



## La documentación de los proyectos de carreteras en la provincia de Badajoz durante el s. XIX

Isabel M<sup>a</sup> Sanz Caballero<sup>1</sup>; Agustín Vivas Moreno<sup>2</sup>

Recibido: 17 de abril de 2021 / Aceptado: 26 de octubre 2021

**Resumen.** El presente trabajo tiene por objeto examinar la documentación de los proyectos de obra de carreteras que se llevaron a cabo en la provincia de Badajoz a lo largo del siglo XIX. Se realiza un recorrido por el concepto de obra pública, los organismos generadores de la documentación y la legislación bajo la que fueron concebidos. Asimismo, se realiza un análisis de la serie documental objeto de estudio que estuvo conservada hasta 2010 en el Archivo del Servicio Territorial de Badajoz de la Consejería de Movilidad, Transporte y Vivienda de la Junta de Extremadura, siendo transferida ese año al Archivo Histórico Provincial de Badajoz, lugar donde se conserva en la actualidad. A través de este examen, podremos comprobar las características de la documentación ante la que nos encontramos, así como su finalidad histórica. Los criterios metodológicos seguidos han sido los vinculados a las técnicas documentales (identificación documental, clasificación y descripción) y los relacionados con el análisis histórico. Como resultado se identifican los proyectos de obras de carreteras durante el siglo XIX en la provincia de Badajoz, se analiza su estructura documental, se delimitan las carreteras que se acometieron y los arquitectos que coordinaron dichas actuaciones.

**Palabras clave:** Análisis Documental; Badajoz; Carreteras; Proyectos de Obra; Siglo XIX.

### [en] The documentation of the old road projects in the province of Badajoz in the 19th century

**Abstract.** The present work aims to analyze the documentation of the road projects that were carried out in the province of Badajoz throughout the 19th century. A tour is made of the concept of public works, institutions that generated the documentation and the legislation under which they were conceived. Also, an analysis is made of the series that was preserve until 2010 in the Archive of the Territorial Service of Badajoz of the Ministry of Mobility, Transport and Housing of the Junta de Extremadura, being transferred that year to the Provincial Historical Archive of Badajoz, where it is preserved today. Through this documentary analysis, we will be able to verify the characteristics of the documentation before which we find ourselves, as well as its historical purpose. The methodological criteria followed have been those related to documentary techniques (documentary identification, classification and description) and those related to historical analysis. As a result, the road projects

---

<sup>1</sup> Universidad de Extremadura. Departamento de Información y Comunicación  
E-mail: isancab@unex.es

<sup>2</sup> Universidad de Extremadura. Departamento de Información y Comunicación  
E-mail: aguvivas@unex.es

during the 19th century in the province of Badajoz are identified, their documentary structure is analyzed and the architects who participated in these road projects.

**Keywords:** Documentary Analysis; Badajoz; Roads; Works Projects; 19th Century.

**Sumario.** 1. Introducción. 2. Organismos productores de documentación. 3. La Legislación de Carreteras en el siglo XIX. 4. Análisis de la documentación sobre Proyectos del s. XIX. 5. Importancia para la investigación histórica. 6. Conclusiones. 7. Referencias bibliográficas.

**Cómo citar:** Sanz Caballero, I. M<sup>a</sup>.; Vivas Moreno, A. (2021) La documentación de los proyectos de carreteras en la provincia de Badajoz durante el s. XIX, en *Revista General de Información y Documentación* 31 (2), 621-644.

## 1. Introducción

Entendemos por *Obra Pública* aquella que implica una tarea de transformación del medio físico, de iniciativa pública, que tiene por resultado la construcción de un bien demanial o de la explotación de un bien integrante del demanio natural, todo ello para satisfacer intereses públicos o generales.<sup>3</sup>

El concepto de Obra Pública ya viene definido en la Instrucción de 1845, que consideraba en su artículo 11 como Obras Públicas cualesquiera "*construcción que se ejecute para satisfacer objetos de necesidad o conveniencia general*"; más tarde, la Ley de 13 de abril de 1877 "*la de uso general y aprovechamiento así como las construcciones destinadas a servicios que se encuentran a cargo del Estado, provincias y pueblos*".

Naturalmente, no pretendemos aquí hacer una evolución del concepto de Obra Pública ni un análisis de su múltiple tipología y casuística. En la actualidad, hay normas múltiples sectoriales que introducen a efectos de regulación definiciones de carácter descriptivo. Así, el artículo 122 del texto refundido de la *Ley de Aguas* aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio según el cual "*se entiende por obra hidráulica la construcción de bienes que tengan naturaleza inmueble destinada*" que pasará luego a introducir una larga relación de actuaciones en que se concreta esa actividad constructiva. Por otra parte, la *Ley de Contratos del Sector Público*, al regular el contrato típico entiende por "obra" "*el resultado de un conjunto de trabajos de construcción o de ingeniería civil, destinado a cumplir por sí mismo una función económica o técnica, que tenga por objeto un bien inmueble*", definición a la que se añade el calificativo de "pública" al ser esa función de tal carácter.

En cualquier caso, y a efectos de nuestro análisis los criterios de clasificación son múltiples. Así:

- Si nos atenemos al tipo de infraestructuras:

---

<sup>3</sup> Ley 33/2003, de 3 de noviembre, del Patrimonio de las Administraciones Públicas.

- Infraestructuras de transporte, que incluye el transporte por carretera (autopistas, autovías, carreteras, caminos...), el marítimo o fluvial (puertos, canales, ...), el transporte aéreo (aeropuertos), el ferroviario y el transporte por conductos (por ejemplo, oleoductos);
  - Infraestructuras hidráulicas (presas, redes de distribución, depuradoras...);
  - Infraestructuras urbanas, incluye calles, parques, alumbrado público, etc.;
  - edificios públicos ya sean educativos, sanitarios, oficinas o para otros fines.
- En cuanto a la clasificación de Obras Públicas, por razón del interés que representan -lo que lleva a la titularidad de la misma-, cabe diferenciar entre:
- Obras Públicas de interés autonómico (artículo 148.1.4 de la Constitución);
  - Obras Públicas de interés general (artículo 149.1.24 de la Constitución) según si la realización se ciñe a una sola Comunidad Autónoma o afecte a más de una Comunidad Autónoma, aunque se ubique en el territorio de una sola autonomía, incluso de un sólo municipio.
- Por su parte, entre las tipologías de obras públicas, distinguimos las siguientes:
- Obras públicas hidráulicas: Son las destinadas a garantizar la protección, control y aprovechamiento de las aguas continentales y del dominio público hidráulico. Están reguladas por el Título VIII del Texto Refundido de la *Ley de Aguas* aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2001 de 20 de julio. En él se prevé encomendar a las comunidades o juntas centrales de usuarios, la explotación y el mantenimiento de las obras hidráulicas que les afecten.
  - Obras públicas viarias: Están reguladas por la Ley 37/2015 de 29 de septiembre de *carreteras* y la Ley 8/1972 de 10 de mayo de *construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión*. A estos efectos, se consideran carreteras las vías de dominio público y uso público proyectadas y construidas fundamentalmente para la circulación de vehículos automóviles. Se clasifican en autopistas, autovías, vías rápidas y carreteras convencionales.
  - Obras públicas portuarias: La construcción de puertos, así como su ampliación o modificación, se regula en los artículos 57 y 58 del Real Decreto Legislativo 2/2011 de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la *Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante*.
  - Obras públicas ferroviarias: La Ley 38/2015 de 29 de septiembre del sector ferroviario, regula el régimen de proyectos básicos y de construcción de las líneas ferroviarias que integran la Red Ferroviaria de Interés General.
- En cuanto a los sistemas de construcción, financiación y explotación, las Obras Públicas pueden ser de dos tipos:
- Financiación presupuestaria;
  - Financiación extrapresupuestaria. Esta, a su vez, pueda ser, mediante:
    - Entes públicos instrumentales

- Por sociedades estatales de carácter mercantil
- Régimen de financiación privada.

