

MANCOMUNITAT
DE
CATALUNYA
—
L'OBRA
REALITZADA

AGOST
1923

M
3
172

MANCOMUNITAT DE CATALUNYA

MANCOMUNITAT DE CATALUNYA

L'OBRA
REALITZADA

- I. Telèfons.
- II. Ferrocarrils.
- III. Carreteres, Camins
i Ponts.
- IV. Obres hidràuliques.

PALAU DE LA GENERALITAT

11-3-172

MANCOMUNITAT DE CATALUNYA

L'OBRA
REALITZADA

ANYS 1914-1923



BARCELONA

AGOST MCMXXIII



2.471

ARTS GRÁFIQUES, S. A. SUCCESSORS D'HENRICH I C.^a — BARCELONA

I
TELÈFONS

TELEFONS

DESCRIPCIÓ GENERAL

En la Memòria presentada al Consell de la Mancomunitat amb motiu de l'Assemblea celebrada en el mes de novembre del 1917 varen expressar-se clarament tant l'estat de les construccions telefòniques a Catalunya en empendre la Mancomunitat noves construccions, com les dificultats econòmiques derivades de Reglaments i convenis, en les construccions i en el servei, i els problemes fonamentals a resoldre en el desenrotllament de la xarxa telefònica de la Mancomunitat.

Cal, doncs, únicament ocupar-nos en aquest Anuari de la tasca realitzada des d'abril del 1916, que van començar els treballs, fins a la data.

Quatre són els factors que integren el desenrotllament d'una xarxa telefònica: Línies, Centrals, Subcentrals i Estacions públiques o particulars.

Línies. — Les línies han estat construïdes amb pals de pi creosotats, fil de coure electrolític de 2 mm. de diàmetre, fil de ferro galvanitzat nordamericà de 4, 3 i 2 mm. de diàmetre, extrabestbest, travesses creosotades, tirants i suports de ferro galvanitzat i aïlladors de porcellana.

En les línies, sobretot en les generals, s'ha tingut especialíssima cura en l'isolament, havent-lo arribat a obtenir en condicions sumament satisfactòries igualant les millors línies telefòniques estrangeres.

Demostra la bona qualitat de les mateixes l'existència de les nombroses línies combinades establertes, que prestan excellent servei, mereixent especial menció la sobre-combinada que funciona magníficament entre Granollers i Barcelona.

Entre aquestes poblacions, materialment no existeixen sinó quatre línies de coure electrolític de 2 mm. i una de ferro extrabestbest nordamericà de 4 mm. Cada parell de línies de coure dóna lloc a una combinada, i de les dues combinades neix la sobre-combinada. Resulta, doncs, que les cinc línies esteses es converteixen en vuit, i l'any pròxim que s'haurà estès una altra línia de ferro de 4 mm. es combinarà amb l'existent, resultant un total de sis línies esteses i deu línies per a donar servei.

Les dificultats de trobar materials han obligat a apellar a tota classe de recursos per a establir els canvis convenients. Així es veuen, a les línies de la Mancomunitat, canvis amb isoladors *chicagos*, canvis amb suports dobles, canvis establerts amb un suport recte i un corbat, canvis mitjançant suports de diferents tamanys, cablejant en hèlix, i aquest mateix sistema aplicat a dues línies, ocupant els conductors de cada una els extrems de les diagonals del rectangle que es forma en cada travessa. Quan es tracta d'una línia única, s'ha aplicat també el procediment de canvis en hèlix.

Ultra els canvis, han estat també aplicades a les línies les transposicions o desplaçaments de lloc dels diferents circuits que les formen en nombre suficient per a anul·lar les induccions mútues i les que provenen de circuits exteriors, especialment de línies d'alta tensió.

En les línies generals s'han intercalat cada 8 qui-

lòmetres caixetins de prova per a la més ràpida determinació i reparació d'averies; aquests caixetins han donat excel·lents resultats en el descobriment de les averies causades intencionadament en les línies de la Mancomunitat creuant-les i derivant-les mitjançant fil de bobines i fil de ferro de 1 mm. col·locat en la part superior de les creuetes, tancant el circuit d'una línia o establint contacte entre dos.

Les línies combinades són nombroses i totes funcionen perfectament mitjançant transformadors diferencials amb un primari de 150 ohms i un secundari de 300; aquesta és una prova de la bondat i bona construcció de les línies, ja que, tècnicament, perquè aquests circuits combinats, dits també circuits fantomes, donin satisfactori resultat, és indispensable que les línies que els integren tinguin igual resistència òhmica, igual isolament i la mateixa capacitat. I aquestes condicions han quedat satisfetes sempre que s'ha tractat d'instalar nous circuits combinats.

Ultra els anteriorment indicats entre Barcelona i Granollers, existeixen en la demarcació Nord, un altre entre Granollers i Manlleu, un altre entre Manlleu i Ripoll, un altre entre Granollers i Sant Celoni, un altre entre Sant Celoni i Arbúcies, i un altre entre La Garriga i Vich. En la demarcació Central n'existeixen tres, i sis més en la demarcació Oest.

Els «vanos», o sigui la distància entre dos pals consecutius, és variable i depèn del nombre de circuits, de les condicions climatològiques i de les majors o menors dificultats per a obtenir els permisos dels propietaris corresponents. El «vano» tipus, és de 50 metres, disminuint en les corbes i en localitats fredes, com, per exemple, en el pas de la collada de Tosses, on els «vanos» han arribat a reduir-se a 20 metres, i

augmentant fins a 80 quan es tracta d'una línia amb un sol circuit i condicions de clima favorables.

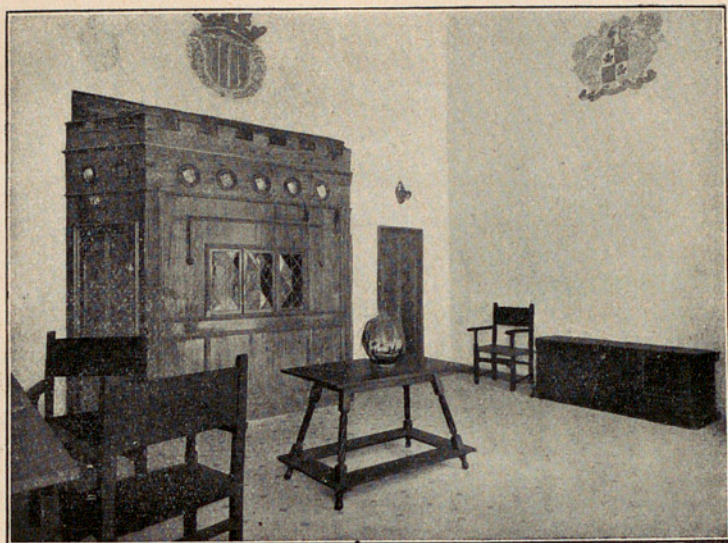
En altres punts, les condicions del terreny ha obligat també a ampliar certs «vanos» considerablement. Per exemple: el pas del Tordera, en la línia de Blanes-Malgrat, té 260 metres.

Centrals i subcentrals. — Els templets s'han instal·lat generalment amb pals de melis de 5, 6 i 7 metres de llargada, quadrats de 15 i 12 centímetres de costat, no donant-los dimensions grandioses perquè sempre que d'un templet surten més de deu línies en la mateixa direcció, es substitueixen per cable del nombre de circuits convenient.

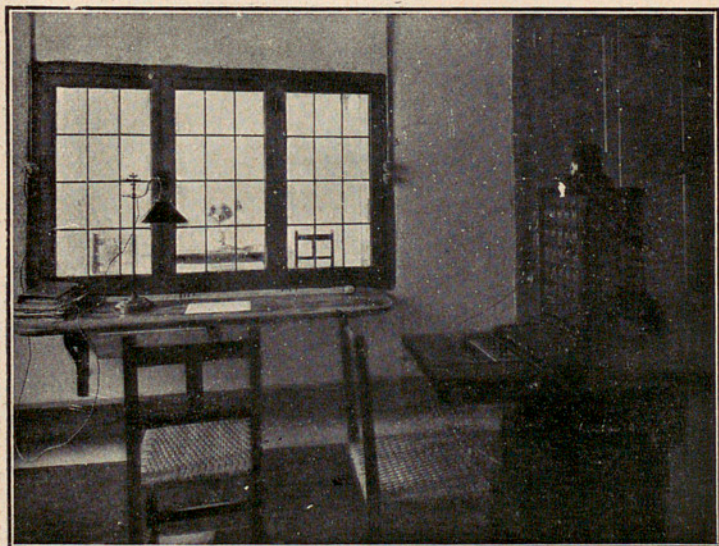
Totes les línies exteriors afueixen en el templet a un caixetí anomenat de distribució, el qual consisteix en una placa d'ebonita amb el nombre de bornes necessàries i des d'allí, convenientment preservats de la humitat, mitjançant un caixetí de fusta, fil recobert i cable adequat, es dirigeixen, les generals, a un commutador de proves i des d'aquest a les defenses; les altres línies passen a un altre commutador que permet dirigir-les directament a terra o a les defenses. Aquestes són triples i estan constituïdes per descarregadors, bobinetes tèrmiques i fusibles.

De les defenses les línies generals passen a les bobines de combinat, i d'aquestes a la Central. Les altres van directament a la Central. En cas de tempestat, les línies generals es deixen directes en el commutador de proves o se'ls dona terra segons els casos, i les altres línies es dirigeixen a terra mitjançant el commutador, aconseguint així limitar molt el consum de bobinetes tèrmiques i fusibles.

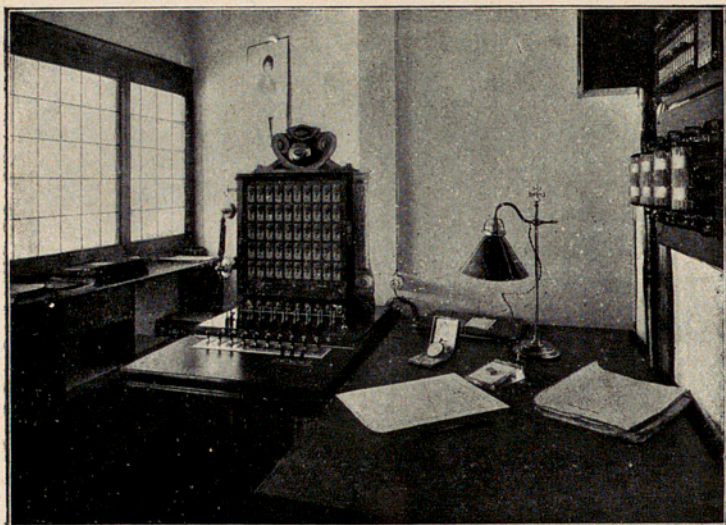
El local d'una central o subcentral, comprèn : una sala per al públic, convenientment moblada, i un



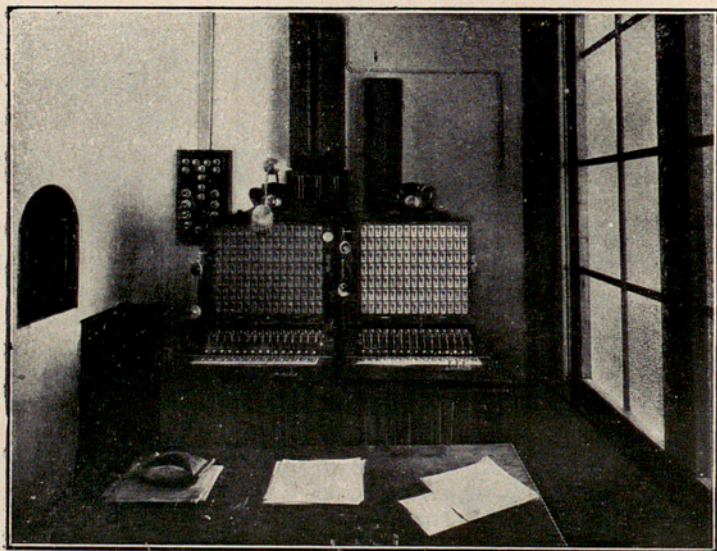
Figueres. — Sala del públic



Piera. — Central



Sant Feliu de Llobregat. — Central



Figueres. — Central

o dos locutoris. Les centrals s'installen en lloc independent i el més lluny possible de la sala destinada al públic.

S'acompanyen fotografies d'alguns detalls de les instal·lacions de les centrals de Figueres i Cervera.

Els locutoris estan interiorment revestits de fusta, encoixinats i tapissats.

Les centrals muntades són la majoria sistema Ericsson, alguna triangular, una Stromberg a Granollers i una altra del mateix sistema a Mollerusa.

També s'han instal·lat, i funcionen bé, dues centrals automàtiques sistema Ericsson. Una està muntada a Lleyda.

Des del temple de les centrals o subcentrals surten les línies dirigint-se a les estacions de servei públic muntades en diferents pobles o a les estacions d'abonats particulars. Sempre que d'aquestes últimes han de sortir en una mateixa direcció, més de deu, en lloc de línies individuals, es tira un cable del nombre convenient de circuits. Així s'augmenta la capacitat del temple i es guanya en seguretat, coses sumament convenients en les poblacions d'alguna importància que estan creuades en totes direccions de línies de llum i fins algunes d'alta tensió.

Els cables surten d'una caixa terminal i acaben en una altra. D'aquestes caixes n'hi ha instal·lades de dues classes, sistema Ericsson i sistema americà. Les primeres consten de dos compartiments, soldant-se en un d'ells els circuits del cable als terminals respectius, i un cop feta aquesta operació es tanca hermèticament, i per un forat que hi ha a la part superior s'omple el compartiment de matèria isolant en estat líquid, que en solidificar-se fa completament

impossible que la humitat pugui penetrar; en l'altre compartiment els circuits passen per descarregadors i es dirigeixen a la central o a les estacions d'abonats, segons el lloc on estigui installada. Així queda el cable perfectament protegit i isolat.

Les caixes terminals sistema americà reuneixen millors condicions que les Ericsson; són cilíndriques, i en elles es pot fer amb molta més facilitat l'operació de soldadura dels fils del cable als terminals respectius i no tenen, com les Ericsson, l'inconvenient de poder-se escapar la matèria isolant en estat líquid quan a l'estiu estan contínuament exposades directament al sol.

Hi ha nombrosos cables establerts a Lleyda, Balaguer, Figueres, Ripoll, Manlleu, Blanes i altres poblacions.

Per a reduir el cost d'instal·lació, facilitant d'aquesta manera l'extensió de la xarxa telefònica, s'ha fet ús de les estacions d'abonats i de servei públic muntades en crida selectiva. La central pot cridar a l'estació que convingui sense que les altres ho sentin. Les instal·lacions d'aquesta classe són nombroses, especialment en la demarcació Oest.

Estacions. — Des de l'últim muntant els circuits entren en les cases protegits per cablet d'un parell o fil recobert i pipetes per a travessar les parets. Els aparells, en llur immensa majoria, són Ericsson de pupitre amb microtelèfon de mà; hi ha també alguns sistema Ericsson Holanda. Totes les estacions de servei públic, i en general totes les que corresponen a línies d'alguna extensió, estan protegides per triple Economia.

*TREBALLS EFECTUATS DES D'ABRIL
DEL 1916 A FI DE DESEMBRE DEL 1922*

Línies esteses, quilòmetres..... 587r'40

Les dificultats creades per la guerra obligaren a construir les primeres línies amb fil de ferro de 2, 3 i 4 mm. per la impossibilitat gairebé absoluta de trobar fil de coure en condicions acceptables.

A mesura que aquesta dificultat ha anat desapareixent, la Secció de Telèfons s'ha preocupat i posat en pràctica el desenrotllament d'una gran xarxa de línies interurbanes de fil de coure que avui es troba ja gairebé acabada.

Les primitives línies de ferro han sigut seccionades i actualment no s'empleen més que per a posar en comunicació secundària els diferents grups que constitueixen la xarxa.

L'escrupulositat que guia les construccions permet sempre l'establiment immediat de la fantomització de les línies i, per consegüent, l'augment de noves artèries sense incrementar el pressupost.

Aquestes línies enllassen les centrals, subcentrals i estacions que es detallen en els quadres següents:

RELACIÓ DE CENTRALS I SUBCENTRALS

CENTRALS	Capacitat	Nombre d'abonats
Agullana.	16	3
Aytona.	12	5
Albagés.	6	1
Albatàrrech.	12	4
Alcanar.	30	10
Alcarraç.	12	9
Alforja.	16	6
Alguayre.	6	—
Almacelles.	12	7
Almatret.	20	5
Almenar.	15	10
Alp.	20	2
Arbúcies.	30	12
Arenys de Munt.	16	7
Artesa de Segre.	30	13
Ascó.	15	8
Balaguer.	135	92
Balenyà.	6	4
Banys de Sant Vicens.	10	2
Barbarà.	8	5
Batea.	6	4
Begues.	10	7
Belianes.	12	3
Bellcaire (Lleyda).	12	6
Bell-lloch.	25	8
Bellpuig.	50	14
Bellver.	20	6
Bellvis.	20	10
Berga.	20	—
Bigas.	10	7
Blanes.	50	20

CENTRALS	Capacitat	Nombre d'abonats
Borges del Camp.	30	10
Borrassà.	6	3
Borredà.	16	4
Bot.	16	6
Brafim.	16	10
Breda.	10	4
Cadaqués.	6	3
Calaf.	30	20
Camallera.	6	4
Camarasa.	5	2
Camprodon.	30	19
Cardedeu.	30	21
Cardona.	50	37
Castell dans.	6	3
Castellfullit de la Roca.	10	1
Castellnou de Seana.	5	2
Castelló d'Empúries.	4	4
Castellserà.	12	5
Castelltersol.	20	11
Centelles.	16	9
Cervelló.	12	4
Cervera.	20	—
Cervià.	10	2
Corbera de Llobregat.	10	6
Cubells.	8	4
Darnius.	8	3
Espolla.	4	2
Estartit.	5	3
Falset.	50	25
Figueras.	200	161
Flix.	80	41
Fuliola.	10	4

CENTRALS	Capacitat	Nombre d'abonats
Gandesa	25	22
Garriguella	10	2
Gavà	20	12
Girona	5	—
Golmés	12	2
Granadella	12	5
Granja d'Escarp.	12	2
Granollers	25	—
Gualba	12	3
Guimerà	8	—
Guissona	15	7
Hostalrich	20	9
Ivars d'Urgell	25	13
Juncosa	12	4
Juneda	30	16
La Batllòria	6	3
La Garriga	105	39
La Junquera	6	3
La Riba	15	13
Les Llosses	8	1
Linyola	20	4
Lladó	6	3
Llansà	20	8
Llardecans	10	2
Lleyda	660	566
Llinàs	16	15
Lloret de Mar	12	4
Malgrat	30	7
Manlleu	105	53
Manresa	16	—
Martinet	6	1
Martorelles	4	1

CENTRALS	Capacitat	Nombre d'abonats
Mayals	16	8
Menàrguens	6	2
Molins de Rey	105	38
Mollerusa	100	51
Montmeló.	8	4
Montornés	25	10
Mora d'Ebre	6	—
Noves	8	4
Oliana.	16	4
Olost.	16	4
Organyà	20	16
Palautordera	16	9
Palmerola.	8	2
Pallejà	6	4
Papiol.	6	4
Pau	12	3
Penelles	8	3
Perafita	10	4
Perthús.	10	5
Piera.	25	5
Pineda	6	2
Pinell	6	4
Pla de Sant Tirs	6	1
Planoles	6	1
Pobla de Lillet.	16	13
Pobla de Masaluca	6	4
Pobla de Segur.	30	18
Pons	30	25
Pont de Molins.	6	3
Port de la Selva	10	3
Port-Bou	100	42
Porrera.	12	5

CENTRALS	Capacitat	Nombre d'abonats
Prats de Llusanés	6	2
Puigcerdà.	105	32
Puigvert.	12	2
Ribes.....	30	20
Ripoll	105	77
Rocafort de Queralt	12	5
Roda.	16	11
Roses	16	5
Rupià	6	4
Sant Andreu de la Barca.	12	4
Sant Celoni	50	20
Sant Esteve de Palautordera ...	8	5
Sant Feliu de Codines.	10	2
Sant Feliu de Llobregat.....	25	23
Sant Hilari de Sacalm	12	7
Sant Hipòlit de Voltregà.	16	10
Sant Joan de les Abadesses.....	50	21
Sant Jordi Desvalls	12	8
Sant Julià de Vilatorça	6	6
Sant Mateu de Bages.	6	2
Sant Pau de Segúries.	10	6
Sant Pere Pescador	10	1
Sant Quirze de Besora.	50	25
Sant Salvador de Guardiola	50	25
Sant Salvador de Guardiola	6	3
Santa Coloma de Farnés	25	16
Santa Coloma de Queralt	50	30
Santa Eulària de Ronsana	6	5
Santa Maria de Besora.....	5	2
Santa Maria de Corcó.....	12	3
Sarreal	25	14
Sarroca.	20	1

CENTRALS	Capacitat	Nombre d'abonats
Seu d'Urgell	30	23
Serós.	20	11
Solsona.	40	24
Térmens	12	3
Tona	16	7
Tordera	12	3
Torelló	50	36
Torà	8	5
Torrefarrera.	10	2
Torregrossa	12	6
Torrelameu	3	2
Torrelles de Llobregat	6	5
Torres de Segre	16	3
Torroella de Montgrí.	20	7
Tossa.....	10	6
Tremp.	30	28
Utxafava	6	2
Vallgorguina	6	3
Vallirana	20	11
Vallromanes.	6	3
Verges.	20	4
Vich	200	163
Vilabella.	16	4
Viladecans	16	9
Viladrau.	8	7
Vilafant	6	3
Vilajuïga	8	6
Vilallonga.	8	2
Vilarodona	20	3
Vilosell	5	1
Vinaixa.	12	4
Xerta	12	—

RELACIÓ DE LES ESTACIONS TELEFÒNIQUES PROVEÏDES
D'UN COMMUTADOR I DOS APARELLS

Albi, Alcoletge, Aldover, Barbens, Cabanes, Campdevàrol, Campmany, Ciutadilla, Corbins, Das, Figaró, Floresta, Foradada, Guàrdia, Jafra, La Coromina, La Gleva, Maldà, Miralcamp, Molà, Navata, Palau d'Anglesola, Pla de Sant Tirs, Poal, Riells, Rosselló, Salavinera, Santa Fe, Santa Eulària de Puigoriol, Terrades, Vallfogona de Riucorp (poble), Vallvert, Vidrà, Vilanova d'Alpicat, Vilanova de Bellpuig, Vilanova de la Barca i Vilanova de la Muga.

RELACIÓ DE LES ESTACIONS TELEFÒNIQUES

Avellanès, Ager, Ayguafreda, Alamós, Albanyà, Albesa, Alcanó, Alentorn, Alfés, Algerri, Alió, Alps, Ametlla, Arbeca, Archs, Aristot, Armentera, Arnes, Arseguel, Artesa de Lleyda, Assentiu, Aspa.

Bàsca, Basella, Bellcayre (Girona), Bellmunt de Priorat, Bellmunt d'Urgell, Bellmunt (Nimes), Belltall, Benavent Biosca, Biure, Blancafort, Boldú, Bor, Bovera, Bruch, Butsenit.

Cabra, Cànoves, Cantallops, Cases Barbens, Castell del Remey, Castellfollit de Riubregós, Castellbou de Basella, Castellnou de Carcolse, Castelló de Farfanyà, Castellolí, Ceró, Ciurot, Cogul, Colomé, Coll del Rat, Coll de Nargó, Cubells, Culera.

Espluga Calva.

Fatarella, Folgaroles, Fornells, Freginals.

Gerp, Gimanelles, Gombreny, Granyena de Cervera, Granyena de les Garrigues, Granyena de Lleyda, Guardiola de Basella, Guiamets.

Horta, Hostalets de Pierola.

La Bajol, La Palma de Cervelló, La Vall de S.^{ta} Creu.

Llanàs, Llorens.

Marganell, Masalcoreig, Masllorens, Masquefa, Mas-sanet de Cabrenys, Mines de carbó de l'Ebre, Mollet de Perelada, Molló, Montargull, Montellà, Montesquiú, Montgay, Montoliu de Lleyda, Moyà.

Nalech, Núria.

Ogassa, Olmells de Nagaya, Omellons, Oizinelles, Oristà, Os de Balaguer.

Palafolls, Palau Sabardera, Passanant, Peramola, Perellada, Pira, Pla de Cabra, Pobla de Cièrvols, Pobla de Granadella, Ponr d'Armentera, Pontés, Pradell, Prat de Compte, Prats de Rei, Prats i Sampsor, Preixana Preixens,, Puiggros.

Queralps.

Rabós, Ribarroja, Riu, Rocafort de Vallbona, Rocallaura, Ridonyà.

Sanahuja, Salàs, Sant Antoni de Vilamajor, Sant Boy de Llusanès, Sant Climent de Llobregat, Sant Climent de Sassebes, Sant Feliu de Sasserra, Sant Hilari (Aigües minerals), Sant Llorenç de Montgay, de la Muga, Sant Martí de Maldà, Sant Pere de Salavinera, Sant Pere de Torelló, Sant Pere de Vilamajor, Sant Vicens de Torelló, Santa Eulària de Riuprimer, Santes Creus, Secuita, Selva de Mar, Sentfores, Setcases, Seva, Soleràs, Solivella, Soses, Suchs, Sudanell, Sunyer, Suquets.

Taradell, Tarròs, Tiurana, Torms, Tornabou, Torre d'Oristà, Torrebesses, Tous, Tudela.

Ullestret, Vallbona de les Monges, Vallfogona (Balneari), Vallfogona de Balaguer, Vallfogona de Ripoll, Vall-llebrera, Vall-llebrerola, Vallmanya, Ventoses, Vilada, Viladomat, Vilamacòlum, Vilamaniscle, Vilanova de l'Aguda, Vilanova de Moyà, Vilanova de Segtià, Villalba dels Archs,

ESTAT DELS ABONAMENTS INSTAL·LATS

ANYS	Urbans	Interurbans	TOTAL
1916	370	10	380
1917	850	30	880
1918	1,206	50	1,256
1919	1,497	83	1,580
1920	1,856	155	2,011
1921	2,164	220	2,384
1922	2,463	286	2,749

RESUM

Centrals	190
Estacions amb commutador i dos aparells .	37
Estacions	178
<hr/>	
Total de poblacions amb servei telefònic.	405
Total d'abonaments instal·lats	2,749

RESULTATS ECONÒMICS

INGRESSOS I DESPESES

ANYS	Ingressos	Despeses d'exploració	Producte líquid	Despeses de construcció
1916	13,152'35	50,000'00	36,847'65	699,595'77
1917	267,203'30	100,252'40	166,950'90	1,409,281'75
1918	430,561'10	147,562'53	282,998'57	871,435'24
1919	555,468'31	210,311'15	345,157'16	454,274'11
1920	698,542'53	386,289'62	312,252'91	618,234'14
1921	713,576'67	444,123'14	287,453'53	479,809'68
1922	808,461'03	568,692'53	239,768'50	594,010'05
Totals	3,504,965'29	1,907,231'37	1,597,733'92	5,126,611'04

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	-----

II

FERROCARRILS

FERROCARRILS SECUNDARIS

CONCURS SOBRE FERROCARRILS SECUNDARIS

Segons ja es deia en l'anunci del concurs publicat en juny del 1919, una de les causes del nostre endarreriment, problema vell en altres terres, és la manca de mitjans de comunicació; sols una part de Catalunya té carreteres, i a dotar-la tota ella de camins des del pla a la muntanya tendeixen des de fa anys els nostres esforços.

Anem ara a emprendre la nova tasca, ja fa temps realitzada per tota l'Europa, en retard tristíssim entre nosaltres : la construcció dels ferrocarrils secundaris catalans.

La necessitat, cada dia més urgent, de passar del transport de carros (que no té l'abast que la producció del país demana) al transport per via fèrria, ha impulsat el Consell de la Mancomunitat a estudiar la manera d'establir una xarxa ferroviària orgànica que cobrirà el territori de Catalunya.

Aquesta necessitat és major a mesura del progrés i extensió de la indústria, que trobaria una trava, impossible de resistir, en la manca dels transports; i sense donar-li satisfacció és impossible la implantació de la major part de les indústries noves que elaboren grans volums de primeres matèries.

Aprofitant la llei actual de ferrocarrils secundaris, la Mancomunitat creu poder emprendre ràpidament

l'execució de tots o part d'una xarxa secundària, començant pels ferrocarrils continguts en el dit pla, completant-los a fi de donar-los llibertat i relació mútua.

Però una empresa de tanta importància no pot dur-se a terme sense la col·laboració de les comarques interessades, que han d'ajudar no sols a la instal·lació del ferrocarril, sinó a la seva explotació, perquè l'orgue vital que es tracta de donar a la nostra terra viu i produeix vida en harmonia amb els altres que componen el país.

Tenint en compte aquestes consideracions, el Consell de la Mancomunitat, en compliment dels acords de l'Assemblea, obrí un concurs per estimar l'ordre de preferència que hagi de seguir-se en els tràmits d'aprovació de projectes i subsegüents subhastes de construcció, entre les poblacions, particulars, bancs o empreses interessades en la construcció dels ferrocarrils secundaris catalans.

D'alguns d'ells s'havien fet ja estudis en major o menor grau. En aquest cas es trobaven les següents línies : Tarragona-Cervera; Cervera-Pons; Pons-Balaguer; Pons-Puigcerdà; Lleyda-Fraga; Reus-Montroig; Cardona-Súria.

Però, a fi que cap tros de la terra catalana quedés exclòs, la Mancomunitat cridà també a concurs les comarques que, sentint-se necessitades de la comunicació ferroviària, no tenien encara estudis de projectes fets, o bé tinguessin un projecte de ferrocarril distint dels estudiats fins allavors, inclosos o no en els plans dels secundaris.

Aquells que, a la crida d'aquest concurs, hi responguessin oferint més avantatges, serien preferits en l'elecció del tros corresponent.

Els aventatges que podien oferir-se al Consell eren les següents :

1) La subscripció en «cèdules» del ferrocarril, l'import de les quals contribuiria amb el que aportés la Mancomunitat dels seus cabals generals : a) a l'augment del capital de primera fàbrica per damunt del límit del qual l'Estat en garantitza l'interès, i b) a atendre les dificultats d'explotació els primers anys.

La quantitat subscripta hauria de cobrir al menys una dècima de l'import del cost quilomètric.

2) Concessió completa del terreny i edificis a expropiar com a equivalent de part de les cèdules a què es fa referència en l'apartat anterior, les quals gaudirien dels beneficis de l'explotació després d'abonats l'interès i l'amortització del capital invertit.

3) Construcció de les obres o subministre del material, mitjançant auxilis a rebre de la Mancomunitat. Aquests auxilis podrien consistir en la subvenció de capital, abonament d'un determinat interès, tramitació del projecte, règim d'explotació durant un cert nombre d'anys, o qualsevol altra forma d'iniciativa que el Consell de la Mancomunitat cregués acceptable i conduent al fi que es proposava de crear una xarxa orgànica a Catalunya, complement de l'actual i destinada al desenrotllament i creació de riquesa en el país.

Es va prescriure com a condició necessària, per a continuar els estudis i les obres, estar al corrent de pagaments les poblacions a les quals el ferrocarril afectarà, essent igualment necessari, quan el ferrocarril tingui una longitud superior a 20 quilòmetres en una província, estar al corrent de pagaments amb la Mancomunitat la Diputació respectiva.

RESOLUCIÓ DEL CONCÛRS

En vista de les instàncies presentades al concurs i atentament estudiat l'informe emès per la Direcció Tècnica del servei, el Consell Permanent considerarà acceptables les raons en què es fonamentà la proposta de que fossin declarats preferents per a obtenir la cooperació i ajuda de la Mancomunitat els ferrocarrils de Reus a Montroig, de Tarragona a Pons, de Lleyda a Fraga i de Tàrréga a Balaguer, atès principalment que aquests ferrocarrils eren els únics que havien estat objecte de proposicions degudament formalitzades en nom dels pobles interessats, a base del compromís contret pels respectius Ajuntaments i Junes municipals de subscriure una quantitat determinada d'accions o cèdules del ferrocarril, i tenint en compte que la longitud de les dites quatre línies sumará aproximadament la xifra de 200 quilòmetres, a què sembla pot arribar la capacitat econòmica de la Mancomunitat en la primera etapa de construcció.

APORTACIONS DELS POBLES

Segons els referits acords, els pobles interessats es van comprometre a contribuir en xifres rodones a la construcció del primer dels dits ferrocarrils amb la suma de 800,000 pessetes, a la del segon amb 8.600,000 pessetes, a la del tercer amb 2.550,000 pessetes i a la del quart amb 2.160,000 pessetes, més l'aportació dels terrenys necessaris.

Com a resultat de la comparació dels oferiments dels pobles en relació amb la longitud, cost, impor-

tància, utilitat i demés circumstàncies que concorren en cada un dels dits ferrocarrils, el Consell estimà també perfectament raonat que l'ordre de preferència entre ells fos el mateix en què abans queden esmentats, encara que aquest ordre numèric no hagués de tenir aplicació més que en el cas de que la consignació del pressupost extraordinari que havia de votar l'Assemblea no fos suficient per a empendre la construcció conjunta de les quatre línies.

Així mateix fou reconeguda la procedència de concretar-se de moment a fallar el concurs, sense contraure cap altre compromís previ respecte als demés ferrocarrils que havien estat objecte de sollicituds, no essent això obstacle per a que es continuessin fent les gestions i treballs preparatoris a l'objecte que, arribat el cas d'un nou concurs el dia de demà, puguin els pobles interessats oferir sa cooperació econòmica en deguda forma i demanar la inclusió de les línies en l'ordre de preferència que successivament es vagi formant amb els demés ferrocarrils de la xarxa secundària.

