



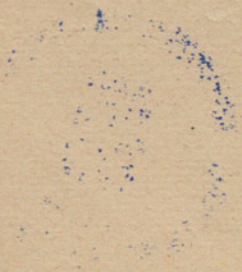
Diputación provincial

::: de Barcelona :::

PLAN
DE CAMINOS VECINALES
PARA LOS PUEBLOS DE
LA PROVINCIA ACTUAL-
MENTE INCOMUNICADOS

: 1908 :

IMPRESA DE LA CASA
PROVINCIAL DE CARIDAD
CALLE MONTEALEGRE, 5



Diputación provincial

::: de Barcelona :::

PLAN

DE CAMINOS VECINALES
PARA LOS PUEBLOS DE
LA PROVINCIA ACTUAL-
MENTE INCOMUNICADOS



R. 3.466

:1908:

DICTAMEN DE LA PONENCIA

aprobado por la Diputación en sesión de
28 de julio de 1908

La Diputación provincial de Barcelona ha venido constantemente ocupándose de dotar á la provincia del mayor número posible de vías de comunicación, por entender que éste era uno de los medios más eficaces para el fomento de la riqueza material del país.

El servicio de caminos vecinales, vías secundarias de indiscutible importancia en el ramo de las Obras públicas, debiera ser, por su índole, de exclusiva cuenta y cargo de los Ayuntamientos; pero comprendiendo la Diputación que esto es, hoy por hoy, imposible en la práctica, salvo muy contadas excepciones, por no tener los Municipios vida propia, independiente y próspera, y penetrada del sumo interés que tiene la extensión y desarrollo de esta clase de vías, estableció en el año 1877 y reformó en 1888 y 1890 amplias Bases generales de auxilio á los pueblos para el estudio, construcción y conservación de caminos vecinales, exigiendo de los Ayuntamientos únicamente lo poco que éstos pueden dar, es decir, los terrenos necesarios para el establecimiento del camino, una quinta parte del coste de la explanación y del afirmado, pagadera á largo plazo en pequeñas cuotas, que no pueden exceder del 20 por 100 de lo que satisfacen por contingente provincial, y en cuanto á gastos de conservación, los necesarios para acopiar anualmente un cierto número de metros cúbicos de piedra machacada por kilómetro de camino en explotación, corriendo á cargo del Erario provincial el sostenimiento de los peones.

Ateniéndose á este sistema ordenado y metódico y sin contar los caminos que antes de implantarlo se habían ejecutado ya con auxilio

de fondos provinciales y bajo la dirección del personal facultativo sostenido por la Diputación, se construyeron hasta el año 1903, aparte de 486 kilómetros de carreteras provinciales, 196 de caminos vecinales semejantes en un todo á aquéllas; poco en realidad todavía comparado con lo que necesitaba la provincia, pero mucho en relación con los medios de que podía disponerse, y sobre todo, en comparación con lo hecho en este ramo por las demás Diputaciones de España, á excepción de las Vascongadas y Navarra, cuyo régimen administrativo es también excepcional.

Así las cosas, se publicaron las Reales órdenes de 5 de septiembre y 3 de octubre de 1903, autorizando la construcción de caminos vecinales hasta el número de 200 kilómetros en cada provincia con auxilio del Estado y dictando las oportunas disposiciones para la contratación de este servicio con las Diputaciones provinciales.

Promulgóse después la vigente ley de Caminos de 30 de julio de 1904, y de conformidad con lo prevenido en la 3.^a disposición transitoria de la misma, esta Diputación, en 21 de noviembre siguiente, formalizó un contrato con el Estado para la construcción de 220 kilómetros de caminos vecinales durante el plazo de cuatro años, que empezó á transcurrir en 1.^o de enero de 1906.

Por otra parte, estimando que el convenio celebrado con el Estado no debía ser obstáculo para que el Cuerpo provincial continuase la labor que tenía ya comenzada en este ramo y siendo innegable la conveniencia de acabar los caminos que se hallasen en parte construídos, á fin de que no resultaran estériles las importantes cantidades invertidas de fondos provinciales y los esfuerzos practicados por los Municipios, la Diputación, en 4 de julio de 1905, acordó, sin perjuicio y aparte de la construcción de los 220 kilómetros de caminos á que se refería el convenio con el Estado, declarar preferente á toda otra clase de obras de caminos vecinales la terminación de los que se hallasen ya empezados con subvención de fondos provinciales, siempre y cuando los Ayuntamientos interesados lo solicitasen ó lo hubieren solicitado con arreglo á las Bases generales aprobadas por la Diputación en 4 de febrero de 1890.