No ahondaremos más en todo ello. Dado que nuestro análisis versa sobre la documentación decimonónica, nos fijaremos a continuación en algunos hitos legislativos que consideramos relevantes para la organización documental de dicha época.

En definitiva, si las causas que han motivado la realización de este breve análisis, tienen que ver con la importancia de los análisis clasificatorios y descriptivos de la documentación en materia de Obras Públicas y Urbanismo, el objetivo que pretendemos, en consecuencia, es analizar la documentación existente en el Archivo Territorial de Badajoz acerca de los Proyectos de Carreteras del siglo XIX. Dos son los *recursos metodológicos* que deberemos seguir:

1. Metodología archivística: en dos fases; por un lado, institucional, dado que el imprescindible la comprensión de las estructuras orgánica y funcional de las instituciones que generan la documentación en carreteras; y descriptiva-documental, dado que, tras la identificación de los documentos, deberemos describirlos.
2. Y análisis histórico, dejando entrever las investigaciones históricas factibles que pueden ser base de estudio a través de la documentación identificada y descrita.

Y ambos, como base de un Sistema de Información Histórica para el análisis de la documentación.

## 2. Organismos productores de documentación

Es preciso destacar antes de realizar el análisis de la documentación, hacer mención, siquiera de forma telegráfica, de las instituciones que generaron dicha documentación: el Ministerio de Fomento y el de Obras Públicas y Organismos. Lo haremos de manera maximalista, sin descender en este punto a las sucesivas estructuras orgánicas generadoras de la documentación, y basándonos, como veremos más abajo, en los aspectos funcionales que explican la práctica administrativa.

### *Ministerio de Fomento*

Mediante Real decreto de 5 de noviembre de 1832, se creó en España el Ministerio de Fomento<sup>4</sup>, bajo la denominación de Secretaría de Estado y del Despacho de Fomento General del Reino. Su ámbito de competencia era muy amplio y comprendía áreas de política gubernamental. Se le atribuía a este Ministerio la capacidad para actuar sobre: “*la Estadística general del Reino, y la fijación de límites de las provincias y pueblos; el arreglo de pesos y medidas; la construcción y*

---

<sup>4</sup> Cuéllar Villar, D. (2002). Las obras públicas y el marco institucional durante la restauración. El Ministerio de Fomento (1875-1913). TST: Transportes, Servicios y Telecomunicaciones, (2), 71-95.

*conservación de los caminos, canales, puertos mercantes, puentes y todas las obras públicas; la navegación interior; el fomento de la agricultura; las casas de monta y depósitos de caballos padres; los viveros y crías de ganados; el comercio interior y exterior; la industria, las artes, oficios y las manufacturas; los gremios; las nuevas poblaciones establecidas ó proyectadas mientras gocen de privilegios especiales; las obras de riego y desecación de terrenos pantanosos; los desmontes; el plantío y conservación de los montes y arbolados; las roturaciones y cerramiento de tierras, y la distribución y aprovechamiento de las de propios, comunes y baldíos; las minas y canteras; la caza y la pesca; la instrucción pública; las universidades, colegios sociedades, academias y escuelas de primera enseñanza; la imprenta y periódicos, bien sean del Gobierno ó de particulares; los correos, postas y diligencias; todos los establecimientos de caridad o de beneficencia; los Ayuntamientos y hermandades; las Juntas y Tribunales de Comercio; las ferias y mercados; el ramo de sanidad con sus lazaretos, aguas y baños minerales; los teatros, y toda clase de diversiones y recreos públicos; la policía urbana y rústica, y la de seguridad pública, tanto exterior como interior; el Juzgado de vagos y mal entretenidos; las cárceles y casas de corrección y presidios; el gobierno económico y municipal de los pueblos; el cuidado y administración de sus propios y arbitrios; los alistamientos, sorteos y levadas para el ejército y marina con la debida intervención de los respectivos Ministerios de estas armas; los Conservatorios de artes y de música; y finalmente, todos los demás objetos que, aunque no se hallen expresados, correspondan ó sean análogos a las clases indicadas”<sup>5</sup>.*

Naturalmente, las funciones, procesos y actividades administrativas de dicha institución explican, como veremos más abajo, en gran medida, la documentación a la que hacemos referencia en esta investigación

### *Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo*

Entre julio de 1977 y marzo de 1991, el Departamento permanece escindido en dos: por un lado, el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo (con la incorporación de las competencias en materia de vivienda y la Dirección General de Acción Territorial y Medio Ambiente, procedente de Presidencia del Gobierno) y por otro lado el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (desde 1981, también Turismo). De ahí que los proyectos de carreteras que se analizan en este artículo fueran transferidos desde este Ministerio a las Autonomías en el momento que se llevaron a cabo las transferencias de competencias.

El Real Decreto 89/1987, de 23 de enero, definía el papel del MOPU en los siguientes términos: propuesta y ejecución de las directrices generales del Gobierno en relación con carreteras, obras hidráulicas, puertos y costas, arquitectura y edificación, vivienda, urbanismo, medio ambiente, astronomía, geodesia, geofísica, cartografía y meteorología y las demás materias que le atribuyen las disposiciones

---

<sup>5</sup> Real decreto de 9 de noviembre de 1832.- Publicado en la Gaceta de Madrid nº 137, sábado 10 de noviembre de 1832, pág. 1.

vigentes. En 1990, se daba realce a la cuestión medioambiental, con la creación de la Secretaría General de Medio Ambiente.

De igual manera que antes, observaremos en las páginas que siguen de qué forma estas instituciones resultan ser sustanciales para la comprensión de la documentación que describimos, como resultado de funciones, procesos y actividades administrativas.

### 3. La Legislación de Carreteras en el siglo XIX

Es conveniente retrotraerse telegráficamente a la segunda mitad del siglo XVIII. Así, en 1761 se produce un gran cambio con la publicación del Real Decreto<sup>6</sup> expedido para hacer caminos rectos y sólidos en España, que facilitasen el comercio entre las diferentes regiones. Tal y como se recogía en ese Real Decreto, las operaciones de restauración se iniciaron por las vías principales y continuaron por las secundarias con el objetivo de mejorar las comunicaciones entre ellas: “*comenzando por los principales desde la Corte a las provincias, con asignación fija, y que concluidos éstos se vayan ejecutando todos los demás que aseguren la fácil comunicación de unas provincias con otras y aún de unos pueblos con otros*”<sup>7</sup>.

Esta fue la primera disposición española similar a un plan general de caminos. Así, durante el reinado de Carlos III tiene lugar el nacimiento de la nueva red de carreteras con estructura radial centrada en Madrid. La obra consistía en la comunicación de Madrid con Andalucía, Cataluña, Valencia, Galicia, Burgos y Extremadura. Pronto se sumaron las carreteras de Madrid a Francia por Irún y de Madrid a Badajoz y a la frontera portuguesa.

A lo largo del siglo XIX se aprueban una serie de legislaciones en materia de carreteras que van a caracterizar a la documentación generada en esta materia. Reseñamos a continuación las más relevantes:

#### *Instrucción de Obras Públicas de 1845*

La Instrucción de 1845<sup>8</sup> responde a la tradición española de refundir en un solo texto un conjunto de diferentes normas dispersas de distintos cuerpos legales. Al mismo tiempo, en dicha Instrucción se introducen otras regulaciones «ex novo».

Hagamos un escueto recorrido del contenido de la Instrucción dada su importancia, sistematizando aquello que consideramos más relevante para nuestro objetivo:

- Se recoge el concepto de Obra Pública a los efectos de la propia Instrucción. Se consideran por tales: “*los caminos de todas clases, los canales de navegación, de riego y de desagüe, los puertos de mar, los faros y el*

<sup>6</sup> Real Decreto de 10 de junio de 1761.

<sup>7</sup> Goitia Cruz, A. (2016). *Transformaciones urbanas en torno a las reales puertas de la Villa de Madrid (1656-1860)* (Tesis doctoral, Universidad Politécnica de Madrid).

<sup>8</sup> Rosado Pacheco, S. (2010). La instrucción para promover y ejecutar las obras públicas de 10 de octubre de 1845. (Una contribución al estudio de la potestad reglamentaria en España). *Anuario de historia del derecho español*, (80), 689-714.

