

# LA MARCHA SOBRE BARCELONA

TORRE ENCISO  
Y MURO ZEGRI

LA MARCHA SOBRE BARCELONA



C. TORRE ENCISO y D. MURO ZEGRI

LA MARCHA  
SOBRE BARCELONA

EDITORIA NACIONAL



## EXPLICACION

No busque el profesional en esta obra un estudio técnico de la conquista de Barcelona; ni pretenda el lector encontrar en estas páginas una recapitulación de crónicas de guerra o de anécdotas de la lucha en Cataluña.

La prensa periódica informó a su tiempo, detallada y minuciosamente, sobre la marcha de las operaciones con una amenidad que sólo el cronista de guerra que vive la vida de campaña puede trasladar al papel.

Los técnicos de la estrategia estudiarán, en día no lejano, la genial manobra que en 34 días nos hizo dueños de Barcelona, y en pocos más de todo el territorio catalán.

Pero la visión totalitaria que el cronista no da por tener que moverse en un reducido espacio del teatro de operaciones y que el profesional de la milicia descarta en aquello que pudiera apartarse de su cometido estrictamente militar, hemos pretendido reflejarla en estas páginas.

Situados en un observatorio excepcionalmente favorecido para recoger lo mismo las informaciones de índole militar y política de uno y otro campo, que las impresiones procedentes de la retaguardia enemiga y de los círculos extranjeros, traducimos en este libro nuestro testimonio honrado sobre la marcha de nuestros ejércitos hasta la conquista de Barcelona.

Nos alentó a ello la consideración, mejor dicho, la convicción de que la entrada de la España victoriosa en la capital catalana señala el punto crítico de nuestra guerra de liberación, significa el derrumbamiento vertical de la resistencia enemiga y el final de la contienda.

No rechazamos las críticas, numerosas sin duda, y sin duda también justificadas que se hagan a nuestra obra. Reconocemos que por escribir muy próximos a los acontecimientos nos falta la perspectiva indispensable para realizar la obra lograda; pero en cambio procuramos traducir la impresión del momento, la velocidad alucinante de los ejércitos nacionales arrollando al enemigo hasta el mar Mediterráneo sin atender a dificultades del terreno, a la resistencia del adversario ni a las malévolas maniobras de los extranjeros.

No hemos tenido más pretensión que hacer un relato de conjunto de la última página de la guerra para los catalanes que desde el otro lado de las barricadas sintieron avanzar a nuestras tropas, para los demás españoles que las sostuvieron con todas sus fuerzas y para esos gloriosos soldados que al izar sus banderas en Montjuich y en el Tibidabo y al pasearlas por las calles de Barcelona, señalaron el comienzo de una nueva era.

A la memoria de los caídos en los caminos y en las montañas y en los desfiladeros de Cataluña, y a los que al regresar a sus hogares dirán como un timbre de gloria: "Yo estuve en la marcha sobre Barcelona", dedican su obra

LOS AUTORES



## CAMINOS DE BARCELONA

No es posible describir la triunfal marcha del Ejército español sobre Barcelona sin antes estudiar su paisaje con la tupida red de comunicaciones que cuadricula la región catalana. Cataluña era la región por excelencia para que un Ejército potente desarrollara sobre su terreno esa marcha fulminante que en poco más de un mes habría de rescatar para España la capital de Barcelona, sede oficial de tres gobiernos marxistas. Las concepciones más atrevidas y las maniobras más fantásticas se podían llevar a la realidad sobre las carreteras que entrecruzan en todas direcciones la industriosa región, pero a la vez, todas las previsiones serían pocas al advertir que lo que podría resultar facilidad para la estrategia también era para el enemigo multiplicidad de medios para el contraataque y la emboscada.

El frente español, antes de iniciarse nuestra marcha sobre Barcelona estaba perfectamente señalado por los fosos naturales de los ríos Noguera Pallaresa hasta su confluencia con el Segre; por el Segre hasta su conjunción con el Ebro en Mequinenza, y por el río Ebro hasta su desembocadura en el Mediterráneo. De esta forma, desde los Pirineos hasta el mar, la pintoresca tierra de los Berengueres quedaba completamente cercada por nuestras armas. Una vez acotado el teatro donde se iba a realizar la más decisiva batalla de nuestra guerra, vamos ahora a examinar las vías que llevan a Barcelona y que incitan a la marcha y al recorrido.