A pesar del impulso y desarrollo verdaderamente extraordinario dado en estos últimos años á las obras de caminos vecinales, puesto

que solamente desde que se constituyó la actual Diputación se han subastado más de 91 kilómetros, se han terminado los proyectos de otros 76 kilómetros que se subastarán en breve y se están estudiando 79 kilómetros más, con todo, quedan aún en esta provincia multitud de pueblos incomunicados; algunos de ellos, aunque pocos relativamente, por carecer en absoluto de camino carretero, y otros, en número ya más considerable, por tenerlo en condiciones defectuosísimas para el tráfico que por ellos se verifica y ofrecer serios peligros para el tránsito público.

A fin de llenar tan importante omisión y lograr que desaparezcan tales peligros y deficiencias, el Cuerpo provincial, en virtud de una proposición debida á la ilustrada iniciativa del Sr. Diputado D. Enrique Prat de la Riva, actual Presidente de esta Corporación, y suscrita también por los señores Diputados D. Jesús Calvo, D. Manuel Farguell, y D. Juan Barata, en sesión de 19 de febrero de 1907, adoptó el siguiente acuerdo:

«Los caminos vecinales ó las secciones de caminos vecinales
»continuados en la relación número dos que pongan en comunicación
»con otros caminos vecinales ó con carreteras provinciales ó del
»Estado, pueblos actualmente incomunicados, podrán construirse
»independientemente de los incluidos en el convenio celebrado con
»el Estado y con el mismo carácter preferente que atribuyó la Cor-
»poración provincial á la continuación de caminos comenzados y no
»terminados, debiendo seguirse, en lo posible, el orden de numera-
»ción fijado ya en dicha relación número dos y dentro de este orden
»dando prelación á aquellos caminos vecinales que hubiesen figurado
»en el Plan de carreteras provinciales».

Este acuerdo, sin embargo, debido sin duda á la urgencia con que se adoptó en la misma sesión en que había sido propuesto, sin tiempo para madurar los términos en que se halla concebido, es lo cierto que no responde de una manera completa al pensamiento fundamental del mismo, porque refiriéndose únicamente á los caminos continuados en la Relación 2.^a ó supletoria del Convenio con el Estado y no constituyendo esta relación un plan general comprensivo de todas aquellas vías que falta establecer para enlazar con la actual red de vialidad carretera á todos los pueblos que carecen de tan necesario

elemento de vida, es claro que si la tarea de la Diputación se redujese, al menos por ahora, á construir sólo los caminos de la repetida Relación 2.^a que estuviesen en las condiciones de dicho acuerdo, no tendría con ello realización cumplida é inmediata el ideal que se persigue.

Por esta razón la Presidencia del Cuerpo provincial, de conformidad con el parecer de la Comisión de Fomento ordenó á la Dirección de Obras públicas provinciales que formulase una relación de los caminos que se hallasen en las condiciones fijadas en el mentado acuerdo de 19 de febrero de 1907, incluyendo además todos aquellos que aunque no figurasen en la relación número 2 del Convenio con el Estado fueran indispensables para poner en comunicación con la vía más próxima á todos los pueblos de la provincia actualmente incomunicados.

Al propio tiempo la nombrada Comisión de Fomento designó como ponente al que suscribe, Presidente de la misma, para que después de estudiar el asunto con el detenimiento que por su importancia merece, propusiera los acuerdos que estimase procedentes respecto al plan, orden de ejecución y forma de llevar á cabo las obras de que se trata.

Estimó la ponencia en primer término, que para formar concepto acerca de las verdaderas necesidades de los pueblos debía oír á los Municipios interesados, y al efecto sometió á la aprobación de la Comisión de Fomento el modelo de un cuestionario que se remitió á los Ayuntamientos de todos los pueblos, que, según los datos obrantes en las oficinas provinciales, aparecían como incomunicados, sin prejuzgar empero cosa alguna respecto á si deberían realmente ser considerados en definitiva como tales, y sin perjuicio, por tanto, de hacer cuantas inclusiones ó exclusiones aconsejare el estudio posterior del asunto.