*desecamiento de lagunas y terrenos pantanosos en que se interesan uno o más pueblos: la navegación de los ríos, y cualesquiera otras construcciones que se ejecuten para satisfacer objetos de necesidad o conveniencia general*". Se trata de una proposición normativa novedosa, al utilizarse para la clasificación de Obra Pública una técnica descriptiva (caminos, canales, puertos, etc.). Ello se recogerá posteriormente en la Ley General de Obras Públicas de 1877, y pasará al Código Civil, haciéndose ya tradicional para otras normas, como las diferentes Leyes de Contratación Pública.

- Se facilita la primera formulación normativa de los modos de ejecución de la Obra Pública, configurándose, de este modo, un verdadero sistema jurídico de la actividad administrativa: *"las obras nacionales como provinciales y municipales pueden realizarse por empresa, por contrata o por administración"*.
- Al mismo tiempo, se incorpora una regulación procedimental de gran calado para la época. En efecto, según el modo de gestión regulado, la norma establece un concreto régimen procedimental a seguir para cada una de las figuras que, en buena medida, son la base de los procedimientos que hoy conocemos y que resultan de gran utilidad para el conocimiento de los subsiguientes expedientes administrativos:
  - En la concesión/empresa se han de aportar: planos generales y particulares del proyecto, presupuesto circunstanciado, memoria facultativa de las obras, memoria general sobre las utilidades de la ejecución, autorización previa del Gobierno para formular grandes proyectos, facultad discrecional para aumentar o disminuir la concesión, etc.
  - En la contrata/contrato de obra pública se requiere: la aprobación previa de los proyectos, presupuestos y pliego de condiciones, el reconocimiento y la recepción final.
  - En la modalidad por administración/gestión directa es necesaria la autorización previa, reconocimientos, recepción final, suficiencia presupuestaria.
- Por otro lado, se establece una novedosa regulación de las competencias y facultades del Cuerpo de Ingenieros, que son considerados como *«agentes especiales de este servicio público»* sometidos a la Dirección General.
- Por último, cabe señalar que esta Instrucción constituye una regulación «ex novo» de la fijación de las competencias de la Administración (Estado, Provincia y Municipio) y de la obligación de formar anualmente el Plan General de obras públicas y su reflejo en el presupuesto anual (Plan/Presupuesto).

En definitiva, esta Instrucción supuso un gran avance para la normalización procedimental, que con variantes naturalmente han permanecido hasta hoy.

### *Ley General de Obras Públicas, 1877*

Se trata de otro de los antecedentes normativos relevantes. Esta ley fue aprobada por el Ministro Francisco Queipo de Llano. Constaba de 126 artículos, divididos en 11 capítulos. El I (arts. 1-7) hace referencia a la Clasificación de Obras. Se delimita

el concepto de Obra Pública y se especifican sus tipologías, dependiendo de sus proyectos, construcción, explotación y conservación. El capítulo II (arts- 8-19) se dedica a la gestión administrativa y económica de las obras públicas; se recogen las atribuciones del Ministerio de Fomento, así como las competencias de sus ministros. En el capítulo III (arts. 20-33) se refleja la creación de los planes generales de las obras que hayan de ser costeadas por el Estado por parte del Ministerio de Fomento. Los capítulos IV arts.34-3), V (arts. 44-51) y VI (arts. 52-73), hacen referencia a las obras provinciales, municipales y de particulares o compañías respectivamente. El capítulo VII (arts. 74-93), por su parte, hace mención a las obras subvencionadas con fondos públicos, pero que no ocupen dominio público. El capítulo VIII (arts. 94-113) trata de las concesiones de dominio público y dominio del Estado; el IX (arts. 114-119), recoge la declaración de utilidad pública; el X (arts. 120-121) hace referencia a la competencia de jurisdicción en materia de obras públicas, los recursos contra las providencias de la Administración y las competencias de los Tribunales de Justicia; y el XI (arts. 122-126) se dedica a disposiciones de carácter general.

### *Ley de Carreteras, 1877*

Más adelante, tuvo lugar la promulgación de la *Ley de Carreteras* de 1877. Firmada por el Ministro de Fomento Francisco Queipo de Llano, constaba de 56 artículos, divididos en 8 capítulos.

Varias son las cuestiones a reseñar:

- El objeto fueron las carreteras de servicio público de la península e islas adyacentes (art. 1).
- Las carreteras podían ser costeadas (art. 2):
  - por el Estado;
  - por las Provincias;
  - por los Municipios;
  - por particulares;
  - y con fondos mixtos.
- Las carreteras de cargo del Estado se dividen en carreteras de primero, segundo y tercer orden (Capítulo II. Arts 3-24).
- Las carreteras costeadas por las Provincias son las que “*no estando comprendidas en el plan general de las del Estado, deben ser incluidas en los que han de formar las Diputaciones Provinciales con arreglo a las prescripciones de esta ley*” (Capítulo III. Arts. 25-35).
- Las carreteras costeadas por los Municipios son las “*que no hallándose comprendidas en los planes del Estado ni en los de las provincias, acuerden los Ayuntamientos construir para satisfacer intereses de las respectivas localidades*” (Capítulo IV. Artículos 36-45).
- Las carreteras costeadas por particulares son aquellas de servicio público que al objeto de esta ley “*podrán ser construidas y explotadas por particulares ó Compañías, mediante concesiones para reintegro de los capitales invertidos*



*y sin subvención alguna por parte del Estado, provincias ni Ayuntamientos, al tener de lo prescripto en el artículo 53 de la ley general de Obras Públicas” (Capítulo V. Artículos 46-49).*

- Con respecto a las carreteras costeadas con fondos mixtos, cabe decir que el Estado podía auxiliar la construcción de carreteras provinciales con una cantidad que no exceda de la cuarta parte del importe del presupuesto. La concesión de este auxilio y su entidad se resolverá siempre por una ley. (Capítulo VI. Arts. 51-55).

A modo de comparativa, se presenta un cuadro con las características más destacables que se desprenden de la Instrucción de Obras Públicas de 1845 y las de 1877.

Tabla I. Comparativa legislaciones

	LEY DE OBRAS PÚBLICAS	INSTRUCCIÓN
<b>CONCEPTO DE OBRA PÚBLICA</b>	Las que sean de general uso y aprovechamiento, y las construcciones destinadas a servicios que se hallen a cargo del Estado, de las provincias y de los pueblos.	Los caminos de todas clases, los canales de navegación, de riego y de desagüe, los puertos de mar, los faros y el desecamiento de lagunas y terrenos pantanosos en que se interesan uno o más pueblos: la navegación de los ríos, y cualesquiera otras construcciones que se ejecuten para satisfacer objetos de necesidad o conveniencia general.
<b>CONSIDERACIÓN DE OBRA PÚBLICA</b>	Distingue entre dos grupos: Primer grupo: los caminos, así ordinarios como de hierro, los puertos, los faros, los grandes canales de riego, los de navegación y los trabajos relativos al régimen, aprovechamiento y policía de las aguas, encauzamiento de los ríos, desecación de lagunas y pantanos y saneamiento de terrenos. Segundo grupo: los edificios públicos destinados a servicios que dependan del Ministerio de Fomento.	Se consideran tales: los caminos de todas clases, los canales de navegación, de riego y de desagüe, los puertos de mar, los faros y el desecamiento de lagunas y terrenos pantanosos en que se interesan uno o más pueblos: la navegación de los ríos, y cualesquiera otras construcciones que se ejecuten para satisfacer objetos de necesidad o conveniencia general.
<b>OBRAS PÚBLICAS SEGÚN A CARGO DE QUIEN CORRAN</b>	Pueden correr a cargo del Estado. De las provincias. De los Municipios. De los particulares o Compañías.	Obras nacionales, provinciales y municipales

<b>MODOS DE EJECUCIÓN</b>	El Gobierno podrá ejecutar las obras de cargo del Estado por administración o por contrata. Las Diputaciones podrán ejecutar sus obras por administración o por contrata. Los Ayuntamientos podrán ejecutar sus obras por administración o por contrata	Por concesión/empresa. Por contrata/contrato. Por administración/ gestión directa
---------------------------	---	---

#### 4. Análisis de la documentación sobre Proyectos del s. XIX

A lo largo del siglo XIX se llevaron a cabo en la provincia de Badajoz numerosos proyectos de carreteras. Los proyectos de carreteras y puentes tienen un gran valor documental desde el punto de vista técnico de la construcción, y por incluir los primeros levantamientos cartográficos de núcleos urbanos<sup>9</sup>. El Archivo del Servicio Territorial de Badajoz de la Junta de Extremadura custodió hasta el año 2010 dichos proyectos, fecha en la que fueron transferidos al Archivo Histórico Provincial de Badajoz, lugar donde se conservan hoy.