COMPROMISOS CONTRETS

PER LA MANCOMUNITAT

La Mancomunitat, amb càrrec a la partida de 10.980,000 pessetes consignada a l'efecte en el pressupost extraordinari, adquirirà cèdules dels quatre ferrocarrils declarats preferents en la quantitat necessària per a completar respecte dels ferrocarrils primer, segon i tercer el terç, i respecte del quart el quaranta per cent del capital d'establiment del ferrocarril; o sia pel valor del remanent del capital

accions que no arribi a cobrir l'aportació dels pobles interessats. Formarà els projectes o adquirirà dels seus posseïdors els que estiguin fets, adaptant-los a les condicions de realització actuals, i tramitant-los després per a obtenir la corresponent concessió. Tindrà al seu càrrec la direcció tècnica de la construcció i explotació, i respondrà d'aquesta cobrint el dèficit de les liquidacions anyals mentre els productes del ferrocarril, la subvenció de l'Estat i demés ingressos no sobrepugin a les despeses d'explotació, interessos i amortització del capital obligacions i demés despeses de l'empresa.

FORMACIÓ I TRAMITACIÓ DELS PROJECTES

Respecte els ferrocarrils Reus-Montroig i Tàrrega-Balaguer, la Mancomunitat podia pendre lliurement la iniciativa, segons la llei, per no haver sigut objecte de cap estudi ni petició anterior. Les següents dades donen idea de la rapidesa en què es van estudiar per la Mancomunitat, contrastant amb la lentitud de la tramitació per part de l'Estat.

Ferrocarril Reus-Montroig. — En 17 de juny del 1920 aprovà el Consell Permanent l'avantprojecte formulat per la Secció Tècnica.

El dia següent es va remetre, acompanyat de la corresponent instància, al Ministeri de Foment.

Per Reial ordre de 26 de setembre del 1921, publicada a la *Gaceta* del 7 d'octubre, el Ministeri obrí concurs per a la presentació de projectes, assenyalant a l'efecte el termini de quatre mesos.

En 6 de febrer del 1922 la Mancomunitat acudí

al Concurs presentant el seu projecte definitivament formulat, que des d'allavors s'està tramitant encara per a la seva aprovació per l'Estat.

Ferrocarril Tàrrrega-Balaguer amb ramal a Linyola. — Com sigui que aquests línia no figurava en el pla vigent de ferrocarrils secundaris amb garantia i interès per l'Estat, la Mancomunitat va haver de començar per demanar la inclusió, comproment-se a sufragar, per la seva part, el terç de la garantia d'interès, com ho exigeix la llei.

En 25 de juny del 1920 es va remetre la instància al Ministeri junt amb l'avantprojecte respectiu.

Per Reial ordre de 13 d'octubre del 1921 es disposà la inclusió en el pla del referit ferrocarril.

Per altra Reial ordre de 6 de juliol del 1922 (*Gaceta* del 21), obrí el Ministeri concurs per a la presentació de projectes, assenyalant a l'efecte el termini de cinc mesos.

En 20 de desembre del mateix any acudí al concurs la Mancomunitat, presentant el projecte definitiu que està seguint la tramitació reglamentària.

Ferrocarrils de Tarragona a Pons i de Lleyda a Fraga. — Respecte a aquests ferrocarrils, havent-hi drets adquirits per anteriors peticionaris iniciadors d'uns expedients que han estat paralitzats durant un gran temps, s'intentà adquirir aquests drets arribant fins a formalitzar un conveni amb qui figurava com a representant dels propietaris dels projectes respectius; però requerit aquell representant per a que acredités degudament la propietat dels mateixos i els posés a disposició de la Mancomunitat, es negà a efectuar-ho, allegant diferents pretextos que fóra llarg d'explicar en detall. El cas és que com sigui que l'interessant pels pobles no és

un plet dilatori, sinó la construcció dels ferrocarrils, essent per altra part deficients i quasi bé inaprofitables aquells projectes antics, s'ha procedit per la nostra Oficina tècnica a l'estudi d'uns nous projectes, gestionant-se a l'ensem la resolució dels alludits expedients per tal d'aconseguir que, o bé els actuals peticionaris construeixen els ferrocarrils, o bé es declarin caducats els seus drets, deixant lliure el camí a la Mancomunitat per a desenrotllar la seva iniciativa.

JUNTES GESTORES

L'administració dels ferrocarrils que construirà la Mancomunitat o als que aquesta corporació aporti alguna ajuda, es regirà per Consells autònoms, formats per la representació de la Mancomunitat i dels pobles que hagin contribuït a constituir el capital accions, segons els estatuts que oportunament s'acordin.

Però és convenient distingir en l'obra d'aquests ferrocarrils dos períodes perfectament definits : un primer període de preparació, fins arribar a obtenir de l'Estat la concessió corresponent, i un altre segon període, de construcció i explotació.

La singularitat d'un contracte entre corporacions públiques concertades a un fi determinat, llaç de constitució d'una societat amb tanta harmonia iniciada, exigeix mantenir en tot moment, junt amb la màxima força de cohesió, la major elasticitat en el lligam, circumstàncies ambdues de les que sols la pràctica en pot aconsellar els mecanismes de major eficiència. Per això, el Consell estimà que podia ésser més adequat als fins de l'empresa concretar-se

pel moment a establir i regular els lligams que haguesin de regir durant el primer període, deixant plena llibertat de fixar els que corresponen al segon quan la imminència o la necessitat els facin inajornables.

Aquestes idees fonamentals es concretaren en l'articulat de les Bases aprovades pel Consell Permanent en 7 d'agost del 1920 per a la constitució i funcionament d'unes juntes gestores, que es componen, ultra la representació delegada de la Mancomunitat, d'un número determinat de representants per cada u dels pobles interessats, i que tenen per objecte auxiliar al Consell de la Mancomunitat en tots els tràmits de concessió del ferrocarril respectiu; entendre i servir d'intermediari en les relacions entre Mancomunitat i pobles interessats en la línia; servir també d'orgue de relació amb els Poders públics com a representants autoritzats per les corporacions interessades; facilitar la tramitació d'opcions sobre terrenys i aports; entendre i proposar el que creguin convenient sobre l'admissió de nous pobles en el projecte; preparar i assegurar en lo possible el bon èxit de la subhasta de la concessió; assenyalar i proposar els termes econòmics i més convenients per les comarques que hagin de servir de base a la construcció i explotació, i promoure totes aquelles iniciatives i gestions que creguin encaminades a la més prompta i millor execució del ferrocarril, sigui prop de la representació electoral, sigui davant el Govern.

Com a complement a l'anterior relació, exposarem la situació i els treballs que ha realitzat la Secció tècnica quant els diferents ferrocarrils.

SITUACIÓ DELS FERROCARRILS

EN QUE HI HA DRETS ADQUIRITS

Ferrocarril de Cervera a Tarragona :

Va presentar-se en febrer de 1920.

Va enviar-se a confrontació en juny de 1920.

La confrontació va acabar-se a últims de 1922.

Actualment és a la quefatura d'Obres Públiques de Tarragona per a la informació pública i demés tràmits que marca la llei.

Ferrocarril de Pons a Guissona i Cervera :

Va presentar-se en març de 1911.

Va seguir la tramitació, ordenant que es fes la taçació en juliol de 1915.

Aquesta no podé fer-se, per manca de dipòsit, fins a principis de 1922; quedant aprovada en febrer del mateix any.

Des d'aquesta data que està en condicions d'ésser subhastada la concessió, sense que fins el present hagi ni tant sols sigut anunciada.

Ferrocarril de Lleyda a Fraga :

Va presentar-se en febrer de 1912.

Va sortir del Ministeri, per a la confrontació i informació, en juny de 1912.

Va retornar al Ministeri, confrontat i informat, en juny de 1922.

Va passar al Consell d'Obres Públiques en novembre de 1922, qui va dictaminar enviant-lo a la 2.^a Divisió de Ferrocarrils per a que hi fessin certes modificacions.

Actualment és altra volta al Consell d'Obres Públiques pendent de resolució definitiva.

TREBALLS REALITZATS PER LA SECCIÓ TÈCNICA SOBRE
ELS MATEIXOS FERROCARRILS

*Ferrocarrils de Cervera a Tarragona i de Pons
a Guissona i Cervera :*

Estudis :

- Estan fets en tota la línia.
- En el ramal de Valls-Alió-Vilarodona-Santes Creus i Pont d'Armentera.
- En el ramal de l'estació de Tarragona al Port.
- Enllaç a Tarragona amb el Nord.
- Enllaç a Morell amb M. Z. A. (Directes).
- Enllaç a Valls amb M. Z. A.
- Enllaç a Cervera amb el Nord.

Plànols :

- Topogràfic 1 : 5,000.
- Tarragona-Valls-Santa Coloma-Cervera-Pons.
- Ramal Valls-Alió-Vilarodona-Santes Creus-Pont.
- Enllaç de Port de Tarragona i amb les Companyies del Nord i M. Z. A. a Tarragona, Morell, Valls i Cervera.
- Topogràfic 1 : 2,000.
- Estació de Tarragona i enllaç al Port i vies existents.
- Creuament Francolí.
- Valls-estació i enllaç.
- Cervera-estació i enllaç.
- Plànol 1 : 1,000.
- Detall emplaçament i disposició de l'estació de Tarragona, prolongació de la línia fins a l'extrem de la Rambla de Sant Joan i enllaç al Port.

Traçat :

- Tarragona-estació fins a Pla de Cabra.
- Del ramal al Pont, des de Valls fins a Alió.
- De Tarragona-estació fins al Port i enllaç amb les Companyies actuals.
- Enllaç al Morell.
- Enllaç a Valls.
- Prolongació fins a l'extrem de la Rambla de Sant Joan.

Replanteig :

S'ha obtingut en tota la part en què està fet el traçat menys en la prolongació fins a l'extrem de la Rambla de Sant Joan.

Longitudinal, transversals i parcel·lari :

Es tenen les llibretes corresponents a tot el tros replantejat i, a més, el plànol parcel·lari E=1 : 400 del terreny ocupat per l'estació de Tarragona.

Ferrocarril de Lleyda a Fraga :**Estudis :**

Fets en tot el traçat.

Plànols :

Topogràfic. Escala 1 : 2,000 obtingut de tot el traçat.

Sondeig :

Fet en el punt d'emplaçament del pont pel pas del Segre a Alcarraç.

Ferrocarril de Súria a Cardona :**Estudis :**

Fets en tot el traçat.

Plànols :

Topogràfic. Escala 1 : 1,000 obtingut en tot el traçat.

**DETALLS DE LA TRAMITACIÓ DELS FERROCARRILS
SOBRE ELS QUE LA MANCOMUNITAT HA POGUT
PENDRE LLIUREMENT LA INICIATIVA**

Tenen com a característiques principals, la d'entrar en el possible fins al cor de les poblacions interessades, a manera de tranvies interurbanes, essent ademés possible el servei de càrrega i enllàs amb les vies generals. La via d'ample espanyol i electrificada.

Ferrocarril de Reus a Montroig :

Avantprojecte

Any 1920

	Dies
Juny :	
El Consell Permanent aprova l'avantprojecte formulat per la Secció tècnica	17
Va remetre's, acompanyat de la corresponent instància, a Madrid	18
Va ésser presentat al Ministeri de Foment....	21

Juliol :

Del Ministeri va enviar-se a la Divisió de Ferrocarrils per a llur informe i confrontació ...	27
---	----

Agost :

La Divisió formula el pressupost de despeses que ha d'ocasionar la confrontació	17
---	----

Setembre :

Va fer-se efectiu l'import d'aquest pressupost..	4
--	---

Any 1921

Gener :

Va fer-se la confrontació	7
---------------------------------	---

Abril :

Informat per l'enginyer encarregat de la confrontació i pel Quede de la Divisió, es retorna al Ministeri	21
--	----

Maig :

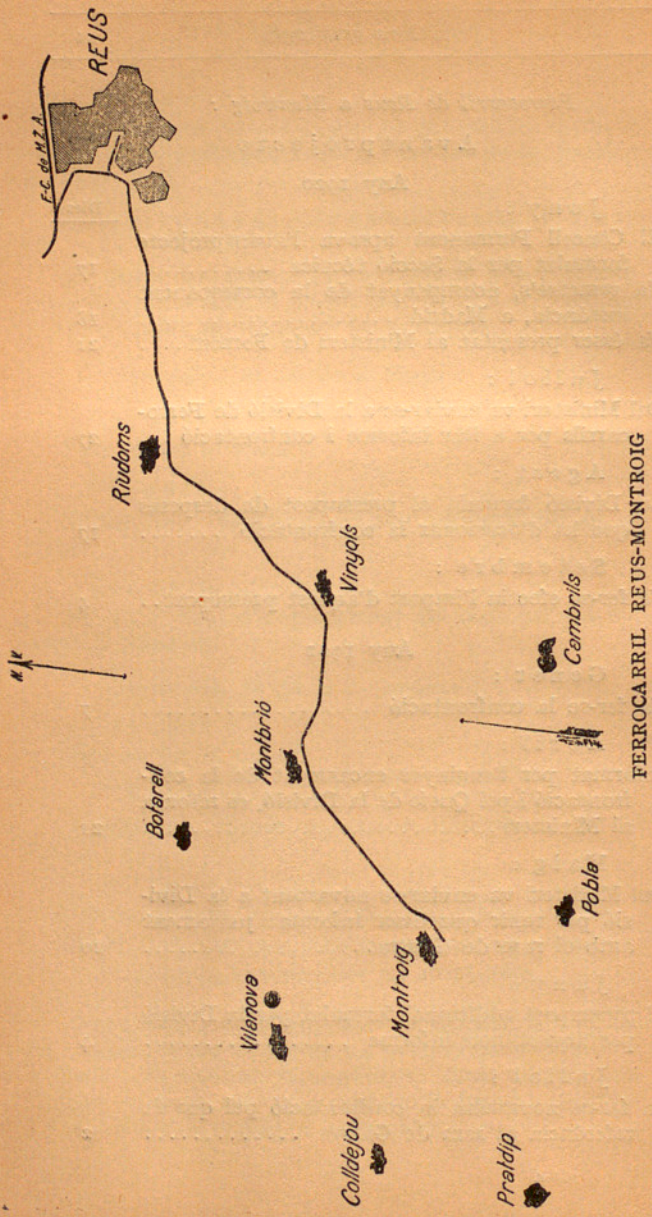
Del Ministeri va enviar-se novament a la Divisió per tenir que ésser informat juntament amb el ram de Guerra.....	20
---	----

Juny :

El pressupost adicional formulat per la Divisió per aquest nou informe	4
--	---

Juliol :

Va fer-se novament la confrontació pel que fa referència al ram de Guerra	2
---	---



	Dies
El pressupost addicional va fer-se efectiu.....	5
Informat, es retorna al Ministeri.....	últims

Setembre :

Passa a informe del Consell d'Obres Públiques..	1
Queda aprovat en la sessió del dia	5
R. O. del Ministeri obrint concurs per a la presentació de projectes	25

Octubre :

La <i>Gaceta</i> publica la R. O. anterior.....	7
---	---

El contingut d'aquesta R. O. és el següent :

«S. M. el Rey (q. D. g.) ha tenido a bien disponer lo siguiente :

1.º Que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 25 del Reglamento para la aplicación de la Ley de Ferrocarriles secundarios y estratégicos, se abra un concurso para la presentación de proyectos de la línea de Reus a Montroig, señalando a ese fin el plazo de cuatro meses.

2.º Las condiciones que habrá de tenerse en cuenta en la redacción de ese proyecto serán las siguientes :

a) El trazado seguirá, en general, el adoptado en el anteproyecto mandado estudiar por la Mancomunidad de Cataluña de acuerdo con los pueblos de Reus, Riudoms, Montbrió y Montroig.

b) Los radios de las curvas no serán inferiores de 300 metros y sólo por excepción podrá admitirse más reducidos en el origen de Reus para el empalme con la línea de M. Z. A.

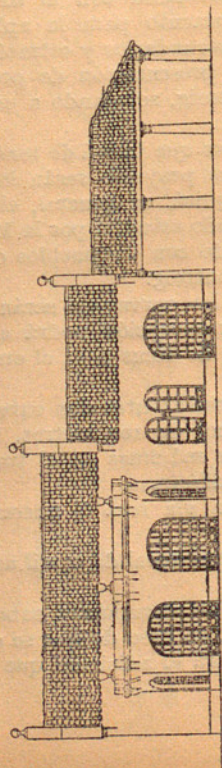
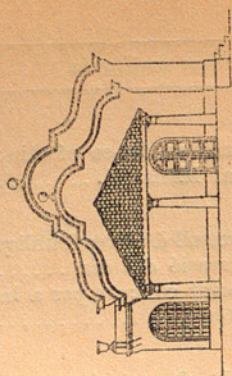
c) La alineación recta entre dos curvas de sentido contrario no será menor de 100 metros.

d) Las pendientes máximas en el trazado vertical no excederán de 20 milésimas.

e) El ancho de la vía será el normal español de 1'67 metros.

f) El peso del metro lineal de carril no será inferior a 30 kilogramos.

g) Se presentará el presupuesto sobre la base de la tracción a vapor, y, en caso de que se desee adoptar la eléctrica, se redactará el adicional que represente la instalación.»



PROJECTE D'ESTACIÓ

Tramitació, pel que fa referència al ram de Guerra, per desenrotllar-se aquest ferrocarril dintre la «Zona de Costas y Fronteras»

Any 1920

Novembre:

	Dies
De l'oficina s'avisava a la Divisió, que tenint, segons la llei, que portar-se a cap aquesta tramitació, podria fer-se al mateix temps que l'anterior, a l'efecte de guanyar temps	8

Any 1921

Gener:

Per R. O. s'avisava de Foment a Guerra en aquest sentit	21
---	----

Febrer:

Guerra encarrega a Capitania (Barcelona) que nomeni un tècnic	últims
---	--------

Abril:

Capitania designa el tècnic	21
Passa el nomenament a Guerra	25

Maig:

Guerra ho comunica a Foment	16
Foment remet l'avantprojecte a la Divisió, tal com abans s'indica	20

Juny:

La Divisió envia l'avantprojecte al representant militar	7
La Comandància d'enginyers formula el pressupost de despeses que ha d'ocasionar la confrontació	27

Juliol:

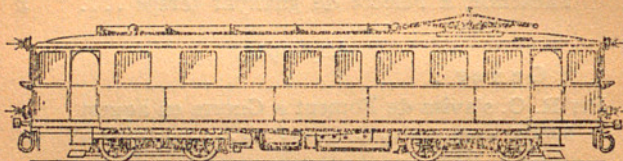
Va fer-se la confrontació (tal com abans s'indica). Es fa efectiu l'import del pressupost formulat el dia 27 del mes anterior	7
Informat pel representant militar, es retorna a la Divisió	9

Projecte

Dintre el temps fixat, la Secció tècnica de Ferrocarrils de la Mancomunitat va desenrotllar el projecte corresponent.

El traçat seguit i algunes de les disposicions adoptades poden veure's en els gravats que acompanyen aquesta relació.

La longitud total és de 16,878'46 quilòmetres.



PROJECTE DE COTXE AUTOMOTOR

El transport de passatgers es farà amb cotxes automotors, capaç cada un d'ells per a setanta persones.

Circularà amb velocitat mitja de 40 quilòmetres per hora i màxima de 60.

Rebrà l'energia per fil aeri d'una central establerta a Reus.

El transport de la càrrega es farà per vagonets iguals als de la Companyia M. Z. A., amb l'estació d'aquesta entitat a Reus tindrà enllaç el nou ferrocarril.

El cost kilomètric, malgrat reduir al mínim el material mòbil, ascendeix a 348,448'22 pessetes, de manera que pels 16,878'46 quilòmetres que té la línia la xifra total és 5.852,019'27 pessetes.

Any 1922

Febrer :	Dies
Va remetre's, acompanyat de la corresponent instància, a Madrid	6
Va presentar-se al Ministeri de Foment	7

<i>L'Obra realitzada</i>		47
	Dies	
Del Ministeri va enviar-se a la Divisió per a llur informe i confrontació	17	
Març :		
La Divisió formula el pressupost de despeses que ha d'ocasionar la confrontació	15	
Abril :		
Va fer-se efectiu l'import d'aquest pressupost.. (No va haver-hi confrontació, per no considerar-la necessària per haver-se fet en l'avantprojecte.)	25	
Octubre :		
Informat per l'enginyer encarregat i pel Qüefe de la Divisió, s'envia al Governador de Tarragona per a la informació pública.....	26	
Novembre :		
Es publica aquesta en el <i>Bulletí Oficial</i>	6	
Desembre :		
Passa a informe del Qüefe d'Obres Públiques de Tarragona	12	
Any 1923		
Febrer :		
S'envia a informe de la Diputació Provincial..	últims	
Març :		
Informa aquesta	13	
Es retorna novament al Govern Civil, on es fa el resum de la informació pública	14	
Fet aquest, es retorna al Ministeri	28	
Abril :		
Passa a informe del Consell d'Obres Públiques, prèviament informat pel negociat de tràfec.	27	
Actualment està pròxim a retornar-se al Ministeri de Foment.		

Ferrocarril de Tàrraga a Balaguer, amb ramal a Linyola :

Inclusió en el pla de secundaris amb garantia d'interès

Any 1920

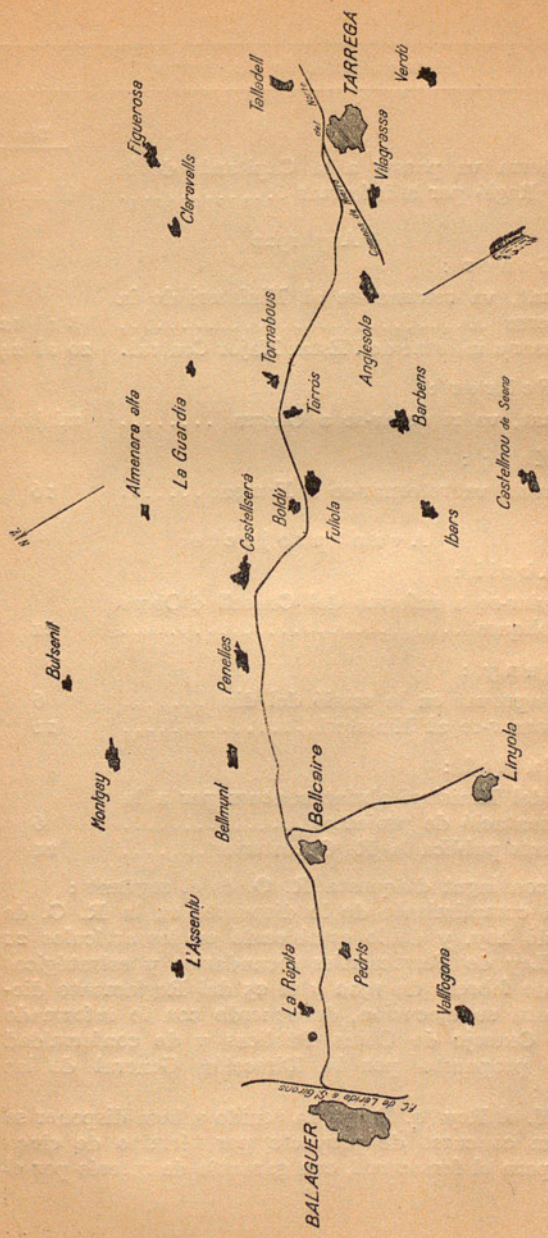
	<u>Dies</u>
Juny :	
El Consell Permanent aprova l'avantprojecte formulat per la Secció tècnica	17
Va remetre's, acompanyat de la corresponent instància, a Madrid	25
Octubre :	
Del Ministeri va enviar-se a la Divisió de Ferrocarrils per a llur informe i confrontació ...	10
La Divisió formula el pressupost de despeses que ha d'ocasionar la confrontació.....	28
Novembre :	
Informat per l'enginyer encarregat i pel Quefe de la Divisió, es retorna al Ministeri.....	5
Va fer-se efectiu l'import del pressupost de data 28 del mes passat	13

Any 1921

Gener :	
Passa a informe del Consell d'Obres Públiques ..	últims
Febrer :	
Informat, es retorna al Ministeri	últims
Octubre :	
R. O. incluint aquest ferrocarril dintre dels secundaris amb garantia d'interès	13
Tramitació, pel que fa referència al ram de Guerra, per a desenrotllar-se aquest ferrocarril dins la «Zona de Costas y Fronteras»	

Any 1921

	<u>Dies</u>
Novembre :	
De Foment va enviar-se a Guerra.....	primers



FERROCARRIL TÀRREGA-BALAGUER AMB RAMAL A LINYOLA

	Dies
De Guerra va passar a la Capitania de la 4. ^a Regió per a informar	últims
Any 1922	
Gener :	
Informat, va retornar-se al Ministeri de la Guerra	8 al 12
Va passar a informe de l'Estat Major Central.	20 al 24
Febrer :	
Informat, va retornar-se a Guerra	mitjans
Març :	
De Guerra va retornar-se a Foment	16
Avantprojecte	
Abril :	
Va enviar-se a informe del Consell d'Obres Públiques	21
Juny :	
Quedà aprovat en la sessió del dia	6
Va retornar-se al Ministeri.....	11
Juliol :	
R. O. del Ministeri obrint concurs per a la presentació de projectes	6
La <i>Gaceta</i> publica la R. O. anterior	21

El contingut d'aquesta R. O. és el següent :

«En cumplimiento de lo dispuesto en la R. O. de fecha de hoy, y de lo establecido en los artículos 21 de la Ley de Ferrocarriles secundarios y estratégicos de 23 de febrero de 1912 y el 25 del Reglamento dictado para su ejecución, de acuerdo con lo informado por el Consejo de Obras Públicas y de conformidad con lo propuesto por la Dirección General de las mismas:

S. M. el Rey (q. D. g.) ha tenido a bien disponer se abra un concurso de proyecto por término de cinco meses para el ferrocarril, con garantía de interés por el

Estado, de Tárrega a Balaguer, con ramal a Linyola, con sujeción a las bases siguientes :

- 1.^a El ancho de la vía será el normal español de 1'67 metros.
- 2.^a El radio mínimo de las curvas será de 300 metros.
- 3.^a La máxima de las rasantes será de 20 milésimas.
- 4.^a El peso de las barras carriles será de 30 kilogramos.
- 5.^a Serán debidamente estudiadas las estaciones de término Tárrega y Balaguer en sus enlaces con los ferrocarriles del Norte y Lérida a Saint-Girons, a reserva de los convenios a que pueda llegarse con las citadas líneas.

Lo que de orden del señor Ministro comunico a V. S. para su conocimiento y para la inserción del anuncio correspondiente en el *Boletín Oficial* de esa provincia, significándole dé cuenta en su día a este Ministerio de los proyectos que hayan sido presentados, o negativa en su caso, con remisión de dicho *Boletín Oficial* que haya insertado dicho anuncio.»

Projecte

Dintre del temps fixat, la Secció tècnica de Ferrocarrils de la Mancomunitat va desenrotllar el projecte corresponent.

El traçat seguit pot veure's en el gravat que s'acompanya.

La longitud total és de 42,178'93 quilòmetres.

Les característiques dels cotxes automotors, iguals a les de Reus a Montroig.

Rebrà l'energia per fil aeri d'una central establerta a Castellserà.

El transport de la càrrega es farà per vasons iguals als de la Companyia del Nord, amb la que té enllaç a Tárrega, així com en té a Balaguer amb el ferrocarril de Noguera-Pallaresa.

El cost quilomètric ascendeix a 312,109'45 pessetes; de manera que pels 42,178'93 quilòmetres que té la línia, la xifra total és 13.164,442'93 pessetes.

Any 1922

D e s e m b r e :	Dies
El Consell permanent va aprovar el projecte redactat per la Secció tècnica	20
Va remetre's, acompanyat de la corresponent instància, a Madrid	20
Va presentar-se al Ministeri de Foment....	21

Any 1923

G e n e r :	
Del Ministeri va enviar-se a la Divisió per a llur informe i confrontació	primers
La Divisió formula el pressupost de despeses que ha d'ocasionar la confrontació	22

F e b r e r :

Va fer-se efectiu l'import d'aquest pressupost.	7
---	---

A b r i l :

La confrontació va fer-se el dia	10 al 15
--	----------

Actualment està ja informat per l'enginyer encarregat i està pendent de l'informe del Quefe de la 2.^a Divisió.

III

CARRETERES, CAMINS I PONTS

CARRETEROS, CAMINO DE

CONSERVACIÓ DE CARRETERES I CAMINS MANCOMUNALS

Tot just constituïda la Mancomunitat, inicià el Consell l'estudi i preparació del traspàs del Servei de conservació de carreteres i camins provincials que desempenyaven les respectives Diputacions catalanes, per tal de constituir un pla orgànic que, emmonllant-se a les necessitats i característiques de les diferents comarques, permetés dintre d'aquesta varietat, donar unitat al conjunt de la prestació d'aquest Servei.

Es topà de primer antuvi per a la realització d'aital propòsit amb la dificultat de tenir la Diputació de Barcelona contractats els treballs de conservació i reparació de les seves vies, que constituïen el nucli o xarxa més important de les provincials, tant per la seva extensió, uns 1,000 quilòmetres, com per la intensitat de tràfic que servien; això per una banda, i per altra, el coneixement que, convençuda dita Corporació que amb aquest nou assaig d'arrendament d'aquell Servei en resultaven perjudicats els interessos del trànsit i la conservació de les pròpies vies, estava gestionant la rescisió del Contracte esmentat, foren causa que s'ajornés el traspàs de la conservació de les vies provincials de Barcelona.

Així doncs, el 1.^r de gener de 1915, en constituir-se la Secció tècnica d'Obres públiques, la Mancomunitat s'encarregà únicament de la conservació de les vies que depenien de les Diputacions de Girona, Lleyda i Tarragona, i fins el 1.^r de gener de l'any

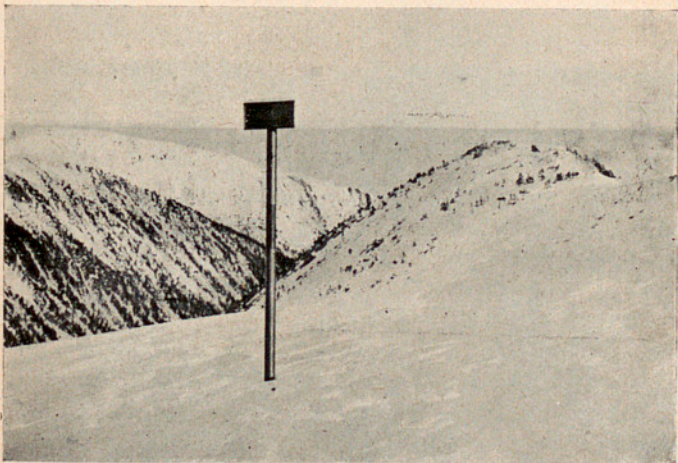
següent, 1916, no s'incautà de les de Barcelona. Pot dir-se, per tant, que aquesta darrera data assenyala la del començament en plenitud de funcions, de l'actuació de la Mancomunitat en aquest ram d'Obres públiques, aplicant de bon principi el pla i organització de serveis que tenia preparats i que intensament ha anat descabdellant, com veurem seguidament.

L'esforç tant econòmic com de treball que la Mancomunitat ha tingut d'esmerçar en aquest servei, és considerable. Les causes, apart del desig de perfeccionament que la Mancomunitat ha palesat sempre en tots els serveis que té confiats, són ben conegudes i no farem més que recordar-les sucintament.

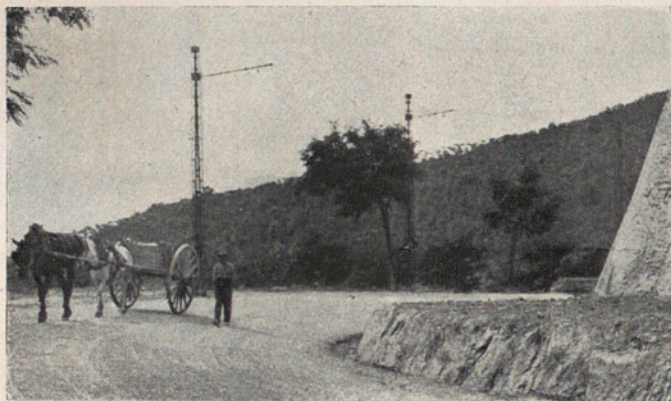
Ningú no ignora l'estat sumament deficient en que es trobaven la majoria de les carreteres i camins quan foren traspassats per a la seva conservació a la Mancomunitat; per part de les Diputacions de Girona, Lleyda i Tarragona, en raó totes elles de les migrades consignacions que per a les atencions de llurs respectius pressupostos, podien destinar-hi i demés quant a la primera de dites Corporacions, per l'especial conveni que tenia establert amb la majoria dels Municipis interessats, als quals corresponia verificar els proveïments de pedra partida necessària per a la reparació dels gruixos del ferm, obligació aquesta que en mants cassos restava incompleta i quan no, atesa solament en part i sovint fora d'oportunitat. Pel que afecta a la Diputació de Barcelona, el cas fou més sensible, car les deficiències assenyalades que obligaren a dita Corporació a rescindir el contracte que tenia establert per a la conservació de les seves vies, les quals anteriorment eren reconegudes com excel·lents pel seu bon estat, hagueren d'ésser remeia-



Cami de bast de la corba de Agulló a la Vall de Ribagorçana



Fitament del camí de bast de Set Cases a la Portella de Mantet.