En el aludido cuestionario se preguntaba á los pueblos cuál sería el camino más corto para ponerlos en comunicación con otro camino vecinal, carretera provincial ó del Estado; cuál sería el camino más fácil; cuál el menos costoso; cuál el más conveniente para la localidad atendidas sus relaciones comerciales y demás circunstancias de índole económica que hayan de tenerse en cuenta; si existe ya ac-

tualmente algún camino de cualquiera clase que sea, que pueda aprovecharse en todo ó en parte mejorando sus condiciones de vialidad; datos sobre la importancia del tráfico que tendrá lugar por el nuevo camino, haciendo constar el número de carruajes de la población y si existe algún centro fabril, forestal ó de cualquier otro género que haya de aprovecharse de aquél y esté dispuesto, por tanto, á contribuir á los gastos de construcción y conservación de la vía; y todas las demás indicaciones que se les ofrecieran sobre el particular.

Las contestaciones dadas por los Municipios, aunque defectuosas muchas de ellas, pero completadas por los datos facilitados por el personal de la Diputación afecto á este servicio, han permitido á la ponencia formar un juicio suficientemente exacto de cuales son los pueblos que se hallan actualmente incomunicados, y los caminos que convendrá construir, rectificar ó mejorar para sacarlos de tal situación.

Como base para este juicio se ha tenido en consideración: 1.º que debe entenderse por pueblos incomunicados los que no tengan camino carretero ó que teniéndolo, no sea posible utilizarlo en todas las épocas del año por las malas condiciones de su trazado ó de su afirmado: 2.º que en el caso frecuente en esta región de que un Municipio esté constituido por varios núcleos de población, se considera incomunicado si el principal ó más importante de aquéllos carece de camino en buenas condiciones, y 3.º que en el caso de que un Municipio tenga toda su población diseminada, debe considerarse incomunicado si no tiene ningún camino de las expresadas condiciones que atraviese el término municipal de forma que quede servida la mayor parte de la población y tengan salida las principales fuentes de su riqueza.

En cuanto á la dirección general del trazado de estos caminos, se ha tenido en cuenta que el enlazar con la vía más próxima de la red general de comunicaciones, no es siempre lo que más conviene á los pueblos, atendidas sus relaciones comerciales, razón por la cual, siendo innegable la existencia real de la entidad llamada *comarca* formada por la agrupación natural de varios pueblos alrededor de otro más importante que les sirve como de capital y que suele ser el centro de aquellas relaciones, y respondiendo á esta

realidad mejor que ninguna otra división territorial la de los partidos judiciales, se ha procurado dirigir los caminos hacia las cabezas de partido, aun á costa, en algunas ocasiones, de aumentar algo su longitud y coste.

Asimismo se ha tratado de conseguir, en lo que cabe, que los caminos proyectados constituyan desde luego ó puedan fácilmente convertirse, con las necesarias prolongaciones y enlaces, en vías transversales de unión entre dos carreteras ó caminos ya construídos, para que de esta suerte no sólo sirvan á intereses puramente locales, sino también á los de varios pueblos ó comarcas.

La Dirección facultativa provincial que ha asesorado á la Ponencia en el presente estudio, hallándose por completo de acuerdo con todas las consideraciones expuestas, ha formulado, en cumplimiento del encargo que le confirió la Presidencia de este Cuerpo, una relación de los caminos vecinales que es indispensable construir para poner en comunicación con otros caminos vecinales, carreteras provinciales ó del Estado, á todos los pueblos de la provincia actualmente incomunicados, agrupando los pueblos por partidos judiciales y continuando los nombres de unos y otros por orden alfabético, al objeto de que no pueda suponerse preferencia alguna.

Estos caminos se clasificarán en dos órdenes, con arreglo á lo prescrito en el art. 2.º de la ley de 30 de julio de 1904.

Por lo que se refiere á condiciones técnicas, las nuevas vías que se proyectan deberán tener, por regla general, las mismas que los caminos que viene construyendo la Diputación desde que se establecieron las Bases que regulan este servicio, aconsejando la experiencia que á los de primer orden se les dé un ancho de 6 metros con pendientes máximas del 7 p. ‰, y á los de segundo orden 5 metros de amplitud con pendientes máximas del 9 p. ‰ en cortos tramos, debiendo ser para todos de 10 metros el radio mínimo de las curvas.