Vamos a centrar nuestro estudio en destacar la importancia de la documentación de estos proyectos para la investigación histórica, para ello, se realizará:

1. El análisis de la estructura de dichos proyectos.
2. La identificación de carreteras que se llevaron a cabo durante el siglo XIX en la provincia de Badajoz.
3. El reconocimiento de los arquitectos que llevaron a cabo estas obras.

Cabe aclarar, que cuando hablamos de proyectos de carretera, estamos hablando archivísticamente de unidades documentales compuestas (expedientes).

##### 4.1. Documentación sobre Proyectos de carreteras en el Archivo Territorial de Badajoz

Las labores de identificación, clasificación y descripción documental de la serie objeto de estudio son las bases metodológicas que seguiremos.

1. La identificación documental tiene por objeto la investigación de las categorías administrativas y archivísticas en que se preserva la estructura del fondo. La clasificación, por su parte, tiene como término la creación de un Cuadro de Clasificación que deviene en ser una síntesis identificadora y descriptiva del fondo documental. En consecuencia, hemos realizado un

<sup>9</sup> Castro Campano, D. (2006). El archivo de la Delegación Provincial de Obras Públicas y Urbanismo en el Archivo Histórico Provincial de Valladolid. *Investigaciones históricas: Época moderna y contemporánea*, (26), 307-332.

Cuadro de Clasificación<sup>10</sup> del Archivo Territorial de Badajoz que aglutina todas las funciones y actividades administrativas que generaron la documentación pertinente. Pues bien, destacamos aquí la documentación correspondiente a *Carreteras* desglosando secciones, subsecciones y series documentales, siguiendo una estructura de carácter funcional, dado el largo tiempo de la institución generadora de la documentación correspondiente.

## 02. CARRETERAS

### 02.1. SECCIÓN: INFRAESTRUCTURAS

#### 02.1.1. SUBSECCIÓN: AGUA E INFRAESTRUCTURAS HIDRÁULICAS

#### 02.1.2. SUBSECCIÓN: INFRAESTRUCTURAS VIARIAS

##### 02.1.2.1. SERIE: CARRETERAS (Serie Paralela)

- Asistencias Técnicas
- Autorizaciones
- Control de Calidad
- Expedientes Sancionadores
- Fianzas
- Libros de Órdenes
- Normas Subsidiarias de Planeamiento
- Partes Accidentes de Tráfico
- Partes de Trabajo
- Permisos Especiales de Tráfico
- Permisos Transportes Especiales
- Plan General de Ordenación Urbanística
- Plan Parcial de Ordenación Urbanística
- Planes Generales Municipales
- Proyectos de Obras
- Requerimientos

##### 02.1.2.2. SERIE: CARRETERAS (1867-1979) Transferencia al AHPBA

2. La descripción documental de la serie se torna indispensable si lo que se persigue es, no sólo el examen de las características internas y externas de la serie, sino su uso para el análisis histórico. Sin dejar de intentar resbalarnos hacia un estudio de cariz más profesional, exponemos la descripción de la serie siguiendo la normativa internacional ISAD (G).

## **SERIE: CARRETERAS**

### 1. ÁREA DE IDENTIFICACIÓN

- Código de referencia: ES11060153ASTBA/02.1.2.1./02.1.2.2.
- Título: Carreteras (Infraestructuras viarias)
- Fecha: 1960-2020

---

<sup>10</sup> Vivas Moreno, A. y Sanz Caballero, I. M<sup>a</sup>. *La documentación en materia de urbanismo y obras públicas: el caso del Archivo Territorial de Badajoz*. Madrid: McGraw-Hill, 2020.

- Nivel de descripción: Serie

## 2. ÁREA DE CONTEXTO

- Historia archivística: La documentación en materia de carreteras existente en el archivo tiene su origen en 1867, fecha en la que comienzan a acometerse los primeros proyectos de carreteras. Se realizaron transferencias al Archivo Histórico provincial en 2002 y 2010. Cabe destacar la dificultad que presenta la documentación de carreteras a la hora de realizar una efectiva recuperación de la información una vez descrita, ya que debido al cambio de claves de las carreteras tras la aprobación del Decreto de 1997<sup>11</sup>, es preciso, tener en cuenta, la clave antigua y la clave nueva.
- Forma de ingreso: Ingreso ordinario (mediante Transferencia).
- Nombre(s) del/de los productor(es):
  - Ministerio Obras Públicas y Urbanismo (MOPU).
  - Dirección General de Infraestructuras Viarias. Junta de Extremadura.

## 3. ÁREA DE CONTENIDO Y ESTRUCTURA

- Alcance y contenido: La importancia reside tanto en los contenidos históricos como en los estudios de ingeniería que contienen los proyectos.
- Valoración, Selección, Eliminación: Su contenido está destinado a la investigación histórica en lo que se refiere a la documentación antigua de carreteras y al ejercicio de las funciones en materia de planificación, ejecución, mantenimiento y ordenación de las infraestructuras viarias e hidráulicas: abastecimiento de agua, carreteras, encauzamientos y defensa de márgenes, saneamiento y depuración de aguas residuales, de competencia de la Comunidad Autónoma de Extremadura en lo que se refiere a documentación actual.
- La Comisión de Valoración de Documentos de la Junta de Extremadura dictará los acuerdos oportunos sobre la conservación de esta serie documental.
- Organización: La documentación se ha organizado siguiendo un cuadro de clasificación realizado por Isabel Sanz y Agustín Vivas

## 4. ÁREA DE CONDICIONES DE ACCESO Y UTILIZACIÓN

- Condiciones de acceso: Acceso libre y restringido para aquellos documentos a que se refiere el artículo 57 c) de la Ley 16/85 de Patrimonio Histórico Español y artículo 13 de la Ley 39/2015 de 1 de octubre del procedimiento administrativo común de las administraciones públicas.
- Igualmente se limitará el acceso cuando la conservación del documento impida su consulta.

---

<sup>11</sup> Decreto 109/1997, de 29 de julio, por el que se aprueba la denominación, categoría e identificación de las carreteras de la Junta de Extremadura.

- Condiciones de reproducción: Pueden obtenerse copias de todos los documentos que legalmente puedan ser consultados y cuya manipulación no impida
- Las tasas de reproducción estarán sujetas a la Legislación sobre Tasas y Precios Públicos de la Comunidad Autónoma de Extremadura y la correspondiente orden anual de actualización de tarifas.
- Lengua / Escritura de los documentos: Español: Spa
- Características físicas y requisitos técnicos: Buen estado de conservación
- Instrumentos de descripción:
  - Inventario de Documentación.

## 5. ÁREA DE DOCUMENTACIÓN ASOCIADA

En el Archivo del Servicio Territorial de Badajoz, se pueden consultar también, series relacionadas de la misma época:

- Expropiaciones

## 6. ÁREA DE NOTAS

## 7. ÁREA DE CONTROL DE LA DESCRIPCIÓN

- Nota del archivero: descripción realizada por Isabel M<sup>a</sup> Sanz Caballero y A. Vivas.
- Fecha de la descripción: 2020-01-19.

Llegados a este punto, reflejamos cronológicamente los 91 expediente de obra que componen la serie documental:

Tabla II. Carreteras que se llevaron a cabo en la provincia de Badajoz a lo largo del S.XIX.