Carretera de Gràcia a Manresa. — Retallament de desmunts en corbes tancades per evitar perills al trànsit



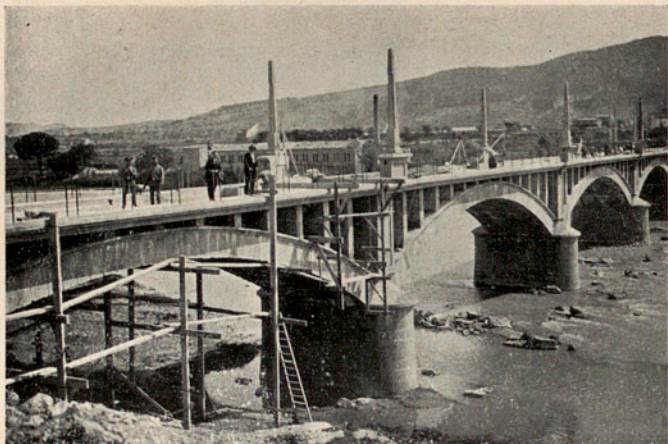
Camí de Folgaroles a Vilanova de Sau. — Vista del zig-zag de «Les Valls»



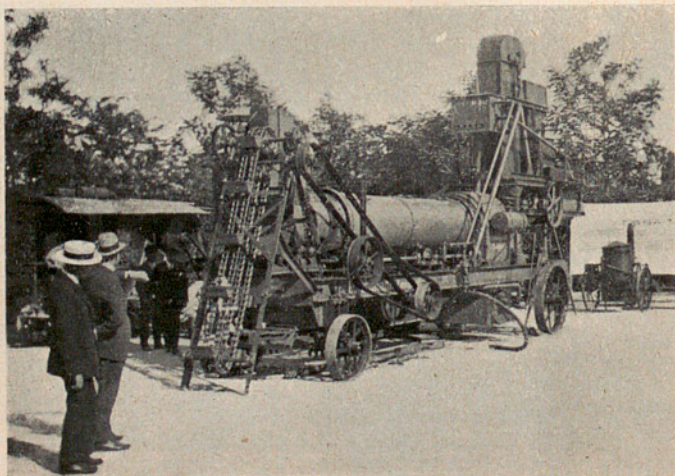
Entrada del camí de bast al Portell de Montsec



Cami de la corba d'Agulló a la Vall del Ribagorçana



Pont en construcció sobre el Llobregat a Sant Vicens de Castellet



Màquina per a la construcció d'afermats especials, a base de barreja de pedra amb aglutinants com quitrà, betums i asfalt, adquirida últimament per la Mancomunitat

des directament i immediata per la Mancomunitat, la qual rebé unes carreteres i camins mancadés d'acopis de material per a llur conservació, amb tot i trobar-se els ferms exhaurits gairebé totalment, i les altres obres d'explanació, fàbrica, accessoris, etc., en estat molt defectuós.

L'augment dels preus de jornals i materials que a poc de declarar-se la guerra europea s'inicià, començà a assolir en aquella època una importància considerable. A primers de l'any 1915 era estimat encara jornal remunerador de peó, el de 2'50 ptes.; el de barrinador, 3'00 ptes.; el d'un carro-trabuc amb una cavalleria, com a terme mig costava 8'00 ptes., etcètera, però després, quan les feines de l'agricultura, l'explotació intensiva de mantes indústries, la de mines abans gairebé abandonades, la de boscos, etcètera, no absorbien tots els braços, han pogut trobar-se peons a jornal no inferior a 4'25 ptes., barrinadors a 5'00 ptes., carros-trabuc a 13'50 pessetes. Això quant a jornals, que si ens fixem en lo relatiu a materials, la comparació és encara més esfereïdora; les eines i aparells, la dinamita, els pistolets, etcètera, per no esmentar més que alguns dels que intervenen en la conservació de carreteres, sofriren augments que sobrepujen bastant al 100 per 100. Els primers cilindres compressors de tir animal, adquirits per la Mancomunitat en gener de 1915, que tant excelents resultats estan donant, costaren 1,995 ptes. cada un, posats a Barcelona; en canvi, els que han hagut de comprar-se l'any 1919, han valgut 3,700 ptas., essent exactament del mateix tipus i procedents de la mateixa fàbrica. No és, doncs, d'estranyar que s'hagi hagut d'arribar a pagar per un metre cúbic de pedra partida, amb destinació a

la reparació d'afermats, la quantitat de 30 pessetes, quan deu anys enrera era considerat exorbitant el preu unitari de 9 ptes. per a dit material.

La crisi de transports per ferrocarril, que tant greus perjudicis ocasionà a Catalunya, donà lloc a una intensificació del tràfec per carretera, especialment d'autocamions, que plantejà immediatament el problema de cercar materials d'extremada duresa i resistència per a constituir els afermats, així com augmentar els seus espessors, per tal que poguessin suportar les enormes càrregues que per ells circulaven i evitar un desgast prematur, a costa naturalment d'un cost superior en molt al de la pedra de qualitats que abans s'utilitzaren amb excellent resultat. Mantes carreteres de l'Estat quedaren per aital motiu ràpidament desfetes, i com no foren reconstruïdes degudament i oportunament, el trànsit que servien es vegè obligat a cercar altres rutes, sovint de major recorregut, llençant-se per camins de la Mancomunitat que hagueren de suportar en volum considerable el trànsit general, a més del local per al qual principalment havien estat construïts i establerts amb dimensions i condicions d'amplada d'explanació i gruixos de ferm apropiats per a aquest servei limitat.

Sabuda és la importància cabdal que per a la realització dels treballs i deguda conservació de les vies representa el factor maquinària; doncs bé: cal recordar que tret de tres cilindres a vapor de 16 tones que foren traspassats per la Diputació de Barcelona, la Mancomunitat ha tingut d'adquirir totes les màquines i aparells necessaris i que més endavant enumerarem, sense les quals no es possible la deguda prestació d'aquest servei; fins i tot, ha hagut de pro-

veir els equips d'eines a molts peons que no disposaven d'altres elements que d'un pic i un cabàs.

Aquestes són les causes principals a que abans ens referíem i les dificultats amb les quals ha topat l'actuació del Consell per a rehabilitar les carreteres i camins que li foren traspassats i posar-los en l'estat de perfecció que les necessitats del tràfec modern requereix, per bé que solament han servit per a esperonar el Consell a cercar els mitjans que permetin superar-les. Per una banda, ha anat adquirint a tenor d'un pla orgànic aprovat i segons les possibilitats econòmiques, gran nombre de màquines i aparells; ha abandonat antigues pedreres el material de les quals resulta actualment de resistència insuficient per al trànsit; ha verificat un Concurs per a adquirir-ne en propietat i explotar-les en degudes condicions per tal de disposar en tot moment de la pedra partida necessària, dintre els nuclis on la xarxa de camins mancomunals és més densa; allà on les condicions del terreny i les característiques del trànsit ho han exigít, no ha dubtat en realitzar treballs de sanejament de les explanacions i afermats, augmentant els espessors de pedra partida, àdhuc classificant-la en capes de dimensions i naturalesa diferents, assentant-les sobre fonaments de pedra en gros a la manera de les antigues vies romanes, i si en alguns trams de camí això no ha bastat, ha establert adoquinats de la millor qualitat o els ha preparat per a assentar-hi afermats especials. Per altra banda, inspirant-se en un criteri de justícia i equitat i en profit de la conservació de les pròpies vies, ha donat facilitats als Municipis de Girona per a modificar els compromisos que tenien contrets amb la respectiva Diputació relatiu als proveïments de pedra partida,

els quals executaria la Mancomunitat directament quan i en la forma que l'estat dels respectius camins requerrissin. Les bases per virtut de les quals s'atorga aquest benefici als susdits Municipis, es publiquen a l'Anex I d'aquest capítol.

Naturalment que el Consell Permanent s'ha preocupat d'aquest problema de la conservació, no solament des del punt de vista tècnic, sinó també econòmic. D'aquí que, després de varies gestions, obtingués de l'Estat la R. O. de 11 de novembre de 1922, que es publica a l'Anex II, per virtut de la qual atorga a la Mancomunitat una subvenció global afectant a tota classe de despeses, per quilòmetre dels camins veïnals que conserva, pertanyents o que hagin format part de contractes entre l'Estat i la Mancomunitat o amb les Diputacions de Catalunya, ampliant així considerablement l'abast i la quantia de la subvenció que pel mateix concepte tenia concedida la Diputació de Barcelona a tenor de la R. O. de 18 de juny de 1912, ja que aquesta afectava únicament els acopis de pedra partida, sense invertir i segons liquidació. A més s'ha aconseguit, per aquella disposició, que l'Estat delegués en la Mancomunitat, mitjançant anàloga subvenció, la conservació dels camins veïnals, construïts o pendents de construcció pertanyents als contractes celebrats per virtut dels Concursos II, III i IV, evitant així per l'abandó o descuit en que l'Estat els tenia, que restin malmesos o perduts els cabals que empra la Mancomunitat en la seva construcció.

En major o menor grau, en totes les carreteres i camins s'han realitzat treballs de conservació o reparació i de millorament; el desenrotllament d'aquests treballs s'ha tingut de junyir com és natural a les

respectives consignacions assenyalades en els successius Pressupostos de la Mancomunitat, però tots ells es porten a cap per la nostra Direcció tècnica del servei atenant les ensenyances que es desprenen dels quatre Congressos Internacionals de Carreteres fins ara celebrats, des del primer que tingué lloc a París, l'any 1908. En aquest sentit, les reparacions i millores, efectuades unes, i altres subhastades o en preparació, consisteixen en el següent, esmentant en cada cas únicament algunes de les vies a les quals afecten els treballs de major importància que respectivament s'enumeren :

Explicació. — Els principis tècnics i econòmics que informaven els projectes i treballs de conservació de les vies de comunicació, han degut sofrir modificacions essencials imposades per la moderna locomoció automòbil; a l'ensem, camins que foren projectats i construïts per a servir únicament un trànsit local o reduït, s'han convertit en vies de tràfec intens i general degut a la construcció posterior d'altres vies d'enllaç o complementàries. Això ha obligat en mants camins dels que foren traspassats a la Mancomunitat, a introduir algunes modificacions en llurs explicacions, aitals com l'eixamplament de trams estrets, rectificació de corbes ampliant els radis respectius, o de rasants establertes per tal de disminuir inclinacions excessives i també per a evitar contrapendents innecessàries amb motiu de la supressió de badens. Obres d'aquesta mena han estat realitzades en les vies següents: carreteres de la d'Artesa a Tremp a Vilanova de Meyà, per Alentorn; de Masnou a Granollers; de Navarcles a Basella, tros segon; de Caldes de Montbuy a Sant Celoni; de l'Ametlla del Vallès al Coll de La Manyà; de Falset a Bellmunt; de Tarragona a

Pont d'Armentera; d'Arbós a la de Vendrell a Sant Jaume dels Domenys; camins de Palafrugell a Calella; Blanes a l'Estació del ferrocarril; Ridaura a Olot; Sant Adrià de Besòs a La Roca, quilòmetre 4; de Manresa a Sampedor; Parets a la carretera de Sant Llorenç Savall a Llinàs; Cardedeu a Cànoves; Folgaroles a la carretera de Vich a Sant Hilari; ramal a La Batllòria del camí de Sant Celoni a Gualba; Sant Vicens dels Horts a Torrelles; Sant Boy de Llobregat a Sant Vicens dels Horts; Vacarisses a La Bauma; Monjos a Castellví de la Marca; Corbera a la carretera de Tarragona a Barcelona; Gelida a Sant Llorenç d'Hortons, etc.

Per un ben intencionat esperit d'economia, s'estalviava sovint la realització d'obres de desguàs i sanejament de les explanacions en construir-se les carreteres; s'ha vist, però, durant la conservació d'alguna d'aquestes, la necessitat imprescindible de llur execució, tant per a evitar molèsties i fins perills al trànsit, com per a mantenir la via en degudes condicions. Així ha calgut realitzar valls de peu de terraplè, drens de sanejament, desviament i rectificació de petites corrents d'aigua, substitució de terraplens per pedraplens, augmentar el nombre de desguassos de les cunetes a les vies següents: Gràcia a Manresa, quilòmetre 23; Esparraguera a Manresa, quilòmetre 7; Estació de Monistrol a Montserrat, quilòmetre 3 i ramal a Can Massana; Sant Adrià de Besòs a La Roca; Castelltorsol a Granera; Sant Llorenç Savall a Llinàs; Sant Quirze de Besora a Vidrà; Alentorn a Vilanova de Meyà; Amposta a Vinallop; Aiguamúrcia a Sant Jaume dels Domenys; Corbera a la de Tarragona a Barcelona; Sant Vicens dels Horts a Torrelles de Llobregat; Santa Maria d'Oió a la carretera de Moyà a Calaf; Perelada a Garriguella, etc.

Importants i quantiosos són també els treballs que en ordre de defensa d'explanacions amb motiu d'ensulsiades, esllavissades, sotsgravacions pels corrents, etc., ha estat precis realitzar mitjançant la remoció i trasllat de les terres somogudes, a vegades en volum considerable com en el tram de La Bauma, de la carretera de l'estació de Monistrol a Montserrat; construcció de murs de sosteniment i de contenció, com a la mateixa carretera esmentada; camí de Vich a la carretera de Moyà a Calaf; Folgaroles a Vilanova de Sau; Sant Adrià a La Roca; Sant Cebrià a Sant Iscle; Llers a Hostalets; Sant Boy de Llobregat a La Llacuna; Pontons a Torrelles de Foix, etc. : reforçament per mitjà de contraforts d'antics murs de sosteniment, com en el camí de Sant Boy de Llussanès a Sant Hipòlit de Voltregà; construcció d'espigons paral·lels i transversals a la corrent com en el riu Besòs, per al camí de Sant Adrià a La Roca.

Les velocitats assolides pels vehicles de motor mecànic fan precisa l'adaptació de les antigues explanacions a aquest nou règim de circulació, mitjançant l'execució de treballs i obres que responen a dos objectes : evitar els perjudicis que del contrari s'ocasionen a les carreteres, especialment a les alineacions curves i evitar, a l'ensem, perills al trànsit. Amb aquesta doble finalitat, són peraltades les explanacions de les alineacions curves, en proporció al seu radi (s'ha arribat a donar el 12 per 100 màxim d'inclinació transversal en curves de trams com el de Can Gomis a La Rabassada on hi domina el trànsit automòbil). Els perills de topades a les curves o d'accidents produïts precisament per a evitar-les amb motiu de manca de visualitat, s'han procurat reduir al mínim mitjançant el retallament del desmunt de la

part interior de les alineacions o amb la col·locació d'espills, quan aquella solució no és aplicable per haver-hi edificacions, fent de manera que el camp visual en la zona de trànsit de la carretera al·lanci un mínim de 70 metres, suficient per a rectificar si convé la direcció del vehicle, amb les garanties necessàries. Si demés d'existir una curva de radi petit, està aques-ta emplaçada en lloc perillós, s'hi ha establert el denominat «doble viratge», com en el quilòmetre 6 del camí de Sant Adrià a La Roca, on el terraplè de l'explanació, d'uns 4'50 metres d'altura, vessa sobre el llit del riu Besòs.

Afirmats. — Es cosa ja no discutida, que el macadam ordinari deu substituir-se per altres sistemes d'afermats en quant la freqüentació i cargues de vehicles excedeixen de certs límits. Malauradament, tots aqueixos sistemes perfeccionats aplicables a aquells casos, són d'un cost d'establiment tant considerablement elevat, que es fa impossible econòmicament estendre'ls amb la intensitat i rapidesa que el Consell desitjaria. Tenint en compte, no obstant, que el macadam ordinari pot i deu ésser encara emprat en gran nombre de camins mancomunals i per altra banda que, fins en el cas d'aplicació dels referits sistemes perfeccionats, cal disposar de basaments que poden ésser el mateix macadam, degudament establerts, sanejats i consolidats, s'ha preocupat el Consell d'arribar a la major perfecció en la construcció dels fermes usuals, sens perjudici d'anar aplicant i estenent altres sistemes on convingui.

A aital fi, en totes les reparacions de carreteres i camins efectuades amb caràcter definitiu o preparades, s'ha tingut especial cura en l'elecció dels materials, pedra i recebo que integren el macadam

ordinari, proscrivint-se l'empleu de recebo de naturalesa argilosa, origen principal dels mantells de pols o fang que tant molesten el trànsit i perjudiquen la conservació de les pròpies vies, cercant qualitats escollides i apropiades, malgrat siguin en la majoria dels casos de cost més elevat. La pedra que s'elegeix per a constituir el macadam en tot el seu espessor o quant menys la que integra la capa superior o de rodadura, és la de major duresa i resistència que dintre les possibilitats econòmiques cap escollir, essent matxacada a dimensions petites, compreses entre 3 i 5 centímetres, per tal de conseguir una superfície llisa i evitar les trepidacions que els «caps de mort» ocasionen al trànsit.

Un macadam així constituït i perfectament consolidat, assentat sobre una explanació sanejada i si cal, segons les condicions del terreny, orientació del traçat i intensitat del tràfec, apoiat damunt una capa de pedra en gros degudament sanejada, satisfà abastament les condicions i requisits que ha de reunir la via moderna, mentre la circulació i pes de les càrregues no excedeixin de certs límits i pot servir en son dia per a establir-hi els revestiments de calçades perfeccionats que, inspirant-se en les conclusions dels susdits Congressos Internacionals de Carreteres, va a aplicar la Mancomunitat, sense la qual preparació, per altra banda, no seria possible el degut empleu d'aqueixos sistemes. Obres d'aquesta mena s'han portat a terme a camins següents: Gràcia a Manresa; Cornellà a Fogàs de Tordera; Barcelona al Prat de Llobregat; Sant Boy a Sant Vicens dels Horts; Parets a la carretera de Sant Llorenç Savall a Llinàs; Martorell a Vilafranca; Folgaroles a Vilanova de Sau; Igualada a Santa Coloma, Pont de

Molins a Les Escaules; Manlleu a La Gleva; Sant Adrià a La Roca; Masnou a Granollers; Sardanyola a Sant Cugat; Esparraguera a Manresa; Monistrol a Montserrat; Arbós a la de Vendrell a Sant Jaume dels Domenys, etc.

L'increment que d'un temps ençà i cada dia més, pren el trànsit de vehicles de motor mecànic, ha obligat també a introduir algunes modificacions en l'establiment dels afermats i en el sistema que venia seguint-se en la seva conservació. Tal com s'ha dit en parlar de l'«Explanació», són peraltades les superfícies de rodadura a les alineacions curves, suprimint-hi totalment el bombeig que pertoca als trams rectes. Les grans velocitats assolides fan precisa la supressió de tot obstacle que minvi l'espai destinat al trànsit i a n'aquest fi, en vies relativament estretes i molt freqüentades, s'han fet enrera tots els guarda-rodes; amb caràcter general, els acopis de material que acostumaven a col·locar-se sobre les carreteres, són agombolats en parcelles o dipòsits *ad-hoc*, i si aquesta prevenció, en casos especials, no pot ésser atesa per la negativa dels propietaris l·lindants a donar facilitats per al seu compliment, s'evita almenys la col·locació d'acopis a la part interior de les curves, per on ceneix la seva marxa l'automòbil i també entre els empits o baranes de les obres de fàbrica i metàl·liques, reduint pel mateix motiu l'amplada que usualment és donada als passeigs de l'explanació, substituint-los per zona afirmada, apropiada per a la circulació rodada.

Per a millor atendre la conservació dels afermats, hi han projectats i alguns s'han construït ja al llarg de les vies mancomunals, dipòsits d'aigua procedent de fonts públiques o de recollida de les pluvials, des

dels quals és aconduïda a la carretera amb altura suficient per a carregar directament els tancs o botes de regatge. Quan circumstàncies especials ho aconsellen (celebració de curses, festes, etc.), aquests regatges són fets amb barreja de clorur de calci, amb ço que s'ha aconseguit una major eficàcia i duració dels seus efectes per a la supressió de la pols. (Gràcia a Manresa; Monjos a Castellví de la Marca; Tarragona a Pont d'Armentera, etc.).

Com ja ha quedat dit, si les necessitats del trànsit ho han requerit, s'ha substituït el macadam ordinari per altres sistemes, com els adoquinats (carretera d'Esparraguera a Manresa, pont sobre el Ter a La Gleva, en el camí de Manlleu a La Gleva, etc.).

També s'estan preparant algunes vies per a la aplicació de l'alquitranat en calent i a pressió (carretera de Masnou a Granollers, quilòmetres 11 al 16, etcètera) o bé a la temperatura i pressió ambient, per mitjà del producte «Kiton» (camí de Manlleu a La Gleva, quilòmetre 1; Masnou a Granollers, quilòmetre 1) del macadam asfàltic i tarmacadam (carretera de Cornellà a Fogàs de Tordera, quilòmetres 5 al 10); del formigonat a base de ciment exclusivament o amb barreja de «Novoid» (camí de Cornellà a Sant Feliu, quilòmetres 1 i 2, i de la carretera de Tarragona a Barcelona a la de Barcelona a Santa Creu de Calafell, per Sant Boy de Llobregat, quilòmetres 8 i 9), etc.

Obres de fàbrica i metàl·liques. — Apart dels treballs usuals per a la deguda conservació d'aqueixa classe d'obres, aitals com rejuntats a les de fàbrica i repintats a les metàl·liques, recalçament i defensa de fonaments, etc., s'han projectat o verificat en algunes d'elles importants modificacions per a aug-

mentar el seu desguàs (rec Sirvent al camí de Sant Miquel de Fluvià a Castelló d'Empúries; Santa Bàrbara a La Cènia; Esparraguera a Manresa; pont sobre la riera de Vilaritg; pont de Conanglell; pont del Baró a la carretera de Vilafranca a Aguiló; pont de Carme al camí de La Pobla a Carme; Bot a Gandesa; Tarragona a Pont d'Armentera, etc.) i també per a millorar llurs condicions de trànsit, mitjançant l'eixamplament de la zona útil de pas (pont de Can Poc-Oli a la carretera d'Esparraguera a Manresa; pont sobre el riu Sec a la de Sant Cugat a Sardanyola; pont de Roda a la carretera de Vich a la de Vich a Olot, etcètera.) Així mateix s'han construït voladissos apoiats sobre els front de l'obra i murs d'acompanyament, per tal de rectificar o ampliar les curves de sentit oposat corresponents a l'entrada i sortida del pont, evitant d'aquest mode els perills que tota curva i contracurva seguides i de petits radis ofereixen al trànsit de velocitat, especialment al passar pels ponts (pont de la Bruixa al camí de Monjos a Castellví de la Marca).

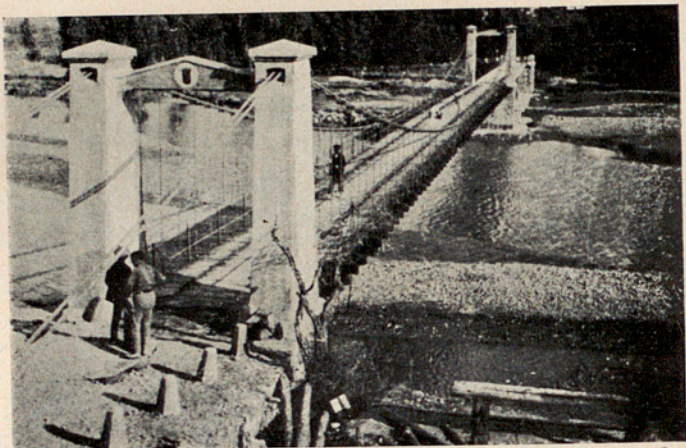
Pero en ço que s'ha realitzat una tasca important és, en quant fa referència a la rectificació, supressió o substitució segons els casos, d'antics badens; passen de 70 el nombre de contra-rasants establerts a les vies mancomunals per a donar pas a corrents d'aigua procedents de barrancades, servituds de regatge o provinents de les cunetes, que han sigut suprimits mitjançant desviaments o rectificació del corrent, o bé substituïts per obres de fàbrica de diversa importància, i si per circumstàncies especials s'ha deixat subsistent el vado, se l'hi ha donat llargada suficient i a la vegada reforçat el seu paviment amb formigó o adoquinat, per tal de disminuir tot el possible els inconvenients i perills que en general representen



Pont en construcció sobre el Llobregat a Sant Vicens de Castellet



Pont del camí veïnal de Llimiana a la carretera de Balaguer a la frontera



Pont de Vernet sobre el Segre



Camí veïnal de Solsona a Sant Llorenç dels Morunys. — Pas del barranc de Lleca.

per a la circulació (camí de Montmeló; riera Partagàs, al camí de Sant Celoni a Gualba, etc.).

Obres accessòries. — La majoria de les carreteres i camins procedents de les Diputacions de Girona, Lleyda i Tarragona, estaven mancades de fites quilomètriques i hectomètriques, les quals han degut col·locar-se per la Mancomunitat. Així mateix s'han instal·lat pals indicadors, ja sigui per a expressar els noms de les poblacions a l'entrada i sortida de les quals es situen, o per a assenyalar les bifurcacions i orígens de camins i també, a tenor de Conveni Internacional, per a avisar la proximitat de llocs el pas pels quals requereix estar a l'aguait per tal d'evitar accidents, com són passos a nivell amb ferrocarril i altres carreteres, badens perillosos i revolts pronunciats o zigues-zagues.

Així mateix s'han construït gran nombre d'empits en trams de carreteres perilloses en les vies : Sant Pau d'Ordal a la carretera de Tarragona a Barcelona; Sant Boy de Llobregat a Sant Vicens dels Horts; Sant Adrià a La Roca; estació de Monistrol a Montserrat i ramal a Can Massana; Corbera a la de Tarragona a Barcelona i Terrassa a Talamanca i a Navarcles; Vich a Sant Hilari; Sant Boy de Lluçanès a Sant Hipòlit de Voltregà; Sant Vicens de Lluçanès a Caldes d'Estrac; Sant Llorenç Savall a Llinàs; Tarragona a Pont d'Armentera; Ayguamúrcia a Sant Jaume dels Domenys; Catllar a la de Tarragona a Barcelona; Bellpuig al Tallat; Alentorn a Vilanova de Meyà; Banyoles a la de Besalú a Roses, etc.

No solament per pròpia conveniència de les vies mancomunals, sinó també per a donar exemple i evitar abusos de propietaris de finques llindants amb elles, s'han executat en degudes condicions les obres

de pas necessàries per a donar accés a camins públics en els següents llocs : Bellpuig al Tallat; Vinaixa a Cervià; de l'anterior a Pobla de Cièrvols; Mollerusa a Belcaire; Reus a Vilallonga amb ramal a Morell; Corró de Vall a la carretera de Sant Llorenç Savall a Llinàs; Sant Boy a Sant Vicens; Masnou a Granollers; Parets a la carretera de Sant Llorenç Savall a Llinàs; Sardanyola a Sant Cugat; Cabrils a Vilassar de Mar, etc.

En llocs despoblats, travessats per vies mancomunals, ha sigut precís construir les edificacions necessàries per a donar allotjament als peons caminers, per tal de que no restés desatesa la conservació de les pròpies vies, així com llur policia i vigilància, tal com a Sant Mateu de Bages a Callús; Folgaroles a Vilanova de Sau; Terrassa a Talamanca; Vich a la carretera de Moyà a Calaf, etc.

Arbrat. — Anualment i en la època oportuna, s'han verificat plantacions d'arbres a les carreteres i camins, donant preferència per a la realització d'aital millora, a aquells termes municipals en què els Ajuntaments respectius hi han cooperat obrint pel seu compte els clots necessaris per a la col·locació dels plançons. Igualment s'han resseguit i reposat les baixes produïdes en els arbres existents.

Periòdicament l'arbrat ha estat esporgat o podat, havent-se recollit el seu fruit que, com els productes obtinguts d'aquelles operacions, ha sigut subhastat públicament al més dient.

Aprofitant una parcel·la de terreny existent entre la carretera de Masnou a Granollers, quilòmetre 1 i la riera d'Allella, s'hi ha establert un viver on s'hi cultiven normalment uns 6,000 plançons d'acàcies, plàtans i moreres.

Al quilòmetre 42 de la carretera de Montesquiu a Berga hi ha també un viver, de menys importància, en el qual s'hi desenrotllen unes 2,000 estaques de olms, plàtans i tells.

Travessies per poblacions. — Moltes carreteres i camins en travessar algunes poblacions, ofereixen veritables solucions de continuïtat per a un trànsit regular i normal, constituint el pas per elles tanta sèrie de perills i entrebancs, que és forçós evitar-les, mitjançant les modificacions de les actuals o bé llur substitució per trams de desviament apropiats. A n'aquest fi, el Consell ha prosseguit la tramitació d'expedients incoats d'antuvi per la Diputació de Barcelona; però com és lògic, dona preferència, en igualtat de les demés circumstàncies, a la realització d'aquestes millores on els Municipis interessats tenen oferta la seva cooperació. Les travessies estudiades i projectades són: Roda; Trenta-passes; Creu de Roda; Coll de Tenas; La Guixa; Santa Maria de Corcó; Alella; Campins; Castellvell (barri Borràs); Castellgalí; Sant Vicens dels Horts; Sant Julià de Vilatorrada; Pla de Cabra; Argilaga; Aytona; Alentorn; Vilassar de Mar, etc.

Passos a nivell amb ferrocarril. — Els perills que aquesta forma de creuament de les vies públiques amb els ferrocarrils donava lloc, s'han augmentat en nombre considerable, per la major freqüentació del trànsit per una i altra via; cal fer-los desaparèixer de tot camí o carretera de trànsit general, i en realitat, el major obstacle amb que es topa per a arribar a la supressió de tots els existents és, gairebé sempre, d'ordre exclusivament econòmic. Altrament, és just i equitatiu obligar a les Companyies de ferrocarrils afectades a que contribueixin a la realització d'aquei-

xes obres, i així s'ha gestionat en tots els casos, estimant com un mínim de cooperació, una subvenció equivalent a la capitalització, pel temps que resti de les respectives concessions, de l'import de la guarderia del pas a nivell.

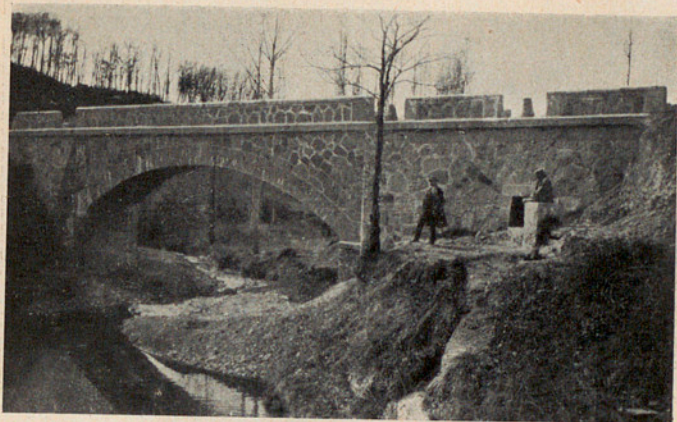
Sobre aquest particular, el Consell ha de doldre's de que l'Estat, prescindint d'escoltar el parer de la Mancomunitat i desentenent-se de la necessitat absoluta d'evitar en quant sigui possible els perills que aqueixos creuaments representen, hagi atorgat suara la concessió definitiva d'un ferrocarril travessant amb pas a nivell, establert a Terrassa, la carretera mancomunal de Sant Sadurní de Noia a Sentmenat i ha fet les gestions oportunes perquè el cas no es repeteixi amb altre ferrocarril de la mateixa Companyia concessionària, afectant la carretera de Cornellà a Fogàs de Tordera.

Els creuaments a nivell substituïts o amb projecte estudiat corresponen a les carreteres de Masnou a Granollers (Palou); Cornellà a Fogàs de Tordera (Cornellà); Vacarisses a l'estació d'Olesa i Sant Llorenç Savall a Llinàs (La Garriga).

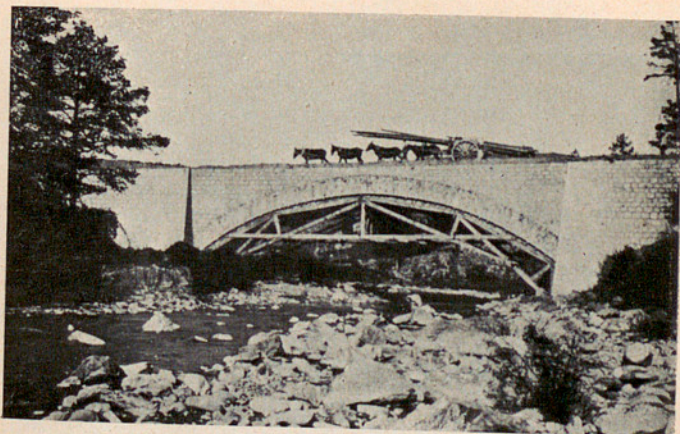
Màquines i aparells. — Les màquines i aparells més importants amb que compta actualment la Mancomunitat per a la prestació d'aquest servei, apart de l'equip d'eines usuals per a cada peó, són les següents : Cilindres a vapor : un de 20 tones; tres de 16 tones i cinc de 15 tones. Cilindres de gasolina : un de 16 i altre de 11 tones, respectivament.

38 Cilindres de fundició de tir animal, de tres tones i mitja a plena carga;

6 Escarificadores independents del tractor; dos camions i tancs de regatge, de 3 tones; tres camions-volcadors automàtics, de 5 tones; sis camions i carros-



Camí de Folgueroles a Vilanova de Sau. — Pont de 12 ms. de llum
sobre el torrent de Folgueroles



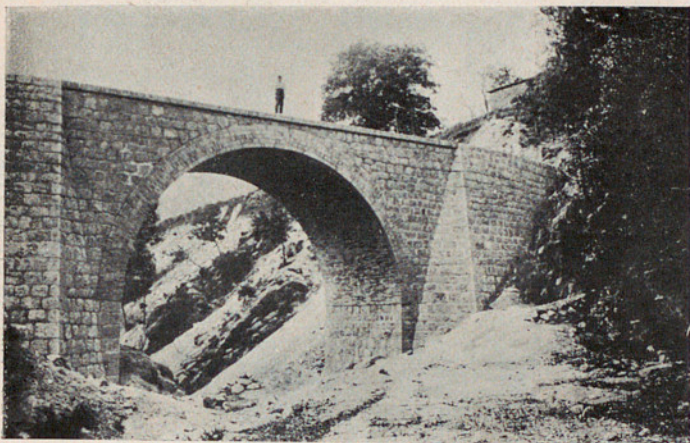
Camí de Sant Llorenç dels Morunys a Llinàs. — Pont de 23'70 ms. de llum
sobre el riu de Valls



Pont de Les sobre el Garona, en construcció



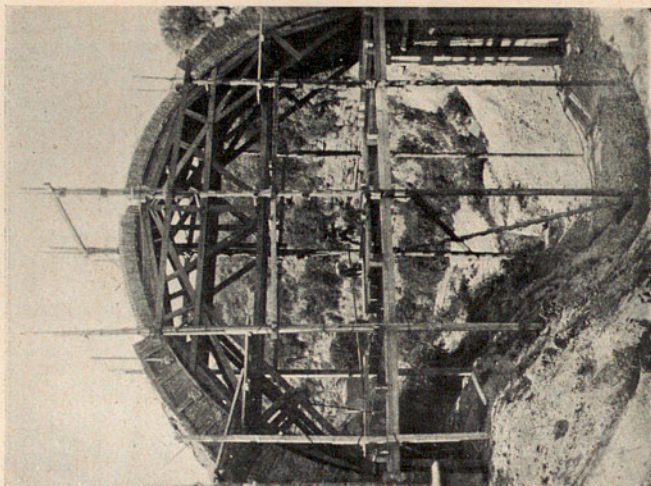
Pont de Les sobre el riu Garona



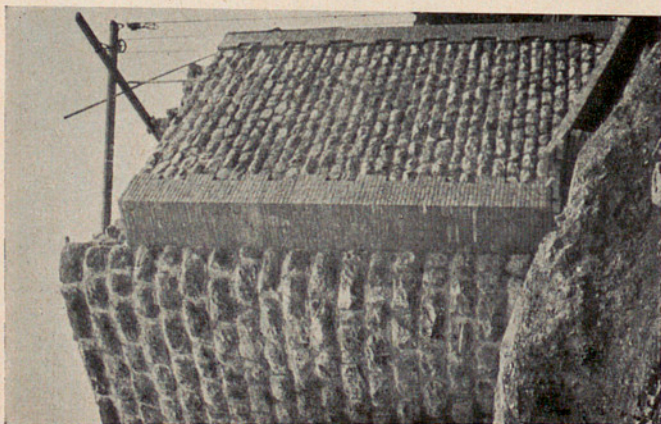
Camí de Sant Llorenç dels Morunys a Llinàs. — Pont de 10 ms. de llum
sobre el torrent de Castellort



Camí de Rocafort a Pont de Vilumara. — Pont sobre la riera de Solanas



Pont dels Bruchs. (Tram central.)