En consideración al escaso tránsito que tal vez de momento tendrán algunos de estos caminos, hasta tanto que empiece á ser fructífera y productiva la riqueza de algunas comarcas que hoy permanece estacionada por falta de vías de comunicación, y con el fin de disminuir en lo posible el coste de los mismos, la ponencia ha dudado si convendría hacerlos más estrechos y admitiendo pendientes mayores,

especialmente en aquéllos que como los destinados á la explotación de bosques y minas no tendrán transporte intensivo más que en un sentido; pero teniendo en cuenta por una parte la transición que se está operando en los medios de transporte, que de tracción animal tienden á convertirse en mecánicos, y por otra, lo difícil que es prever á largo plazo el desarrollo de los intereses de las comarcas aludidas, estima que es preferible hacer algún aumento en el gasto de construcción y darles las condiciones antes dichas.

Pasando á otro orden de consideraciones, se estima que la realización de este nuevo plan, aunque de reconocida necesidad, no es tan urgente que justifique el recurso extraordinario de apelar al crédito de nuevo, mediante un empréstito que habría de ser á base de un aumento en el contingente provincial, lo que no se considera conveniente en los actuales momentos, dada la situación económica de la provincia, oponiéndose además la imposibilidad material de hacer los estudios técnicos de todos estos caminos en un plazo brevísimo, como no fuera aumentando considerablemente el personal facultativo. Ateniéndose, pues, á los recursos ordinarios de la Diputación y contando con que el auxilio del Estado llegue al 25 por 100 del presupuesto de ejecución, bastaría consignar anualmente, en el de la provincia, la cantidad de 250,000 pesetas para que pudiera llevarse á cabo el plan en el período relativamente corto de 20 años. Este plazo, sin embargo, debe fijarse como máximo, y podría reducirse considerablemente si, como es de esperar, la reforma de la Administración local que se proyecta, permitiera reforzar el presupuesto provincial de ingresos con nuevos rendimientos ó acudir al crédito en condiciones más desahogadas que las que hoy ofrecen los recursos pecuniarios provinciales.

Precisa, de todos modos, seguir un orden razonado de ejecución, procurando atender proporcional y equitativamente á los diferentes distritos de la provincia, construyendo en primer lugar aquellos caminos cuyos proyectos se hallan ya terminados ó se están formulando, en virtud de acuerdos anteriores de la Diputación, para respetar, como es debido, los derechos creados por los mismos, y teniendo en cuenta, para determinar la preferencia entre todos los demás, la importancia relativa de las poblaciones que se trate de

comunicar; la riqueza agrícola, forestal y minera del país; la escasez de vías en la comarca respectiva; la mayor utilidad de algunos caminos por constituir vías de enlace entre otras ya construídas y servir, por tanto, á comarcas más extensas; el hecho de figurar también algunos de ellos en el plan de carreteras provinciales, lo cual supone un interés más general que el de un simple camino vecinal propiamente dicho; las facilidades que den los Ayuntamientos, empresas y particulares interesados; el coste de cada camino en relación á su conveniencia, y, en suma, todas las circunstancias que gradúen el interés más ó menos inmediato de la construcción, prefiriéndose en igualdad de casos á los Municipios que antes se hayan ajustado á las Bases, con lo cual se estimulará la pronta y necesaria cooperación de aquéllos.

Así, pues, para ordenar la ejecución según estas Bases, se considera mucho más práctico y factible formar planes anuales de obras con la necesaria antelación para dar lugar á la redacción de proyectos y á las formalidades de subasta, que no fijar de una vez un orden numérico inquebrantable para todos los caminos comprendidos en el plan, orden que no debe establecerse sin contar de antemano, como queda dicho, con los recursos y facilidades que puedan ofrecer los Ayuntamientos y particulares, y que sería muy difícil seguir con todo rigor sin tener la seguridad de que los Municipios cumplan todos oportunamente siquiera aquellas obligaciones más precisas que sean de su cargo, según las Bases, y muy especialmente la de efectuar la expropiación de los terrenos necesarios para la ejecución de las obras.

Para llevar á cabo todo lo que queda indicado hay que vencer dificultades de orden legal, pues sabido es que con arreglo á las disposiciones vigentes la Diputación provincial carece de competencia para entender en lo relativo á la formación del plan de caminos vecinales, orden de ejecución, construcción, conservación y policía, funciones todas que la ley de 30 de julio de 1904 encomienda á otros organismos, cuales son las Juntas provinciales y de distrito, bajo la dirección superior del Ministerio de Fomento.