AÑO	PROYECTO DE CARRETERA	ARQUITECTO
1853	Ctra. De Mérida a los Santos de Maimona	Guillermo Cuadrado
1860	Ctra. de la Venta de Culebrín a Castuera	Guillermo Cuadrado
1861	Ctra. de Cuesta de Castilleja a Badajoz	Guillermo Cuadrado
1863	Ctra. de Badajoz a Villanueva del Fresno	Guillermo Cuadrado
1867	Ctra. Puente de Entrín a Almendralejo	Guillermo Cuadrado
1868	Ctra. Puente de Entrín a Almendralejo	Guillermo Cuadrado
1868	Ctra. de Badajoz a Portugal	Guillermo Cuadrado
1871	Ctra. de San Juan del Puerto a Cáceres	Guillermo Cuadrado
1872	Ctra. de la Venta de Culebrín a Castuera	Guillermo Cuadrado
1873	Ctra. de Valencia de Alcántara a Badajoz	Guillermo Cuadrado
1876	Ctra. de Valencia de Alcántara a Badajoz	Guillermo Cuadrado
1876	Ctra. de San Juan del Puerto a Cáceres	Manuel Cervera y Royo
1876	Ctra. de Badajoz a Villanueva del Fresno	Guillermo Cuadrado
1878	Ctra. de la Venta de Culebrín a Castuera	Guillermo Cuadrado

1879	Ctra. de Badajoz a Villanueva del Fresno	Guillermo Cuadrado
1879	Ctra. De Villafranca de los Barros a Campillo	Guillermo Cuadrado
1879	Ctra. De Badajoz a San Vicente de Alcántara	Guillermo Cuadrado
1880	Ctra. de la Venta de Culebrín a Castuera	Guillermo Cuadrado
1881	Ctra. de Valencia de Alcántara a Badajoz	Guillermo Cuadrado
1881	Ctra. del Apeadero de la Zarza hasta Alange	José Rubio Sánchez
1881	Ctra. de Castuera a Navalpino	José Rubio Sánchez
1882	Ctra. de Alange a la de Albuera-Fregenal	Guillermo Cuadrado
1882	Ctra. de Valencia de Alcántara a Badajoz	Guillermo Cuadrado
1882	Ctra. de la Venta de Culebrín a Castuera	Guillermo Cuadrado
1882	Ctra. De Villafranca de los Barros a Campillo	Guillermo Cuadrado
1883	Ctra. de San Juan del Puerto a Cáceres	Manuel Cervera y Royo
1884	Ctra. de Alange a la de Albuera-Fregenal	Guillermo Cuadrado
1884	Ctra. de Magacela a la Guarda	Guillermo Cuadrado
1884	Ctra. de San Juan del Puerto a Cáceres	Manuel Cervera y Royo
1884	Ctra. De Badajoz a San Vicente de Alcántara	Guillermo Cuadrado
1885	Ctra. de la Venta de Culebrín a Castuera	Guillermo Cuadrado
1885	Ctra. De Villanueva de la Serena a Guadalupe	Guillermo Cuadrado
1885	Ctra. de San Juan del Puerto a Cáceres	Guillermo Cuadrado
1886	Ctra. de Barcarrota a Cheles por Alconchel	Francisco García Valmoral
1886	Ctra. de Herrera del Duque a la Navahermosa de Logrosán	Guillermo Cuadrado
1886	Ctra. Puente de Albarragena a Aliseda	Manuel Gerovial
1886	Ctra. de Puerto de Santo Domingo a Jerez de los Caballeros	Guillermo Cuadrado
1886	Ctra. de Puente de Borba a Alconchel	Guillermo Cuadrado
1886	Ctra. de Jerez de los Caballeros a Villanueva del Fresno	Guillermo Cuadrado
1886	Ctra. de la Venta de Culebrín a Castuera	Guillermo Cuadrado
1887	Ctra. de Badajoz a Villanueva del Fresno	Antonio López Bermúdez
1887	Ctra. de Valencia de Alcántara a Badajoz	Guillermo Cuadrado
1888	Ctra. de Badajoz a Villanueva del Fresno	Guillermo Cuadrado
1888	Ctra. de Alange a la de Albuera-Fregenal	Guillermo Cuadrado
1889	Ctra. de Castuera a Navalpino	José Rodríguez Spiteri
1889	Ctra. de la Venta de Culebrín a Castuera	Guillermo Cuadrado
1889	Ctra. de Jerez de los Caballeros a Villanueva del Fresno	Guillermo Cuadrado
1889	Ctra. De Hornachos a la Estación de Guareña	José Rodríguez Spiteri
1889	Ctra. de San Juan del Puerto a Cáceres	José Rodríguez Spiteri

1890	Ctra. de la Venta de Culebrín a Castuera	José Rodríguez Spiteri
1891	Ctra. de Alange a la de Albuera-Fregenal	José Rodríguez Spiteri
1891	Ctra. De Villalba a Estación de Villafranca de los Barros	José Rodríguez Spiteri
1891	Ctra. Estación de Bienvenida en el ferrocarril de Mérida a Sevilla a la de Cumbres de San Bartolomé en el de Zafra a Huelva por Fuente de Cantos, Segura de León y Fuentes de León	José Rodríguez Spiteri
1892	Ctra. De Cabeza del Buey a Talarrubias	José Rodríguez Spiteri
1893	Ctra. De Villanueva de la Serena a Guadalupe	José Rodríguez Spiteri
1893	Ctra. De Cabeza del Buey a Talarrubias	José Rodríguez Spiteri
1893	Ctra. De Villalba a Estación de Villafranca de los Barros por Fuente del Maestre	José Rodríguez Spiteri
1894	Ctra. de Alange a la de Albuera-Fregenal	José Rodríguez Spiteri
1894	Ctra. de Cáceres a Medellín	Guillermo Cuadrado
1894	Ctra. de Castuera a Guareña	Fabián Porras Lacoste
1894	Ctra. de la Venta de Culebrín a Castuera	Guillermo Cuadrado
1894	Ctra. de Zafra- Sevilla a la de La Albuera-Fregenal	Guillermo Cuadrado
1894	Ctra. de la Estación de Don Benito a Higuera de la Serena	Guillermo Cuadrado
1894	Ctra. de Estación de Villagonzalo a Oliva de Mérida	Guillermo Cuadrado
1894	Ctra. de La Haba a la de Madrid-Portugal	Luis Corsini Genespleda
1894	Ctra. de La Haba a la de Mérida-Badajoz	José Rodríguez Spiteri
1894	Ctra. de La Haba a la de Mérida-Badajoz	Manuel Cervera y Royo
1894	Ctra. Hornachos a Estación de Guareña	Luis Corsini Genespleda
1894	Ctra. de Higuera la Real a Encinasola	José Rodríguez Spiteri
1895	Ctra. de Puerto de Santo Domingo a Jerez de los Caballeros	Fabián Porras Lacoste
1895	Ctra. de Valencia de Alcántara a Badajoz	José Rodríguez Spiteri
1895	Ctra. de Badajoz a empalmar con la de Valverde de Leganés a Puente Ayuda	Manuel Cervera y Royo
1895	Ctra. de Villalba a Estación de Villafranca de los Barros	José Rodríguez Spiteri
1896	Ctra. de Villalba a Estación de Villafranca de los Barros	José Rodríguez Spiteri
1896	Ctra. de Puente de Borba a Alconchel	José Rodríguez Spiteri
1896	Ctra. de Alange a la de Albuera-Fregenal	José Rodríguez Spiteri
1897	Ctra. de Alange a la de Albuera-Fregenal	Federico Gómez Membrillera
1897	Ctra. de La Haba a la de Madrid-Portugal	José Rodríguez Spiteri
1897	Ctra. de Olivenza a Cheles	José Rodríguez Spiteri
1897	Ctra. de Usagre a la de Usagre- Bienvenida	José Rodríguez Spiteri
1897	Ctra. De Villalba a Estación de Villafranca de los Barros	José Rodríguez Spiteri