Camí de Molins a Vallvidrera
Pont en construcció

remolcs; dos trencadores de pedra montades sobre chassis automòbil; dos automòbils turisme, per al servei d'inspecció, un de 15 per 20 HP. i altre de 16 per 30 HP.; sis bicicletes; 50 carros-bótes; un carro-escombra; tres calderes per a enquitranar; un tren de formació de tarmacadam i macadam asfàltic; 33 bombes hidràuliques de mà, etc.

Relació de carreteres i camins. — A l'Anex III es publica la llista de carreteres i camins, amb les seves respectives longituds, distingint-se amb un asterisc els camins que foren traspassats per les Diputacions, la conservació dels quals és subvencionada per l'Estat en virtut de la R. O. de 11 de novembre de 1922 (Anex II) i amb dos asteriscs els que subvencionats també a tenor de dita R. O., han estat traspassats per l'Estat a la Mancomunitat en 1.^r d'abril últim.

La longitud total de carreteres i camins en conservació per la Mancomunitat, que era de 1,511 quilòmetres en 1.^r de gener de 1916, data del traspàs del servei de la Diputació de Barcelona, passa ara de 1,930 quilòmetres; essent deguda la diferència o augment de la xarxa, en part, a la construcció de noves vies i el reste, conseqüència de la referida Reial ordre.

Personal obrer. — El personal obrer amb caràcter permanent que presta el servei de conservació i reparació de les vies mancomunals està integrat per : 1 xofer mecànic; 7 xofers; 9 maquinistes; 2 ajudants; 9 fogainers; 60 celadors i capataços; 380 peons caminers.

ARRANJAMENT I MILLORA DE CAMINS CARRETERS MUNICIPALS

Traspassats definitivament a la Mancomunitat, l'any 1920, tots els altres Serveis que no ho havien estat encara dels que desempenyaven les respectives Diputacions, exceptuant els que per manament de les Lleis o per altres circumstàncies es considerà convenient restessin directament a càrrec d'aquelles Corporacions, acullí de seguida el Consell Permanent i donà organització apropiada al servei d'arranjament i millora de camins carreters municipals que, mitjançant un cert nombre de brigades volants, prestava la Diputació de Lleyda, estenent-lo demés amb caràcter eventual i segons les possibilitats de les consignacions del Pressupost, a altres comarques de Catalunya.

La tria dels camins a arranjar cada any es verifica prèvia la celebració de Concursos entre els Municipis i entitats interessades estimant-se com a factors primordials per a la elecció i senyalament de preferència dels treballs, l'import o quantia de l'auxili o cooperació que s'ofereixi; importància i utilitat de la via des del punt de vista d'interès general i local del poble o barriada comunicats que hagin de servir-se; haver estat o no subvencionada la reparació del mateix camí en anys anteriors; tenir en construcció la Mancomunitat dintre el mateix terme municipal algun camí i figurar o no el de que es tracti en el Pla general

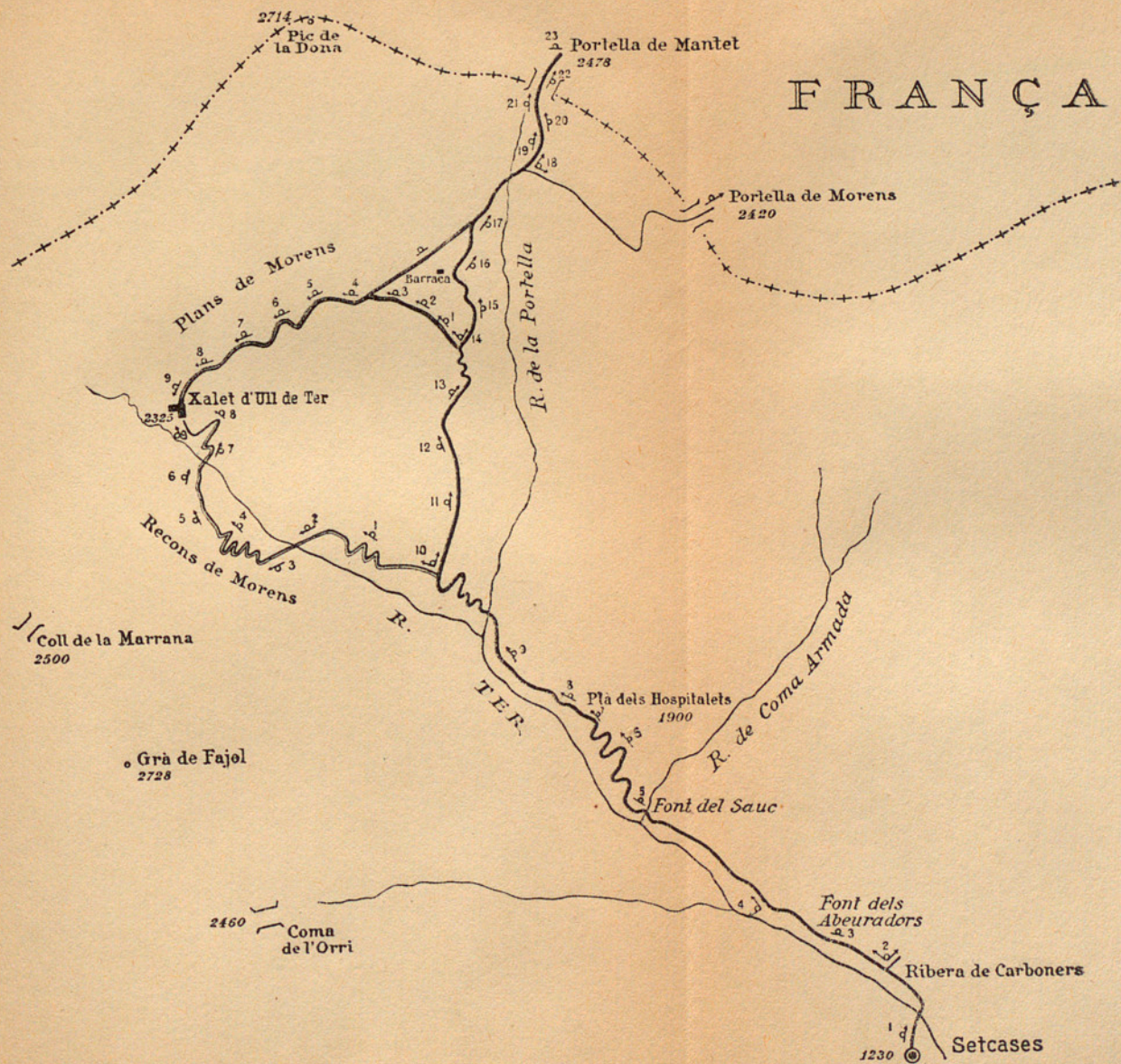
de vies de comunicació vigent, etc., establint-se, però, aquest ordre de preferència dintre de cada una de les zones en que s'agrupen les comarques, per tal de tenir en compte en el possible, les diferents circumstàncies de cada una d'ells.

Així ha estat possible durant el trienni 1920 al 22, procedir a l'arranjament i millora de 45 camins sol·licitats per 28 Municipis amb un total de 200 kms., a base d'un promig de despeses per quilòmetre, a càrrec de la Mancomunitat, d'unes 750 ptes.

CAMINS DE BAST

En mants indrets de l'alta muntanya, existeixen antics camins denominats de bast, que per les circumstàncies especials del lloc i terrenys que travessen, a l'ensem que faciliten abastament les transaccions purament locals, tenen com a missió primordial fer accessible la contemplació i fruïment de les belleses naturals de Catalunya. L'Assemblea de la Mancomunitat, en la seva vuitena reunió, aprovà la llista d'alguns d'aquests camins per a reconstruir, que en total sumen uns 540 quilòmetres i que tenen un marcat caràcter de turisme muntanyenc.

En la formació de la Relació d'aquests camins aprovada per l'esmentada Assemblea de la Mancomunitat, es triaren preferentment els que donen facilitat de transports a comarques isolades, sense cap mena de mitjà rodat de comunicació, separades del centre d'activitat per altes serralades, havent-se tingut en compte també no escollir, per a realitzar aquesta mena de reconstruccions, els llocs on hi ha probabilitats de construir-hi carreteres o camins dintre terminis relativament breus. A aital efecte, s'ha organitzat una brigada de treballadors que procedeixen, a mesura que les circumstàncies de lloc i temps ho permeten, als treballs de reparació i millora dels esmentats camins, permetent els resultats econòmics obtinguts, donar-los un gran desenrotllament.



CAMÍ ASSENYALAT DE SETCASES A LA PORTELLA DE MANTET, AMB UN RAMAL AL XALET D'ULL DE TER

En juliol de 1918 varen ésser començats els primers treballs d'aquesta classe, en el camí de bast de Viladrau a Santa Fe, la llargada del qual és de 16 quilòmetres; els susdits treballs consistiren en l'eixamplament, en molts llocs, sobre tot els perillosos, de l'explanació del camí antic; rectificació d'alguns trams del mateix, tant en planta com en sentit de suavitzar les pendents; construcció d'algun pont de fusta per a salvar barrancades, o millorament del pas a gual d'aquestes, etc. L'import d'aquests treballs resultà ésser de 5,873'85 pessetes, ço que representa un cost quilomètric de 367 pessetes.

Altres dels treballs d'aquesta mena, portats a cap, amb èxit molt falaguer, és el fitament del camí de bast de Set Cases a la Portella de Mantet amb un ramal al Xalet d'Ull de Ter, quals obres es realitzaren durant l'estiu (juliol fins a setembre) de 1920 amb la col·laboració del Centre Excursionista de Catalunya. Consistiren les obres en la col·locació de senyals de pintura de diversos colors, especialment vermell, fetes damunt de les roques que es troben a la vora del camí, disposades en forma que es distingixin clarament les unes de les altres, inclús en dies de boira, completades per pals indicadors de 2'50 metres d'alçada, que assegurin en tot temps, fins en les nevades més fortes que en aquells paratges són molt freqüents, la direcció a seguir pel vianant, que es veu precisat a travessar aquells llocs del Pireneu. La llargada del camí fitat és de 13 quilòmetres i son cost ha sigut de 6,700'50 pessetes, o siga de 515'38 pessetes per quilòmetre.

Finalment, actualment s'està treballant en la reconstrucció d'un dels més interessants de Catalunya, no tant solament sota el punt de vista del turista, sinó

també per la utilitat que reportarà a la comarca que travessa, la qual està completament mancada de tota via de comunicació : és el camí de bast de la corva d'Agulló, per Corsà i Serra del Montsec a la vall del Ribagorçana. De les obres del primer tros, que comprèn des del seu origen en la corva d'Agulló (Qm. 33 de la carretera de Balaguer a la frontera) fins a Pont de Montanyana, qual llargada serà de 26 Qms., estan ja explanats 20'258 Qms., la major part dels quals per haver-se abandonat el traçat primitiu, per morde no atravesar el Montsec pels seus cimals, que queden barrats per la neu durant sis mesos de l'any, són de nova construcció. Aquesta condició ha obligat a portar el camí per la grandiosa gorja del Portell, travessant els vetassegats de la falla del Montsec, per entremig de la qual es despenyen les aigües turbulentes del Noguera Ribagorçana, tinguent-se d'obrir quasi tot ell, en aquest tram, qual llargada és d'uns dos quilòmetres, en plena roca viva, passant quasi constantment per entremig d'imponents precipicis. Aquest pas del Portell, en el qual s'està actualment treballant, serà, un cop construït, un dels indrets més freqüentats pel turisme de Catalunya per la formosura feréstega de son paisatge, comparable tan solament i amb aventatge amb el pas dels Terradets i de Collegats. Apart de la importància pràctica d'aquest camí de comunicació directa i segura entre una extensa comarca, completament desproveïda de mitjans de comunicació, amb els seus centres naturals, Ager i Balaguer, facilitarà el coneixement i estudi d'una de les millors belleses que conté la terra catalana.

Les obres d'aquest camí, el qual, per ço abans dit, es projecta dotar-lo de bones condicions de seguretat,

amplada de dos metres en els llocs més estrets, baranes i àmpits en els punts més perillosos i els pontets que calguin pel pas de les barracades, tindran un cost total aproximat de 5 pessetes per metre lineal, cost relativament econòmic si es té en compte la naturalesa i configuració del terreny que s'ha de travessar. Les despeses actuals invertides en l'explanació dels 20'258 Qm. explanats, importen (juny de 1923) la quantitat de 88,863'17 pessetes o sigal a de 4'39 pessetes metre lineal explanat.

També s'ha redactat l'avantprojecte i pressupost del camí de bast de Dallò a Coma de Vaca i Ull de Ter, qual pressupost és de 52,937 pessetes, que tenint en compte la llargada, 7,000 metres, resulta ésser el de 7'56 pessetes metre.

CONSTRUCCIÓ DE CARRETERES, CAMINS I PONTS

Tot just constituïda la Mancomunitat el dia 6 d'abril de 1914, deliberà el Consell Permanent sobre la conveniència i oportunitat de concórrer al Segon Concurs de subvencions per a la construcció de camins veïnals i ponts econòmics que acabava de convocar l'Estat, a tenor del R. D. de 27 de març anterior, el termini del qual, als efectes de la presentació de proposicions, finia el 25 de maig següent; i, malgrat el poc temps disponible, no dubtà en pendre-hi part, observant des d'un principi resistències insospitades en la Direcció General d'Obres Públiques de l'Estat i lluitant a l'ensem amb dificultats de diversa índole, essent les més importants derivades unes de la interpretació rígida i restringida de la pròpia Llei de Camins veïnals, en les disposicions de la qual, promulgada l'any 1911, no estava previst com és natural, d'una manera taxativa, la possibilitat de concórrer les Mancomunitats de Diputacions als susdits Concursos, i motivades altres pels deutes que amb l'Estat tenien contrets les Diputacions de Lleyda i Tarragona, a conseqüència dels quals els camins compresos en llurs respectius territoris restaven impossibilitats d'obtenir subvenció de l'Estat. Però, després d'activíssimes gestions, s'aconseguí vèncer tots els obstacles i entorpiments, concertant amb l'Estat el conveni subscrit amb data

21 de novembre del mateix any 1914, per virtut del qual s'atorgava a la Mancomunitat el dret de construir un cert nombre de camins veïnals i ponts econòmics a tot Catalunya, dintre la subvenció que l'Estat concedí per a les quatre «províncies» i a tenor del plec de condicions estipulat entre ambdues parts.

La llista i relació dels camins que integren aquell Conveni fou pròpiament el primer pla de vies de comunicació d'immediata construcció que elaborà el Consell Permanent i aprovà l'Assemblea en la seva primera reunió ordinària celebrada el maig de 1914.

Simultàniament amb les gestions i preparació d'aqueixa tasca, va emprendre el Consell la de formació d'un pla orgànic general de vies de comunicació a construir a Catalunya. Laboriosa i detinguda com calia, donada la importància i transcendència del propòsit, fou l'actuació del Consell sobre aquest particular, car demés dels antecedents que va poder recollir dels centres i dependències de l'Estat i de les respectives Diputacions, volgué escoltar els desigs, aspiracions i opinió de tothom, tant d'entitats oficials com particulars, organitzant a aquesta fi unes Juntes Comarcals que aplegaren primer i deliberaren després, amb assistència dels Diputats a Corts i Provincials, Alcaldes dels caps de districte i elements tècnics sobre totes i cada una de les peticions que els interessats estimaren convenient aportar-hi. Les conclusions i propostes d'aquelles Juntes Comarcals, que amb entusiasme i excellent voluntat elaboraren, passaren després a examen d'una Junta Central, constituïda amb nombroses representacions, per tal d'ordenar, classificar i depurar les peticions presentades, eliminant les que no oferien un interès públic

reconegut i com a resultat del seu treball elevà finalment a l'aprovació del Consell Permanent un projecte de Pla general de vies de comunicació que l'Assemblea, a son torn, aprovà, amb el caràcter de Pla provisional, en la seva tercera reunió ordinària del maig de 1915. Aquest Pla, o, més ben dit, llista o relació de vies de comunicació, fou sotmès encara per successius acords del Consell i de l'Assemblea, a noves i detingudes informacions i rectificacions, espurgant-lo de mants camins repetits o contradictoris i acoplant amb una sola denominació les d'aquells camins que resultaven complementaris, a l'objecte d'aconseguir un tot orgànic que respongués racionalment a les necessitats generals i locals d'interès públic sentides a les diferents contrades i comarques de Catalunya quant a vies de comunicació. Fruit d'aquest treball és el vigent Pla general aprovat per l'Assemblea en la seva 13.^a reunió corresponent al mes d'agost de 1920.

D'antuvi va constatar el Consell que no podria junyir la seva actuació en ço que atany a la construcció de carreteres i camins, a la definitiva elaboració i aprovació del susdit Pla general i és per aquest motiu que proposà a l'Assemblea, i aquesta acordà en la seva 2.^a reunió ordinària, celebrada el novembre de 1914, les normes ajustant-se a les quals podia el Consell desenrotllar la seva activitat en la construcció de noves vies.

La reduïda quantia de la subvenció que l'Estat atorgà per als camins que la Mancomunitat havia presentat al II Concurs, obligà a fer-ne una tria, restant fora del Conveni un gran nombre d'aquells. Això per una banda, i, per altra, el desig d'anar ràpidament a la construcció d'aquelles obres la uti-

litat i importància de les quals era per tothom reconeguda, incitaren al Consell a formular una primera relació d'obres, a construir directament per la Mancomunitat, amb o sense subvenció d'altres entitats, segons compromisos contrets anteriorment pels interessats, obres que foren denominades «més necessàries i urgents», relació la qual va ésser aprovada pel Consell en sessió del 12 d'agost de 1915.

Trobant-se ja molt avançats els estudis i la construcció de la majoria de les carreteres, camins i ponts que integraven el «Conveni amb l'Estat, per virtut del II Concurs», i les pertanyents a la «1.^a Relació d'obres més necessàries i urgents» mitjançant el compliment previ dels requisits que amb caràcter general havia acordat el Consell, aprovà aquest en sessió del 4 de gener de 1917 una «2.^a Relació d'obres» amb aqueixa última denominació, per tal, no solament de no minvar en lo més mínim l'activitat assolida des d'un principi en aquest servei, sinó demés per a tenir tasca preparada per al moment i oportunitat que les circumstàncies afavorissin la Mancomunitat per a l'ampliació de la seva actuació.

Però, amb tot i la innegable importància i abast d'aqueixa empresa, no volgué el Consell limitar-se a ella, sinó que a l'objecte d'estimular i cooperar a l'acabament de les obres de camins la construcció de les quals havia estat iniciada ja o preparada per algunes entitats, atorgà a les respectives Diputacions mantes i repetides subvencions i anticips anuals, de 60,000 pessetes i de 100,000 pessetes, amb la comanda de distribuir-les, previ concurs, entre camins que reunissin aquelles condicions i afectessin principalment a pobles comunicats, amb ço que ha estat possible terminar obres que per manca de

cabals havien estat suspeses durant molt temps o es portaven a cap amb molta lentitud i aconseguint a l'ensem fomentar i activar la construcció de moltes altres.

Promulgat amb data 21 de juny de 1918 un Reial decret convocant simultàniament dos nous Concursos (III i IV) per a la distribució de subvencions i anticips amb destinació a la construcció de camins veïnals i ponts econòmics, el III dedicat exclusivament a camins i ponts que servissin a pobles o veïnats incomunicats, i el IV, amb caràcter més general, hi acudí la Mancomunitat presentant proposicions a un i altre Concurs per a un gran nombre d'obres de les que figuraven a la 1.^a i a la 2.^a Relacions «de les més necessàries i urgents» no construïdes aleshores encara i de les que formaven part del Conveni corresponent al II Concurs, a les quals no havia alcançat la subvenció disponible i també d'altres que integraven el Pla general de vies de comunicació que havia estat aprovat amb caràcter provisional per l'Assemblea, confiant pels antecedents i notícies que tenia el Consell, que la subvenció que l'Estat atorgaria per cada un dels referits Concursos seria de gran quantia. Vingué, però, l'assenyalament del crèdit general i la distribució entre les «províncies» acordada per R. O. de 12 de febrer de 1920 (Anex IV) i va ésser precis reduir considerablement el nombre de camins a construir per mitjà d'aquells Concursos, per tal d'ajustar-se a les subvencions concedides per l'Estat, com diem més endavant. En l'entretant, s'escaigué el traspàs a la Mancomunitat dels restants serveis d'Obres Públiques provincials que continuaven prestant les respectives Diputacions, els corresponents a la de Barcelona,

en primer d'abril de 1919 i a la mateixa data de l'any següent, els de les Diputacions de Girona, Lleyda i Tarragona. Aquest fet que implicava per la Mancomunitat un considerable augment en la tasca que venia desenrotllant en ço que esguarda a la construcció de carreteres, camins i ponts, obligà a verificar una tria dels camins, tant dels que pertanyien a les relacions anteriorment aprovades pel Consell Permanent, com dels procedents dels Plans provincials i Convenis amb l'Estat que li eren traspassats per les respectives Diputacions, a fi de classificar i ordenar la labor a realitzar i ajustar-la a les possibilitats econòmiques de la Mancomunitat. D'aquí prové el determini del Consell d'elaborar un Pla-selecció d'obres a construir per la Mancomunitat amb caràcter preferent i motivant l'acord adoptat en sessió del 7 d'abril de 1921 (Anex V) en el qual s'assenyalen a la Direcció d'Obres Públiques les normes o bases a les quals havia d'ajustar l'oportuna proposta, que fou sotmesa seguidament al Consell aprovant-la en sessió d'11 de maig del mateix any 1921, acordant a l'ensem la llista o relació de camins i ponts que, formant part d'aquella proposta, podrien ésser incloses en el Conveni a celebrar amb l'Estat per virtut del III i IV Concursos esmentats, hagut esment dels respectius crèdits que per a subvencions assenyalava la referida R. O. (Anex IV).

Els requisits que el Consell estimà indispensables perquè les obres incloses d'antuvi en el susdit Pla de selecció en formessin part definitivament, foren acordats en sessió del 7 d'abril de 1921 i es publiquen a l'Anex VI; i, com a resultat de l'enquesta i informació a què aquest acord donà lloc, aprovà el Consell, en sessió del 8 de febrer de 1922, el definitiu

i vigent «Pla-selecció d'obres a construir per la Mancomunitat», del qual a la vegada, i per acord adoptat el dia 22 del mateix febrer, se n'han assenyalat aquelles obres que per llurs característiques, utilitat general i local i cooperació oferta pels municipis interessats, són considerades de caràcter preferent per a la seva immediata construcció.

Vençuts finalment els diversos obstacles i principalment la resistència passiva que trobà la Mancomunitat a la Direcció General d'Obres Públiques de l'Estat, com ja ocorregué amb ocasió del II Concurs, s'aconseguí ultimar el Conveni per a la construcció dels camins veïnals i ponts que, integrant el susdit Pla-selecció, havia proposat el Consell per al repartiment dels respectius crèdits corresponents als Concursos III i IV, estipulant-se el Plec de condicions que es publica a l'Anex VII.

Aquest és el resum de l'actuació de la Mancomunitat, en ço que atany al servei de construcció de carreteres, camins i ponts.

Per a millor capir els seus fruits; per a poder-se formar una noció més exacta de la tasca descapellada; per a poder donar una idea de conjunt i de detall, alhora sense que en pateixi la claretat, i, finalment, per conèixer en tot moment l'història de cada una de les obres que han format part dels anteriors plans aprovats i de les pertanyents al vigent «Pla-selecció», hem cregut convenient ordenar i classificar en estats annexes totes aquelles obres, agrupades segons la respectiva situació legal present, detallant per a cada una d'elles aquelles dades que, ja sigui per marcar fites importants en l'elaboració dels respectius projectes i corresponent aprovació o per estimar-les les més essencials, com són les res-

pectives longituds i pressupostos, afegint-hi demés resumides observacions, serveixin per a justificar, aclarir i definir l'estat actual de totes elles.

L'Anex VIII conté la relació de les obres construïdes o acabades per la Mancomunitat fins el 31 de juliol d'aquest any.

A l'Anex IX es publica la relació de les obres que actualment estan en tràmit de construcció, ja sigui activa o sospesa pels motius que en cada cas s'esmenten, obres que perteneixien a Plans anteriors al denominat Pla de Selecció i que per tant no formen part d'aquest.

És d'observar en aqueix estat que algunes de les obres estan sospeses per rescissió de la Contracta, instada pel propi adjudicatari aollint-se al R. D. de data 23 de juliol de 1918, el qual atorga aquest dret als Contractistes, si bé que amb algunes restriccions. Això no cal dir com ha entorpit la marxa regular i ordenada de les obres, car un cop aquestes rescindides cal practicar la seva liquidació fins de les incompletes, havent estat precis en la majoria dels casos estudiar novament, redactar i tramitar el projecte d'acabament dels treballs i corresponent pressupost amb augment sobre els preus unitaris del projecte primitiu, per tal d'aconseguir l'aprovació de l'Estat.

L'Anex X reproduïx el Pla-selecció de les obres a construir per la Mancomunitat, aprovat pel Consell en sessió de 8 de febrer de 1922, expressant per cada obra el seu estat actual.

Finalment, l'Anex XI conté la relació de les obres que integren els Plans anteriors al de selecció de la Mancomunitat, la majoria de les quals han estat estudiades, si bé per successius acords del

Consell, motivats per causes diverses, no han pogut ésser incloses al referit Pla-selecció, i, per tant, ha degut ajornar-se la seva construcció.

L'examen d'aqueixos anexos dóna idea de la labor executada per la Mancomunitat i de la que té en període d'execució i preparada, malgrat les dificultats de què s'ha fet esment i també per les d'ordre econòmic derivades de l'alça considerable experimentada pels preus de jornals i materials d'ençà de la guerra, així com per la llur inestabilitat durant aquell període, ço que ocasionà un remarcable retraïment de licitadors a les subhastes i entorpiment en la marxa normal dels treballs, obligant en mants casos a duplicar i fins triplicar la redacció i tramitació del pressupost d'un mateix projecte, car sovint amb el temps que transcorria entre la data de la seva aprovació pel Consell i la de l'Estat o fins que era possible anunciar la subhasta de les obres, els preus assenyalats havien sofert importants alteracions, com clarament es palesa en els Anexos esmentats, en els quals una mateixa obra apareix amb duplicitat de dades de redacció i tramitació, si bé, per a evitar confusions, l'import del pressupost que hi apareix, correspon sempre a l'últim aprovat.

En resum: el nombre d'obres construïdes és de 70, per una longitud de 250 quilòmetres i un cost total de 4.315,667'69 pessetes.

Les obres en tràmit de construcció, entre les pertanyents al Pla de selecció i les que integraven altres Plans anteriors a la formació d'aquell, sumen 27; essent la longitud total aproximada 168 quilòmetres i el seu cost pressupost 6.800,000 pessetes.

El vigent Pla de selecció de les obres a realitzar per la Mancomunitat comprèn un nombre total

d'obres de 133, calculant-se que la longitud total dels camins i carreteres serà d'uns 620 quilòmetres i llur cost total uns 20 milions de pessetes.

Gairebé la totalitat d'aqueixes obres són subvencionades per l'Estat o pels municipis interessats i en mants casos per un i altres, computant-se un promig del 50 per 100 del cost d'aquelles l'import de dites subvencions.

Per últim, resta fer esment del gran nombre de camins i ponts : passen de 40, no compresos en els resums anteriors, que ha estudiat directament la Mancomunitat, tret d'alguns que ho foren per la Diputació de Barcelona abans de traspasar els serveis com es detalla a l'Anex XI, la construcció dels quals ha degut ajornar-se.

ANEXOS

202304

ANEX I

NORMES ACORDADES PEL CONSELL PERMANENT EN SESSIÓ
DEL 17 DE MAIG DE 1922, RELATIVES A ALGUNS CAMINS
DE GIRONA

El Consell Permanent acorda alliberar als pobles de la província de Girona, del compliment de les Bases d'auxili per a la reparació i conservació de camins veïnals, que els regien, mitjançant el compliment de les normes següents:

1.^a Per a que els Municipis interessats puguin gaudir del benefici del rellevament del proveïment de pedra pel seu compte i compromisos contrets per virtut de les bases aprovades per l'Excma. Diputació de Girona, cal que es trobin al corrent de pagaments amb la Mancomunitat i la susdita Corporació provincial.

2.^a Així mateix caldrà, per assolir aquell benefici, que es trobin al corrent dels proveïments de pedra a raó de 25 metres cúbics anuals per quilòmetre de camí, a que estan obligats, reservant-se no obstant la Mancomunitat, la facultat de procedir, en qualsevol moment a la realització dels susdits proveïments endarrerits, per compte i càrrec dels respectius Municipis, d'acord amb les referides Bases, en els casos en que l'estat i freqüentació del camí ho requereixin, previ informe de la Direcció facultativa.

3.^a Caldrà també que, prèviament a l'atorgació de l'exempció del compromís de referència, els Municipis respectius es comprometin mitjançant acord ratificat per la Junta de Vocals Associats, a cedir gratuïtament a la Mancomunitat, el terreny que sigui necessari ocupar per procedir en el moment que la Mancomunitat ho acordi :

a) A l'eixamplament dels camins en els llocs on no tingui l'amplada normal i d'acord amb l'intensitat i naturalesa del trànsit que hi hagi de circular.

b) A la modificació de rasants i alineacions en els trams on calgui fer aquests treballs, bé per defensar el camí d'avingudes de rius o torrenteres, ensulciades del terreny, bé per millorament de les condicions d'establiment de la via.

c) A l'establiment de nous desguasos de l'explanació o substitució o ampliació dels existents, i

d) A l'establiment de parcel·les per a dipòsits de grava i altres materials, en el ben entés que l'incompliment d'algun d'aquests compromisos, donaria lloc a que es reintegressin en tot el seu vigor, per al Municipi corresponent, les Bases esmentades.

ANEX II

REAL ORDRE DEL MINISTERI DE FOMENT DE 11 DE NOVEMBRE DE 1922 RELATIVA A LA SUBVENCIÓ QUE ATORGA L'ESTAT A LA MANCOMUNITAT PER A LA CONSERVACIÓ DE CAMINS VEINALS.

«Excmo. Sr.: Accediendo a lo solicitado por la Mancomunidad de Cataluña de variar el sistema actual de subvención, que tiene concedida por Real orden de 18 de junio de 1912, para la conservación de caminos vecinales, a fin de poder dedicar más atención por aquélla al expresado fin y considerando que iguales ventajas, en bien de las provincias respectivas, pudieran solicitar de otras provincias,

»S. M. el Rey (q. D. g.) se ha servido disponer:

»1.º Que la Real orden de fecha 18 de junio de 1922, por virtud de la cual se regula la subvención anual que corresponde a la Diputación Provincial de Barcelona (hoy Mancomunidad de Cataluña) por la conservación de los caminos vecinales pertenecientes al Contrato celebrado con dicha Corporación provincial, queda modificada y ampliada a tenor de los preceptos siguientes:

»2.º La Mancomunidad de Cataluña cuidará de la conservación y reparación de los caminos vecinales pertenecientes a los Contratos celebrados entre el Estado y las respectivas Diputaciones Provinciales de Barcelona (ampliado por la segunda disposición transitoria, párrafo *a*) de la vigente Ley), Gerona, Lérida y Tarragona, y de los que figuran subvencionados en los Contratos entre el Estado y la Mancomunidad en virtud de los Concursos II, III y IV, mediante una subvención global por parte del Estado del 75 por 100 del gasto efectuado por la Mancomunidad en los trabajos de conservación, acopio de materiales y su empleo, sin que dicha subvención pueda exceder de la cantidad que resulte en cada año económico de multiplicar el número de kilómetros de los expresados caminos que conserve la referida En-

tividad, por el cociente del crédito consignado en la Ley de Presupuestos para conservación y reparación de caminos vecinales dividido por el número de kilómetros de esta clase de vías que estén abiertas al tránsito público en todas las provincias a que afecta la Ley, en 1.º de enero anterior.

»3.º La Mancomunidad deberá presentar, antes de finalizar el penúltimo mes de cada año económico, el plan de conservación y reparación correspondiente al año siguiente, de los caminos vecinales de que se haya encargado y en que figure desde luego además de la longitud respectiva a que afectare la subvención, los gastos presupuestos para su conservación, expresando la cantidad de material que piense emplearse y su coste, así como el de su empleo para cada camino; y el Ministerio de Fomento resolverá dentro del mes siguiente lo que proceda sobre su aprobación que es indispensable a los efectos de la subvención citada en el precepto anterior.

