Empresa, ya que, estando acordado el cambio de emplazamiento de la estacion y autorizado el Ayuntamiento para expropiarla con arreglo á la legislacion vigente, debia ser temporal la ocupacion del terreno perteneciente aún entónces á dicha señora ó á sus derecho-habientes; es decir, que dependiendo la subsistencia de aquel edificio del acto que en cualquier tiempo podia llevar á cabo el Ayuntamiento en uso de la autorizacion que le tenia concedida el Gobierno, no era ya procedente la expropiacion á perpetuidad de los terrenos de que todavia no habia adquirido el dominio la Empresa. Empero subsiste todo lo demás que no fué ni pudo ser objeto del pleito contencioso-administrativo en que dichas sentencias recayeron, como claramente se expresa en el considerando séptimo del citado Real decreto de 18 de agosto de 1875,

en el cual se lee que «la resolución tenía que ser congruente y limitada á las personas que litigaban y al objeto sobre que el pleito versaba, absteniéndose de tocar puntos abstractos ó de carácter discrecional, impropios de una decision especial y concreta, como deben serlo las sentencias judiciales,» y subsiste por lo tanto la obligacion de indemnizar limitada «á lo que en todo caso pueda haber lugar, atendidos los intereses y derechos reciprocos de ambas partes, cuya limitacion debe necesariamente dar lugar á nuevas actuaciones,» segun se consigna en los considerandos de la referida sentencia de 13 de diciembre de 1873.

Hay más: la antedicha orden de la Regencia del Reino fué gubernativamente confirmada por Real orden posterior á la que dió origen el pleito fallado á favor del albaezeago de D.^a Micaela de Casanova, ó sea por la de 23 de setiembre de 1871, en la que se dice que por la de 1870, cuya anulacion solicitaba la Compañía, «está el Ayuntamiento de Barcelona en la obligacion de indemnizar á la misma de todos los perjuicios á que en todo caso pudiera haber lugar,» y á esta obligacion se refiere el penúltimo resultando de la citada sentencia de 1874, segun el cual el Ministerio fiscal, despues de pedir la confirmacion de la Real orden reclamada, reconoce el derecho de la Compañía á exigir del Ayuntamiento dichas indemnizaciones, pudiendo al efecto ejercitar las acciones que procedan.

Véase, pues, cómo la pretendida derogacion de las Reales órdenes de 1858 y 1870 carece de todo fundamento, y cómo el desacuerdo entre los propietarios perjudicados por el actual emplazamiento y la Empresa concesionaria de la linea de Tarragona, sólo podria ser origen de dilaciones sin término, con grave detrimento de los intereses de ambas partes. Véase, pues, cómo ni las administraciones municipales que han venido sucediéndose desde 1870, ni los herederos de D.^a Micaela de Casanova han podido exigir el derribo de la actual estacion ni habria términos hábiles para ello mientras el Ayuntamiento no se resignase á aceptar las consecuencias de esas interminables actuaciones en que habria de discutirse lo que es indemnizable y la mayor ó menor cuantía de esta indemnizacion. Véase, pues, cómo la Junta, cumpliendo sacratisimos deberes que le impone la confianza de sus representados, ha tenido necesidad de involucrar la cuestion de emplazamiento con la no ménos interesante del enlace de los ferro-carriles, como único medio de librar á la propiedad de los innumerables daños de que son causa la actual estacion y cabeza de dicha linea, que con su curva cruzando por el interior de las más céntricas manzanas, su alto terraplen, desmontes y empalizadas, son el mayor obstáculo para el desenvolvimiento de los intereses del Ensanche y cierran sus mejores calles.

Con este objeto dedicóse por lo tanto al estudio de ese enlace, y previendo las dificultades que necesariamente habrian de surgir de la adopcion de cualquier proyecto que no tuviese en su favor la legalidad ya establecida, examinó todos los antecedentes del asunto para venir en conocimiento de ella y tomar en consideracion las reso-

luciones con arreglo á las cuales pudiera obtenerse en el más breve plazo posible, la satisfaccion completa de dos necesidades de primer orden y apremiantes ambas.