Los caminos son el medio con que principalmente cuenta el arte militar para concebir sus combinaciones. Por esto es indispensable hacer un somero estudio de las carreteras y vías de comunicación por las cuales la táctica traducirá sobre el terreno los planes estratégicos concebidos por el Mando.

Por nuestro frente de Cataluña, en la concepción de la marcha sobre Barcelona, el camino más largo era el correspondiente a la zona Norte. Desde el Noguera Pallaresa atravesando las sierras de Montsech, en el sector Sur de Tremp, había que saltar a la carretera que desde Balaguer conduce a Puigcerdá. Todo este sector es de alta montaña, muy accidentado, con peligrosas gargantas y desfiladeros, bosques y prados, en los cuales el invierno es largo y la nieve intercepta a menudo las comunicaciones.

El avance por esta zona ofrece dificultades extraordinarias. Sólo un ejército acostumbrado a salvar el Gorge y el Altube, el Puerto del Escudo y los Montes de Reinos, y llevar a cabo la conquista de Asturias, podía intentar la marcha por este laberinto orográfico.

Utilizando caminos ordinarios, sobre las últimas estribaciones pirenaicas por Vilanova de Meyá y Alós de Balaguer se alcanza el importante nudo de comunicaciones de Artesa de Segre, cabeza de la carretera transversal que en dirección sur baja hasta Tarragona pasando por Tárrega y Montblanch: esta importante vía dibuja desde el primer instante el gran triángulo que había de ser liberado once días antes de la caída de Barcelona y cuyo vértice oriental tenía su asiento en Tarragona.

Pero desde Artesa de Segre había que emprender una nueva dirección: nos referimos a los caminos que envolverían toda la zona de operaciones protegiendo el flanco Norte de la ofensiva, con el doble objetivo de aislar contra los Pirineos a las fuerzas marxistas de aquel sector y avanzar también sobre Barcelona dando un largo rodeo.

Para ello se remonta la carretera de Artesa de Segre hacia el importante nudo de comunicaciones de Pons, desde donde sale en dirección sudeste una importante carretera que deriva

hacia Manresa desde Calaf. Sin embargo, la marcha envolvente tiene que remontar más su trayectoria y se acerca hasta Basella, desde donde parte un buen camino hacia Solsona, famosa sede episcopal, en plena serranía de la Segarra. La campiña en esta comarca es maravillosa, atravesada por la corriente del Cardoner. Solsona es la llave para la entrada en la "Montaña roja", famosa por sus ricos yacimientos de sales potásicas de gran importancia para la fabricación de explosivos. Por Solsona, siguiendo el descenso del Cardoner, por una carretera serpenteante se baja hasta Manresa. Son pueblos de este difícil recorrido Clariana, Cardona, Suria, Callús y Vilatorrada, este último a las puertas de Manresa.

La ciudad de Manresa no necesita ponderación. Es una de las poblaciones más industriales de Cataluña, con población superior a la que disfrutaban gran número de capitales de provincias. Tiene estación de ferrocarril a Barcelona y los Pirineos y está emplazada en el cruce de carreteras Pons-Barcelona, Lérida-Vich, Manresa-Berga-Ripoll y es el centro natural de la pequeña comarca del "Pla de Bages". Al cruzar por Manresa se deja a la derecha los picos del Montserrat. Desde Manresa, siguiendo el curso del Cardoner y después el del Llobregat, se puede caer sobre Barcelona; pero en Castellvell y Vilar se deriva una importante carretera que cubre los otros caminos que llevan hacia Barcelona y que pasa por las importantes poblaciones de Tarrasa y Sabadell. Desde este último punto, pasando por Santa María de Barberá y Sardañola, se entra en Barcelona por San Adrián de Besós, dominándola por el nordeste.

La carretera vertebral de Cataluña es la que desde Lérida va a Barcelona pasando por Igualada. Para llegar a la Marina de Levante, donde se asienta la capital de Cataluña, hay que atravesar la fértil región de los llanos de Urgel en su parte alta, surcados por los canales artificiales que desvían las aguas del Segre. Este eje esencial, por donde también discurre la vía férrea, se puede ganar partiendo desde Balaguer, de donde se derivan caminos que llevan hacia Mollerusa y Tárrega. En



Tárrega se produce el cruce de la carretera principal Lérida-Barcelona con la de Artesa de Segre-Montblanch-Tarragona. La posesión de este último camino longitudinal es de extraordinaria importancia militar.