»4.º a) En el primer mes del año económico se presentará por la Mancomunidad una liquidación anual de los gastos ocurridos en cada camino para su conservación y reparación durante el ejercicio anterior, quedando facultadas las respectivas Jefaturas de Obras públicas para reclamar de dicha Entidad para el camino o caminos en que lo estime oportuno las cuentas justificantes que hayan servido de base para formular las respectivas liquidaciones, respecto de las cuales podrán las Jefaturas practicar las comprobaciones que estimen necesarias y una vez aprobadas se efectuará el pago de la subvención, dentro del primer trimestre del referido año económico.

»b) En la expresada liquidación se admitirá una diferencia en más o en menos de la obra ejecutada, con relación al presupuesto de cada camino, del 25 por 100 sin que por eso varíe la cantidad total aprobada para el conjunto de todos los caminos.

»c) Si la variación que impongan circunstancias imprevistas tiene que ser mayor en cualquier camino del 25 por 100, o cuando sea preciso aumentar la cantidad total, sin rebasar el límite máximo indicado, tendrá que recaer aprobación sobre la modificación que

se proponga, cosa que desde luego tiene que ocurrir para los caminos recibidos dentro del ejercicio económico, para los cuales se computará la subvención proporcionalmente a los meses transcurridos desde la fecha de su recepción hasta el final del ejercicio.

»5.º Cuando se establezcan firmes especiales, se aprobará el presupuesto por el Ministerio de Fomento a los efectos de la subvención del 75 por 100 y en el caso de variarse o rescindirse este Contrato, quedará comprometido el Estado a pagar en los años sucesivos tantas anualidades como requiera dicho 75 por 100, dividido por «la longitud del camino, afirmado, expresada en kilómetros, multiplicada por el promedio señalado por el Ministerio de Fomento como consignación anual por kilómetro de camino para todas las provincias», o en menos años si lo acordara.

»6.º La Dirección facultativa de los trabajos de referencia estará sujeta a las mismas reglas que fija la Real orden de 20 de julio de 1914 para la redacción de proyectos de caminos vecinales.

»7.º Los preceptos de la presente Real orden dejarán de estar en vigor cuando lo exija el cumplimiento del artículo 10 de la Ley vigente o antes, si cualquiera de las partes contratantes lo acordara avisando el año económico anterior; pero caso de ser el Ministerio de Fomento el que determinase rescindirle, el Estado vendrá obligado a cumplir en los años sucesivos la cláusula 5.ª, en lo que se refiere al abono de subvención por firmes especiales.

»8.º En lo que se refiere a los caminos vecinales comprendidos en la Real orden de 18 de junio de 1912, se entenderá que rigen los anteriores preceptos desde 1.º de Abril del corriente año, para lo cual la Mancomunidad remitirá dentro del plazo de dos meses, a partir de la fecha de esta Real orden, el plan de conservación y reparación de dichos caminos, comprensivo de todos los trabajos ejecutados o que deban ejecutarse durante el corriente ejercicio económico, a los efectos que determina el precepto 3.º

»9.º Cualquier Diputación Provincial, Mancomunidad de ellas o de Ayuntamientos que se constituyera,

podrá concertar con el Estado la conservación y reparación de los caminos vecinales comprendidos en la Ley vigente que se convenga por ambas partes, con arreglo a las mismas prescripciones que se citan en las disposiciones segunda o séptima de esta Real orden.

»Lo que de Real orden comunico a V. I. para su conocimiento y efectos consiguientes. — Dios guarde a V. I. muchos años. — Madrid 11 de noviembre de 1922. — *Argüelles*. — Sr. Director general de Obras públicas.»

El Consell Permanent es donà per assabentat de la anterior Reial ordre i acceptà les disposicions que conté, en sessió del dia 29 de novembre de 1922.

ANEX III

RELACIÓ DE LES CARRETERES I CAMINS QUE CONSERVA
LA MANCOMUNITAT A 31 DE JULIOL DE 1923

Els camins precedits d'asterisc, són subvencionats per l'Estat als efectes de la seva conservació, a tenor de la R. O. d'11 de novembre de 1922, distingint-se amb un asterisc els camins subvencionats que foren traspasats a la Mancomunitat per les respectives Diputacions, i amb dos asteriscs aquells camins dels quals se'n ha incautat la Mancomunitat en 1^{er} d'Abril de 1913 i que conservava l'Estat, expressant-se la longitud parcial a la qual afecta la subvenció, cas de no correspondre al total del camí.

*Carreteres**Barcelona*

	<u>Qms.</u>
De Gràcia a Manresa.	26'310
De Cornellà a Fogàs de Tordera (Seccions 1. ^a i 4. ^a).....	34'560
De Sant Boy de Llobregat a La Llacuna (Secció d'Ordal a Sant Quintí de Me- diona).	18'630
De Vilafranca al confí de la província en direcció a Aguiló i ramal a Torrelles.	32'160
D'Igualada a Santa Coloma de Queralt.	19'070
De la de Vilafranca a Aguiló a la d'Igua- lada a Sitges per Fontrubí.....	17'370
De la de Montcada a Terrassa a Sant Cugat del Vallès per Sardanyola....	6'360
De Masnou a Granollers	16'500
De Sant Sadurní de Noya a Sentmenat : Seccions 2. ^a i 3. ^a (de Martorell a Sent- menat)	32'620
Suma i segueix	203'580

	<u>Qms.</u>
Suma anterior	203'580
D'Esparraguera a Manresa amb ramal a Olesa (Secció de Castellvell a Manresa).	15'000
Del Bruch a Manresa amb ramal a Montserrat	26'470
De Moyà a Calaf, per Súria : trossos primer i segon (de Moyà a Súria).....	57'950
De Montesquiu al confí amb Lleyda, per Berga	47'630
De Prats de Llussanès a Sant Quirze de Besora	17'380
De l'estació de Monistrol al Monestir de Montserrat.	13'150
De Caldes de Montbuy a Sant Celoni..	33'250
De Sant Llorenç Savall a Llinàs i ramal a Sant Pere de Vilamajor.....	51'880
De Sant Feliu de Codines a Centelles....	19'660
De Vich al confí amb Girona, en direcció a Sant Hilari.....	26'580
De Manlleu al confí amb Girona, per Sant Pere de Torelló.....	10'970
De Palautordera a la de Caldes de Montbuy a Sant Celoni.....	4'980
De Collsuspina al confí amb Girona en direcció a Viladrau	6'550
De L'Ametlla del Vallès al Coll de la Manya	4'750
De Vich, per Roda, a enllaçar amb la de Vich a Olot	11'970
<i>Girona</i>	
De Banyoles a la de Besalú a Roses....	15'220
<i>Lleyda</i>	
De Mollerusa a Bellcaire.....	14'380
De Borges Blanques a Bellpuig.....	19'800
Suma i segueix	<u>601'150</u>

	<u>Qms.</u>
Suma anterior	601'150
De Vinaixa a Cervià	10'300
Del Qm. 452, Hm. 8, de la de Madrid a França a Serós.....	13'920
Del Qm. 453, Hm. 5, de la de Madrid a França a Torres de Segre.....	2'000
De l'estació fèrria de Bellpuig al Qm. 52, Hm. 2, de la d'Artesa de Segre a Mont- blanch	28'540
Del Qm. 38 de la d'Artesa de Segre a Montblanch a Sant Martí de Maldà..	6'200
Del Qm. 39, Hm. 4, de la d'Artesa de Segre a Montblanch a Guimerà.....	4'830
Del Qm. 33, Hm. 1, de la d'Artesa de Segre a Montblanch, a Verdú.....	0'950
D'Espluga Calva al «Coll».....	5'480
De Bellpuig a Preixana.....	3'040
Del Qm. 4, Hm. 7, de la d'Artesa de Segre a Tremp a Vilanova de Meyà.....	11'800
Del Qm. 6, Hm. 7, de la de Pons a Calaf a Vilanova de l'Aguda.....	2'950
De Solsona a l'Hostal del Boix.....	6'050

Tarragona

De Vendrell a Sant Jaume dels Domenys amb ramal a Santa Oliva.....	9'200
D'Aiguamúrcia a Sant Jaume dels Do- menys, tros segon.....	12'820
D'Arbós a la de Vendrell a Sant Jaume dels Domenys, per Banyeres.....	5'050
De Sant Vicens de Caldé a la de Tarrag- ona a Barcelona, tros segon, secció 1. ^a	0'600
De Bisbal a la d'Alcover a Santa Creu de Calafell.....	2'880
De Masllorens a la d'Alcover a Santa Creu de Calafell.....	1'470
De Tarragona a Pont d'Armentera.....	27'200
De Catllar a la de Tarragona a Barcelona.	6'300
Suma i segueix	<u>762'730</u>

	<u>Qms.</u>
Suma anterior	762'730
De la de Tarragona a Barcelona a la de Tarragona a Pont d'Armentera (trajecte d'Altafulla a La Riera).....	1'730
De Pobla de Montornés a la de Tarragona a Barcelona.....	3'290
De Creixell a la de Tarragona a Barcelona.	0'580
De Blancafort a la d'Artesa a Montblanch.	2'650
De Vilarrodona a Solivella (tros de Pla de Cabra a Sarreal).....	10'800
De Reus a Vilallonga amb ramal a Morell.	8'435
De Reus a Almostrer per Castellvell (tros de Reus a Castellvell).....	2'085
De la de Castelló a Tarragona a Salou..	3'130
De Porrera a la d'Alcolea del Pinar....	6'130
De Falset a la d'Espluga a Flix per Bellmunt (tros de Bellmunt a Falset)..	5'000
D'Amposta a Vinallop (trossos primer i segon).	6'000
De Santa Bàrbara a La Cènia per La Calera.	22'140
De la de Santa Bàrbara a La Cènia a la de Vinaroç a Venta Nova, per Ulldcona i Alcanar (trossos segon i tercer).	10'280
De la de Coll de Llumanés a Beceit a la d'Alcolea del Pinar, per Horta i Bot (tros de Bot a l'Empalme, secció 1. ^a).	3'000
TOTAL.....	<u>847'980</u>

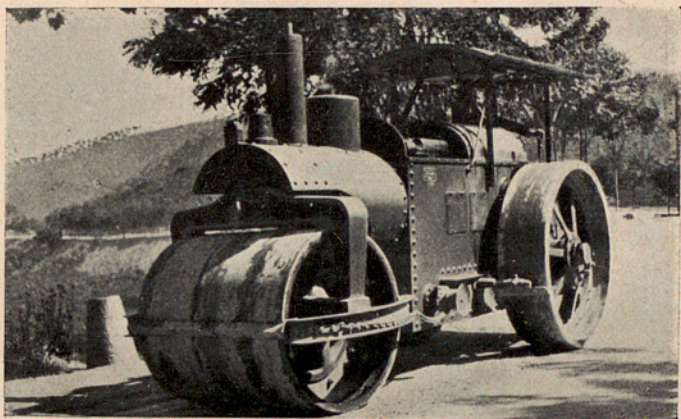
C a m i n s

Barcelona

* De Sarrià a Vallvidrera (* per una longitud de 1'50)	5'590
De la Plaça de l'Agregació de Vallvidrera a la carretera de Gràcia a Manresa, i ramal al Tibidabo.....	4'120
Suma i segueix	<u>9'710</u>

	<u>Qms.</u>
Suma anterior	9'710
* De Barcelona al Prat de Llobregat.....	4'000
De Carme a La Pobla de Claramunt....	5,190
* De Piera a Hostalets de Pierola.....	2'090
D'Odena a la carretera de Madrid a Fran- ça per La Junquera	3'670
De Tous a la carretera d'Igualada a Santa Coloma de Queralt.	1'270
* De La Llacuna a la carretera de Valls a Igualada.....	3'800
* De Carme a Orpí	9'060
* De Calaf a Sant Martí de Sesgayoles..	4'120
* De Vilanova del Camí a Igualada....	0'740
* De Veciana a Copons i ramal.....	5'220
* De la carretera d'Igualada a Sitges al camí de La Pobla a Carme per Es- poya i Torre de Claramunt, tros pri- mer	2'970
* De Sardanyola a Montcada, per Ripollet.	3'110
De Sardanyola a la carretera de Cornellà a Fogàs de Tordera, en terme d'Horta, per Valldaura, tros primer.....	2'590
* De Gelida a Sant Llorenç d'Hortons....	6'790
De la carretera de Tarragona a Barce- lona a Corbera de Llobregat i ramal a Can Roig.....	8'160
De Cornellà a Sant Feliu de Llobregat..	3'450
De Gavà a Begues	10'220
* De la carretera de Tarragona a Barce- lona a la de Barcelona a Santa Creu de Calafell per Sant Boy de Llobregat, i ramal a Santa Coloma de Cervelló (* per una longitud de 0'241 Qm.) ..	9'600
De Sant Boy de Llobregat a Begues (tros fins a Sant Climent).....	4'680
De Sant Vicens dels Horts a Sant Martí de Torrelles.	5'200
De Papiol a l'Estació.	1'600
Suma i segueix	<u>107'240</u>

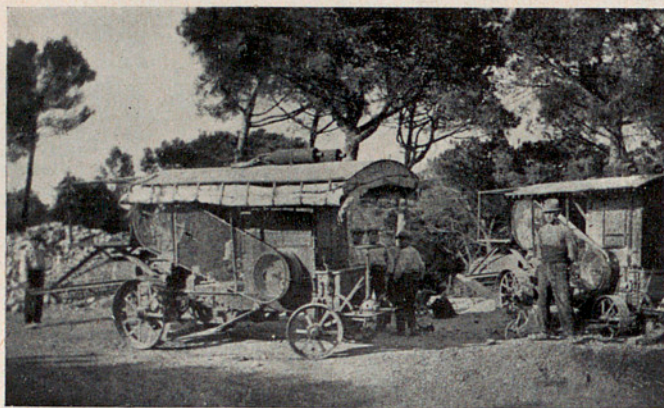
	<u>Qms.</u>
Suma anterior	107'240
* De Sant Climent de Llobregat a la carretera de Barcelona a Santa Creu de Calafell.	3'030
* De la carretera d'Igualada a Sitges pel Pla a la Vid i Terrassola (* per una longitud de 0'125 Qm.).....	8'150
* De la carretera de Tarragona a Barcelona per Ordal i l'Avern a Pla del Penedès (* per una longitud de 3'697 Qm.)..	8'600
* De la carretera d'Igualada a Sitges a la de Sant Sadurní de Noya a Sant Jaume dels Domenys, per Gorner.	3'820
* De Martorell a Vilafranca del Penedès, seccions 1. ^a i 2. ^a i ramal Pas de Piles (* per una longitud de 19'147 Qm.)..	25'160
* De Monjos a Castellví de la Marca (* per una longitud de 0'369 Qm.).....	8'890
D'Olesa de Bonesvalls a Avinyonet....	9'100
* De Pontons a Torrelles de Foix.....	6'040
* De Sant Sadurní de Noya a la carretera de Capellades a Martorell.....	8'800
De Sant Joan de Mediona a Sant Pere Sacarrera	4'890
* De Vilafranca a Guardiola, per Viloví (* per una longitud de 0'688 Qm.)..	8'870
* De Pachs a la carretera de Vilafranca a Aguiló.....	0'720
* De Sant Pere de Ribes a Olivella....	9'760
De Sant Pere de Ribes a Vilanova....	5'440
De Vilanova a Arbós, per Castellet i Gornal.	15'590
* De Gornal a la carretera de Sant Sadurní a Sant Jaume dels Domenys, trossos primer i tercer.....	10'612
* De Barcelona (Sant Andreu) a Santa Coloma de Gramanet (ramal).....	0'520
* D'Avià a la carretera de Solsona a Ribes i ramal.	0'920
Suma i segueix	246'152



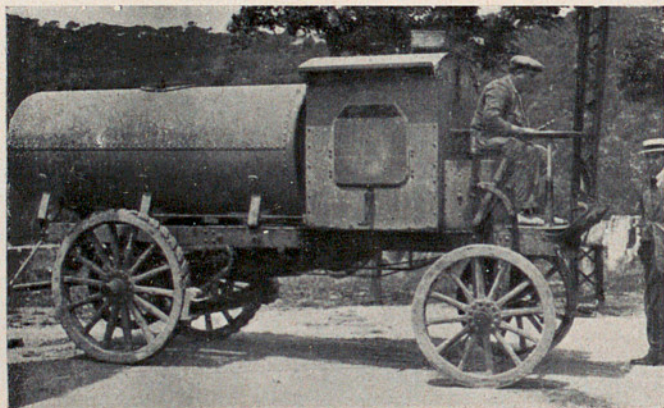
Apisonadora de gasolina de 16 tones



Carro bóta carregant directament de la conducció del dipòsit



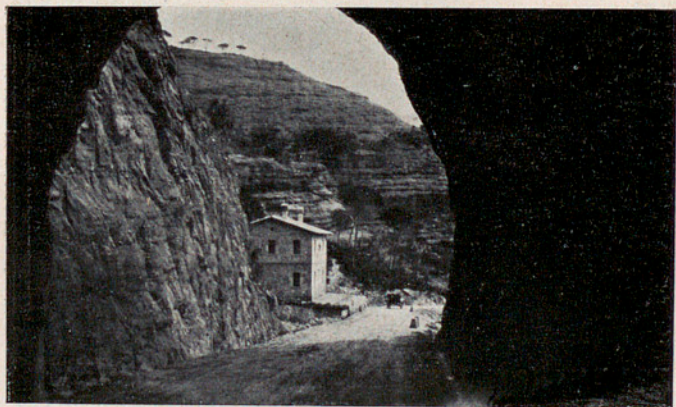
Màquines partidores de pedra



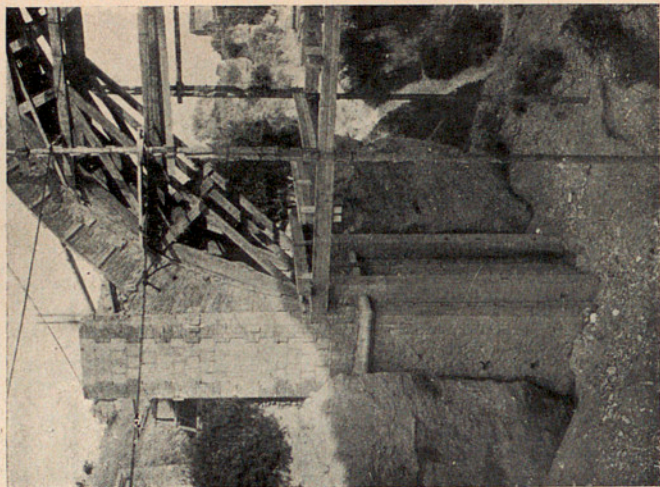
Auto-tanque de regatge



Caseta doble per a peons caminers al camí de Sant Mateu de Bages a Callús



Camí de Folgaroles a Vilanova de Sau. — Vista de la caseta de peons caminers a la sortida del túnel



Pont dels Bruells. — Pilar i arranc de l'arc central



Reparació de la carretera de Monistrol a Montserrat, peralts en les corbes

	Qms.
Suma anterior	246'152
* D'Espunyola a Puigreig, per Casserres, tros segon.....	7'720
* De Berga a Llinàs, tros segon.	13'513
* D'Olost a la carretera de Prats de Llus- sanès a Sant Quirze de Besora....	3'920
* De Montmeló a la carretera de Masnou a Granollers	4'450
* De Sant Adrià de Besòs a La Roca....	26'200
De Martorelles al camí de Sant Adrià de Besòs a La Roca, tros segon.....	1'690
D'Artés al Pont de Cabrianes.....	5'450
* De Manresa a Sampedor.....	6'290
* De Can Gomis (Collbató) a Monistrol de Montserrat.	2'310
* De Navarcles a Talamanca.....	9'250
* De Manresa a Pont de Vilumara.....	5'750
* De Navarcles a la carretera de Basella a Manresa, tros primer i segon (* per una longitud de 4,970 Qm.).....	6'810
* De Sant Mateo de Bages a Callús, trossos primer i segon.....	13'220
* De Santa Maria d'Oló a la carretera de Moyà a Calaf.....	1'340
* De Mura, per Rocafort, Pont de Vilumara i Sant Vicens de Castellet a la carre- tera d'Esparraguera a Manresa, tros segon (de Rocafort a Pont de Vilu- mara)	7'420
* De la carretera d'Esparraguera a Manresa a la del Bruch a Manresa per Marga- nell, tros primer.....	7'267
De Masnou a Teyà.....	1'700
* De Mongat a Tiana.....	2'610
De Sant Genís de Vilassar a Sant Cris- tòfol de Premià	2'810
De Sant Pere a Sant Cristòfol de Premià i ramal.	2'860
Suma i segueix	378'732

	Qms.
Suma anterior	378'732
D'Orrius a la riera de Clarà.....	3'000
* De Cabriels a Vilassar de Mar.....	3'400
De Sabadell (Creu Alta) a Matadepera.	7'760
* De Polinyà a la carretera de Sabadell a Granollers	1'180
* De Santa Perpètua de la Moguda a la carretera de Barcelona a Ribes....	2'430
* De Terrassa a Talamanca i ramals a Ma- tadepera i a Mura	29'890
D'Ullastrell a la carretera de Sant Sa- durní de Noya a Sentmenat.....	3'770
* De Vacarisses a l'Estació d'Olesa de Montserrat.	5'500
* De Vacarisses a la carretera d'Esparra- guera a Manresa	7'980
* D'Olesa a Martorell, tros segon, de Santa Maria de Villalba a Martorell.....	5'090
De Sant Celoni a Gualba amb ramal a La Batllòria	9'970
De Sant Cebrià de Vallalta a Sant Pol de Mar.	3'350
De Sant Vicens de Llanerers a Caldes d'Estrach i ramal	3'100
* De Malgrat a Blanes, amb ramal a Pala- folls.	5'030
* De Sant Cebrià a Sant Iscle de Vallalta.	3'760
* De Montseny a Santa Maria de Palautor- dera, tros segon.....	5'340
* De Canyamàs a Dosrius	5'120
* De Sant Genís de Palafolls a la carretera de Madrid a França.	0'920
* De Sant Celoni a Campins	5'640
De la carretera de Sant Feliu de Codines a la de Mollet a Moyà, per Sant Quirze Safaja.	2'250
* De Cardedeu a la carretera de Sant Llorenç Savall a Llinàs	5'020
Suma i segueix	498'232

	<u>Qms.</u>
Suma anterior	498'232
* De Parets a la carretera de Sant Llorenç Savall a Llinàs	13'420
* De Corró de Vall a la carretera de Sant Llorenç Savall a Llinàs	8'840
* De Belulla al Coll de la Manya	3'820
* De Caldes de Montbuy a Sant Sebastià de Montmajor	11'630
* De Castelltersol a Granera	9'670
De Sant Andreu de Llavaneres a la carretera de Madrid a França	1'980
De Folgaroles a la carretera de Vich al confí de la província en direcció a Sant Hilari	1'600
De l'Hostal de la Fullaca al confí amb Girona	2'510
De Manlleu a La Gleva (Masies de Sant Hipòlit)	3'920
* De Collspina a Santa Maria de Seva, trossos primer i tercer	5'610
De Taradell a l'estació de Balenyà	5'360
* De Vich a la carretera de Moyà a Calaf	17'620
* De Sant Quirze de Besora a Vidrà	11'990
* De Sant Boy de Llusanès a Sant Hipòlit de Voltregà	19'400
* De Vilalleons a Sant Julià de Vilatorrada	4'100
* De Sant Bartomeu del Grau, per Gulp, a Vich, tros segon	6'100
De Fàbregas a Masvidal	3'500
* De Folgaroles a Vilanova de Sau, tros primer	7'995

Girona

De Lladó a la carretera de Besalú a Roses	4'725
De Vilafant a Borrassà	3'200
* De la carretera de Madrid a França a la de Besalú a Roses per Borrassà i Ordís	<u>7'300</u>
Suma i segueix	652'522

	Qms.
Suma anterior	652'522
D'Orfens a la carretera de Madrid a França	5'975
* De Camallera a Vilahur	2'350
De Sant Miquel de Campmajor a Torn.	4'440
* De Sant Esteve de Guialbes a la carretera de Madrid a França	6'640
* De Gallinés a la carretera de Ventalló a Banyoles	5'620
De Figueres a Terrades	12'560
De Llers a Hostalets	3'500
* De la carretera de Besalú a Roses a Vilarritg (* per una longitud de 1'000 Qm.).	10'000
* De Sant Miquel de Fluvià a Castelló d'Empúries (* per una longitud de 8'200 Qm.)	16'570
* De Boadella a la carretera de Madrid a França	6'550
* De Figueres a Alfar	1'000
* D'Armentera a la carretera de Figueres a Corsà	2'740
* D'Armentera a l'Escala, per Viladomat.	4'270
* De Pont de Molins a Les Escaules....	4'480
* De Campmany a la carretera de Madrid a França	0'760
** De Riumors a la carretera de Figueres a Corsà	1'901
* De Figueres a Sant Climent Sassebes..	10'900
De Mollet de Perelada a Sant Climent Sassebes.	2'100
De Mollet de Perelada a Rabós d'Empordà	3'300
De Figueres a Espolla per Perelada i Mollet.	15'000
De Perelada a Vilanova de la Muga	4'000
* De Perelada a Garriguella	7'000
* De Vilamaniscle a Garriguella	3'500
** De Selva de Mar a Port de La Selva..	1'757
	<hr/>
Suma i segueix	789'435

	Qms.
Suma anterior	789'435
De Llansà al Port de Llansà	1'300
* De Palau Sabardera a la carretera de Besalú a Roses	4'400
De Sant Privat de Bas a la carretera de Santa Coloma a Sant Joan	5'890
De Ridaura a Olot, tros primer	3'600
De Sant Joan les Fonts a la carretera de Girona a Olot	1 200
De Vall de Vianya a Sant Pere d'Espuig.	2'400
De Montagut a la carretera de Girona a Olot	1'970
* De l'Hostal de la Corda, per La Pinya, a la carretera de Santa Coloma de Farnés a Sant Joan de les Abadesses.	4'110
De Sant Esteve de Bas a Hostalets de Bas	0'900
De Puigcerdà a Pont de Sant Martí	1'180
De Puigcerdà a Pont Soler	3'110
De Puigcerdà a Urtg	2'400
* De Llívia a Puigcerdà	1'600
* De Guils al Pont de Sant Martí	4'570
* D'Urtg a Pont Soler	1'530
De Ruplà a la carretera de Girona a Pa- lamós	1'400
De Palafrugell a Calella	3'500
De Palafrugell a la carretera de Girona a Palamós	1'400
De Santa Coloma de Farnés a Casta- nyet	4'890
* De Bordils a Madremanya	8'050
De Blanes a l'estació del ferrocarril	1'425
De Bagur a la Platja d'Aiguablava amb ramal a la de Fornells	5'515
** De Fontanilles a la carretera de Vilade- mat a Palafrugell	3'534
** De Canet d'Adri a la carretera de Girona a Les Planes	5'081
Suma i segueix	864'390

<i>Lleyda</i>	
	<u>Qms.</u>
Suma anterior	864'390
* Del Qm. 2, Hm. 1, de la de Vinaixa a Cervià a Pobla de Cèrvoles.....	9'050
* De Preixens a Agramunt.....	4'000
** De Lleyda a Torrelameo, tros primer..	9'290
** De Lleyda a Albesa amb ramal a Vilanova de Segrià.....	18'420
** D'Alamús a la carretera de Madrid a França	1'860
** De Montoliu a la carretera de Lleyda a Flix.	0'460
** De Sunyer a la carretera de Lleyda a Flix.	1'630
** De Juneda a Torregrossa.....	4'300
** De Juneda a Castellldans.....	7'680
** De la carretera de Mollerusa a Flix (Albagés) a Juncosa, tros primer.....	2'000
** De Puigròs a la carretera de Mollerusa a Flix.	0'550
** De Masalcoreig a Serós.....	4'360
** D'Almatret a Mayals (** per una longitud de 4,030 Qm.).....	11'030
** De Torrebesses a la carretera de Lleyda a Flix.	2'540
** De Cervera a Torà	22'840
** De Guissona a Taltahull.....	5'930
** De Massoteres a Palau de Torà.....	4'640
** De Sant Guim de la Plana al camí de Guissona a Taltahull.....	4'650
** De Bellpuig, per Ibars d'Urgell a la carretera de Tàrrega a Balaguer.....	11'710
** De Tudela a la carretera d'Artesa a Montblanch	3'410
** Del Donzell a la carretera d'Artesa a Montblanch.	3'290
** D'Oliola a la carretera de Lleyda a Puigcerdà.....	3'600
Suma i segueix	<u>1,001'630</u>

	<u>Qms.</u>
Suma anterior	1,001'630
** De Sant Cerni a la carretera d'Artesa a Trempt	6'300
** De Llimiana a la carretera de Balaguer a la Frontera.	7'640
** De Santa Linya a la carretera de Balaguer a la Frontera.	5'110
** De Guàrdia a la carretera de Balaguer a la Frontera	4'150
** D'Ametlla a la carretera de Balaguer a la Frontera	2'270
** De Sant Joan Vinyafrescal a la carretera de Balaguer a la Frontera.....	0'490
** De Villach a la carretera de Balaguer a la Frontera.....	1'510
** Pont sobre el Garona, a Auber i enllaç amb la carretera de Balaguer a la Frontera.....	0'290
** De Gesa a la carretera de Balaguer a la Frontera.....	0'280
** De Les Bordes a la carretera de Balaguer a la Frontera.....	0'440
** De Prullans a la carretera de Lleyda a Puigcerdà.....	1'540

Tarragona

** De Bellvey a Calafell.	4'507
** De Secuita a Puigdelfí per Perafort i de l'estació de Secuita-Perafort a Pera- fort (tros de Secuita a l'estació de Secuita-Perafort)	2'146
** De Savellà del Comptat a la carretera de Rocafort de Queralt a Cervera.....	3'415
** De Montbrió de la Marca a la carretera de Montblanch a Santa Coloma de Queralt.	<u>3'483</u>
Suma i segueix	1,033'201

	<u>Qms.</u>
Suma anterior	1,033'201
** De Vilanova de Prades a Vallclara i a l'estació de Vimbodí, tros segon (de Vallclara a l'estació de Vimbooi)....	3'683
** De l'estació de Riudecanyes-Botarell a Riudecanyes	1'801
** De Freixinals al Qm. 104 de la carretera de Castelló a Tarragona	1'382
** De Pauls a la carretera de Gandesa a Tortosa.....	5'385
** De Fatarella a Camposines.....	8'550
** De Gandesa a Pobla de Masaluga, per Villalba	13'796
** De la carretera d'Alcolea del Pinar a Tarragona a Caseras.....	0'700
** De la carretera de Tarragona a Barcelona a Roda de Barà i a l'estació de Roda.	3'243
** De Bonastre a l'estació del ferrocarril de Roda de Barà.....	4'525
** De Puigpelat a Valls.	3'307
** De Juncosa de Montmell a la carretera d'Alcover a Santa Creu de Calafell.	5'247
TOTAL.....	<u>1,084'420</u>

ANEX IV

REIAL ORDRE RELATIVA A LA DISTRIBUCIÓ DE CRÈDITS PER A LA CONSTRUCCIÓ DE CAMINS VEÏNALS I PONTS ECONÒMICS A BARCELONA, GIRONA, LLEYDA I TARRAGONA, PERTANYENTS ALS III I IV CONCURSOS, TRASLLADADA A LA MANCOMUNITAT PER LA JEFATURA D'OBRES PÚBLIQUES DE BARCELONA

«El Ilmo. Sr. Director general de Obras públicas, en comunicación de fecha 12 de febrero último, dijo a esta Jefatura lo que sigue: = Con esta fecha me dice el Excelentísimo Sr. Ministro de Fomento lo que sigue: Ilustrísimo Sr. = De acuerdo con el artículo 3.º, párrafo 2.º de la Ley de caminos vecinales y el principio lógico y natural de que no pueda pedir una Entidad más subvención que el importe del crédito total concedido para subvención a la provincia (como se estableció en el reparto de créditos del Concurso de 1914) y considerando, por lo tanto limitado, el mismo si le excediera, resulta que el crédito asignado para los concursos II y IV a las provincias de Barcelona, Gerona, Lérida y Tarragona debe distribuirse entre los pueblos que han acudido por libre Concurso y la Mancomunidad de Cataluña que ha pedido la celebración de Contrato del modo siguiente: = Para el III Concurso en Barcelona el total del crédito de pesetas 1.029,200 a la Mancomunidad por no haber Proposiciones de libre concurso; Gerona hay que distribuir el crédito de 680,200 pesetas proporcionalmente a ese mismo número (por haberle excedido la Mancomunidad) y a pesetas 1.271,525 que suman las subvenciones pedidas directamente por los pueblos; en Lérida distribuido el crédito de 1.004,500 pesetas entre el mismo número por igual motivo, y pesetas 161,210 pedidas por los pueblos; y en Tarragona distribuido el crédito de 767,000 pesetas entre ese mismo número y 566,594 pe-

setas. = Para el IV Concurso el crédito concedido a cada provincia es el mismo que para el III, y hay que distribuirle proporcionalmente a los siguientes números : en Barcelona 1.029,200 pesetas y 523,304 pesetas; en Gerona a pesetas 680,200 y 109,380 pesetas; en Lérida 1.004,500 y 46,200 pesetas, y en Tarragona a 767,000 y 244,908 pesetas. = En su consecuencia y verificada la distribución en la forma dicha, S. M. el Rey (q. D. g.) ha tenido a bien disponer que se asignen los siguientes créditos para subvenciones de caminos vecinales en las provincias que se indican. = El III Concurso a Barcelona 1.029,200 pesetas para la Mancomunidad o sea el total del crédito, por no haberse presentado Proposiciones de libre Concurso; Gerona, para Proposiciones de libre Concurso, 433,122 pesetas, y para la Mancomunidad pesetas 237,058; Lérida para libre Concurso y Mancomunidad respectivamente pesetas 138,916 y 865,584; Tarragona 325,870 y 441,130 pesetas para libre Concurso y Mancomunidad respectivamente. = IV Concurso, Barcelona 346,913 pesetas y 682,287 pesetas para libre Concurso y para Mancomunidad; Gerona 94,227 pesetas para libre Concurso y 585,973 pesetas para la Mancomunidad; Lérida se asignan 44,169 pesetas por libre Concurso y 960,331 pesetas a la Mancomunidad; Tarragona para libre Concurso y la Mancomunidad, se asignan respectivamente las cantidades de pesetas 185,634 y 581,366. = Lo que traslado a V. S. para su conocimiento y el de la Mancomunidad de Cataluña.»