Consultó en primer lugar el bien meditado plano de Ensanche, que es y será siempre una de las mayores glorias del malogrado Sr. Cerdá, y en él vió trazadas las calles de Aragon y Marina expresamente para el emplazamiento del ramal de union de los ferro-carriles, con cuyo solo objeto señaló á la última en toda su extension y á una parte de la primera una latitud de 50 metros, dejándola reducida á via ordinaria de veinte metros en todo el trayecto que los trenes no habian de recorrer, y consultó además su magnífica obra que lleva por titulo *Teoria general de la urbanizacion*, trabajo que sirvió de Memoria del antedicho plano, y que, ultimado en virtud de Real autorizacion de 2 de febrero de 1859, fué aprobado por Real orden de 7 de junio del mismo año, declarado de utilidad para la enseñanza y de aplicacion oficial por Real decreto de 31 de mayo de 1860 y mandado publicar por otra Real orden de 20 de diciembre de 1863, á expensas del Estado, con fondos especiales que las Córtes votaron. Permitasenos entresacar de ella algunos conceptos y párrafos, dignos por cierto de ser conocidos, porque revelan en aquel distinguido ingeniero una cierta prevision y un *conocimiento admirable del asunto* que trataba, y dan á conocer los principios que le sirvieron de guia en sus prolijos estudios sobre la reforma y Ensanche de esta ciudad.

El ilustre facultativo, cuya competencia en la materia es indiscutible, dirigese ante todo al lector, y hablándole de la impresion que experimentó la vez primera que en 1844 vió aplicado el vapor á la locomocion terrestre, dice que este espectáculo siempre grandioso y á la sazón nuevo para él «elevó su espiritu á las más altas consideraciones en el orden social, sobre todo al observar la dificultad con que aquel tropel de inesperados huéspedes penetraba por las estrechas puertas, se desparramaba por las angostas calles y buscaba su albergue en las mezquinas casas de las antiguas poblaciones» y presintió «que la aplicacion del vapor como fuerza motriz señalaba para la humanidad el término de una época y el principio de otra, y que al presente nos encontramos en un verdadero estado de transicion, estado que podrá ser más duradero ó más corto segun el carácter que tome la lucha comenzada ya entre lo pasado con sus tradiciones, lo presente con sus intereses creados y lo por venir con sus nobles aspiraciones y arranques.»

En el proemio de su citada obra añade que, al emprender sus estudios sobre la manera de ser y de funcionar la sociedad humana encerrada en grandes centros urbanos, al considerar las necesidades que han producido y siguen produciendo y acrecentando en la humanidad siempre activa los últimos descubrimientos y adelantos, y al compararlas con lo que el organismo de nuestras ciudades podia dar de sí para satisfacerlas, vió clara y distintamente que este organismo con los defectos capitales de que adolece, incompleto en sus medios, mezquino en sus formas, es la antítesis

constante de las justas y legítimas aspiraciones de la presente generacion; pero que considerando por otra parte los obstáculos que las tradiciones y derechos creados en las antiguas ciudades oponen á una solucion radical y las atendibles exigencias de esa nueva civilizacion que se levanta jóven, vigorosa y prepotente, montada en el vapor y armada de la electricidad, podria adoptarse un término medio que fuese una transaccion á todos ventajosa entre una resistencia absoluta que, sobre inútil, llegaria á ser funesta y la destruccion completa de todo lo existente, concluyendo con estas palabras: «Por esto, aunque obrando á impulsos de una conviccion irresistible deberé proponer una solucion radical, explanaré al propio tiempo esotro sistema de transaccion y transicion que tal vez en las circunstancias presentes podrá juzgarse conveniente adoptar.»

En el capítulo 3.º del libro cuarto, parte primera, tomo primero de la misma obra, despues de recordar que cuando empezó la época de la locomocion rodada, los carruajes no eran admitidos en el interior de las ciudades y sin embargo las generaciones posteriores fueron á buscarlos con afan y los introdujeron con empeño hasta en el recinto de sus hogares, expresa el Sr. Cerdá su intima conviccion de que la locomotora, á la cual hoy cerramos las puertas de nuestras urbes, ni más ni ménos que las antiguas urbes cerraron las suyas á los vehículos ordinarios, penetrará por ellas y vendrá á acrecentar la suma de bienestar de los hombres urbanos, y añade que la ciencia y el tecnicismo buscan la mejor manera de conseguirlo, como lo atestiguan el sinnúmero de pruebas que de continuo se están haciendo para reducir las exigencias de la nueva locomocion y hacerla más subordinada y dócil á la voluntad del hombre.

Ocupándose despues de los ferro-carriles perimetrales, que considera como un remedo de las antiguas carreteras de ronda ideadas para la vialidad rodada, dice que esos ferro-carriles están ménos apartados del centro en algunas urbes que en otras, empleándose ingeniosos medios para inspirar confianza á las demás vialidades y no chocar con las preocupaciones vulgares; que en algunas ciudades en que hay calles cuya anchura permite el simultáneo funcionamiento de la locomotora y de las vialidades ordinarias, se han establecido ya ferro-carriles verdaderamente urbanos; que es preciso y urgente excogitar los medios conducentes á transformar y convertir la urbanizacion actual que más ó ménos adecuadamente responde á las necesidades de la vialidad rodada ordinaria, en otra urbanizacion que responda igualmente más por completo, más acertadamente á las de la vialidad perfeccionada con todas sus consecuencias y circunstancias; y por último, que no ha encontrado más que dos medios que puedan conducir á una satisfactoria solucion: «Es el primero, dice, entregarse enteramente en brazos de la ciencia, obedecer ciegamente sus luminosas inspiraciones, y prescindiendo de todo lo existente y sobreponiéndose á todo linaje de preocupaciones, llevar al terreno de la realizacion sus inconcusos principios. Es el segundo, el de buscar en el ingenio y en el arte, sin olvidar empero los principios de la ciencia,