Cuando se publicó el proyecto de la expresada ley, la Diputación trató de conseguir que, si no era posible introducir en la misma las modificaciones esenciales que proponía, se consignase, al menos,

un artículo adicional facultando á las Diputaciones para concertar con el Gobierno la construcción de los caminos vecinales comprendidos en los planes que se formasen y fueran aprobados, contribuyendo el Estado con el mismo tipo de subvención fijado en la ley y reservándose la inspección y vigilancia de las obras y cuantas garantías de fiscalización estimase necesarias.

Merced á las gestiones entonces practicadas, logróse que se incluyera en la ley una disposición transitoria, en virtud de la cual se formalizó el contrato con el Estado para la construcción de 220 kilómetros de caminos vecinales, durante el plazo de cuatro años.

Pero esto no basta: es menester conseguir una disposición especial, no ya transitoria, sino de carácter permanente, para que en esta provincia, que tiene establecido y en vigor, con tan buenos resultados prácticos un sistema de construcción y conservación de caminos vecinales, sea éste respetado y pueda, con el auxilio del Gobierno, continuar y completar la labor que viene realizando.

No es este, sin embargo, el momento más oportuno de adoptar una resolución definitiva acerca del particular, discutiéndose como está en las Cortes la reforma de la Administración local que se espera ha de venir á modificar ó extender la actual esfera de acción de las Diputaciones provinciales. Y como es probable que durante el próximo período de sesiones que comenzará en octubre de este año, llegue á ser un hecho la reforma aludida, conceptúase que entonces será ocasión propicia de estudiar á fondo los medios más adecuados y convenientes para la consecución del indicado fin.

Por todo lo expuesto:

El ponente que suscribe tiene el honor de proponer la adopción de los siguientes acuerdos: 1.º Se aprueba la relación formulada por la Dirección de Obras públicas provinciales en 1.º del actual, de los caminos vecinales ó secciones de los mismos que se considera indispensable construir, rectificar ó mejorar para poner en comunicación con otros caminos vecinales, carreteras provinciales ó del Estado á los pueblos de la provincia que se hallan actualmente incommunicados, agrupando dichos pueblos por partidos judiciales y continuando los nombres unos y otros por orden alfabético, para no pre-

suponer preferencia alguna; 2.º La Diputación consignará en sus presupuestos la mayor cantidad posible que permitan los recursos de la provincia, no menor de doscientas cincuenta mil pesetas, para llevar á cabo las obras de que se trata, como atención preferente del capítulo de carreteras, en el plazo máximo de veinte años, sin perjuicio y aparte de la terminación de los caminos ya comenzados y de los comprendidos en el convenio celebrado con el Estado en 21 de noviembre de 1904; 3.º Se seguirá un orden razonado de ejecución, construyendo en primer lugar aquellos caminos cuyos proyectos se hallen ya terminados ó se estén formulando en virtud de acuerdos anteriores de la Diputación, y teniendo en cuenta para determinar la preferencia entre los demás, á tenor de las consideraciones expuestas en este dictamen, todas las circunstancias que gradúen el interés más ó menos inmediato de la construcción, decidiéndose los casos de duda por la prioridad de la petición. Así, pues, la Diputación, en el mes de octubre de cada año, ó sea en una de las primeras sesiones del segundo período, determinará las obras que hayan de ejecutarse durante el siguiente año, en la medida que permita la cantidad consignada al efecto en el presupuesto respectivo; 4.º Durante el segundo período de sesiones del presente año se estudiará la manera de recabar que se dicte una disposición especial á fin de que esta Corporación pueda continuar realizando el servicio de construcción y conservación de caminos vecinales con arreglo al sistema que tiene establecido y con el auxilio del Estado, mediante contratos con el mismo semejantes al celebrado en 21 de noviembre de 1904 ó en la forma que se considere más adecuada.

Barcelona 8 de julio de 1908.

Buenaventura M.^a Plaja

Relación de los caminos vecinales ó secciones de caminos vecinales que son indispensables construir para poner en comunicación los pueblos de la provincia que se hallan actualmente incomunicados, con otros caminos vecinales, carreteras provinciales ó del Estado.