ANEX V

ACORD DEL CONSELL PERMANENT DEL 7 D'ABRIL DE 1921,
RELATIU A LES NORMES PER A LA FORMACIÓ DEL PLA-
SELECCIÓ D'OBRES A CONSTRUIR PER LA MANCOMUNITAT
AMB CARÀCTER PREFERENT

Atès l'informe de l'enginyer director Sr. Turell, relatiu a les obres de carreteres, camins i ponts, que podrien construir-se amb caràcter preferent, assumpte sobre el qual ha deliberat el Consell en altres ocasions, s'acordà encarregar-li en definitiva, l'estudi i elaboració d'un pla-selecció de les obres pertanyents :

- a) Al II Concurs de subvencions de l'Estat.
- b) A la 1.^a o 2.^a relació de les denominades més necessàries i urgents.
- c) Als respectius plans provincials de les Diputacions catalanes,

a base de procurar incloure entre les obres que en son dia hauran d'ésser objecte de contracte amb l'Estat per virtut dels III i IV Concursos, les que, havent estat admeses per aquest, figuren en alguna d'aquelles relacions i siguin d'interés general, o que, formant part dels plans provincials hagin estat traspasades per les Diputacions amb caràcter preferent en tot quant abastin les subvencions concedides per l'Estat, segons la Real ordre de 12 de febrer de 1920. Cas d'haver-hi sobrant de les dites subvencions en alguna província, podran incloure's en el dit pla de preferents altres obres que, malgrat no pertànyer a cap de les relacions o plans provincials esmentats, hagin estat no obstant admeses per l'Estat en els referits Concursos i es considerin de major utilitat general; però amb la prescripció, per tal d'assolir aquell caràcter de preferència, de que els Municipis o Entitats interessades contribueixin a l'execució de les obres amb un 25 per 100, com a mínim, del cost

d'aquestes, a tenor del paràgraf d) de la 3.^a de les normes acordades per l'Assamblea del dia 26 de novembre de 1916. Les altres obres de les relacions o plans provincials esmentats que no càpiguen dintre les subvencions de l'Estat concedides per virtut dels II, III o IV Concursos o que per qualsevol motiu no hagin de figurar en el contracte que en son dia haurà de celebrar-se, però que no obstant es consideri llur construcció de caràcter preferent, seran agrupades amb subjecció a les respectives partides del Pressupost de la Mancomunitat.

ANEX VI

ACORD DEL CONSELL PERMANENT DEL 7 D'ABRIL DE 1921,
RELATIU ALS REQUISITS INDISPENSABLES PERQUÈ LES
OBRES INCLOSES DE PRIMER ANTUVI EN EL PLA-SELECCIÓ,
EN FORMIN PART DEFINITIVAMENT

Acordà el Consell que de les obres que s'incloguin d'antuvi en el pla esmentat se'n practiqui tot seguit un examen-revisió dels respectius expedients, per tal de comprovar si compleixen els següents requisits indispensables per a considerar-les-hi compreses definitivament:

1) Estar al corrent de pagaments amb la Mancomunitat i amb la Diputació provincial respectiva els Municipis interessats en l'obra de referència.

2) Compromís de cessió dels terrenys que s'hagin d'ocupar.

3) Compromís de satisfer al menys les despeses de peons, materials, estaques i cavalleries necessàries, per a l'estudi dels projectes corresponents.

4) Compromís contret en deguda forma de prestació d'auxili que hagin ofert els interessats o del que se'ls assenyali en el pla esmentat per tal de poder figurar en l'ordre de preferència.

Cas de mancar algun o alguns d'aquests requisits, se'n donarà compte al Consell i s'assenyalarà el termini de tres mesos simultàniament per a totes les obres, a comptar de la data en què sigui comunicat als interessats, per tal de completar el respectiu expedient, fent-los avinent que el seu incompliment portarà aparellada la segregació de l'obra de que es tracti del referit pla-selecció de les de caràcter preferent.

Finalment es practicarà una revisió de totes les instàncies presentades en sol·licitud de construcció de vies de comunicació i ponts, que estan pendents de resolució, per tal de contestar als peticionaris el que sigui pertinent en vista dels presents acords.

ANEX VII

PLEC DE CONDICIONS ESTIPULADES ENTRE LA DIRECCIÓ GENERAL D'OBRES PÚBLIQUES I LA MANCOMUNITAT DE CATALUNYA, PER A LA CONSTRUCCIÓ DE CAMINS VEÏNALS I PONTS ECONÒMICS SUBVENCIONATS PER L'ESTAT, EN VIRTUT DEL III I DEL IV CONCURSOS CELEBRATS EL DIA 31 D'AGOST DE 1918.

1.^a El Estado y la Mancomunidad de Cataluña convienen la construcción, con arreglo a las presentes condiciones, y en su defecto y complemento a las disposiciones de la Ley de 29 de junio de 1911, del Reglamento para su ejecución de 23 de julio del mismo año, y del R. D. de 21 de junio de 1918, de los caminos vecinales y puentes económicos que figuran en la relación adjunta, presentados por la Mancomunidad a los III y IV Concursos de subvenciones.

2.^a Cuando la suma de las subvenciones pagadas correspondientes a los caminos que se hallen en construcción, importe el total crédito concedido a cada provincia para subvenciones de los incluidos en este contrato, se dará por terminado el abono de dichas subvenciones. En cambio, si las obras de dichos caminos o puentes importaran menos que los respectivos créditos asignados a la Mancomunidad, así como también en el caso de que, por no haber expropiado los Ayuntamientos interesados los terrenos necesarios en época oportuna o por cualquier otra causa fundada, desistiese el Consejo Permanente de la Mancomunidad, de construir algunos de los caminos y puentes expresados, se aplicarán las cantidades que queden disponibles de los referidos créditos, a subvencionar, hasta donde permita, otro u otros caminos o puentes que designe la Mancomunidad, entre los propuestos en dichos Concursos y que no han sido incluidos en la relación expresada.

3.^a La Mancomunidad de Cataluña ejecutará, en su totalidad, las obras, incluso las fundaciones de los puentes con arreglo a los proyectos aprobados por la Dirección general de Obras públicas, por contrato mediante subasta pública, aplicando para el caso de subastas desiertas lo que previene la Ley de Administración y Contabilidad de la Hacienda pública.

4.^a Los proyectos presentados serán redactados por los Ingenieros de Caminos dependientes de la Mancomunidad, de conformidad con la Real orden de 20 de julio de 1914, ateniéndose en especial a los formularios oficiales vigentes, pero en la forma más sencilla que sea posible, sin perjuicio de la buena ejecución de las obras.

Después de aprobados los proyectos presentados por el Consejo Permanente de la Mancomunidad y confrontados por el personal facultativo de Obras públicas del Estado, se remitirán a la Dirección General, que comunicará a los respectivos Gobernadores las fechas en que los reciba.

5.^a Las obras serán dirigidas e inspeccionadas por el personal facultativo de la Mancomunidad con intervención de la Jefatura de Obras públicas, cuando se trate de la recepción de las mismas, entrega de los caminos al tránsito público o inspección de las fundaciones de los puentes y asimismo de las demás obras cuando lo disponga la Dirección General.

6.^a El Estado abonará a la Mancomunidad:

a) En las obras de Caminos vecinales, el tanto por ciento fijado en la columna número cinco de la proposición respectiva del coste total, según el proyecto reformado aprobado definitivamente, salvo las rectificaciones por errores cometidos en la aplicación de la tabla de subvenciones.

b) En las obras de puentes abonará, por una parte, el coste de las obras de cimentación, incluyendo los agotamientos, todo según los presupuestos respectivos de los proyectos o reformados que se aprueben definitivamente, y, por otra parte, la subvención correspondiente a la superestructura, subvención que se calculará en igual forma que la expresada en el párrafo anterior a), para los caminos.

7.^a El coste total de construcción que sirve de base a este Contrato será el importe del presupuesto de Contrata de las obras, según los proyectos o adicionales aprobados, más el importe de las indemnizaciones y gastos correspondientes al personal facultativo encargado, tanto del Estado como de la Mancomunidad, por inspección, recepción y liquidación de las obras, incluyendo en este concepto, además, las cantidades que la Mancomunidad haya entregado a las Jefaturas de Obras públicas con destino a los gastos ocasionados por los reconocimientos verificados para calcular el coste alzado de los caminos y puentes respectivos.

8.^a Los gastos de estudio y redacción de los proyectos serán de cuenta y cargo de la Mancomunidad; en cambio, los de confrontación de dichos proyectos por parte del personal de las Jefaturas de Obras públicas, serán abonados íntegra y directamente por el Estado.

9.^a a) Las indemnizaciones y gastos, a que se refiere la condición 7.^a correspondiente al personal facultativo del Estado y de la Mancomunidad, encargado de la inspección, recepción y liquidación de las obras, serán añadidos al Presupuesto de contrata del proyecto según tipos alzados y con arreglo a las disposiciones dictadas por la Dirección General de Obras públicas, siendo abonada directamente por ambas Entidades a sus respectivos funcionarios, la parte correspondiente a la expresada partida alzada que será distribuída entre el referido personal del Estado y Mancomunidad en la proporción de uno a cuatro, liquidándose su importe a los efectos de la subvención del Estado, al tiempo de liquidarse esta última para cada obra.

b) En los casos particulares en que la cantidad que corresponda al personal del Estado para el ejercicio de la inspección que le incumbe, no sea suficiente para satisfacer los gastos que la misma le ocasione, lo justificará en su informe la Jefatura de Obras públicas al remitir el proyecto y el Ministro de Fomento resolverá, sin alterar el importe de la subvención que corresponda percibir a la Mancomunidad ni el de la parte relativa al personal facultativo inspector de esta Entidad.

c) Cuando se construyan las obras por el sistema de Administración no se consignarán las indemnizaciones correspondientes al personal facultativo de la Mancomunidad, siendo la misma que para el caso de construcción por Contrata, la parte correspondiente al personal del Estado.

10.ª Al principio de cada semestre y previa petición de la Mancomunidad, se redactará una liquidación de las cantidades que deba abonarle el Estado por la subvención correspondiente a los kilómetros o parte de los puentes completamente terminados en el anterior, y el saldo que resulte adeudar el Estado se abonará antes de terminar el semestre respectivo, de conformidad a lo que se preceptúa en las condiciones 11.ª y 12.ª. Los Ingenieros del Estado, sin embargo, certificarán trimestralmente a buena cuenta, mediante comprobación de las relaciones valoradas presentadas por el Ingeniero de la Mancomunidad, las obras ejecutadas incluyendo solamente las abonables, con arreglo al cuadro de precios número 1 del formulario vigente, menos un 10 por 100 de su importe. Estas relaciones se extenderán con separación de kilómetros, aunque se comprendan varios de un camino en una certificación, y caso de formularse las liquidaciones semestrales por kilómetros concluidos, se deducirán las cantidades líquidas ya abonadas a cuenta por medio de dichas certificaciones. Estas certificaciones deberán abonarse dentro del mes siguiente de su fecha.

11.ª La anualidad máxima total de los caminos del III y IV Concursos que el Estado se compromete a abonar de saldos de liquidaciones hechas con arreglo a la condición 10.ª de este Contrato, es el 6'5 por ciento del crédito total anual concedido en las Leyes de Presupuestos para subvenciones y anticipos de construcción de Caminos vecinales, sin perjuicio de abonar otra mayor si por el Ministerio de Fomento se creyera conveniente.

Como anualidad mínima para el pago de dichos saldos para ser abonada por el Estado, se fija el cuatro por ciento del referido crédito anual de las Leyes de Presupuestos.

Por la fecha en que se firma este Contrato y en armonía con la condición 12.^a, dichos tipos de anualidades máxima y mínima regirán sólo desde 1.º de abril de 1923 y para el corriente año económico se fija la anualidad única del dos por ciento, o sean quinientas mil pesetas, siempre que se haya certificado obra hecha suficiente para que la subvención respectiva importe por lo menos dicha cantidad.

Se entiende que las anualidades a que se refieren los tres párrafos anteriores no son cantidades alzadas de pago obligatorio, sino créditos para abonar con cargo a ellos los saldos de liquidación y certificaciones que indica la condición 10.^a

12.^a Se entenderá terminado el presente contrato en la fecha en que la suma de anualidades mínimas de los años transcurridos, a contar desde el año económico 1922-23 inclusive, iguale el total de la subvención que figura en este Contrato para cada uno de los Concursos III y IV.

13.^a Forma parte de este Contrato y da validez al mismo para establecer su conformidad con las disposiciones vigentes, el convenio celebrado acerca de caminos vecinales entre el Estado y la Mancomunidad de Cataluña, en 23 de mayo de 1914, referido a las deudas de las Diputaciones de Lérida y Tarragona, en 31 de diciembre de 1917.

Y para que conste y surta los efectos legales procedentes entre las partes contratantes lo firman por duplicado.

Barcelona, 30 de octubre de 1922.

El Presidente de la Mancomunidad de Cataluña,
J. Puig i Cadafalch.

Madrid, 23 de octubre 1922, El Director General de Obras públicas, *A. de Gálvez Cañero.*

Relación de los caminos vecinales y puentes económicos presentados por la MANCOMUNIDAD DE CATALUÑA al III Concurso de subvenciones, que forman parte del presente Contrato.

124

DENOMINACIÓN DEL CAMINO	Designación oficial	Longitud aproximada Kms.	Coste total aproximado Ptas.	Subvención del Estado Ptas.
<i>Provincia de Barcelona :</i>				
Fogás de Tordera a Hostalrich.....	M-B-III-1	3'000	54,000'00	36,288'00
Santa María de Marlés a la carretera de Vich a Gironella	M-B-III-2	2'000	60,000'00	40,320'00
Olván a la carretera de Vich a Gironella	M-B-III-3	2'000	44,000'00	29,568'00
Berga a Capolat por Valldán	M-B-III-4	9'000	144,000'00	82,176'00
Viver a Navás (trozo 1.º)	M-B-III-5	6'000	150,000'00	100,800'00
Llisá de la Vall a la carretera de Sabadell a Granollers	M-B-III-6	1'415	45,000'00	30,240'00
Caldes de Montbuy a San Pedro de Bigues, con puente sobre la riera de Tenas, término de Bigues	M-B-III-7	7'000	210,000'00	120,000'00
Pobla de Claramunt por la estación de ferrocarril al campo dels Vivenchs, con puente sobre el río Noya, en el término de Pobla de Claramunt	M-B-III-8	1'000	66,000'00	4,350'00
Santa Candia al camino de Carne a la carretera de Valls a Igualada	M-B-III-9	1'000	18,000'00	12,096'00
Torre de Claramunt a la carretera de Igualada a Sitges.....	M-B-III-10	2'500	45,000'00	30,240'00
Fonollosa a San Pedro Salavina por la estación de Aguilar de Segarra	M-B-III-11	11'000	275,000'00	160,600'00
Gayà a la carretera de San Fructuoso a Berga, en Navás, con puente sobre el Llobregat..	M-B-III-12	5'000	100,000'00	64,320'00
Castellgalí a la carretera de Esparraguera a Manresa	M-B-III-13	4'000	100,000'00	67,200'00
Montanyola al camino de Vich a la carretera de Moyà a Calaf	M-B-III-14	4'000	100,000'00	67,200'00
San Martín de Sobremunt al camino de San Baudilio de Llusanés a San Hipólito.....	M-B-III-15	1'500	37,500'00	25,200'00
Tavertet a la carretera de Vich a Olot (trozo primero).....	M-B-III-16	5'000	150,000'00	100,800'00
<i>Sumas</i>		66'415	1,598,500'00	1,000'398'00
<i>Provincia de Gerona :</i>				
San Vicente de Camós a la carretera de Gerona a Olot	M-B-III-1	4'000	48,000'00	31,104'00
Palol de Revardit a la carretera de Gerona a Bañolas, con puente sobre la riera de Revardit	M-B-III-2	2'000	22,000'00	14,784'00
Ridaura a la carretera de Santa Coloma (trozo segundo), con puente sobre la riera de Ridaura, término de Olot	M-G-III-3	4'300	63,000'00	27,216'00
Torm a Mieres	M-G-III-4	6'000	72,000'00	48,384'00
Pardines a Ribes	M-G-III-5	6'000	90,000'00	58,320'00
Puente sobre el Rigart en el camino de Planollas a Combreny	M-G-III-6	—	15,000'00	7,316'10
San Martín de Riells a Breda	M-G-III-7	7'000	84,000'00	58,448'00
<i>Sumas</i>		29'500	394,000'00	245,572'10

125

DENOMINACIÓN DEL CAMINO	Designación oficial	Longitud aproximada — Kms.	Coste total aproximado — Ptas.	Subvención del Estado — Ptas.
<i>Provincia de Lérida :</i>				
Santa María de Meyá a la carretera de Vilanova de Meyá a Alentorn	M-L-III-1	2'700	26,600'00	17,875'20
Artesa de Segre a Vilves y Collfret	M-L-III-2	5'600	56,000'00	37,632'00
Juncosa a la carretera de Vinaixa a Cerviá..	M-L-III-3	18'000	201,500'00	135,408'00
Vinaixa a la estación del ferrocarril	M-L-III-4	0'500	6,000'00	4,032'00
Albagés a Juncosa (trozo 2.º)	M-L-III-5	10'000	120,000'00	80,640'00
Nalech a la carretera de Artesa a Montbanch.	M-L-III-6	1'200	14,400'00	9,676'00
Rocafort a la carretera de San Martín de Maldá a Guimerá	M-L-III-7	0'600	15,600'00	10,483'00
Vilet a la carretera de San Martín de Maldá a Guimerá	M-L-III-8	0'900	18,000'00	12,096'00
Puente sobre el Noguera Ribagorzana en Corbins	M-L-III-9	—	300,000'00	233,020'00
Puente sobre el Segre en Alás	M-L-III-10	—	56,000'00	39,488'00
Novés a Guils (trozo 1.º)	M-L-III-11	3'000	33,000'00	22,176'00
Montellá a la carretera de Lérida a Puigcerdá, con puente sobre el río Segre	M-L-III-12	3'500	91,000'00	61,152'00
Puente sobre el Segre en el camino de Peramola a Oliana	M-L-III-13	1'500	250,000'00	199,765'00
<i>Sumas</i>		47'500	1.188,100'00	863,443'20
<i>Provincia de Tarragona :</i>				
Biure a la carretera de Montblanch a Santa Coloma	M-T-III-1	3'000	12,000'00	8,064'00
Blancafórt a Omells de Na Gaya, por Montblanquet	M-T-III-2	18'000	180,000'00	120,960'00
Rojals a Montblanch	M-T-III-3	8'000	112,000'00	61,824'00
Vallvert a la carretera de Montblanch a Santa Coloma	M-T-III-4	2'000	24,000'00	16,128'00
Castellvell a Almoſter, con puente sobre la riera de Almoſter	M-T-III-5	3'000	36,000'00	24,192'00
<i>Sumas</i>		34'000	364,000'00	231,168'00

Relación de los caminos vecinales y puentes económicos presentados por la MANCOMUNIDAD DE CATALUÑA al IV Concurso de subvenciones, que forman parte del presente contrato.

128

DENOMINACIÓN DEL CAMINO	Designación oficial	Longitud aproximada — Kms.	Coste total aproximado — Ptas.	Subvención del Estado — Ptas.
<i>Provincia de Barcelona :</i>				
Badalona a Moncada por los barrios de Canyet y Vallensana	M-B-IV-1	6'500	162,500'00	91,000'00
Sardañola a la carretera de Cornellá a Fogás de Tordera, por Valldaura (trozo 2.º)	M-B-IV-2	5'000	125,000'00	58,000'00
San Martín del Bas a la carretera de Montesquiu a Berga (Km. 10) por Santa Eulalia de Puigoriol (trozo 2.º)	M-B-IV-3	9'000	225,000'00	126,000'00
Granollers por Canovelles a la carretera de La Ametlla al Collado de la Manya	M-B-IV-4	2'000	36,000'00	17,280'00
Castellersol por Castellcir a la carretera de Manresa a Vich (trozo 1.º)	M-B-IV-5	6'462	107,134'85	71,994'00
Orrius a la carretera de Mataró a Granollers (trozo 2.º) en dirección a Argentona	M-B-IV-6	1'500	45,000'00	21,600'00
Corbera a Gelida por la Barriada de Amunt (trozo 1.º)	M-B-IV-7	5'000	110,000'00	62,584'00
Esplugas a Hospitalet	M-B-IV-8	2'500	48,000'00	22,272'00
Ullastrell al camino de Olesa a Martorell, con puente sobre la riera de Morral	M-B-IV-9	7'500	205,000'00	137,759'98
Torelló a la carretera de Barcelona a Ribas por Masias de Voltregá y por el puente sobre el río Ter	M-B-IV-10	3'000	75,000'00	46,000'00
Tona a la estación de Balenyá.....	M-B-IV-11	1'500	27,000'00	17,820'00
Puente sobre la riera de Riudeviltles en el camino de Pla a Lavid y Terrassola	M-B-IV-12	—	59,800'00	23,012'53
<i>Sumas</i>	49'962	1.225,434'85	695,322'51
<i>Provincia de Gerona :</i>				
Masarach a la carretera de Madrid a Francia, con puente-baden sobre el Llobregat, en término de Masarach	M-G-IV-1	4'500	67,500'00	37,800'00
Puente sobre la riera de Algama, en el camino de Borrás a la carretera de Madrid a Francia	M-G-IV-2	—	15,000'00	5,400'00
Puente sobre el Ricardell, en el camino de Boadella a la carretera de Madrid a Francia.	M-G-IV-3	—	18,000'00	6,532'80
De la carretera de San Jorge a Medinyá a la de Ventalló a Bañolas por Viladasens...	M-G-IV-4	8'000	96,000'00	53,760'00
Bañolas a Galliners, con ramal a la carretera de Bañolas a la de Besalú a Rosas, por Fontcuberta (trozo 1.º)	M-G-IV-5	6'000	72,000'00	37,440'00
Rupiá a la carretera de Vilademat a Palafrugell, por Perlabá, Serra y Gualta, con ramal a Foixá	M-G-IV-6	12'000	120,000'00	67,200'00
Pla de las Arenas a Coll de Rabell.....	M-G-IV-7	6'000	78,000'00	37,440'00
De la carretera de Madrid a Francia a la de Gerona a Santa Coloma, por Vilovi	M-G-IV-8	5'500	55,000'00	25,400'00
Hostalrich a la estación de Breda	M-G-IV-9	7'000	84,000'00	44,640'00
Cassá de la Selva a Caldas de Malavella....	M-G-IV-10	6'000	72,000'00	30,240'00
<i>Sumas</i>	55'000	677,500'00	345,852'80

129

DENOMINACIÓN DEL CAMINO	Designación oficial	Longitud aproximada — Kms.	Coste total aproximado — Ptas.	Subvención del Estado — Ptas.
<i>Provincia de Lérida :</i>				
Castellserá a Cubells por Penelles y Bellmunt (trozo 1.º)	M-L-IV-1	5'000	50,000'00	33,600'00
Castellserá a la carretera de Artesa a Montblanch por Ventoses y Montclar (trozo 2.º) ..	M-L-IV-2	7'000	70,000'00	47,040'00
Linyola a Anglesola, por Vallvert, Ibars de Urgell y Barbens (sección 1.ª, trozo 1.º) ..	M-L-IV-3	7'500	150,000'00	84,000'00
Borjas a Cerviá (trozo 1.º)	M-L-IV-4	6'187	74,400'00	32,736'00
De la estación de San Guim al camino de Cervera a Torá, por Freixanet, Montpalau, Vergós y Montfalcó	M-L-IV-5	10'000	150'000'00	100,800'00
De la carretera de Madrid a Francia a la de Guimerá a Santa Coloma por Hostalets, San Antolí, Pavia y Talavera (trozo 1.º) ..	M-L-IV-6	6'000	72,000'00	48,384'00
De la estación del ferrocarril de Lérida a Torrelameo, por Corbins (trozo 2.º)	M-L-IV-7	3'000	54,000'00	36,288'00
Lérida a Montagut	M-L-IV-8	10'000	100,000'00	46,400'00
Biosca a Taltahull	M-L-IV-9	3'500	49,000'00	27,440'00
Solsona a Biosca (trozo 2.º)	M-L-IV-10	10'000	140,000'00	79,520'00
Senterada a Montcortés, por Pobleta de Bellvehi.	M-L-IV-11	6'500	107,250'00	72,072'00
Alós (Isil) a Montgarri (Gessa)	M-L-IV-12	8'000	144,000'00	95,768'00
Salardú a Montgarri	M-L-IV-13	16'000	320,000'00	215,040'00
<i>Sumas</i>		98'687	1.480,650'00	919,088'00
<i>Provincia de Tarragona :</i>				
Gandesa a Prat de Compte, con ramal al Santuario de Fontcalda	M-T-IV-1	13'000	208,000'00	126,528'00
Pobla de Masaluca a Almatret, por Fayón (trozo 1.º)	M-T-IV-2	14'000	196,000'00	131,712'00
Santa Coloma de Queralt a Querol por Pontils y Santa Perpetua	M-T-IV-3	14'000	210,000'00	138,960'00
Pallaresos a Perafort	M-T-IV-4	3'000	30,000'00	16,800'00
De la carretera de Altafulla a Pont de Armentera a la de Tarragona a Pont de Armentera, pasando por Vilabella	M-T-IV-5	4'000	64,000'00	39,168'00
Bonastre a la carretera de Altafulla a Pont de Armentera	M-T-IV-6	5'000	60,000'00	33,600'00
Masllorens a la carretera de Altafulla a Pont de Armentera	M-T-IV-7	3'000	30,000'00	16,800'00
Creixell a la estación del ferrocarril de Roda de Bará	M-T-IV-8	2'000	20,000'00	11,200'00
<i>Sumas</i>		58'000	818,000'00	514,768'00

Madrid, 23 de octubre de 1922.
 El Director general de Obras públicas,
 GÁLVEZ CAÑERO,

Barcelona, 30 de octubre de 1922.
 El Presidente de la Mancomunidad de Cataluña,
 J. PUIG Y CADAFALCH.

RELACIÓ DE LES OBRES CONSTRUÏDES

Núm. d'ordre	PARTITS	DENOMINACIÓ DE L'OBRA	Pla al qual pertany	Data d'acabament del projecte i de l'últim reformat	Data de la seva aprovació per la Diputació o pel Consell
				Dia-mes any	Dia-mes any
1	Arenys	Pont de Gualba en el camí de Sant Celoni a Gualba	1.ª R.ª d'urg.	1-III-15	13-VII-15
2	Barcelona	Elxamplament de la carretera de Cornellà a Fogàs de Tordera, tros comprès entre Esplugues i Sarrià (trajecte segon)	1.ª R.ª d'urg.	1-VII-15	29-VII-15
3	Granollers	De Montmany a Figaró	Diputació	31-VII-15 30-XI-21	12-X-15 25-X-22
4	Igualeda	Veciana a Copons i ramal	Id.	31-V-13 15-V-17	31-V-13 11-XII-17
5		Espoya a la carretera d'Igualeda a Sitges	Id.	31-VIII-6	2-IV-17
6	Manresa	Rocafort a Pont de Vilumara	1.ª R.ª d'urg.	30-XII-14 1-III-20	30-I-18 26-II-20
7		De la carretera d'Esparraguera a Manresa a la del Bruch a Manresa per Marganell (tros primer)	Diputació	30-X-12 30-VI-17	14-V-13 6-XII-18
8		De Sant Mateu de Bages a Callús (tros primer)	Id.	12-III-10 31-III-17 9-VII-19	6-XII-10 16-IV-17 13-VIII-19
9	Sabadell	De Serdanyola a la carretera de Cornellà a Fogàs de Tordera (Horta) per la «Flor de Mayo» (tros primer)	2.ª R.ª d'urg.	16-IV-17 16-VII-18	4-V-17 2-X-18

FINS EL 21 DE JULIOL DE 1923

Data de la seva aprovació per l'Estat	Data de la seva recepció definitiva	Llargada	Import de l'últim pressupost de contracte aprovat	Import de la liquidació de la contracta	OBSERVACIONS
Dia-mes any	Dia-mes any	Quilòmetres	Ptes.	Ptes.	
17-III-16	23-V-19	0'102	10,321'81	9,814'68	
—	25-V-18	1'618	90,040'17	82,038'35	
30-X-16	—	4'332	187,340'73	—	Pendent de recepció definitiva
14-V-14 18-V-18	25-XI-18	5'188	157,497'11	143,811'30	
22-IX-17	—	3'055	72,496'33	—	Pendent de recepció definitiva
—	—	7'654	188,190'91	187,785'98	
8-VII-20	24-III-22	—	—	—	
10-VII-13 2-III-20	20-V-21	7'267	239,180'56	219,692'29	
25-I-11 12-VII-17	24-III-22	6'503	114,506'50	106,901'62	En el pressupost de contracte consignat hi va inclòs l'addicional que produí la construcció d'una caseta per a peons, la data d'aprovació del qual és la última de les anotades a la columna corresponent, no figurant-hi l'aprovació per l'Estat ja que no està subjecta a subvenció
—	3-X-22	2'540	107,820'29	100,045'89	

Núm. d'ordre	PARTITS	DENOMINACIÓ DE L'OBRA	Pla al qual pertany	Data d'acabament del projecte i de l'últim reformat	Data de la seva aprovació per la Diputació o pel Consell	Data de la seva aprovació per l'Estat	Data de la seva recepció definitiva	Llargada — Quilòmetres	Import de l'últim presupost de contracte aprovat	Import de la liquidació de la contracta	OBSERVACIONS
				Dia-mes any	Dia-mes any	Dia-mes any	Dia-mes any		Ptes.	Ptes.	
10	Vich	Olost a la carretera de Llusanès a Sant Quirze de Besora	Diputació	31-V-13	6-IV-14	24-XII-14	17-XI-21	3'897	84,539'16	71,747'65	
11		De Folgarolas a Vilanova de Sau	Id.	31-XII-13 30-XI-20	14-VII-14 19-I-21	18-I-16 2-X-21	23-XI-23	7'995	301,603'72	—	
12		De la carretera de Vich a Olot per Santa Maria de Corcó a Tavertet (tros primer)	Id.	30-IX-16 15-VI-18	5-II-17 5-VIII-18	6-VIII-17 3-XII-19	—	4'563	171,792'69	—	Pendent de recepció definitiva
13		Sant Bartomeu del Grau per Gurb a Vich (tros primer)	Id.	7-VII-15 15-II-17	12-X-15 26-II-17	17-I-16 8-VI-17	—	6'333	119,835'87	—	Pendent de recepció definitiva
14		Manlleu a Folgarolas (tros primer)	Id.	31-X-13 10-X-17	16-VI-14 13-XI-17	14-XII-15 8-VII-18	—	2'880	60,455'13	—	Pendent de recepció
15	Vilafranca del Penedès	De la carretera d'Igualada a Sitges a la de Sant Sadurní de Noya a Sant Jaume dels Domenys, pels caserius de Gornor a can Cartió	Id.	31-VIII-14	26-IV-15	3-VII-15	27-XII-20	2'495	40,780'58	38,762'97	
16		De Sant Celoni a Campins	Id.	20-VI-17	2-V-18	—	20-XI-11	5'640	67,836'00	67,196'48	
GIRONA											
1	Figueras	Selva de Mar a Port de la Selva	II Concurs	20-I-16	27-I-16	10-IV-16	2-VII-17	1'757	12,147'80	—	
2		Riumorts a la carretera de Figueres a Corsà	II Concurs	30-I-16	17-II-16	16-V-16	2-VII-17	1'901	11,809'12	—	
3		Carretera de Banyoles a la de Besalú a Roses (tros segon)	1.ª R.º d'urg.	4-IX-15 20-VI-19	17-IX-15 17-XII-19	—	17-IX-20	5'985	105,826'15	102,881'41	
4		Pont de Molins a Les Escalles	Diputació	31-X-16 30-IV-19	Aprovat per la Diputació	—	16-IV-20	4'476	64,070'94	64,070'94	
5		Palau de Sabardera a la carretera de Besalú a Roses	Id.	2-VIII-17 30-IV-22	Id. 12-VII-21	29-I-18 —	4-VIII-22	4'404	69,287'09	68,316'70	
6		Girona	Canet d'Adri a la carretera de Girona a Les Planes	II Concurs	31-V-15	1-VII-15	1-II-16	23-I-19	5'081	34,155'29	33,998'86