1897	Ctra. Cáceres a Badajoz	José Rodríguez Spiteri
1898	Ctra. de Castuera a Navalpino	José Rodríguez Spiteri
1898	Ctra. de la Venta de Culebrín a Castuera	José Rodríguez Spiteri
1898	Ctra. de Bienvenida a las Cumbres de San Bartolomé	José Rodríguez Spiteri
1898	Ctra. de La Haba a la de Madrid-Portugal	José Rodríguez Spiteri
1898	Ctra. De Villafranca de los Barros a Campillo	José Rodríguez Spiteri
1899	Ctra. de Barcarrota a Cheles por Alconchel	Federico Gómez Membrillera
1899	Ctra. de la Venta de Culebrín a Castuera	José Rodríguez Spiteri
1899	Ctra. De Badajoz a Valverde de Leganés	José Rodríguez Spiteri
1899	Ctra. de Puerto de Santo Domingo a Jerez de los Caballeros	José Rodríguez Spiteri
1899	Ctra. de Castuera a Navalpino	José Rodríguez Spiteri

A continuación, se muestra un mapa con las localidades en las que se llevaron las actuaciones en materia de carreteras a lo largo del siglo XIX, según la documentación de la que tenemos constancia.

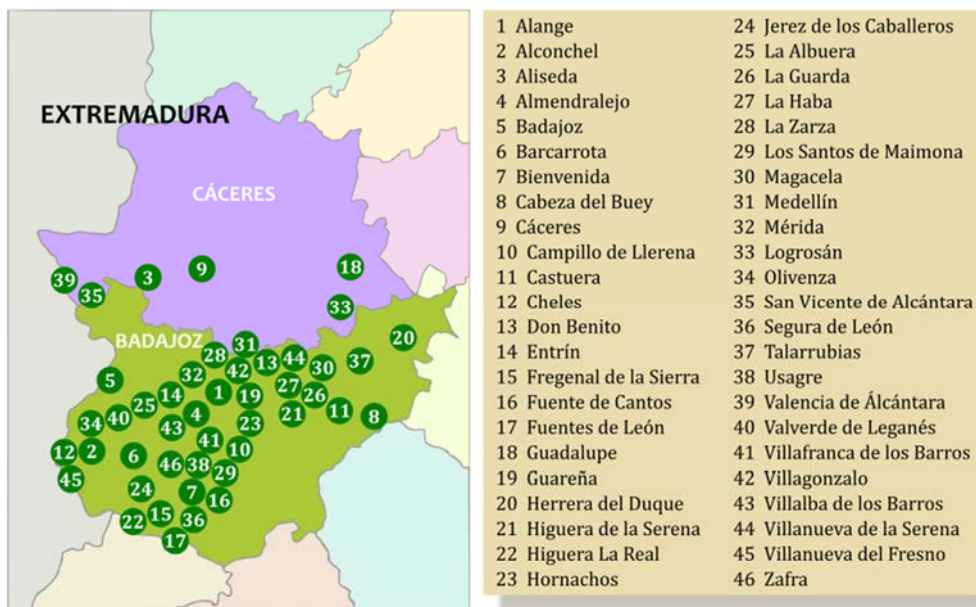


Fig. 1. Actuaciones llevadas a cabo en carreteras durante el s. XIX.

#### 4.2. Estructura de los proyectos de carreteras. La documentación contenida en los proyectos

Los proyectos de carreteras llevados a cabo a lo largo de 1800 se encuentran en legajos. Cada plano está manuscrito y realizado en papel vegetal, y se caracterizan



por presentar una portada en la que aparece el nombre del proyecto de obra y la categoría de la carretera de cargo del estado (orden<sup>12</sup>).

Tabla III. Tipología de Carreteras

<b>TIPOLOGIA DE CARRETERAS</b>	
<b>CARRETERAS DE PRIMER ORDEN</b>	Las que desde Madrid se dirijan a las capitales de provincia y a los puntos más importantes del litoral y de las fronteras
	Las que partiendo de algún ferrocarril o carretera de primer orden conduzcan a alguno de los puntos designados en el párrafo anterior
	Las que enlacen dos o más ferrocarriles pasando por un pueblo cuyo vecindario no baje de las 15.000 “almas”.
	Las que unan dos o más carreteras de primer orden pasando por alguna capital de provincia o centro de gran población o tráfico, siempre que su vecindario exceda de 20.000 personas
<b>CARRETERAS DE SEGUNDO ORDEN</b>	Las que pongan en comunicación dos capitales de provincia
	Las que enlacen un ferrocarril con una carretera de primer orden
	Las que, partiendo de un ferrocarril o de una carretera de primer orden, terminen en un pueblo que sea cabeza de partido judicial o que tenga vecindario mayor de 10.000 personas.
	Las que en las islas Baleares y Canarias pongan en comunicación a la capital con otros puntos marítimos, o a dos o más centros de producción o exportación
<b>CARRETERAS DE TERCER ORDEN</b>	Las que sin tener ninguno de los caracteres expresados en los artículos anteriores interesen a uno o más pueblos, aun cuando no pertenezcan a una misma provincia

Además, como se puede observar en la Fig. 2, en la portada aparece recogido el tramo específico de carretera al que se dedica la obra, así como el ingeniero que la llevó a cabo y el año del proyecto.

<sup>12</sup> Ley de carreteras de servicio público de la Península e islas adyacentes de 6 de mayo de 1877.

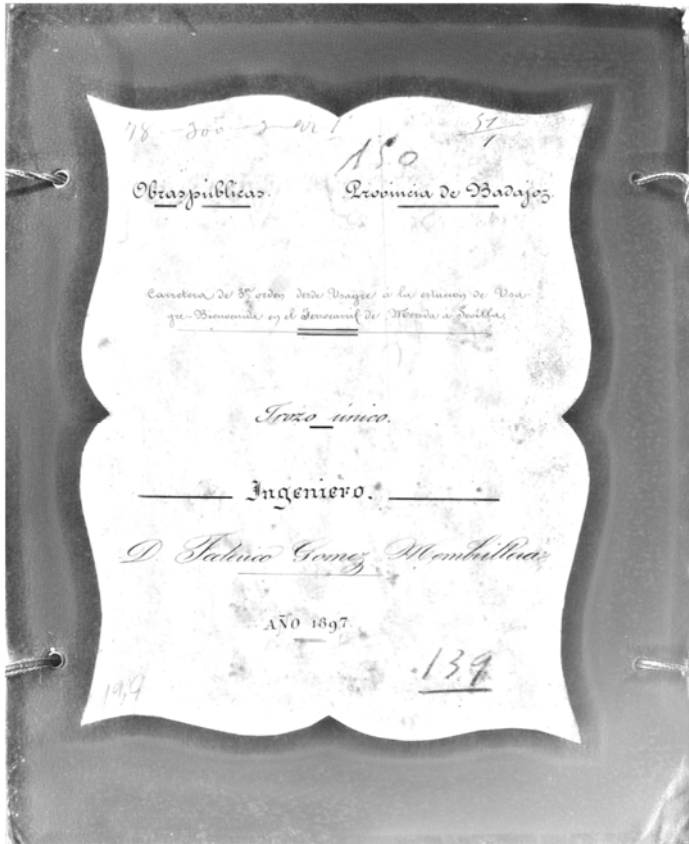


Fig. 2. Portada del Proyecto. “Carretera de Usagre a la de Usagre-Bienvenida” (1897)

Con respecto a las *características internas*, reflejamos a continuación de forma genérica, las partes en las que se estructura un proyecto de carreteras:

Tabla IV. Estructura de Proyecto de Carreteras

<b>ESTRUCTURA DEL PROYECTO DE CARRETERAS</b>
<b>Memoria:</b> en la memoria se refleja una descripción general de la obra, además de topografía básica, características geológicas y geotécnicas, características del trazado, firmes, drenajes, señalización, etc.
<b>Planos:</b> planos de planta general, perfiles longitudinales, perfiles transversales, obras de fábrica, secciones tipo, zanjas.
<b>Pliego de Condiciones Facultativas:</b> descripciones de obras, condiciones que deben satisfacer los materiales y su mano de obra, ejecución de las obras, medición y abono de las obras, disposiciones generales.
<b>Presupuesto:</b> cubicaciones y mediciones, cuadro de precios, presupuestos parciales, presupuestos generales.
<b>Informes del Ingeniero Jefe</b>

Dentro de cada una de las partes que conforman estos proyectos, atendiendo a la tipología documental podemos encontrar los que se citan en la tabla V, a continuación:

Tabla V. Tipologías Documentales que encontramos en los Proyectos de Carreteras

TIPOLOGÍAS DOCUMENTALES	
Documentos de decisión	Resoluciones
Testimonio	Certificaciones, Informes
Comunicación	Oficios
Transacciones	Contratos de Obra
Gestión Económica	Facturas, Recibos

Como ejemplo, destacamos a continuación uno de los proyectos que comprenden la serie documental. Hemos tomado el ejemplo del “*Proyecto de la Carretera de Magacela a la Guarda*”. Se trata de una carretera de tercer orden<sup>13</sup> y el proyecto fue llevado a cabo por el Ingeniero Civil D. Guillermo Cuadrado en 1884.