Nombre de los pueblos actualmente sin comunicación	Denominación del camino ó de la sección del camino	Longitud aproximada en kilómetros	Cantidad alzada que será necesario gastar — Pesetas
Partido de Arenys de Mar			
Montseny, Fogás de Montclús, San Esteban de Palautordera.	De Montseny á Santa María de Palautordera, por San Esteban, con ramal á Fogás.	15	225,000
Montnegre.	De Montnegre, por Fiurosas, á La Batlloria.	12	180,000
Orsavinyá.	De Orsavinyá á Pineda, por Vallmaña.	9	140,000
Olsinellas.	De Olsinellas á San Celoni.	4	60,000
Fogás de Tordera.	De Tordera, por Fogás, al confín de la provincia hacia Hostalrich.	8	140,000
TOTAL.		48	745,000
Partido de Berga			
Caserras.	De Espuñaola, en la carretera del Estado, de Solsona á Ribas á Puigreig, por Caserras, con ramal á Gironella.	20	300,000
San Jaime de Frontanyá, Castell del Areny.	De San Jaime de Frontanyá á Vilada de Guardiolaans, por Castell del Areny.	17	270,000
Castellar del Riu.	De Berga, por Espinalbet, á Castellar del Riu.	10	150,000
Castellar de'n Huch.	De Castellar de'n Huch á la Poble de Lillet.	8	120,000
Gisclareny.	De Gisclareny á Bagá.	8	120,000
Fígols.	De Fígols á la carretera de Solsona á Ribas.	6	100,000
La Nou, La Baells.	De La Nou á la carretera de Montseny, á Berga, por La Baells.	7	140,000
La Quart.	De la Quart á la estación de Oliván, por La Portella.	5'500	90,000
Llusá.	De Llusá á la carretera de Prat de Llusanés á San Quirse de Besora.	5	60,000
Montclar de Berga.	De Montclar al camino de Espunyola á Puigreig.	6	90,000
Montmajor.	De Montmajor á la carretera del Estado, de Corréa á Anfesta, por Cardona.	2	25,000
Sagás.	De Sagás á la carretera de Vich á Gironella.	6	90,000
Saldes, Masanés, Vallcebre.	De Saldes, por término de Vallcebre, á Guardiola.	15	240,000
San Julián de Serdanyola.	De San Julián de Serdanyola á la carretera de Solsona á Ribas en Guardiola.	7	100,000
Santa María de Marlés.	De Santa María de Marlés á la carretera de Vich á Gironella.	5	50,000
Viver.	De Viver á la carretera de San Fructuoso á Berga en Navás.	5	70,000
TOTAL.		130'500	2.015,000

Nombre de los pueblos actualmente sin comunicación	Denominación del camino ó de la sección del camino	Longitud aproximada en kilómetros	Cantidad alzada que será necesario gastar — Pesetas
Partido de Granollers			
Parets, Llisá de Vall, Llisá de Munt, Santa Eulalia de Ronsana..	De la carretera de Barcelona á Ribas, por Parets, á empalmar con la provincial de San Lorenzo Savall á Llinás en el término de Bigas y Riells..	13'420	307,500
	TOTAL. . .	13'420	307,500
Partido de Igualada			
Argensola..	De Argensola á la carretera de Madrid á La Junquera.	4	60,000
Bellprat.	De Bellprat á la carretera de Valls á Igualada.	8	150,000
Cabrera de Igualada.	De Cabrera á empalmar con la carretera de Capellades á Martorell.	4	60,000
Calonge.	De Calonge (barrio de San Pasalás) á la carretera de Jorba á Folqués.	5'500	90,000
Espoya (Torre de Claramunt).	De Espoya á la carretera de Igualada á Sitges.	4	70,000
San Martín Sasgayolas.	De San Martín Sasgayolas á Calaf.	4	60,000
Rubió.	De Rubió á la carretera de Folqués á Jorba.	7'500	100,000
Veciana.	De Veciana á Copons.	8	120,000
Vilanova del Camí.	De Vilanova del Camí á Igualada.	0'600	10,000
	TOTAL. . .	45'600	720,000
Partido de Manresa			
Aguilar de Segarra, Fonollosa, San Pedro Salavinera, Pals, Rajadell.	De Manresa á Calaf, por Fonollosa, Aguilar de Segarra y San Pedro Salavinera, con ramal á Rajadell.	37	600,000
Castelladral, Mojalt.	De Navás á Castelladral, por Mojalt y San Cugat del Recó.	10	150,000
Castellfollit del Boix y San Salvador de Guardiola.. . . .	De Castellfollit del Boix, por Guardiola, á empalmar con la carretera de Igualada á Manresa.	10	180,000
Castellnou de Bages.	De Castellnou á Sampedor.	5	70,000
Gayá.	De Gayá á la carretera de San Fructuoso á Berga.	6	90,000
Granera.	De Granera á empalmar con la carretera de Mollet á Moyá.	6	90,000
San Mateo de Bages.	De San Mateo de Bages á Callús.	12	180,000
San Vicente de Castellet, Rocafort.	De Rocafort á empalmar con la carretera de Esparraguera á Manresa por Pont de Vilumara y San Vicente de Castellet.	13	200,000
Santa Cecilia de Montserrat, Marganell.	De Marganell á la carretera de Esparraguera á Manresa.	6	85,000
Santa María de Oló.	De Santa María de Oló á la carretera de Moyá á Calaf.	2	35,000
	TOTAL. . .	107	1.680,000