Núm. d'ordre	PARTITS	DENOMINACIÓ DE L'OBRA	Pla al qual pertany	Data d'acabament del projecte i de l'últim reformat	Data de la seva aprovació per la Diputació o pel Consell	Data de la seva aprovació per l'Estat	Data de la seva recepció definitiva	Llargada — Quilòmetres	Import de l'últim pre-supost de contracte aprovat	Import de la liquidació de la contracta	OBSERVACIONS
				Dia-mes any	Dia-mes any	Dia-mes any	Dia-mes any		Ptes.	Ptes.	
7	Girona	D'Armentera a L'Escala per Vilademat	Diputació	7-IX-16	Aprova per la Diputació	30-X-16	31-VII-20	4'267	28,086'75	26,945'37	
8		De Galliners a la carretera de Ventalló a Banyoles	Id.	30-XII-13	Id.	15-I-16	18-I-18	5'623	49,791'67	48,113'76	
9		De Sant Esteve de Gualbes a la carretera de Madrid a França	Id.	31-XII-13	Id.	15-I-16	18-I-18	4'640	36,567'26	36,205'13	
10		D'Armentera a la carretera de Figueres a Corsà	Id.	4-IX-16	Id.	30-X-16	28-VI-18	2'744	14,862'38	14,862'25	
11	La Bisbal	Fontanilles a la carretera de Vilademat a Palafrugell	II Concurs	15-IV-17 20-XI-20	31-V-17 7-X-21	15-IX-17	4-III-21	2'534	40,382'98	40,380'98	
12		De Bagur a la platja d'Aguablava, amb ramal a la de Fornells	2.ª R.º d'urg.	27-I-20 9-I-22	4-III-20 11-I-22	—	28-IV-22	5'515	237,969'96	22,882'22	
13	Olot	Pont sobre el Fluvià en el camí de Sant Esteve de Bas a Hostalets	1.ª R.º d'urg.	20-I-17 13-IV-20	31-I-17 28-IV-21	—	18-IX-20	—	8,180'50	6,883'69	
14		De l'Hostal de la Corda per La Pinya a la carretera de Santa Coloma de Farnés a Sant Joan de les Abadesses	Diputació	28-VIII-16 20-I-19	—	Aprova per la Diputació	13-IX-16	22-III-19	4'111	32,460'60	32,152'71
LLEYDA											
1	Balaguer	Tudela a la carretera d'Artesa a Montblanch	II Concurs	29-IV-16	11-V-16	18-VII-16	19-I-19	3'409	24,762'77	22,763'98	
2		Donzell a la carretera d'Artesa a Montblanch	Id.	11-IV-16	13-IV-16	18-VII-16	19-I-19	3'286	20,444'80	18,004'86	
3		Oliola a la carretera de Lleyda a Puigcerdà	Id.	29-III-17	12-IV-17	28-VI-17	13-VI-19	3'602	34,196'78	33,280'34	
4		Santalinya a la carretera de Balaguer a la frontera	Id.	14-II-16	17-II-16	19-VII-16	14-VI-19	5'113	39,679'07	32,958'16	
5		Pont de Vernet, sobre el Segre	1.ª R.º d'urg.	16-IX-15 7-I-21	22-IX-15 9-I-21	—	8-VIII-22	—	226,943'98	—	
6		Pont de barques sobre el Segre a Vilanova de la Barca	Id.	—	—	—	—	—	7,800'00	—	

Núm. d'ordre	PARTITS	DENOMINACIÓ DE L'OBRA	Pla al qual pertany	Data d'acabament del Projecte i de l'últim reformat	Data de la seva aprovació per la Diputació i pel Consell	Data de la seva aprovació per l'Estat	Data de la seva recepció definitiva	Llargada — Quilòmetres	Import de l'últim presupost de contracte aprovat	Import de la liquidació de la contracta	OBSERVACIONS
				Dia, mes, any	Dia, mes, any	Dia, mes, any	Dia, mes, any		Ptes.	Ptes.	
7	Balaguer	Arranjament del Pont d'Ibars de Noguera sobre el Noguera Ribagorçana	I.ª R.º d'urg.	9-XII-15	16-XII-15	—	—	—	6,386'76	—	
8	Borges	Torregrossa a l'estació del ferrocarril de Juneda	II Concurs	6-VI-15 4-VI-17	1-VII-15 21-VI-17	28-III-16 —	19-I-19	4'298	26,687'52	26,473'65	
9		Puiggros a la carretera de Mollerusa a Flix	Id.	15-V-16	8-VI-16	27-XI-16	14-XII-18	0'549	6,438'57	5,479'77	
10	Cervera	De la carretera de Molle-rusa a Flix (Albages) a Juncosa (tros primer)	Id.	30-IX-15 30-X-17	20-X-15 15-V-18	18-VII-16 —	14-XII-18	2'001	14,959'64	14,505'26	
11		Guissona a Taltahull en direcció a Biosca passant per Masoteres, amb ramal a Palau de Torà (tros primer)	Id.	20-XI-15 10-I-18	9-XII-15 9-X-18	10-VI-16 —	15-VI-19	5'933	62,485'12	62,482'40	
12	Cervera	Idem id. (tros segon)	Id.	1-II-16 10-I-18	2-III-16 25-IV-18	10-VI-16 —	19-I-19	4'637	31,963'18	31,775'04	
13		Sant Guim de la Plana al camí de Guissona a Biosca	Id.	26-IV-16	11-V-16	30-X-16	11-IX-20	4'651	30,421'78	29,800'00	
14	Lleyda	Masalcoreig a la carretera de Serós	Id.	2-VII-15 25-I-18	7-VII-15 18-VII-18	28-III-16 —	23-I-19	4'364	35,678'64	34,373'52	
15		Almatret a Mayals (tros segon)	Id.	5-VI-15	1-VII-15	28-III-16	10-VI-18	4'034	16,102'20	16,100'95	
16	Lleyda	De l'estació del ferrocarril de Lleyda a Torrelameo per Corbins (tros primer)	Id.	30-VI-15 61-XII-17 6-II-20	7-VII-15 17-I-17 10-XI-20	28-III-16 10-VI-17 —	19-VI-22	8'957	111,335'33	111,148'36	
17		Toriebesses a la carretera de Lleyda a Flix	Id.	30-VII-15 28-IX-17	11-VIII-15 11-X-17	20-V-16 —	13-VI-19	2'544	19,263'89	18,972'37	
18	Lleyda	Alamis a la carretera de Madrid a França	Id.	20-V-16	14-II-17	7-V-17	13-VI-20	1'861	13,713'24	13,463'24	
19		Montoliu a la carretera de Lleyda a Flix	Id.	4-X-15 9-VI-19	3-III-16 15-X-19	4-XII-16 —	14-VI-19	0'459	3,691'82	3,691'72	
20	Seu d'Urgell	Sunyer a la carretera de Lleyda a Flix	Id.	6-V-16	18-V-16	27-XI-16	10-V-18	1'631	12,199'73	11,198'00	
21		Prullans a la carretera de Lleyda a Puigcerdà	Id.	15-VI-16	21-VI-16	21-IX-16	15-XII-17	1'539	20,332'77	17,196'66	
22	Solsona	Camí de Solsona a l'Hostal del Boix	I.ª R.º d'urg.	3-X-17 23-IX-21	5-XII-17 5-X-21	5-VII-18 —	3-XI-22	6'050	111,164'88	—	
23	Tremp	Sant Cerní a la carretera d'Artesa a Tremp	II Concurs	15-VII-16	15-VII-15	19-XII-15	15-XII-17	6'302	49,294'98	45,622'88	
24		Llimiana a la carretera de Balaguer a la frontera	Id.	30-XI-15	9-XII-15	5-V-16	8-VIII-19	7'674	91,340'73	89,708'16	

Núm. d'ordre	PARTITS	DENOMINACIÓ DE L'OBRA	Pla al qual pertany	Data d'acabament del Projecte i de l'últim reformat Día, mes, any	Data de la seva aprovació per la Diputació o pel Consell Día, mes, any	Data de la seva aprovació per l'Estat Día, mes, any	Data de la seva recepció definitiva Día, mes, any	Llargada — Quilòmetres	Import de l'últim presupost de contracte aprovat — Ptes.	Import de la liquidació de la contracta — Ptes.	OBSERVACIONS	
25	Viella	Gessa a la carretera de Balaguer a la frontera	II Concurs	31-8-15	9-IX-15	5-IV-16	15-XII-18	0'281	3,655'05	3,648'27	Construïdes per Administració	
26		Les Bordes a la carretera de Balaguer a la frontera	Id.	30-VII-15 15-X-18	5-VIII-15 1-X-19	1-4-16	20-XII-18	0'440	7,042'43	6,930'05		
27		Vilach a la carretera de Balaguer a la frontera	Id.	20-XII-16	24-1-17	23-VI-17	14-1-22	1'514	23,716'72	23,699'23		
28		Pont sobre el Garona Aubert	Id.	15-V-16	8-VI-16	6-VIII-16	20-VI-19	—	23,392'91	23,184'93		
29		Pont sobre el Garona a Lès.	1.ª R.º d'ingr.	15-XII-17 4-XII-21	4-1-17 15-II-22	5-V-17	—	18-XII-21	—	72,194'78		71,616'40
TARRAGONA												
1	Montblanch	Montbrí de la Marca a la carretera de Montblanch Santa Coloma de Queralt	II Concurs	29-X-15 31-X-16	9-III-16 30-XI-16	—	30-X-17	10-1-920	3'482	51,247'54	51,247'54	Cami construït per l'Estat i Municipis, al qual ha aplicat la Diputació part de la subvenció que li fou atorgada per la Mancomunitat
2		Savellà del Comptat a la carretera de Rocafort de Queralt a Cervera	Id.	20-X-15 23-IX-16	28-X-16 25-X-16	—	26-1-17	10-1-920	3'415	26,275'91	26,275'91	
3	Falset	Espluga de Francolí a la carretera de Lleyda a Tarragona	Del conveni entre l'Estat i el Municipi per virtut del I Concurs			Municipi per		1'863	20,571'90	—		
4		Montblanch a Prenafeta	Id.	Id.	Id.	—	—	5'036	30,995'38	—		
5	Reus	De la carretera d'Alcolea del Pinar a Tarragona a l'estació del ferrocarril de Guilamets	Id.	Id.	Id.	—	—	5'193	70,594'61	—		
6		Arbolí a la carretera de Lleyda a Flix a Reus	Id.	Id.	Id.	—	—	5'115	44,018'41	—		
7	Tortosa	De la carretera de Reus a Sant Ramon (acabament)	1.ª R.º d'ingr.	10-V-18	16-V-18	—	—	3'827	35,570'61	—		
8	Valls	Freginals al quilòmetre 104 de la carretera de Castelló a Tarragona	II Concurs	31-1-16 4-IX-16	10-II-56 6-IX-16	—	30-X-16	26-1-18	1'382	7,658'79	6,892'90	
9		Puigpelat a Valls	Id.	30-IX-15 30-IX-16	9-IX-15 25-X-16	—	26-1-17	18-VII-19	3'307	28,513'30	28,513'30	
10	Vendrell-Valls	Tros de Bràfim pertanyent a la carretera de Tarragona a Pont d'Armentera	1.ª R.º d'ingr.	8-X-18	9-X-18	—	—	2'644	46,568'00	—		
11		Juncosa de Montinell a la carretera d'Alcover a Santa Creu de Calafell	II Concurs	30-X-15 1-XII-16	9-XII-15 7-XII-16	—	31-1-17	18-VII-19	5'246	46,563'14	46'563,14	
								250'739	4.315,667'69			

RELACIÓ FORMULADA EN 31 DE JULIOL DE 1923, DE LES OBRES EN TRÀMITS DE CONSTRUCCIÓ, PERTANYENS A PLANS ANTERIORS AL DE SELECCIÓ QUE'S PUBLICA A L'ANEX SEGÜENT I NO INCLOSES EN AQUEST

N.º d'ordre	Partits	DENOMINACIÓ DE L'OBRA	Pla al qual pertany	Data d'acabament del Projecte i de últim reformat		Data de la seva aprovació pel Consell o Diputació		Llargada — Qm.	Pressupost de contracte segons Projecte — Ptes.	Baixa obtinguda a la subhasta — Ptes.	SUBVENCIONS		OBSERVACIONS
				Dia-mes-any	Dia-mes-any	Dia-mes-any	Dia-mes-any				Entitats	Import	
		BARCELONA											
1	Arenys de Mar	De Sant Iscle de Vallalta a Arenys de Munt.	2.º R.º d'urg.	15-X-17	28-I-18	16-XI-18	2'895	88,131'80	—	Estat	22,032'95	Rescindida la contracta s'està redactant un reformat del projecte.	
2	Barcelona	Barcelona (St. Andreu) a Sta. Coloma de Gramanet amb pont sobre el Riu Besòs.	Diputació	5-I-13	27-VI-13	18-IX-13	3'030	297,409'77	—	Estat Municipi	74,352'46	Rescindida la contracta es construeix per administració. La cooperació dels Municipis equival al 20 % d'explanació i afirmat.	
3		Carretera de la Plaça de l'Agregació de Vallvidrera a la carretera de Gràcia a Manresa i ramal al Tibidabo.	1.º R.º d'urg.	30-II-15	27-VII-16	—	4'130	101,157'95	—	—	—	Obres suspeses; projecte reformat en redacció.	
4		Eixamplament de la carretera de Cornellà a Fogàs de Tordera. Tros comprès entre Espluges i Sarrià. Tracte 1.º.	1.º R.º d'urg.	1-VII-15	29-VII-15	—	1'110	66,977'72	—	—	—	Pendent de la cessió de terrenys.	
5	Berga	Espúnyola a Puigreig per Caserras. Tros 1.º.	Diputació	10-XII-10	11-VI-12	7-IV-13	6'062	78,415'29	—	Estat Municipi	19,603'83	Rescindida la contracta, s'està redactant un reformat del projecte. La cooperació dels Municipis equival al 20 % d'explanació i afirmat.	
6		Viver a Navàs. Tros 2.º.	II Concurs	15-XI-19	26-III-20	8-VII-20	6'613	227,719'66	0'66	Estat	148,688'23		
7	Granollers	De Centelles a la carretera de Barcelona a Ribes.	2.º R.º d'urg.	1-XI-17 24-V-19	11-XII-17 5-VI-19	18-IV-18 8-IX-19	1'234	56,358'97	—	Estat	14,089'74	Rescindida la contracta, s'està redactant un reformat del projecte.	
8	Manresa	Pont d'enllaç dels Bruchs d'Abaix i del Mig, amb el de la Parròquia.	1.º R.º d'urg.	30-IV-16 1-IV-23	27-VII-16	31-I-17	0'203	134,606'85	—	—	—	Contracta rescindida; es construeix per Administració.	

N.º d'ordre	Partits	DENOMINACIÓ DE L'OBRA	Pla al qual pertany	Data d'acabament del Projecte i de últim reformat	Data de la seva aprovació pel Consell o Diputació	Data de la seva aprovació per l'Estat	Llargada — Qm.	Pressupost de contracte segons Projecte	Baixa obtinguda a la subhasta	SUBVENCIONS		OBSERVACIONS	
				— Dia-mes-any	— Dia-mes-any	— 0-iames-any		— Ptes.	— Ptes.	Entitats	Import		
1	Balaguer	LLEYDA Pont sobre el riu Noguera-Ribagorçana a Corsà.	II Concurs	22-XII-16 31-VII-11	4-I-17 23-VIII-21	6-III-17 —	—	67,954'85	—	Estat	44,318'40	S'ha construït la part de fàbrica. Manca construir el tram penjat, esperant-se per fer-ho l'aprovació per l'Estat del projecte reformat i adicional.	
2	Solsona	Sant Llorenç de Morunys a Llinàs, fins al limit de la Província.	II Concurs	15-V-16	7-VI-16	3-III-17	13'445	302,607'22	—	Estat	205,125'23		
3		Solsona a Sant Llorenç dels Morunys. Tros 1.º.	1.º R.º d'urg.	7-IX-15	10-IX-15	—	8'179	116,130'42	—	—	—		
4	Trepmp	Sant Esteve de la Sarga al camí veïnal de Guàrdia de Trepmp a la carretera de Balaguer a la frontera. (Secció de Guàrdia a Moró amb ramal a Estorn.)	II Concurs	21-VIII-17 15-II-22	10-X-17 22-III-22	6-IV-18 —	6'754	105,895'01	—	Estat	72,542'35	Construït i rebut un Preu-fet de 2'5 qms. de llargada. Per a continuar les obres s'ha redactat un adicional que està pendent d'aprovació per l'Estat.	
5		Pont econòmic sobre el pas del Convent, al camí de Pobla de Segur a Pont de Suert.	1.º R.º d'urg.	12-V-22	23-V-22	—	—	9,370'97	—	Municipi de Pont de Suert	2,342'74	En construcció per Administració.	
6	Viella	Vilamós a la carretera de Balaguer a la frontera.	II Concurs	1-VII-17 20-XI-18	19-VII-17 26-II-19	1-V-18 —	6'056	141,038'84	—	Estat	81,615'08	Paralitzades les obres per rescisió de la Contracta i dificultats d'ocupació dels terrenys.	
TARRAGONA													
1	Falset	Tivisa a l'Estació del f. c. de Guàrdies, passant per Serra d'Almos.	Del Conveni entre l'Estat i els Municipis, per virtut del I Concurs.				9'716	152,567'69	—	—	—	—	Camí en construcció per l'Estat i Municipis al qual ha aplicat la Diputació, part de la subvenció otorgada per la Mancomunitat.
2	Montblanch	De la carretera d'Espluga a Flix, a la mateixa passant per «Les Masies»	Id. id.				3'280	26,643'50	—	—	—	—	Id. id. id.
3	Tortosa	Pauls a la carretera de Gandesa a Tortosa.	II Concurs	1-VIII-15 19-IX-16 30-VI-22	11-VIII-15 22-XI-16 13-IX-22	26-XII-16	9'789 4'404	151,545'43 66,151'91	—	Estat	132,350'85	Pendent d'aprovació per l'Estat l'últim reformat.	
TOTALS..							112'725	4154,449'02			1,322,811'30		

PLA-SELECCIÓ DE LES OBRES A CONSTRUÏR PER LA MANCOMUNITAT, APROVAT AMB DATA 8 DE FEBRER DE 1922 I ESTAT DE CADA UNA D'ELLES REFERIT AL 31 DE JULIOL DE 1923

N.º d'ordre	PARTITS	DENOMINACIÓ DE L'OBRA	Pla del qual prové cada obra	Data d'acabament del projecte i de l'últim reformat	Data de la respectiva aprovació pel Consell o per la Diputació	Data de la respectiva aprovació per l'Estat	L'import	PRESSUPOST ÚLTIM		Baixa obtinguda a la subhasta	SUBVENCIONS		OBSERVACIONS	
								De Contracte	Cost total		Entitats	Imports		
												Qta. Ptes.		Ptes.
BARCELONA														
1	Arenys de Mar	Calella a Orsavinyà (tros primer)	Dip. Barcelona	10-II-16 1-VI-19	12-V-16 19-VI-19	23-I-17 2-III-20	5'58	3,856'16	333,856'16	6'16	Estat Municipis	25 20 d'explanació i ferm	83,464'04 36,821'06	En construcció
2		Fogàs de Tordera a Tordera	II Concurs	31-X-18	4-XII-18	—	6'83	1,608'17	178,846'41	—	Estat	54'74	97,899'21	Estudiat
3		Fogàs de Tordera a Hostalrich	III Concurs	—	—	—	3'00	—	54,000'00	—	Estat Municipis	67'20 —	36,288'00 1,000'00	Estudiat
4		Pont sobre el Tordera al camí de Fogàs de Tordera a Hostalrich	2.ª R.º d'urg.	15-III-18 1-III-21	2-V-18 18-V-21	30-IV-19 23-V-23	0'34	19,309'35	189,309'35	—	Municipis	—	2,000'00	Estudiat
5		Olzinelles a Sant Celoni	Dip. Barcelona	20-III-17 10-XII-20	20-VII-02 17-XII-21	23-II-18 —	4'94	2,918'96	192,918'96	—	Estat Municipis	20 20 d'explanació i ferm	48,232'24 29,643'08	Estudiat
6	Barcelona	Badalona a Montcada pels barris de Canyet i Vallensana	IV Concurs	—	—	—	6'58	—	162,500'00	—	Estat Municipis	56 44	91,000'00 71,500'00	Estudiat
7		Pont sobre el torrent de can Jané al camí de Sant Adrià de Besòs a La Roca	Dip. Barcelona	31-XII-20	3-II-21	2-X-21	0'74	6,267'86	65,267'86	—	Estat Municipis	25	16,316'00 6,526'78	En construcció per Administració per haver estat dues vegades desertes les subhastes
8	Barcelona Sabadell	Trajecte primer Sardanyola a la carretera de Cornellà a Fogàs de Tordera per Valldaura (tros segon)	IV Concurs	—	—	—	4'00	—	500,000'00	—	Estat Municipis	56 40	280,000'00 300,000'00	
9		Trajecte segon Castellar d'en Huch a Pobla de Lillet (tros primer)		Dip. Barcelona	20-IV-16 31-XII-19	— 14-IV-20	— 1-VIII-22	5'91	8,314'85	386,980'04	—	Estat Municipis	32 40	123,833'61 154,792'02
10	Berga	Valldàn a Sant Llorenç dels Morunys (tros primer)	II Concurs	21-III-23	1-V-23	—	5'54	16,453'37	436,453'37	—	Estat Municipis	25 20 d'explanació i ferm	109,113'34 49,998'13	Estudiat
11		Sant Martí de Bas a la carretera de Montesquiu a Berga (Qm. 10) per Santa Eulàlia de Puigoriol (tros segon)	IV Concurs	—	—	—	9'00	—	147,701'50	145,477'62	—	Estat	67'20	97,760'16
									225,000'00	—	Estat Municipis	56 25	126,000'00 56,250'00	Estudiat

N.º d'ordre	PARTITS	DENOMINACIÓ DE L'OBRA	Pla del qual prové cada obra	Data d'acabament del projecte i del últim reformat	Data de la respectiva aprovació pel Consell o per la Diputació	Data de la respectiva aprovació per l'Estat	PRESSUPOST ÚLTIM		Baixa obtinguda a la subhasta	SUBVENCIONS		OBSERVACIONS		
				—	—	—	De Contracte	Cost total		Entitats	Imports			
				Dia-mes-any	Dia-mes-any	Dia-mes-any					—		Tant per cent	Ptes.
12	Berga	Santa Maria de Marlés a la carretera de Vich a Gironella	III Concurs	23-III-23	29-VI-23	—	2'00	99,440'00	119,195'20	—	Estat Municipis	67'20	79,425'15 5,630'00	Estudiat — L'oferta dels Municipis equival a 2,000 pessetes per quilòmetre
13		Olvan a la carretera de Vich a Gironella	III Concurs	—	—	—	2'00	—	44,000'00	—	Estat Municipis	67'20 20	29,568'00 8,800'00	
14		Berga a Capolat per Valldàn	III Concurs	—	—	—	9'00	—	144,000'00	—	{ Estat { I. Berga I. Valldàn I. Capolat Municipis	52'80 67'20 67'20 25	82,176'00 36,000'00	
15		Viver a Navàs (tros primer)	III Concurs	—	—	—	6'00	—	150,000'00	—	Estat Municipis	67'20 25	100,800'00 37,500'00	
16		Montseny a Santa Maria de Palautordera (tros primer)	Dip. Barcelona	—	—	—	3'90	—	200,000'00	—	Estat Municipis	25 20 d'explana- ció i ferm	50,000'00 20,000'00	
17	Granol- llers	Llisà de Vall a la carretera de Sabadell a Granollers	III Concurs	31-XII-17 20-XI-22	2-IV-18 30-XI-22	—	1'40	1,480'81	66,399'27	—	Estat	67'20	44,620'31	Estudiat
18		Caldes de Montbuy a Sant Pere de Bigues, amb pont sobre la riera de Tenas en terme de Buigues	III Concurs	—	—	—	7'00	—	210,000'00	—	{ Estat { I. Caldas de Montbuy I. Bigues Municipis	48 67'20 25	120,000'00 52,500'00	
19		Granollers per Canovelles a la carretera de L'Ametlla del Vallès al Coll de la Manya	IV Concurs	—	—	—	2'00	—	36,000'00	—	{ Estat { I. Granollers I. Canovelles Municipis	40 56 25	17,280'00 9,000'00	
20		Cardedeu a Dos Rius	IV Concurs	4-IV-23	11-IV-23	—	7'50	8,273'81	518,273'81	—	Estat Municipis	25 25	129,568'45 129,568'45	Estudiat — Inclòs en aquest Pla per acord del Consell de data
21		Castelltersol per Castellcir a la carretera de Manresa a Vich	Dip. Barcelona	30-IX-18	14-I-19	20-XI-19	6'40	7,134'85	107,134'85	—	Estat Municipis	25 20 d'explana- ció i ferm	71,994'00 19,852'30	Estudiat
22	Igualdada	Sant Pere Salavina a Calaf	II Concurs	29-III-19	10-VII-19	5-VI-20	6'50	4,565'00	168,449'00	—	Estat	67'20	113,197'73	En construcció
23		Argensola a la carretera de Madrid a França	Dip. Barcelona	4-VII-18 1-IV-20	6-XII-18 18-VIII-20	— 29-IX-20	3'40	1,078'45	175,078'45	—	Estat Municipis	25 20 d'explana- ció i ferm	43,769'61 20,202'33	Estudiat

N.º d'ordre	PARTITS.	DENOMINACIÓ DE L'OBRA	Pla del qual prové cada obra	Data d'acabament del projecte i de l'últim reformat	Data de la respectiva aprovació pel Consell o per la Diputació	Data de la respectiva aprovació per l'Estat	PRESSUPPOST ÚLTIM		Baixa obtinguda a la subhasta	SUBVENCIONS			OBSERVACIONS		
				Dia-mes-any	Dia-mes-any	Dia-mes-any	Llamb.	De Contracte		Cost total	Ptes.	Entitats		Imports	
														Qn	Ptes.
24	Igalada	Sant Joan de Mediona a La Llacuna	Dip. Barcelona	26-I-18 5-V-20	— 9-VI-20	31-III-19 2-IX-20	9	30,832'72	430,832'72	—	Estat Municipis	25 20 d'explana- ció i ferm	107,708'18 50,449'77	Estudiat	
25		Orpí al camí de Carne a la carretera de Valls a Igualada	II Concurs	15-III-19 7-VII-23	22-VI-19 —	—	2	30,950'68	132,813'68	—	Estat Municipis	67'20 20 d'explana- ció i ferm	87,678'54 18,591'22	Van compresos en la sub- venció de l'Estat els fona- ments d'un pont Estudiat	
26		De la carretera d'Igalada a Santa Coloma a Clariana	Dip. Barcelona	7-XI-22	—	—	6	17,132'98	367,132'98	—	Estat Municipis	25 20 d'explana- ció i ferm	91,783'24 48,083'49	Estudiat	
27		Pobla de Claramunt per l'estació del ferrocarril al barri dels Vivencs, amb pont sobre el Noia en terme de Pobla de Claramunt	III Concurs	31-V-18	—	—	6	17,768'37	97,768'37	—	Estat Municipis	67'20 i fonaments 25	67,831'45 24,442'09	Segons projecte del pont, en el que no va inclòs el camí El camí s'ha d'estudiar en- cara, estant en tramitació el projecte del pont	
28		Santa Candia al camí de Carne a la carretera de Valls a Igualada	III Concurs	—	—	—	1	—	18,000'00	—	Estat Municipis	67'20 25	12,096'00 4,500'00		
29		Torre de Claramunt a la carretera d'Igalada a Sitges	III Concurs	—	—	—	2	—	45,000'00	—	Estat Municipis	67'20 25	30,240'00 11,250'00		
30		Manresa a Calaf per Fonollosa (tros segon)	Dip. Barcelona	30-IX-16 1-XII-19	2-IV-17 15-VI-20	15-XI-17 28-VIII-20	7	2,283'45	462,283'45	—	Estat Municipis	25 20 d'explana- ció i ferm	115,570'86 46,818'37	Estudiat	
31		Fonollosa a Sant Pere Salavina per l'estació d'Aguilar de Segarra	III Concurs	—	—	—	11	—	275,000'00	—	Estat Municipis	61'67 25	169,500'00 68,750'00		
32		Manresa	Sant Salvador de Guardiola a la carretera del Bruch a Manresa	II Concurs	18-III-22	—	—	3	28,852'25	142,160'43	—	Estat	67'20	97,981'20	Estudiat
33			Gaià a la carretera de Sant Fruitós a Berga en Navàs, amb pont sobre el Llobregat	III Concurs	—	—	—	5	—	100,000'00	—	Estat Municipis	64'32 25	64,320'00 25,000'00	
34	Castellgalí a la carretera d'Esparraguera a Manresa		III Concurs	—	—	—	4	—	100,000'00	—	Estat Municipis	67'20 25	67,200'00 25,000'00		

N.º d'ordre	PARTITS	DENOMINACIÓ DE L'OBRA	Pla del qual prové cada obra	Data d'acabament del projecte i de l'últim reformat	Data de la respectiva aprovació pel Consell o per la Diputació	Data de la respectiva aprovació per l'Estat	Llitra	PRESSUPOST ÚLTIM		Baixa obtinguda a la subhasta	SUBVENCIONS			OBSERVACIONS	
				—	—	—		De Contracte	Cost total		Ptes.	Entitats	Imports		
				Dia-mes-any	Dia-mes-any	Dia-mes-any							Tant per cent		Ptes.
35	Mataró	Orrius a la carretera de Mataró a Granollers (tros segon) (en direcció a Argentona)	IV Concurs	—	—	—	1'50	—	45,000'00	—	Estat Municipis	48 25	21,600'00 11,250'00		
36	Molins de Rey a Vallvidrera	(tros 1.º) (tros 2.º)	Dip. Barcelona	31-VIII-17	11-VI-18	18-I-19	6'37	67,001'28	567,001'28	35,101'28	Estat Municipis	25 20 d'explana- ció i ferm	141,750'32 74,486'81	En construcció el tros primer	
				18-V-21 31-VIII-17	11-VI-18	18-I-19	5'70	71,075'18	171,075'18	—	Estat Municipis	25 20 d'explana- ció i ferm	42,768'74 28,644'64	Estudiat el tros segon	
37	San Feliu de Llobregat	Carretera de Gelida per la barriada d'A-munt (tros primer)	IV Concurs	—	—	—	5'000	—	110,000'00	—	Estat Municipis	56'89 25	62,584'00 27,500'00	Estudiat	
38		Pont sobre el Noya al camí de Gelida a Sant Llorenç d'Hortons	Dip. Barcelona	29-XII-15 22-VIII-22	1-II-16 11-VI-18	1-VII-16	0'56	27,301'48	262,907'52	—	Estat Municipis	25 20 d'explana- ció i ferm	65,726'88 8,438'52	Estudiat	
39		Esplugues a Hospitalet	IV Concurs	—	—	—	2'50	—	48,000'00	—	Estat Municipis	50	22,272'00 24,000'00		
40	Terrassa	Ullastrell al camí d'Olesa a Martorell, amb pont sobre la riera de Morral	IV Concurs	15-XI-17	—	—	7'68	—	204'550'86	—	Estat Municipis	67'20 20 d'explana- ció i ferm	137,759'98 27,885'34	A revisar el pressupost del projecte	
41	Vich	Seva al Brull	II Concurs	9-VIII-16 17-VII-22	11-X-16 12-VII-22	19-VI-17	3'78	32,421'67	143,015'40	—	Estat	67'20	96,106'34	Estudiat	
42		De la carretera de Sant Feliu de Codines a Centelles en direcció a Bartí per la part alta de Sant Martí de Centelles i parròquia de Sant Miquel Sespenes	Dip. Barcelona	15-VIII-20	17-V-22	—	4'6	99,978'76	109,978'76	—	Municipis	—	63,021'92	Estudiat	
43		De Torelló a la carretera de Barcelona a Ribes per Masies de Voltregà i pel pont sobre el riu Ter	IV Concurs	20-X-22	8-XI-22	—	3'00	17,832'01	127,258'57	—	Estat T. Torelló T. Masies Voltregà Municipis	56 52 20	70,960'98 25,451'70	Estudiat	
44		Muntanyola al camí de Vich a la carretera de Moyà a Calaf	III Concurs	—	—	—	4'000	—	100,000'00	—	Estat Municipis	67'20 32'80	67,200'00 32,800'00	Estudiat	

N.º d'ordre	PARTITS	DENOMINACIÓ DE L'OBRA	Pla del qual prové cada obra	Data d'acabament del projecte i de l'últim reformat	Data de la respectiva aprovació pel Consell o per la Diputació	Data de la respectiva aprovació per l'Estat	Llitres Qm.	PRESSUPOST ÚLTIM		Baixa obtinguda a la subhasta	SUBVENCIONS		OBSERVACIONS	
				—	—	—		De Contracte	Cost total		Entitats	Imports		
				—	—	—						Tant per cent		Ptes.
—	—	—	—	—	—	—	—	Ptes.	Ptes.	—	—	—	—	
45	Vich	Tona a l'estació de Balenyà	IV Concurs	—	—	—	1'50	—	72,000'00	—	Estat Municipis	66 25	17,820'00 6,750'00	Estudiat
46		Sant Martí de Sobremunt al camí de Sant Boy de Llussanès a Sant Hipòlit.	III Concurs	15-II-19 29-XI-20	21-V-19 19-I-21	10-IX-20 9-X-21	1'75	53,408'99	53,408'99	—	Estat Municipis	67'20 25	35,890'84 13,352'24	Estudiat
47		Tavertet a la carretera de Vich a Olot (tros primer)	III Concurs	—	—	—	5'000	—	150,000'00	—	Estat Municipis	67'20 25	100,800'00 37,500'00	Es el tros segon del camí de la carretera de Vich a Olot per Santa Maria de Corcó a Tavertet
48	Vilafranca	Pont sobre la riera de Riudevittlesal camí de Pla a Lavid i Terrassola	IV Concurs	—	—	—	—	—	59,800'00	—	Estat Municipis	25	23,012'53 14,950'00	
49	Vilafranca Igualada	De la carretera de Sant Sadurní de Noya a Sant Quintí a la de Capellades a Martorell per Cabrera	Dip. Barcelona	—	—	—	4'30	—	180,000'00	—	Estat Diputació Municipi	25 33'33 33'33	45,000'00 60,000'00 60,000'00	Estudiat
GIRONA														
50	Figueres	Sant Pere Pescador a Armentera	Dip. Girona	11-XI-11 5-V-22	— 31-V-22	23-II-12 21-IX-22	2'10	100,143'34	102,143'34	2,013'34	Estat Municipis		9,600'00 12,483'42	La subvenció de l'Estat és la corresponent al Contracte amb la Diputació: En construcció
51		Fortià a la carretera de Besalú a Roses	Dip. Girona	— 20-VII-22	— 9-VIII-22	6-IV-18 —	4'00	68,538'39	68,538'39	3,650'39	Estat Municipis		5,280'00 3,500'00	La subvenció de l'Estat és la corresponent al Contracte amb la Diputació: En construcció
52		Masarach a la carretera de Madrid a França, amb pont-baden sobre el Llobregat en terme de Masarach	IV Concurs	—	—	—	4'60	—	67,500'00	—	Estat	56	37,800'00	Estudiat
53		Ponts sobre els rius Muga i Llobregat	Mancomunitat	—	—	—	—	—	150,000'20	—	Municipis	—	15,700'00	
54		Pont en terme de Mollet al camí de Figueres a Espolla per Perelada i Mollet	Mancomunitat	—	—	—	—	—	25,000'00	—	Municipis	30	7,500'00	