medios y recursos que, conciliando lo existente con las exigencias de lo que es, y dentro de un plazo no muy largo se presiente ya que ha de venir, coadyuven y secunden y apresuren la transición de una á otra época, de una á otra manera de ser. *El primero se presenta desde luégo como conveniente y hasta necesario para las nuevas fundaciones y ensanches no limitados de las urbes; el segundo parece á primera vista el más adecuado á las reformas.* »

Tal es el pensamiento de nuestro ilustre compatriota, á quien todos se afanan en hacer hoy justicia; tales los principios aplicados á la reforma y ensanche de esta ciudad, prohijados por el Gobierno y por los representantes del país; tales, en fin, las trascendentales miras á que obedece la latitud de las calles de la nueva Barcelona. Transacción en las antiguas ciudades para la transición del presente al porvenir; paso franco de-de luégo á la locomotora en los ensanches. Por esto vemos en el plano del Sr. Cerdá anchas vías diagonales, trazadas ex-profeso para los ferro-carriles entónces existentes en las mismas direcciones que éstos llevan con arreglo á su respectiva ley de concesion, una de dichas vías á la izquierda en el trayecto que recorre el de Martorell desde la riera de Magoria hasta la calle de Muntaner, otra á la derecha siguiendo el trazado del de Granollers y desviándolos de sus actuales curvas incompatibles con el buen desarrollo de la nueva urbanización, y otra para dar igualmente carta de ciudadanía al de Zaragoza, que entónces arrancaba en Moncada de la antedicha línea de Granollers, enlazándolos entre sí y con todos los que en lo sucesivo vengán á afluir á esta ciudad por medio de un ramal de unión, cuyo emplazamiento fijó en las antedichas calles de Aragon y Marina, proyectadas adecuadamente á este solo y exclusivo objeto.

No le preocupó por cierto el paso de la locomotora por las calles á nivel, *ni buscó en el ingenio y en el arte los recursos conciliatorios que estimó prudentes para los antiguos centros urbanos, y si más tarde ideó una zanja al rededor de la ciudad y el paso de los trenes por la misma en las referidas calles, fué con la sola mira de establecer un barrio comercial y de llevar á cabo su proyecto de docks, talleres y bazares á que dió publicidad en 1863 y que no llegó á obtener la sancion necesaria.*

Más de ocho años despues de la aprobacion del plano de Ensanche, ó sea en 11 de diciembre de 1867, en cuya época se habian ya levantado algunos edificios en la calle de Aragon, varios propietarios de terrenos en ella situados solicitaron que su latitud se redujera á 20 metros, y habiendo pasado esta petición á informe del señor Cerdá, lo emitió en 28 de diciembre de 1869, exponiendo contra ella, entre otras, la siguiente consideracion: « En segundo lugar no pude ménos de tener en cuenta que, existiendo ya los ferro-carriles de Mataró, Granollers, Zaragoza, Sarriá y Valencia, *necesitaban de reciproca comunicacion y cómodo enlace entre sí y con el puerto, que viene á ser la estacion general de todas las vías marítimas.* » La Comision tercera del Excmo. Ayuntamiento en dictámen de 14 de enero de 1870, propuso que la Corpora-

cion prohibjase el razonado informe del autor del plano de Ensanche, y así se acordó en sesion del mismo día.