Cuatro son los legajos que comprenden este proyecto:

Tabla VI. Estructura del Proyecto de Carretera de Magacela a la Guarda

<i>Proyecto de la Carretera de Magacela a la Guarda</i>	
LEGAJO 1	Memoria
	Justificante de Liquidación
	Datos para la Liquidación
	Pliego de Condiciones Facultativas
	Presupuesto
	Informe del Ingeniero Jefe
LEGAJO 2	Expediente de Expropiación Forzosa
LEGAJO 3. PLANOS	Plano (Hoja 1)
	Perfil Longitudinal (Hoja 2)
	Sección (Hoja 3).
LEGAJO 4	Expropiaciones

<sup>13</sup> Ley de Carreteras de 1877. Artículo 6.

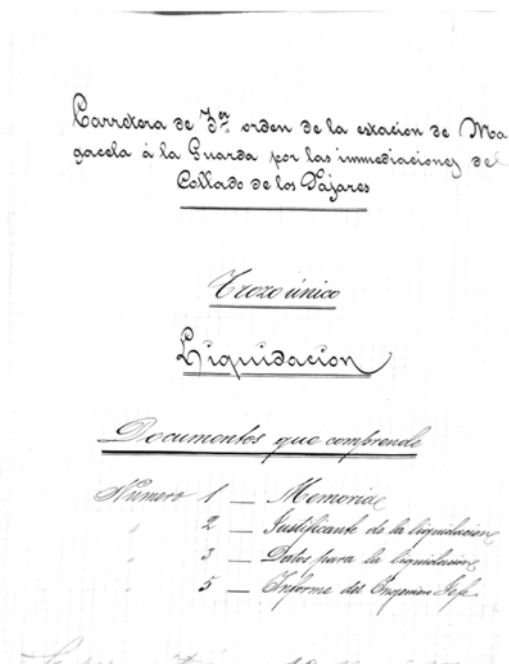


Fig. 3. Estructura del Proyecto de “Carretera de Magacela a la Guarda” (1884)

### 4.3. Los Ingenieros de Caminos que llevaron a cabo las obras de las carreteras de la provincia de Badajoz en el siglo XIX

Como puede comprobarse en la documentación de los proyectos de carretera, son varios los arquitectos que llevaron a cabo las obras a lo largo del siglo XIX. En la tabla, a continuación, se reflejan los nombres de estos arquitectos:

Tabla VII. Ingenieros de Caminos de carreteras de la provincia de Badajoz en el S.XIX

INGENIEROS DE CARRETERAS DE LA PROVINCIA DE BADAJOZ EN EL SIGLO XIX
Guillermo Cuadrado
Gonzalo Cubillo de Merlo
Manuel Cervera y Royo
José Rubio Sánchez
Francisco García Valmoral
Manuel Gerovial
Antonio López Bermúdez
José Rodríguez Spiteri
Manuel Torres Moya
Fabián Porras Lacoste
Luis Corsini Senespleda
Fabián Porras Lacoste
Federico Gómez Membrillera

La Revista de Obras Públicas<sup>14</sup> en el número dedicado a la distribución de personal facultativo de obras públicas en 8 de octubre de 1899, cita a alguno de estos arquitectos, entre los que destacan D. Guillermo Cuadrado como Jefe de Negociado de Conservación de Carreteras dentro de la Dirección General de Obras Públicas (Administración Central). Dentro del Servicio Ordinario de Provincias, en la provincia de Badajoz, encontramos como Ingeniero Jefe a D. José Rubio, y como ingenieros subalternos a D. José Rodríguez Spiteri y Federico Gómez de Membrillera.

En referencia a José Rodríguez Spiteri<sup>15</sup>, al terminar, en 1886, los estudios en la Escuela de Caminos, entró al servicio del Estado, siendo destinado a la jefatura de Obras Públicas de Badajoz como ingeniero subalterno. Permaneció en dicha provincia cerca de veinte años, hasta que, al ascender a la categoría de jefe de 2<sup>a</sup> clase, pasó a la provincia de Málaga. Durante ese periodo, entre otras obras, realizó el proyecto y la construcción de la traída de aguas de Valhondo para abastecimiento de Mérida, que se terminó en 1896. Estuvo otras dos décadas, no exentas de dificultades, al frente de la jefatura de Obras Públicas de Málaga. En 1912 tuvo que hacer frente a las presuntas irregularidades cometidas por un subordinado, con cuyo motivo quedó patente la que Madrid Científico calificó de “honrada, transparente y fecunda labor”. Dirigió obras muy diversas, como el faro de Melilla, construido por Antonio Herbella, que inauguró en julio de 1918. En el plano científico, en 1910 asistió al Congreso de la Asociación Internacional Permanente de la Carretera y, en 1913, en Madrid, al Congreso Internacional de Hidrología, Demografía y Geología. En 1926 el ministro de Fomento, su paisano Rafael Benjumea quiso impulsar la construcción de una red de carreteras modernas y le llamó para organizar el Circuito de Firms Especiales. En pocos años las carreteras del Circuito permitieron la circulación rápida y, junto con la red de Albergues de Turismo, facilitaron el desarrollo de los viajes turísticos. Cesó, poco después que Benjumea, en junio de 1930. Ese mismo año presidió la delegación española al IV Congreso Internacional de Carreteras, celebrado en Washington. A la llegada de la República fue objeto de depuración, igual que otros colaboradores de la Dictadura. Después de la Guerra, hasta su fallecimiento, estuvo destinado en el Consejo de Obras Públicas.

Manuel Cervera y Royo<sup>16</sup> constituía personaje muy conocido en Badajoz, y técnico de probada competencia, al que se debían numerosas obras en la provincia, entre ellas el puente sobre el río Matachel entre Hornachos y Ribera del Fresno, levantado en esa misma época. En 1879 dirigió también la colocación de la lámpara monumental donada a la Catedral de Badajoz por Adelardo López de Ayala. Entre las actuaciones llevadas a cabo figuró, además de reconstruir los siete arcos derribados, la adición de cuatro más de nueva planta y la apertura de los trece grandes ojos de buey que en la actualidad aparecen en el costado derecho del puente; esto es, entre los arcos caídos, que secularmente fueron los más afectados por las crecidas, dado el mayor empuje producido por las aguas sobre esa zona. La disposición de estos aliviaderos para

<sup>14</sup> Revista fundada en 1853. Editada por el Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de España.