A once kilómetros de Tárrega, siguiendo camino de Barcelona, se encuentra la ciudad de Cervera, célebre por la universidad que allí estableció Felipe V. Por Cervera se entrecruzan cuatro principales carreteras y varias vías secundarias, principalmente la que en orientación nordeste sube hacia Calaf y Manresa salvando por el norte la sierra de Montserrat. También pasa por Cervera el ferrocarril que en Manresa se bifurca hacia los Pirineos y Barcelona.

Casi a mitad de camino entre Cervera e Igualada y en terreno muy accidentado se encuentra el pueblecito de Montmau, que está situado ya dentro de la provincia barcelonesa.

Al llegar a Jorba se ha acortado la distancia a Igualada en once kilómetros. En Jorba se anuda la carretera que desciende de Calaf y ya sólo quedan por recorrer cinco kilómetros para alcanzar la industriosa ciudad de Igualada, llave de la conquista de Barcelona.

Desde Igualada parten dos importantes carreteras: la que describiendo un gran arco se mete por los peligrosos pasos de El Bruch, bordeando por el sur la formidable defensa del Montserrat; y la que se acerca a Martorell en desviación hacia el sudeste tratando de burlar este imponente obstáculo. Son notables estaciones de este camino la Pobl de Claramunt, Capellades, Vallbona, Piera y Masquefa, desde donde ya se puede subir de nuevo a la carretera general después de salvados los desfiladeros, con el fin de disponer de dos caminos para llegar a Martorell. El acceso a este pueblo supone asegurarse la entrada en la capital de Cataluña. Martorell es estación ferroviaria y de su centro salen carreteras a Manresa y Villafranca del Panadés y se halla a dieciséis kilómetros de Barcelona en línea recta.

Desde Martorell, siguiendo la línea derecha del Llobregat, se pasa por San Andrés de la Barca, Pallejá y se cruza el río por Molins de Rey y desde aquí, siguiendo paralela la línea del

ferrocarril, se pasa por San Feliu de Llobregat enfilando el paralelo por Esplugas, dejando a mano izquierda el Tibidabo con sus 532 metros sobre el nivel del mar, para llegar al corazón de la gran ciudad de Barcelona.

Son rutas que llevan hacia la antigua Tarraco de los romanos: la de Lérida-Montblanch, la de Mora de Ebro-Falset, la de Tortosa-Hospitalet.

La de Lérida-Montblanch atraviesa los llanos de Urgel y la primera población importante que se tropieza es la de Borjas Blancas con gran mercado agrícola y ganadero. La ciudad de Borjas Blancas es cruce obligado de caminos que unen la carretera central de Cataluña con esta que se dirige a Tarragona, es también estación en el ferrocarril Lérida-Tarragona y de ella parten numerosos caminos hacia las Garrigas y el Bajo Segre. Antes de cruzar la sierra de Vimbodí se encuentra el pueblo de Vinaixa, de gran valor militar.

Vencida la sierra de Vimbodí se desciende a la Conca de Barberá entre pinares, robledos y olivares. El centro natural de la comarca es Montblanch, con 8.000 habitantes, emplazados en una fértil vega. Montblanch se encuentra a 25 kilómetros de Tarragona, tiene comunicaciones ferroviarias y es enlace con la carretera que baja desde Artesa de Segre y cruza por Tárrega.

De la villa de Montblanch parten dos importantes rutas a Tarragona: una que se dirige a Reus y Picamoixons pasando antes el estrecho paso de La Riba por donde discurre el Francolí y la que cruza por Valls, ciudad de gran importancia industrial y nudo de comunicaciones de la hermosa vega tarraconesa. Y desde este punto, vencidas todas las dificultades, se entra por una recta carretera en la histórica Tarragona.

La carretera Mora de Ebro-Falset es la de trayecto más corto para alcanzar la antigua capital de provincia. Atraviesa el amplio valle del Priorato siguiendo una línea paralela al ferrocarril de Barcelona. La comarca del Priorato es famosa por sus vinos y plantaciones de almendros y avellanos. Para dominar esta carretera viniendo del norte hay que haber cruzado