Insistieron los propietarios en sus pretensiones; pero convencidos al fin de la inutilidad de sus instancias atendido el destino que tenia la calle, en 24 de mayo de 1871 presentaron otra á la Diputacion provincial, pidiendo que, teniendoseles por desistidos de su peticion anterior, se sirviese acordar la reduccion del ancho de la calle de Aragon *en todo lo que permitiera la índole del servicio público y el emplazamiento en su centro del ferro-carril de circunvalacion*; y consultado de nuevo aquel malogrado ingeniero, dictaminó en 31 de julio del mismo año diciendo entre otras cosas lo siguiente: «1.º El trazado del ferro-carril á lo largo de la calle L (la de Aragon) se halla definitivamente acordado por la Superioridad desde que se aprobó el plano y el proyecto de Ensanche; 2.º Posteriormente, prévia informacion favorable de las Corporaciones científicas, facultativas, económicas y administrativas de esta ciudad y provincia, se aprobó también con fecha 24 de julio de 1868 el oportuno ante-proyecto especial que debe preceder siempre á la realizacion de obras tan importantes y trascendentales como lo es la de que se trata; 3.º Si no se halla ultimado el proyecto definitivo, si no se ha puesto todavía en construccion, si no se halla ya en explotacion y en pleno funcionamiento, se debe sola y exclusivamente á la situacion penosa que venimos atravesando desde la fecha que acabo de indicar; y 4.º El objeto que la Administracion superior se propuso al otorgar y al ratificar la mentada aprobacion, fué el de atender á una necesidad pública profundamente sentida, que más ó menos tarde ha de tener y tendrá su satisfaccion sin menoscabo de los intereses particulares, ántes al contrario, favoreciéndolos y secundándolos de la manera más poderosa.» Sin embargo, despues de consignar que «para la circulacion pedestre bastan aceras convenientemente holgadas y que la rodestre puede satisfacerse *por medio de una carretera* con sus ómnibus-centrales, de un tranvia con sus coches-wagones ó mejor con un ferro-carril de motor mecánico con sus correspondientes trenes y por todos estos medios á la vez,» terminó proponiendo la reduccion de la calle á la latitud de 30 metros, reservando una zona central de 15 metros para cuatro líneas férreas.

El expediente pasó de nuevo al Ayuntamiento, y visto el último informe del señor Cerdá, oido el Arquitecto municipal que emitió el suyo en 7 de noviembre de dicho año 1871, y de acuerdo con lo dictaminado por la Comision tercera en 14 de igual mes, acordó en sesion de 24 del mismo apoyar dicha reduccion con las modificaciones propuestas por su asesor facultativo, siendo una de ellas la de destinar sólo 14'24 metros para dichas cuatro líneas. Así lo acordó el Gobierno por Real orden de 23 de junio de 1872, destinando de los 15'76 metros restantes 4'88 por lado para la vialidad rodada y 3'00 metros para cada acera, con cuya Real orden se conformó el Ayuntamiento con arreglo al dictámen emitido por la Comision de Derecho y prohibjado por la tercera.

Nótese bien que ni en las instancias mencionadas, ni en los dictámenes emitidos, ni en la citada resolución gubernativa se hace mención alguna de zanja, ántes bien todos estos documentos, y principalmente las observaciones hechas por el Sr. Cerdá, revelan, como se ha visto claramente, que se trataba de paso á nivel. Y no podia dejar de ser así, supuesto que la zanja, que no viene indicada en el plano oficial obrante en los centros administrativos, tenia, segun ya hemos dicho, por único objeto la formación de un barrio comercial que ha hecho imposible precisamente la reduccion de latitud solicitada por los mismos propietarios de la calle de Aragon, y por lo tanto ni tiene razon de ser, ni se aviene con los principios sustentados por el ilustrado autor de la *Teoría general de la urbanizacion*, quien jamás la proyectó para el paso de los ferro-carriles de Tarragona, Granollers y Zaragoza hasta su empalme con el ramal de union, no obstante de que todos ellos recorren largas distancias dentro de la zona urbanizable y cruzan un número considerable de calles.

Con arreglo á estos antecedentes, despues de haberse fusionado las Compañías de los caminos de hierro de Tarragona á Barcelona y de Barcelona á Francia, la nueva Sociedad presentó en julio de 1876 el correspondiente proyecto para la ejecucion del enlace de sus líneas por medio del ramal á nivel ya aprobado y otro proyecto de union por encima de los muelles del puerto para mayor ilustracion del asunto, y el Ministerio de Fomento, oido el parecer de la Division de los ferro-carriles del Este, del Ayuntamiento de esta capital, de la Junta de Obras del puerto, de la de Agricultura, Industria y Comercio, del Gobernador de la provincia, del Inspector general con ocasion de girar una visita á la citada Division y á la de Barcelona, y de la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos, aprobó en principio el primero de dichos proyectos, es decir, el enlace por las calles de Aragon y Marina en Real orden de 16 de agosto de 1877, con varias prescripciones, entre ellas la encaminada á disminuir el terraplen proyectado en la calle de Marina para pasar á la altura conveniente sobre la línea de Zaragoza.

Contra dicha Real orden reclamó el Ayuntamiento por la vía gubernativa, y en su vista fué expedida la de 5 de diciembre del mismo año, por la que se dispuso que ántes de resolver en definitiva sobre el proyecto completo que debia presentar la Compañía concesionaria de las líneas de Tarragona y Francia, seria nuevamente oida dicha Corporacion y tambien las demás entidades que ésta indicase, y aunque acudió igualmente á la vía contenciosa, no se estimó procedente admitir su demanda, segun es de ver en la Real orden de 12 de marzo de 1879, expedida de conformidad con lo consultado en 30 de enero de dicho año por la Sala de lo contencioso del Consejo de Estado.