Nombre de los pueblos actualmente sin comunicación	Denominación del camino ó de la sección del camino	Longitud aproximada en kilómetros	Cantidad alzada que será necesario gastar — Pesetas
Partido de Mataró			
Cabrils.	De Cabrils á Vilasar de Mar.	1'800	12,000
	TOTAL.	1'800	12,000
Partido de San Xelto de Llobregat			
Santa Cruz de Olorde.	De San Bartomeu (Santa Cruz de Olorde) á Vallvidrera.	6	80,000
San Justo Desvern.	De San Justo Desvern á la carretera general de Madrid á Francia.	1'500	18,000
	TOTAL.	7'500	98,000
Partido de Sabadell			
Polinyá.	De Polinyá á la carretera de Sabadell á Granollers.	1	15,000
	TOTAL.	1	15,000
Partido de Vich			
Brull.	De Brull á Seva.	5	80,000
Castellcir.	De Castellcir á Castelltersol.	5	75,000
Orís.	De la carretera de Barcelona á Ribas, por Ordeix de Orís, á empalmar con el camino de San Baudilio á San Hipólito de Voltregá.	6	90,000
Oristá.	De Oristá á la carretera de Vich á Gironella.	5	85,000
Rupit.	De Rupit á empalmar con la carretera de Vich á Olot.	3	45,000
Santa Cecilia de Voltregá.	De Santa Cecilia á la carretera de Barcelona á Ribas.	3	50,000
Santa Eugenia de Berga.	De Santa Eugenia á empalmar con el camino de Vich á Taradell.	1'500	50,000
Santa María de Corcó.	De Santa María de Corcó á la carretera de Vich á Olot.	1'500	25,000
Sora.	De Sora á la carretera de Barcelona á Ribas.	6	100,000
Tabérnolas.	De Tabérnolas á la carretera de Vich á Roda.	4	65,000
Tabertet.	De Tabertet á empalmar con la carretera del Estado, de Vich á Olot.	7	85,000
Vilanova de Sau.	De Vilanova á Folgarolas.	10	150,000
	TOTAL.	57'000	880,000
Partido de Villafranca			
Moja (agregado de San Miguel de Olerdola.	De Moja á la carretera de Tarragona á Barcelona.	3	45,000
Pachs.	De Pachs á la carretera de Villafranca á Aguiló.	1	10,000
Santa Fe del Panadés.	De Santa Fe á la carretera del Estado, de Villafranca á Igualada.	2	25,000
	TOTAL.	6	80,000

RESUMEN

	Kilómetros	Pesetas
Partido de Arenys de Mar	48'000	745,000
Id. Berga	130'500	2.015,000
Id. Granollers.	13'420	307,500
Id. Igualada	45'600	720,000
Id. Manresa	107'000	1.680,000
Id. Mataró.	1'800	12,000
Id. San Felí de Llobregat	7'500	98,000
Id. Sabadell	1'000	15,000
Id. Vich.	57'000	880,000
Id. Villafranca.	6'000	80,000
TOTAL.	417,820	6.552,500

Barcelona 1.º de julio de 1908

El Ingeniero Subdirector,

Jacinto Mumbrú

RF-9-34