<sup>15</sup> Diccionario Biográfico electrónico (DB-e) de la Real Academia de la Historia. Disponible en:

<http://dbe.rah.es/biografias/21341/jose-rodriguez-spiteri>

<sup>16</sup> Hinchado Alba, J.A. (2018) La gran riada de Badajoz de 1876: La reconstrucción del Puente de Palmas. Disponible en: <https://bit.ly/2UQt1Rs> [Consulta 23 de noviembre de 2020]

umentar la capacidad de paso del agua bajo el puente se demostró como muy efectiva, toda vez que desde entonces ningún arco ha vuelto a desplomarse, no obstante que las condiciones del río continuaron siendo las mismas que antes, durante casi tres cuartos de siglo, hasta su regulación por medio de las presas dispuestas sobre su cauce alto, a partir de mediados de la presente centuria. Las obras realizadas por el ingeniero Cervera Royo fueron muy alabadas ya en su época, reconociéndose -con toda justicia, como el tiempo ha venido a poner de manifiesto el acierto de las soluciones técnicas adoptadas y la solidez de su ejecución.

Por su parte, Fabián Porras y Lacoste<sup>17</sup> empezó sus estudios en la Escuela de Caminos con brillante aprovechamiento, saliendo ingeniero en 1890, ocupando uno de los primeros números de su promoción, en 1891 fue destinado a la provincia de Badajoz, única en la cual prestó sus servicios, habiendo estudiado varios proyectos de carreteras y replanteos.

Federico Gómez Membrillera<sup>18</sup> fue autor e impulsor de los tinglados modernistas valencianos, que sustituyeron al antiguo muelle de madera cuando se incrementó su tráfico portuario de mercancías. Además de analizar el interesantísimo patrimonio industrial portuario que aún existe sobre algunas ciudades marítimas o fluviales de la España Peninsular, se valorizarán los magníficos tinglados ubicados en Sevilla y Valencia con el objetivo de protegerlos y darles una reutilización y gestión socio-económica sostenible, para que su memoria y arquitectura puedan permanecer inalterables en el futuro.

## 5. Importancia para la investigación histórica

Las series “Proyectos de carreteras” consideramos que resulta ser una fuente de enorme interés para la investigación histórica.

En este orden, son varios los contenidos históricos factibles de ser analizados que reseñaremos brevemente a continuación, a pesar de que no es el contenido histórico sino el archivístico y procedimental el objeto de la presente investigación:

- Por un lado, tal y como hemos esquematizado en otras ocasiones, contamos con los contenidos históricos que hemos denominado “*naturales*” o específicos de la serie identificada. Son lógicamente los contenidos de mayor interés para los investigadores dado que representan contenidos intensivos sobre determinados aspectos históricos. El análisis de cada uno de ellos merecería, al menos, una investigación propia que excede sobremanera lo que ahora pretendemos:
  - o *Análisis de la obra pública en Extremadura*: el papel de las administraciones públicas en el desenvolvimiento de las políticas de obra pública, la evolución de los planes de infraestructuras o la ordenación del

---

<sup>17</sup> Revista de Obras Públicas. Cuerpo Nacional de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, XLIII, Tomo 1, n. 15, 1896.

<sup>18</sup> Moreno Vega, A. y Sánchez Mustieles, D. (2014) *Los tinglados portuarios de Sevilla y Valencia magníficos contenedores para nuevos usos*. III Jornadas Andaluzas de Patrimonio Industrial y de la Obra Pública. Fundación Patrimonio Industrial de Andalucía. Málaga.

territorio pueden ser estudiados de forma específica con la documentación localizada. Para la consecución de conclusiones generales a tal efecto sería necesaria la consulta y análisis histórico –no archivístico- de cada uno de los expedientes.

- *La historia y tipologías de las carreteras proyectadas*: del mismo modo, materias como la descripción general de cada una de las obras, los planos establecidos, las condiciones facultativas o los presupuestos. En este orden, encontramos una útil transposición desde la historia de las edificaciones a la historia económica y social del momento.
- *La economía de la construcción de carreteras*: por último, entendemos que determinados contenidos vinculados a la historia económica como los precios de las carreteras, la evolución del costo de los diferentes materiales, los sueldos de los operarios y su evolución, o determinados aspectos económicos vinculados a la ordenación agraria del territorio, como las expropiaciones, resultan factibles de ser estudiados.
- Asimismo, de forma menos intensiva, mediante la documentación identificada, pueden ser analizados de forma tangencial otros contenidos que, sin ser específicos, pueden complementar lo extraído a partir de otras fuentes documentales:
  - Aspectos varios sobre la *economía regional*, dado que la construcción se encuentra históricamente vinculada a los ciclos económicos. Son múltiples, desde esta percepción, los asuntos factibles de ser estudiados.
  - *Aspectos legislativos*: en los diferentes expedientes analizados son abundantes las referencias a aspectos jurídicos, siendo, en consecuencia, de utilidad para el estudio de las fuentes del derecho urbanístico o el régimen jurídico consiguiente.
  - *Medio rural*: del mismo modo, aspectos como la estructura agraria, las características geológicas o las señalizaciones oportunas pueden ser examinadas para complementar con otras fuentes.
  - *Contenidos sociológicos y demográficos*: Obviamente la construcción de las carreteras en Extremadura se encuentra vinculada a determinados propósitos de la sociología y la demografía: la organización social, la población y su disposición en el terreno o aspectos sociales varios, son materias factibles de análisis.

En definitiva, la documentación identificada y analizada resulta tener un inusitado interés histórico por su carácter transversal.

## 6. Conclusiones

Varias son las conclusiones de nuestra investigación:

1. La relevancia, ya explicada en otros casos, del Archivo del Servicio Territorial de Badajoz de la Consejería de Movilidad, Transporte y Vivienda de la Junta de Extremadura. Y con ello, la utilidad de la metodología llevada a cabo para el análisis: por un lado, el examen institucional, dando lugar a la identificación de la serie documental, por otro lado, la descripción documental de carácter

archivístico, y, por último, el análisis histórico que expresa su beneficio para la investigación histórica.

2. La relevancia de la serie de Proyectos de Carreteras que nos posibilita la identificación de lo proyectado, lo construido, la legislación y procedimientos administrativo, o las personas responsables, y todo ello, teniendo de fondo el estudio económico y social de Extremadura.
3. La importancia para la investigación histórica de la documentación analizada: asuntos propios de la idiosincrasia de los procedimientos administrativos de la documentación y relacionados con la historia de la obra pública en Extremadura, la historia y tipología de las carreteras proyectadas o la economía de su construcción; y, de forma tangencial con otros contenidos relacionados con la economía regional, los aspectos legislativos, los estudios del medio rural o diferentes cuestiones sociológicas y demográficas.

## 7. Referencias bibliográficas

- Benito Martínez, E., Y García García, I. M. (2008). Fuentes digitales en la Red sobre historia de las obras públicas en España: una aproximación a su patrimonio documental. *Revista de Obras Públicas*, 155(3489), 53-64.
- Castro Campano, D. (2006). El archivo de la Delegación Provincial de Obras Públicas y Urbanismo en el Archivo Histórico Provincial de Valladolid. *Investigaciones históricas: Época moderna y contemporánea*, (26), 307-332.
- Cuéllar Villar, D. (2002). Las obras públicas y el marco institucional durante la restauración. El Ministerio de Fomento (1875-1913). *TST: Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, (2), 71-95.
- Goitia Cruz, A. (2016). *Transformaciones urbanas en torno a las reales puertas de la Villa de Madrid (1656-1860)* (Tesis doctoral, Universidad Politécnica de Madrid).
- Hinchado Alba, J.A. (2018) *La gran riada de Badajoz de 1876: La reconstrucción del Puente de Palmas*.
- Moreno Vega, A. y Sánchez Mustieles, D. (2014) Los tinglados portuarios de Sevilla y Valencia magníficos contenedores para nuevos usos. *III Jornadas Andaluzas de Patrimonio Industrial y de la Obra Pública*. Fundación Patrimonio Industrial de Andalucía. Málaga.
- Rosado Pacheco, S. (2010) La instrucción para promover y ejecutar las obras públicas de 10 de octubre de 1845. (Una contribución al estudio de la potestad reglamentaria en España). *Anuario de historia del derecho español*, n° 80, pp. 689-714.
- Vivas Moreno, A. y Sanz Caballero, I. M<sup>a</sup> (2020) *La documentación en materia de urbanismo y obras públicas: el caso del Archivo Territorial de Badajoz*. Madrid: McGraw-Hill.