Ante el mismo alto Cuerpo interpusieron recurso algunos propietarios de la calle de Aragon, pero la Administracion general del Estado fué absuelta de la demanda por Real decreto sentencia de 2 de julio de 1880, quedando firme y subsistente la

expresada Real orden de 16 de agosto de 1877 en la parte que habia sido impugnada.

Luégo de desechado el recurso dealzada del Ayuntamiento, la Compañía concesionaria de dichas líneas formó y presentó en setiembre de 1879 el proyecto de las modificaciones que exigía la Real orden precitada, el cual fué remitido á informe del Sr. Ingeniero Jefe de la Division de los ferro-carriles del Este y tambien al de la Division de Barcelona para que este oyese á la Compañía del Norte, la que propuso que se deje libre la calle de Marina, emplazando el ramal en las de Aragon y Diagonal para cruzar á nivel la línea de Zaragoza en la plaza de las Glorias y empalmar inmediatamente despues con la línea de Francia. Apoyada esta modificacion por la expresada Jefatura de la Division de Barcelona, han sido sucesivamente oidos, en cumplimiento de la citada Real orden de 5 de diciembre de 1877, el Ayuntamiento de esta ciudad, el de San Martin de Provencals y la Comision facultativa creada por Real orden de 18 de febrero de 1880, y despues de haber expresado su conformidad la Compañía peticionaria, pasó de nuevo el expediente á la Jefatura de la Division del Este, habiendo por último emitido informe el Gobernador de la provincia y la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos en pleno y por unanimidad.

De lo dicho resulta con la mayor evidencia: 1.º, que es indiscutible el enlace por la calle de Aragon aprobado ya por tres distintas Reales órdenes, á saber: la de 7 de junio de 1859, que fué tácitamente consentida, la de 25 de junio de 1872, que lo fué expresamente por el Ayuntamiento y por los propietarios de dicha calle, y la de 16 de agosto de 1877, que fué impugnada y declarada firme por el Consejo de Estado; 2.º, que el paso á nivel ha sido aprobado virtualmente por las Reales órdenes en primero y segundo lugar citadas, y más explícitamente por la tercera, de conformidad con el espíritu de las dos precedentes y con la ciencia de la urbanización, provechosamente cultivada por el Sr. Cerdá, cuya autoridad en la materia no puede ser dudosa para nuestros contradictores, que en escritos que han visto la luz pública han hecho justicia á su saber, prodigándole elogios bien merecidos por cierto, y reconociendo que *sus dotes de prevision y de sentido práctico van siendo más y mejor apreciadas cuanto más tiempo transcurre.*

Esta es la larga historia del asunto que nos ocupa. No puede darse una legalidad más completa, ni una informacion más amplia y favorable. Está por lo tanto destituido de toda fuerza y valor, como contrario á la verdad, cuanto en contra de esta legalidad se ha alegado. Fuera de ella no hay enlace posible ó por lo ménos inmediato, sino sólo el aplazamiento indefinido y la subsistencia de un estado de cosas en alto grado perjudicial y á todas luces insoportable.

Sin embargo, algunos propietarios de la calle de Aragon se oponen con decidido empeño al emplazamiento del ramal aprobado, sin tener en consideracion el enormísimo gravámen que hoy pesa sobre la propiedad de una gran parte del Ensanche y sobre los intereses mercantiles, industriales y agrícolas del país á causa

del actual emplazamiento de la estación de Tarragona y de la incomunicación de las líneas férreas de esta ciudad, incomunicación que nos sonroja por ser la única que encuentra el tráfico desde uno al otro límite europeo. Ellos que adquirieron sus solares con perfecto conocimiento del servicio que la calle está destinada á prestar, se agitan y apelan á todos los medios que su fecunda imaginación les sugiere para sobreponer su interés privado á los intereses generales. Ellos que con la reducción de latitud de la calle ganaron 10 metros edificables por lado, se esfuerzan ahora sin razón ni derecho en librarse de lo que miran como una carga, que si en realidad lo fuere debieran resignarse á aceptar, siquiera por haberla consentido de una manera explícita en cambio de un beneficio pedido y alcanzado.

Carga y bien pesada por cierto es la que hoy sufren indebidamente los propietarios de la izquierda del Ensanche que compraron sus terrenos sabiendo que habían de librarse de ella con arreglo al plano aprobado y sin embargo ven todavía obstruidas todas sus calles; pero no lo es realmente para la de Aragón, ni para las demás propiedades del Ensanche la construcción del ramal que ha de emplazarse en el centro de ella sin destruir manzana alguna de las que el Sr. Cerdá dejó proyectadas. Vamos á probarlo.

Cuando esta Junta tuvo el íntimo convencimiento de que la solución que hoy defiende era la única legal y práctica, trató de mejorar en lo posible las condiciones del enlace y estudió el medio de poner en armonía los derechos creados y los intereses generales con los municipales y privados. A este efecto propuso: 1.º, que la vía esté sentada á la rasante de las calles sin empalizada ni otro cierre alguno á fin de dejar libre y expedito el tránsito; 2.º, que los trenes marchen á pequeña velocidad para que sean fáciles los cruces, completa la seguridad personal, pues sólo en la rapidez está el peligro, y nulas las molestias inherentes á la locomoción perfeccionada; 3.º, que los de mercancías recorran el trayecto durante la noche, con el objeto de que en las horas de mayor concurrencia sean pocos, poquísimos los trenes que crucen el Ensanche; y 4.º, que se establezca un apeadero en el lado Oeste para comodidad de los pasajeros, atendida la distancia que media entre aquella zona y la estación de Francia.

De esta suerte el enlace se efectúa en los términos más favorables al público y á la propiedad y se adopta para el Ensanche el sistema de transacción que el Sr. Cerdá reservaba sólo para las reformas de las antiguas ciudades, salvándose los inconvenientes que aceptan en su recinto interior todas las grandes poblaciones en cambio de los incalculables beneficios que el país reporta del cómodo funcionamiento de los ferro-carriles. Las naciones más adelantadas han adoptado el criterio de no cerrar el paso á la locomotora, como lo predijo el Sr. Cerdá, limitándose á imponerle ciertas condiciones que varían según sea su velocidad. Prescindiendo de América, donde los ejemplos son numerosísimos porque, á causa de la moderna fundación de las

ciudades, las innovaciones y reformas no encuentran invencibles obstáculos, podemos citar importantísimas poblaciones de Europa, cuyas calles recorren los trenes en sentido longitudinal, entre ellas Viena, Rotterdam, Dresde, Hamburgo y Brema. En París, Bruselas, Hamburgo, Lausanne, Franckfort y otras varias, pasan trenes á nivel por puntos concurridísimos y léjos de considerar las líneas férreas como un obstáculo á la urbanizacion, se aceptan las estaciones de pasajeros en los sitios más céntricos, por ejemplo en Colonia y Rotterdam frente de sus magnificas catedrales, y en Hannover junto á su grandioso Teatro Real. En varias ciudades de España cruzan tambien puntos muy frecuentados, como sucede en Valencia, y en el mismo Ensanche de Barcelona un tranvia compuesto de varios wagoes movidos por vapor atraviesa la entrada del Salon de San Juan, recorriendo todo el trayecto urbanizable situado en la parte Este del mismo, y además se han hecho ya ensayos para aplicar la fuerza mecánica á otro tranvia que tiene su punto de partida en la Plaza de Cataluña, siguiendo el trazado de la calle de Pelayo, plaza de la Universidad y otras vias emplazadas en su lado Oeste, todas de latitud ordinaria, inclusa la ántes citada calle que recorre á la vez el tranvia de circunvalacion.

¿Pueden, pues, los propietarios de la calle de Aragon, cuyo ancho actual es de 30 metros y cuya concurrencia es y será infinitamente menor que la del Paseo de S. Juan y calle de Pelayo, considerarse gravados por el paso á pequeña velocidad de trenes en número reducidísimo y con exquisitas precauciones que no se exigen para el de los tranvias, á pesar de ser continuo? ¿Podrian creerse lesionados en sus intereses, áun cuando ese ramal no tuviera en su favor los antecedentes legales que hemos mencionado? Nó, ellos no sufren en rigor verdadero perjuicio, ántes bien hay fundadísimos motivos para esperar que el mismo servicio que prestará la calle contribuirá á facilitar su rápida urbanizacion y á aumentar considerablemente la animacion y movimiento necesarios para que tome creces el valor y estima de sus propiedades.

Pero esos señores propietarios, que se han visto obligados á reconocer la necesidad apremiante de librar á la propiedad y al tráfico del sacrificio que desde largo tiempo vienen sobrellevando, ¿con qué pretenden sustituir el ramal á nivel tres veces aprobado? Se ha dicho que lo aceptan por zanja, mas es sólo porque saben perfectamente que esta solucion es irrealizable en las presentes circunstancias, pues, prescindiendo de su crecidísimo coste que nadie se resigna á sufragar, haria necesaria la modificacion del actual alcantarillado, y además exigiria el prévio desvío de las aguas torrenciales. A ser la zanja posible, es seguro que se opondrian á la apertura de ese foso que depreciaria grandemente sus edificios, porque á más de la falta de comunicacion entre las opuestas aceras y á más del humo y el ruido y otras molestias que causarían los trenes pasando por allí á toda velocidad, quedaria aquella ancha via reducida á dos callejones que formarian deplorable contraste con la latitud ordinaria de las calles vecinas, pues en prevision del emplazamiento de nuevas líneas debiera la zanja

abrirse en toda la latitud de los 14'24 metros, mientras para el paso á nivel sólo se necesitan hoy 8'50 metros, quedando para las vialidades pedestre y rodada un espacio mayor que el de las demás vías no extraordinarias del Ensanche.

Dichos propietarios aceptarían preferentemente el viaducto por el puerto proyectado por el Sr. D. Francisco Gumá, activo é ilustrado Director Gerente de la Compañía del ferro-carril de Valls á Villanueva y Barcelona; pero por desgracia, ese proyecto, que á primera vista seduce y fascina, no es más que una quimera, una ilusion. La Junta ha dicho en uno de sus anteriores escritos, que ha tenido reiterada publicidad, que ese proyecto no puede considerarse seriamente realizable y ha avanzado hasta afirmar que es el más impracticable de todos cuantos se han imaginado. En efecto, el Sr. Gumá, ó sea la Sociedad que dignamente representa, está autorizado por Real orden de 3 de junio de 1880 para presentar el correspondiente proyecto *si se propusiera enlazar su línea con el puerto y con cualquiera de las estaciones de los ferro-carriles que afluyen á Barcelona*, y esta autorizacion, segun afirma, obedece á dos principios económicos por él sometidos á la consideracion del Gobierno. Tales son: «1.º Los ferro-carriles deben procurar todos los empalmes posibles *con los demás que existen* en la comarca que deben recorrer, tanto para facilitar y fomentar el cambio de productos, como para abaratar los servicios que prestan, y por lo tanto, las mercancías que transportan; 2.º Las líneas férreas, primer elemento y primer medio de prosperidad y fomento del comercio terrestre, deben estar en relacion con los puertos, grandes centros del comercio marítimo.»

Ahora bien; el Sr. Gumá ha invertido los términos del primero de estos principios axiomáticos y también los de la antedicha Real orden, y en vez de estudiar el enlace de su línea, hoy en construcción, con las ya existentes, propone que la de Tarragona, que está en explotación desde larguísimo tiempo, abandone intereses creados á raíz de su ley de concesión y se desvíe cerca del Hospitalet para unirse con la de Valls en el punto designado para emplazar su estación de término, cuando nuevos estudios especiales hayan sido sometidos al exámen y aprobación del Gobierno. Por lo tanto, su proyecto se ha formulado con manifiesta extralimitación de las facultades que le fueron conferidas, y como la Compañía de los ferro-carriles de Tarragona á Barcelona y Francia no consiente el indicado desvío, que no hay medio de imponerle, ni siquiera admite en principio el enlace por aquel punto, bien sea en prevision de los conflictos y dilaciones que de ahí habrían de surgir necesariamente, bien por creerlo contrario á sus propios intereses y á más trascendentales miras, es evidente que no hay términos hábiles para esperar el enlace por semejante camino.

Por otra parte, la Junta de Obras del puerto estudió en 1871 el establecimiento de las líneas férreas necesarias para el servicio de aquel centro del comercio marítimo y para poner en relacion los ferro-carriles con el mismo, habiendo sido aprobado su proyecto en 1872 y autorizada su ejecución en abril de 1880.

Se oponen, pues, al pensamiento del Sr. Gumá, dos invencibles inconvenientes, á los cuales hay que añadir la dificultad del descenso, la oposicion manifiesta y fundada de la marina y el comercio, la del Municipio de Sans, que no podria consentir se le privase del *primer elemento y primer medio de prosperidad y fomento del comereio terrestre*, y el choque con otros respetables intereses que lesiona indudablemente; debiendo además tenerse en cuenta que no sólo carece de toda sancion anterior, sino que el enlace de los ferro-carriles por el puerto fué ya desechado por el Gobierno cuando se sometió á su consideracion en competencia con el ramal que por tercera vez aprobó la Real orden de 16 de agosto de 1877. Por estas razones debe renunciarse á toda esperanza de que prevalezca y han de rechazarlo unánimemente cuantos no se complazcan en prolongar un orden de cosas que tanto perjudica á Barcelona y al pais entero, como lo prueba elocuentemente ese clamor que cunde y se propaga en todas las provincias de nuestro litoral del Mediterráneo y del cual son eco fiel las sentidas exposiciones que diariamente se elevan al Ministerio de Fomento.

Por medio de dicho ramal la linea de Valls puede enlazarse perfectamente con todas las demás que afluyen á Barcelona, á ménos que le baste el empalme de Picamoxons con las de Lérida y Zaragoza y en el Vendrell con la de Tarragona, como se dice haberlo consignado la Gerencia de la Compañía concesionaria en un documento oficial que obra en aquel Ministerio. No se trata, no, de proyectos parciales en provecho exclusivo de una sola Compañía, sino de la ejecucion del feliz pensamiento de Sr. Cerdá en beneficio del activo comercio interior é internacional; y si la que es concesionaria de los ferro-carriles de Tarragona y Francia trata de llevarlo á cabo, consiste simplemente en que, siendo la única que tiene lineas propias incomunicadas, ha sentido y siente en mayor grado la necesidad del enlace. Si, pues, ese ramal por la calle de Aragon ha de unir todos los ferro-carriles entre si y todos tambien se relacionarán con el puerto por medio de lineas especiales que están en vías de ejecucion, quedarán perfectamente aplicados á Barcelona los principios económicos de que nos habla el Sr. Gumá, y no tienen explicacion plausible nuevos proyectos que no son viables, y que si lo fueren, deberian someterse á la larga tramitacion de nuevos expedientes y fueran tal vez origen de procedimientos judiciales que retardarian indefinidamente la satisfaccion de necesidades imperiosas y de aspiraciones tan legítimas como generales.

No se ocupará la Junta en desmentir ridiculas suposiciones que pugnan con el buen sentido, tales como las de imaginarios peligros y de largas detenciones de los viandantes al cruzar los trenes las vías transversales. Si pudiésemos tomarlo en serio, apelariamos al testimonio de millares de poblaciones que atraviesa la locomotora ó en que tiene entrada, y aduciríamos datos estadísticos que demostrarian no sólo lo absurdo de tales vaticinios, sino tambien la inferioridad numérica de los accidentes desgraciados producidos por la locomocion á vapor en los centros urbanos, compara-

dos con los que causan los vehículos ordinarios. ¡Qué diferencia entre esas vanas declamaciones y los brillantes conceptos que campean en la obra del Sr. Cerdá! ¡Qué contraste entre sus nobles aspiraciones, nacidas al calor de una idea de grandeza y de progreso, y esos fatídicos augurios con que se ha tratado de sobrexaltar los ánimos y de sublevar la conciencia pública contra uno de los más sublimes pensamientos de aquel ilustre ingeniero!

No es ménos ridícula y absurda la suposición que se refiere á los suntuosos palacios levantados en la calle de Aragon, y apénas se concibe que haya valor para elevar esta vía á una categoria superior á la de otras muchas calles del Ensanche. Pero si esos palacios existieran, si fuese cierto que la calle de Aragon se hubiese convertido en un barrio aristocrático, esto mismo probaria cuán poco temieron los propietarios las consecuencias del paso de los trenes, supuesto que ántes de levantar sus edificios debieron saber el servicio á que estaba destinada, tanto más, cuando gran parte de las más elegantes construcciones tuvieron comienzo precisamente despues de conocida en esta ciudad la decision del Consejo de Estado, que dejó firme y subsistente la Real orden aprobatoria del paso á nivel por la referida calle.

Los esfuerzos de nuestros contradictores han sido causa de sensibles entorpecimientos y la Junta no les envidia ciertamente la gloria de haberlos originado. Por fortuna, les llegará pronto el día del desengaño, pues si bien para la más completa instruccion del asunto y mayor garantía de acierto, se ha estimado conveniente un nuevo trámite, encomendando el estudio de esta cuestion en su estado presente á una Comision especial, los profundos conocimientos de las eminentes personas que la componen, su elevacion de miras y reconocida rectitud, son prenda segura de que no se hará esperar mucho su ilustrado é imparcial dictámen, y debemos por lo tanto considerar próximo el triunfo de la buena causa, sometida á la aprobacion de un Gobierno amante de la justicia y de la grandeza de este pais, de cuyos intereses generales es viva personificacion y genuino representante.

Barcelona 13 de abril de 1881.

EL PRESIDENTE, *Pablo Borri y Riu*. — EL VICE PRESIDENTE, *José Matheu*. — VOCALES, *José Comas de Argemir*. — *Andrés Estruch*. — *Benito Jordi*. — *José Ricart*. — *Jaime Casanovas*. — *Magin Llorens*. — *José Utzet y Jonollá*. — *Emilio Morros*. — *José Jaumart*. — *Francisco Pavia*. — *Pablo Barba*. — *Agustin Vila*, SECRETARIO.

s
é
y
-
s
os
ar
si
lo
os
os
le
-
la

i-
or
ta
un
na
la
ue
to
un
ac-

es,
sa-
an-

RF-7-53