N.º d'ordre	PARTITS	DENOMINACIÓ DE L'OBRA	Pla del qual prové cada obra	Data d'acabament del projecte i de l'últim reformat	Data de la respectiva aprovació pel Consell o per la Diputació	Data de la respectiva aprovació per l'Estat	Llargada Qm.
				Dia-mes-any	Dia-m/s-any	Dia-mes-any	
55	Figueres	Pont sobre la riera d'Algama al camí de Borrassà a la carretera de Madrid a França	IV Concurs	—	—	—	—
56		Pont sobre el Ricardell al camí de Boadella a la carretera de Madrid a França	IV Concurs	—	—	—	—
57	Girona	De la carretera de Sant Jordi a Madinyà, a la de Ventalló a Banyoles per Viladàsens	IV Concurs	27-VI-22	9-VIII-22	—	7'419
58		Pont sobre el Terri al camí de Cornellà a la carretera de Ventalló a Banyoles	Mancomunitat	15-XII-16 14-V-18	4-I-17 6-VI-12	30-VIII-18	—
59		Pont sobre la riera de Villers, al camí de Bordils a Madremanya	Mancomunitat	30-IX-18	16-X-18	—	—
60		Tuyà a la carretera de Girona a Palamós	Dip. Girona	—	—	—	3'365
61	Girona	Sant Vicens de Camós a la carretera de Girona a Olot	III Concurs	—	—	—	4'000
62		Banyoles a Galliners, amb ramal a la carretera de Banyoles a la de Besalú a Roses per Fontcuberta	IV Concurs	—	—	—	6'000
63		Palol de Revardit a la carretera de Girona a Banyoles amb pont sobre la riera de Revardit	III Concurs	—	—	—	2'000
64	La Bisbal	Rupià a la carretera de Viladomat a Palafrugell per Perlabà, Serra i Gualta, amb ramal a Foixà	IV Concurs	—	—	—	12'000
65	Olot	Mallol a la carretera de Santa Coloma de Farnés a Sant Joan de les Abadesses	Dip. Girona	20-VIII-17	—	—	1'350

PRESSUPOST ÚLTIM	Baixa obtinguda a la subhasta	SUBVENCIONS		OBSERVACIONS		
		Entitats	Imports			
			Tant per cent		Ptes.	
De Contracte — Ptes.	Cost total — Ptes.	— Ptes.				
—	15.000'00	—	Estat Municipis	54 25	10,400'00 3,750'00	L'Estat abona integrament els fonaments
—	18,000'00	—	Estat Municipis	54'44 25	12,532'80 4,500'00	L'Estat abona integrament els fonaments
87,059'35	202,024'10	—	Estat	56	115,183'09	Estudiat
18,206'35	18,206'35	—	Municipis	10	1,820'63	A revisar els preus del projecte aprovat
11,390'62	12,190'62	—	Municipis	30	3,637'18	A revisar els preus del projecte aprovat
30,651'25	30,651'25	—	Estat Municipis	— —	7,200'00 2,250'00	S'aprovà el projecte per la Diputació, però cal revisar els preus unitaris La subvenció de l'Estat és la corresponent al Contracte amb la Diputació
—	48,000'00	—	Estat Municipis	64'80 15	31,104'00 7,200'00	
—	72,000'00	—	Estat {T. Fontcuberta {T. Banyoles	56 44	37,440'00	
—	22,000'00	—	Estat	67'20	14,784'00	
—	120,000'00	—	Estat	56	67,200'00	Estudiat
15,828'90	15,828'90	—	Estat Municipis	— —	14,400'00 3,000'00	La subvenció de l'Estat és la corresponent al Contracte amb la Diputació A revisar els preus del projecte aprovat

N.º d'ordre	PARTITS	DENOMINACIÓ DE L'OBRA	Pla del qual prové cada obra	Data d'acabament del projecte i de l'últim reformat			Data de la respectiva aprovació pel Consell o per la Diputació			Llar-gada	PRESSUPOST ÚLTIM		Baixa obtinguda a la subhasta	SUBVENCIONS			OBSERVACIONS
				Dia-mes-any	Dia-mes-any	Dia-mes-any	Qm.	De contracte Ptes.	Cost total Ptes.		Ptes.	Entitats		Imports			
														Tant per cent	Ptes.		
66	Olot	Oix a Castellfollit de la Roca —	II Concurs	30-IV-18 1-XII-20	13-VI-18 21-XI-20	— 11-II-22	9'24	59.125'14	290,655'15	0'00	Estat	67'20	196,191'54	L'Estat abona íntegrament els fonaments del pont de «Can Bundància» En construcció			
67		Ridaura a la carretera de Santa Coloma a Sant Joan (tros segon) amb pont sobre la riera de Ridaura, terme d'Olot.	III Concurs	—	—	—	4'500	—	63,000'00	—	Estat	43'20	27,216'00	,			
68		Torn a Mieres	III Concurs	—	—	—	6'000	—	72,000'00	—	Estat	67'20	48,384'00				
69	Puigcerdá	Ripoll a Borredà per Les Lloses (tros primer)	Mancomunitat	—	—	—	10'565	—	300,000'00	—	—	—	—	Estudiat			
70		Pardines a Ribes	III Concurs	—	—	—	6'000	—	90,000'00	—	Estat { T. Pardinos T. Ribes	67'20 62'40	58,320'00	Estudiat			
71		Pont sobre el Rigart al camí de Planolles a Gombreny	III Concurs	—	—	—	—	—	15,000'00	—	Estat	66'51	7,316'10	L'Estat abona íntegrament els fonaments del pont			
72		Malgrat a Blanes amb pont sobre el Tordera	Mancomunitat	27-VII-16 15-IX-22	3-VIII-16 18-X-22	27-VI-17	1'603	5,555'58	55,555'58	5'55	—	—	—	En construcció únicament el camí			
73		Pla d'Arenes a Coll de Rabell	IV Concurs	—	—	—	6'000	—	78,000'00	—	Estat	48	37,440'00	Estudiat			
74		De la carretera de Madrid a França a la de Girona a Santa Coloma per Vilovi	IV Concurs	—	—	—	5'500	—	55,000'00	—	Estat { T. Vilovi T. Riudellots	44 52	25,400'00	Estudiat			
75	Sta. Coloma de Farnés	Sant Martí de Riells a Breda	III Concurs	—	—	—	7'000	—	84,000'00	—	Estat	67'20	58,448'00	Estudiat			
76		Pont sobre la riera Major al camí de Santa Coloma a Arbúcies per Sant Pere Cercada	Mancomunitat	—	—	—	1'000	—	50,000'00	—	Municipis	—	—	El Municipi s'ha compromès a executar totes les obres del camí complementàries del pont — Estudiat			
77		Hostalrich a l'Estació de Breda	IV Concurs	—	—	—	7'000	—	84,000'00	—	Estat { T. Riells T. S. Feliu T. Hostalrich	56 52 56	44,640'00				
78		Cassà de la Selva a Caldes de Malavella	IV Concurs	—	—	—	6'000	—	72,000'00	—	Estat { T. Cassà T. Caldes Municipis	40 44 25	30,240'00 18,000'00	Estudiat			

N.º d'ordre	PARTITS	DENOMINACIÓ DE L'OBRA	Pla del qual prové cada obra	Data d'acabament del projecte i de l'últim reformat			Data de la respectiva aprovació pel Consell o per la Diputació			PRESSUPOST ÚLTIM		Baixa obtinguda a la subhasta	SUBVENCIONS		OBSERVACIONS
				Dia-mes-any	Dia-mes-any	Dia-mes-any	Lli-gada	Cost total	Ptes.	Entitats	Imports				
											Qn.		Ptes.	Tant per cent	
LLEIDA															
79		Santa Maria de Meyà a la carretera de Vilanova de Meyà a Aletorn	III Concurs	31-I-17 20-III-22	11-VII-17 11-V-22	5-VI-18 —	2'72	764'95	48,346'15	—	Estat	67'20	33,488'61	Estudiat	
80		Castellserà a Cubells per Penelles i Bellmunt (tros primer)	III Concurs	5-III-23	2-IV-23	—	4'62	326'93	118,500'08	—	Estat Municipis I. Castellserà T. Penelles	67'20 25 25	74,146'80 29,625'02	Estudiat Les subvencions de 25 per cent de Castellserà i Penelles són aplicades al cost del seu terme	
81	Balaguer	Artesa de Segre a Vilves i Collfret	III Concurs	30-IV-19 31-VIII-22	— 18-X-22	— —	5'67	980'12	160,898'63	—	Estat Municipis	67'20 —	108,123'81 13,480'55	Estudiat — La subvenció del Municipi equival a l'import de la pedra en gros	
82		Castellserà a la carretera d'Artesa a Montblanch per Ventoses i Montclar (tros segon)	III Concurs	—	—	—	7'00	—	70,000'00	—	Estat Municipis	67'20 —	47,040'00 13,000'00		
83		Linyola a Anglesola per Vallvert, Ibars d'Urgell i Barbens : Secció 1.ª (tros primer)	IV Concurs	16-XI-18 3-IV-23	18-VI-19 —	— —	5'18	925'85	202,096'53	—	Estat Municipis	56 20	107,130'31 40,419'30	Estudiat	
84		Borges a Cervià (tros primer)	IV Concurs	26-VII-18 21-VII-22	19-VI-18 9-VIII-22	— —	6'18	067'84	122,113'27	—	Estat Municipi Borges	44 25	53,729'84 30,528'32	Estudiat La subvenció de Borges s'aplica sols al seu terme	
85		Juncosa a la carretera de Vinaixaa Cervià (tros segon)	III Concurs	20-IV-17 20-III-23	14-VI-17 —	26-XII-17 —	10'55	168'35	251,821'82	—	Estat	67'20	169,224'26	Estudiat	
86	Borges	Vinaixa a l'estació del ferrocarril	III Concurs	20-IV-17 24-III-23	29-VI-17 —	18-VI-18 —	6'18	151'64	169,723'77	—	Estat	67'20	114,054'37		
87		Albagés a Juncosa (tros segon)	III Concurs	6-V-15 1-III-23	— —	— —	0'55	297'48	12,201'28	—	Estat	67'20	8,199'26	Estudiat	
88		Acabament del camí d'Espluga Calva a Maldà a la carretera de Bellpuig al Tallat	Mancomunitat	—	—	—	1'90	—	22,500'00	—	—	—	—		
89	Cervera	De l'estació de Sant Guim al camí de Cervera a Torà per Freixanet, Montpalau, Vergós i Montfalcó (tros primer)	IV Concurs	1-VI-18 23-XI-22	13-XI-18 7-II-23	23-VII-20 —	4'70	369'68	145,119'25	—	Estat Municipis	67'20 —	97,520'14 1,959'60	Estudiat	
		(tros segon)	IV Concurs	22-VI-18 23-XI-22	13-III-19 7-II-23	— —	4'97	814'46	153,699'61	—	Estat Municipis	67'20 —	103,286'14 2,040'40	Estudiat	

N.º d'ordre	PARTITS	DENOMINACIÓ DE L'OBRA	Plà del qual prové cada obra	Data d'acabament del projecte i de l'últim reformat		Data de la respectiva aprovació pel Concell o per la Diputació		Data de la respectiva aprovació per l'Estat		PRESSUPOST ÚLTIM		Baixa obtinguda a la subhasta	SUVENCIONS			OBSERVACIONS
				Dia-mes-any	Dia-mes-any	Dia-mes-any	Dia-mes-any	Llar-gan-De Con-tracte — Ptes.	Cost total — Ptes.	Ptes.	Entitats		Imports			
													Tant per cent	Ptes.		
90	Cervera	De la carretera de Madrid a França a la de Guimerà a Santa Coloma per Hostalets, Sant Antolí, Pierola, Pavia i Talavera (tros primer)	IV Concurs	18-III-19	18-IV-13	15-IX-20	725,628'44	146,628'44	—	Estat	67'20	98,534'31	Estudiat			
91		Nalech a la carretera d'Artesa a Montblanch	III Concurs	15-II-17 16-XI-22	18-IV-23 12-IV-17	—	117,673'49	19,087'37	—	Estat	67'20	12,826'71	Estudiat			
92		Rocafort a la carretera de Sant Martí de Maldà a Guimerà	III Concurs	22-II-17 1-II-23	18-IV-23 12-VI-17	—	66,020'77	38,472'03	—	Estat	67'20	29,641'22	Estudiat Els fonaments del pont sobre el Corp els abona íntegrament l'Estat			
93		Vilet a la carretera de Sant Martí de Maldà a Guimerà	III Concurs	26-II-17 15-II-23	18-IV-23 11-X-17	—	69,674'66	48,858'12	—	Estat	67'20	36,877'37	Estudiat — Els fonaments del pont sobre el Corp els abona íntegrament l'Estat			
94		Serós a la Granja d'Escarp	Mancomunitat	10-IX-17 5-III-23	18-IV-23 5-VII-17	—	613,632'40	187,522'99	—	—	—	—	Estudiat			
95	Lleyda	Alcarraç al Coll del Moixó	Mancomunitat	15-XI-17 30-XII-19	14-IV-20 —	8-IV-18 —	612,779'74	102,779'74	—	Municipis	25	25,694'90	Estudiat			
96		De l'estació del ferrocarril de Lleyda a Torrelameu per Corbins (tros segon)	III Concurs	—	—	—	30	54,000'00	—	Estat	67'20	36,288'00	Estudiat			
97		Pont sobre el Noguera Ribagorçana a Corbins	III Concurs	—	—	—	—	300,000'00	—	Estat	—	233,020'00	Estudiat — L'Estat abona la totalitat dels fonaments			
98		Lleyda a Montagut	IV Concurs	—	21-XI-17	—	82	100,000'00	—	Estat Municipis	46'40 25	46.400'00 25.000'00	Estudiat			
99		Pont sobre el Segre a Alàs	III Concurs	15-VIII-17 15-V-22	12-VII-22 14-II-17	10-VIII-18 —	—	3,115'63	97,264'77	—	Estat Municipi d'Alàs	65'60	68.806'31 3.535'00	Estudiat — L'Estat abona íntegrament els fonaments La subvenció del Municipi equival a l'import del ferm més 2,000 pessetes		
100	Seu d'Urgell	Noves a Guils (tros primer)	III Concurs	15-I-17 30-VI-22	12-VII-22 30-XI-16	14-XII-17 —	179,274'73	64,016'71	—	Estat	67'20	43.019'23	Estudiat			
101	Montellà a la carretera de Lleyda a Puigcerdà amb pont sobre el riu Siegre	III Concurs	10-XI-16	10-VII-18	—	34,292'31	93,292'31	—	Estat	67'00	64.174'85	Els fonaments del pont els abona íntegrament l'Estat				
102	Solsona	Biosca a Taltahull	IV Concurs	4-II-18 9-IV-23	— 21-VII-20	— —	108,624'54	106,514'50	—	Estat	56	59.648'12	Estudiat			

N.º d'ordre	PARTITS	DENOMINACIÓ DE L'OBRA	Pla del qual prové cada obra	Data d'acabament del projecte i del últim reformat	Data de la respectiva aprovació pel Concell o per la Diputació	Data de la respectiva aprovació per l'Estat	Lli-gada	PRESSUPOST ÚLTIM		Baixa obtinguda a la subhasta	SUBVENCIONS			OBSERVACIONS	
				—	—	—		Cost total	—		Entitats	Imports			
				—	—	—						Tant per cent	Ptes.		
—	—	—	—	—	—	—	Qm.	Ptes.	Ptes.	Ptes.	—	—	—	—	
103	Solsona	Pont sobre el riu Llobregós al camí de Biosca a Taltahull	Mancomunitat	5-11-20	21-VII-20	—	0'44	5,953'97	165,953'97	—	—	—	—	Estudiat	
104		Solsona a Biosca (tros segon)	IV Concurs	—	—	—	10'00	—	140,000'00	—	Estat	{ T. Llanera T. Llobera	52 56	79,520'00	Estudiat
105		Pont sobre el Segre al camí de Peramola a Ollana	III Concurs	31-VIII-18	22-VIII-18	—	—	282'27	241,926'77	—	Estat	—	67'20	120,334'90	L'Estat abona integrament els fonaments — Ha de redactar-se un projecte reformat
106	Sort	Pont sobre el Noguera Pallaresa a Rialp	Mancomunitat	10-IV-17 30-IV-19	26-VII-17 26-IV-22	18-X-17	—	025'49	21,025'49	—	Municipi Rialp	—	—	1,050'00	Estudiat — El Municipi de Rialp s'ha compromès a proporcionar la fusta necessària i construir l'avinguda dreta
107		Senterada a Montcortès per Pobleta de Bellvehí	IV Concurs	15-11-18 10-VIII-22	11-V-18 13-IX-22	—	6'32	174'21	189,188'15	—	Estat	—	67'20	127,134'34	Estudiat
108	Sort-Viella	Esterri a Salardú (tros primer)	Mancomunitat	—	—	—	3'83	—	100,000'00	—	Estat Municipis	—	10	62,010'00 10,000'00	Procedeix del I Concurs. — Estudiat
109		Alòs (Isil) a Montgarri (Gessa)	IV Concurs	—	—	—	8'00	—	144,000'00	—	Estat	—	67'20	95,768'00	
110	Tremp	Aramunt a la carretera de Balaguer a la frontera : Secció d'Aramunt a Claverol	II Concurs	28-II-17 2-VII-23	26-IV-17	17-VIII-18	4'88	192'88	95,248'31	—	Estat	—	67'20	64,963'03	Estudiat L'Estat abona integrament els fonaments del pont
111	Viella	Salardú a Montgarri	IV Concurs	30-XI-18 7-X-22	20-XI-19 20-XII-22	—	7'66	141'36	380,316'67	—	Estat	—	67'20	255,570'11	Estudiat
TARRAGONA															
112	Falset	De la carretera de Reus a Fraga a la de Pobla de Cièrvols	Mancomunitat	25-IX-17 11-IX-22	5-VII-17 20-XII-22	14-XII-21	10'91	2,457'23	592,457'23	0'00	—	—	—	—	En construcció
113	Gandesa	Gandesa a Prat de Compte amb ramal al Santuari de Fontcalda	IV Concurs	5-III-32	20-VI-32	—	9'10	063'41	492,548'48	—	Municipis	{ Estat de Gandesa als banys de Fontcalda	58 30	285,678'12 147,764'55	} Estudiat
114		Pobla de Masaluca a Almatret per Fayó (tros primer)	IV Concurs	—	—	—	14'00	—	196,000'00	—	Estat	—	67'20	131,712'00	

N.º d'ordre	PARTITS	DENOMINACIÓ DE L'OBRA	Pla del qual prové cada obra	Data d'acabament del projecte i del últim reformat	Data de la respectiva aprovació pel Concell o per la Diputació	Data de la respectiva aprovació per l'Estat	Llar-gada Qm.	PRESSUPOST ÚLTIM		Baixa obtinguda a la subhasta Ptes.	SUBVENCIONS			OBSERVACIONS
				Dia-mes-any	Dia-mes-any	Dia-mes-any		De Contracte — Ptes.	Cost total — Ptes.		Entitats	Imports		
												Tant per cent	Ptes.	
127	Valls-Reus	Albiol a la Selva del Camp	Mancomunitat	—	—	—	7,000	98,000'00	98,000'00	—	—	—	—	
128	Valls	De la carretera de Pla de Cabra a Sarreal a la de Valls a Igualada	Mancomunitat	30-VIII-19	—	—	0'746	24,085'65	24,085'65	—	—	—	—	Per a subhasta
129	Vendrell-Valls	De la carretera d'Altafulla a Pont d'Armentera a la de Tarragona a Pont d'Armentera, passant per Vilabella	IV Concurs	—	—	—	4,000	—	64,000'00	—	Estat (Salomó Mont-ferri Nulles Vilabella Municipis	67'20	39,168'00	
													62'40 25	16,000'00
130	Vendrell	Aiguamúrcia a Pontons (tros primer)	Mancomunitat	31-XII-18 11-X-22	5-VII-9 25-X-22	18-XI-20 —	8,816	—	404,129'92	—	—	—	—	En construcció
131		Bonastre a la carretera d'Altafulla a Pont d'Armentera	IV Concurs	—	—	—	6,984	—	60,000'00	—	Estat Municipis	56 40	33,600'00 24,000'00	Estudiat
132		Masllorens a la carretera d'Altafulla a Pont d'Armentera	IV Concurs	—	—	—	3,000	—	30,000'00	—	Estat Municipis	56 —	16,800'00 3,500'00	Estudiat — La subvenció del Municipi equival a l'import d'adquisició i transport de la pedra en gros
133		Creixell a l'estació del ferrocarril de Roda de Barà	IV Concurs	—	—	—	2,000	—	20,000'00	—	Estat Municipis	56 —	11,200'00 500'00	La subvenció dels Municipis equival a 250 pessetes per quilòmetre
TOTALS							619,134		19.078,733'38				10.708,708'74	

RELACIÓ D'OBRES PERTANYENTS A PLANS ANTERIORS AL DE SELECCIÓ
TAT O DE LES DIPUTACIONS, LA CONS

QUE'S PUBLICA EN L'ANEX ANTERIOR, PROCEDENTS DE LA MANCOMUNI-
TRUCCIÓ DE LES QUALS RESTA DIFERIDA

N.º d'ordre	Partits	DENOMINACIÓ DE L'OBRA	Pla al qual pertanyia	Data d'acabament del projecte de l'últim reformat — Dia, mes, any	Data de la seva aprovació pel Consell o per la Diputació — Dia, mes, any	Data de la seva aprovació per l'Estat — Dia, mes, any	Llargada — Qm.	Pressupost de contracte, segons projecte o cost aproximat — Ptes.	OBSERVACIONS
BARCELONA									
1	Berga	St. Julià de Sardanyola a Guardiola.	Diputació	15-III-14 30-VI-19	7-VII-14 26-III-20	— 19-II-21	3'958	189,190'31	Les obres han estat subbasta- des restant sense postor.
2		Castellar de n'Huch a Pobla de Lillet, tros 2. ^{on}	Id.	20-IV-16 31-XII-9	12-XII-16 14-VI-20	17-IX-17 1-VI-22	5'195	460,832'49	
3		De Montmeló a Mollet.	Id.	4-II-13	27-V-13	25-XI-13	3'076	54,138'51	Adjudicada la contracta per a la construcció del camí, ha- gué de rescindir-se per dificul- tats d'ocupació terrenys.
4	Grà- nollers	De l'estació de Granollers a Palau- dàries, per Lliçà de Munt.	2.ª R.º d'urg	—	—	—	11'000	319,000'00	Estudiat. Admès al IV Concurs
5		De St. Felú de Codines per St. Miquel del Fay a la carretera de Centelles.	Id.	—	—	—	11'000	275,000'00	Estudiat el 1.º tros. Admès al IV Concurs.
6		De Corró de Munt a Llerona.	Id.	—	—	—	2'000	50,000'00	Admès al IV Concurs.
7	Igualada	De Pedrafita (Rubió) a Prats de Rey.	Id.	31-VI-16 1-III-19	5-II-17	30-I-18	6'593	139,358'48	
8		D'Espelt (Odena) a la carretera de Ma- drid a França.	Id.	—	—	—	2'803	—	Estudiat.
9		De St. Martí de Segayolas al límit de la prov.ª en direcció a Sant Guim.	1.ª R.º d'urg	—	—	—	8'000	136,000'00	Admès al IV Concurs.
10		Pont al camí de la Llacuna a la bar- riada de Torra Busqueta.	Id.	—	—	—	—	—	Estudiat.
11	Manresa	De Pont de Vilumara a Sant Vicens de Castellet.	2.ª R.º d'urg	15-VI-18	4-XII-18	20-IV-20	5'090	231,951'84	»
12		Manresa a Calaf, per Fonollosa, tros 3.ª	Diputació	30-IX-16 2-XII-19	2-IV-17 15-VI-20	15-XI-17 28-VIII-20	8'336	579,825'62	»
13		De la carretera d'Esparraguera a Man- resa a la del Bruch a Manresa per Marganell, tros 2. ^{on}	Id.	20-X-18	—	13-X-20	3'922	171,881'23	»

N.º d'ordre	Partits	DENOMINACIÓ DE L'OBRA	Pla al qual pertanyia	Data d'acabament del projecte o de l'últim reformat — Dia, mes, any	Data de la seva aprovació pel Consell o per la Diputació — Dia, mes, any	Data de la seva aprovació per l'Estat — Dia, mes, any	Llargada — Qm.	Pressupost de contracte segons projecte o cost aproximat — Ptes.	OBSERVACIONS
14	Manresa	De Navarces a la carretera de Basella a Manresa, per Pont de Cabrianes i Sampedor, tros 3. ^{er} , acabament del 2. ^{on} .	Diputació	30-XI-8	9-III-9	31-VII-9	5'113	80,614'20	Estudiat
15		Castellfullit del Boix a Manresa, per Vallformosa.	2.ª R.º d'urg	—	—	—	6'483	—	Admès al IV Concurs. Estudiat.
16	Mataró	De Sant Pere de Premià a Sant Genís de Vilasar.	Diputació	30-XII-17	—	—	2'365	111,301'27	Es un tros del de «Sant Pere de Premià a Tiana». Admès al IV Concurs. Estudiat.
17	S. Feliu de Llobregat	Sant Llorenç d'Hortons al de Sant Sadurní de Noya a Piera.	Id.	28-II-13 9-IX-18	27-IV-14 6-XII-18	5-IV-15 —	3'172	77,672'13	Estudiat.
18	Terrassa	De Olesa a Martorell, tros 1. ^{er}	Id.	—	—	—	—	—	Estudiat.
19		De Sant Quirse de Terrassa a la carretera de Montcada a Terrassa.	2.ª R.º d'urg	—	—	—	—	—	
20	Vich	Del Brull al Montseny.	1.ª R.º d'urg	—	—	—	9'000	315,000'00	Estudiat en part. Admès al IV C.
21		De la carr.ª de Barcelona a Ribas, per St. Miquel d'Ordeix al camí de Sant Boi a Sant Hipòlit.	Diputació	—	—	—	6'000	—	Estudiat. Admès al IV Concurs.
22		De San Bartomeu del Grau a la c.ª de Vich a Gironella, en direcció a Olot.	2.ª R.º d'urg	—	—	—	2'000	50,000'00	Admès al IV Concurs.
23		Passarel·la sobre el Gés (Torelló).	Id.	—	—	—	—	—	
24	Vilafranca	De la c.ª de Sant Jaume dels Domenys, en el caseriu de Bellavista a Castellví de la Marca per Garrofer i Cunilleres.	Diputació	23-XI-16 28-V-19	24-IV-17 28-V-11	28-I-18 —	7'405	278,485'90	Estudiat.
25		De Moyà a la carretera de Tarragona a Barcelona.	Id.	25-IX-15	25-IX-15	26-VI-16	2'010	26,121'11	»
26		De Pontons a la carretera de Vilafranca a la Llacuna per Mas Pontons.	Id.	—	—	—	6'000	135'000'00	Estudiat. Admès al IV Concurs.
27		Pontons sobre el riu Noia al camí de Sant Sadurní de Noia a la carretera de Castellades a Martorell.	Id.	—	—	—	—	—	» » » »

N.º d'ordre	Partits	DENOMINACIÓ DE L'OBRA	Pla al qual pertanyia	Data d'acabament del projecte o de l'últim reformat — Dia, mes, any	Data de la seva aprovació pel Consell o per la Diputació — Dia, mes, any	Data de la seva aprovació per l'Estat — Dia, mes, any	Llargada — Qm.	Pressupost de contracte, segons projecte o cost aproximat — Ptes.	OBSERVACIONS
28	Vilatorrada	De la carretera de Tarragona a Barcelona a la Granada, per Sant Cugat Sescarrigues.	1.ª R.º d'urg	—	—	—	—	—	
29	Vilatorrada	De la carretera de Tarragona a Barcelona al camí de Sant Pere de Ribas a Olivella, per Arbossà a St. Pere Molanta, tros 1.º i ramal a l'Arbossà.	Diputació	1-vi-16 30-v-19	10-iv-17 13-viii-19	18-iv-18 13-ii-21	5'117	212,268'98	Admès al IV Concurs. Estudiad.
30		Vilanova	De Gornal a la carretera de St. Sadurní de Noia a Sant Jaume dels Domenys, tros 2.º.	Id.	—	—	—	—	Estudiad.
31		Camí de St. Pere de Ribas a Serra de Cars.	2.ª R.º d'urg	—	—	—	3'000	66,000'00	Estudiad. Admès al IV Concurs.
GIRONA									
1	Girona	De St. Mori a la carretera de Ventalló a St. Miquel, passant per Saus.	2.ª R.º d'urg	—	—	—	4'500	54,000'00	Estudiad. Admès al III Concurs
2	La Bisbal	Fonteta a Vulpellac.	II Concurs	—	—	—	—	—	Expedient incomplert, s'ha desistit de la construcció.
3		Casavalls a la c.ª de Figueras a Corsà.	Id.	—	—	—	—	—	Expedient incomplert, s'ha desistit de la construcció.
4		De Corsà a Madremanya, per Monells.	2.º R.º d'urg	—	—	—	—	—	
5		De St. Martí Sasserres a la c.ª de Besalú a Roses, passant per Cabanelles.	Id.	1-x-18	14-xi-18	29-ix-19	6'764	61,210'02	Admès al II Concurs. Estudiad.
6	Figueres	Millorament del camí de St. Miquel de Fluvià a Castelló d'Empúries.	1.ª R.º d'urg	30-vi-15	7-vii-15	—	1'000	5,596'00	
7		De Sant Miquel de Fluvià a St. Pere Pescador, passant per St. Tomàs de Fluvià, Vilamacolum i Vilacolum.	2.ª R.º d'urg	—	—	—	12'000	96,000'00	Pendent de la cessió dels terrenys necessaris.
8		De Alfar a Figueres. tros del terme d'Alfar.	Id.	—	—	—	—	—	Admès al IV Concurs.
9	S.ª Coloma de Farnés	Brunyola a la carretera de Sta. Coloma a Sant Joan.	II Concurs	12-v-16	18-v-16	—	3'041	23,339'86	Admès al II Concurs. Estudiad.

N.º d'ordre	Partits	DENOMINACIÓ DE L'OBRA	Pla al qual pertanyia	Data d'acabament del projecte o de l'últim reformat	Data de la seva aprovació pel Consell o per la Diputació	Data de la seva aprovació per l'Estat	Llargada — Qm.	Pressupost de contracte, segons projecte o cost aproximat	OBSERVACIONS
				— Dia, mes, any	— Dia, mes, any	— Dia, mes, any		— Ptes.	
10	S.ª Coloma de Farnés	La Batllòria a la carretera de Madrid a Frarça, per Hostalrich.	1.ª R.º d'urg	—	—	—	—	—	
11	Olot Figueres	De Albanyà a Tortellà, per Bassegoda, Guitarru i Sadernes (secció d'Albanyà a Bassegoda).	2.ª R.º d'urg	—	—	—	—	—	Es un tros del presentat i admès al IV Concurs. D'Albanyà a Tortellà per Bassegoda, de llargada 18 quilòmetres. Cost 270,000 pessetes.
12	Puigcerdà	D'Urús a la car.ª de Ribas a Puigcerdà.	II Concurs	—	—	—	—	—	Expedient incomplet, s'ha desistit de la construcció.
13		Reconstrucció del pont sobre la riera Nerdars, al camí de ferradura de Gombreny a les Lloses.	1.ª R.º d'urg	—	—	—	—	—	Expedient incomplet, s'ha desistit de la construcció.
14		D'Ogassa a St. Joan de les Abadesses.	2.ª R.º d'urg	—	—	—	—	—	Es un tros del presentat i admès al IV Concurs. De Sant Joan de les Abadesses a la c.ª de Barcelona a Ribas, per Ogassa i Bruguera, llargada 18 qm. Cost 270,000 ptas.
LLEYDA									
1	Balaguer	Pont de la Baronia a Fontllonga.	1.ª R.º d'urg	31-III-17	14-VI-17	—	—	22,978'29	Està situat a l'emborsament de Camarasa, per tant no s'ha de construir.
2		Balaguer a Menarguens.	Id.	10-IV-18	19-VII-18	31-I-19	7'480	96,782'45	Admès al IV concurs.
3		De Penelles a la carretera de Balaguer a Tàrraga.	2.ª R.º d'urg	3-XII-17	13-III-18	—	2'170	28,060'40	» » III »
4		De l'agregat de la Guàrdia a la carretera de Balaguer a Tàrraga.	Id.	3-XII-17	13-III-18	—	2'450	37,787'44	» » » »
5		De Peralba (El Doll) a Vilanova de Meyà, tros 1.ª.	Id.	20-XI-19	4-III-20	—	4'338	136,409'00	» » » » amb la denominació «Peralba a Santa Maria de Meyà».

N.º d'ordre	Partits	DENOMINACIÓ DE L'OBRA	Pla al qual pertanyia	Data d'acabament del projecte o de l'últim reformat — Dia, mes, any
6		Pont de Rentiscrera sobre el Noguera Pallaresa.	II Concurs	27-II-17
7	Balaguer	Torrelameu a l'estació del f. c. de Menarguens.	I l.	—
8		D'Algerri a Tragó, passant pel Boix, tros 1.º.	2.ª R.º d'urg	—
9		De Portella a Alguayre.	I l.	—
10	Borges	D'Espluga Calva, per Omellons i Floresta a Borges.	Id.	—
11		De Torregrossa a Margalef.	Id.	—
12	Cervera	De Ciutadilla a la c.ª en projecte del qm. 38 ó 39 de la d'Artesa a Montblanch al qm. 4 de la de Montblanc a Santa Coloma.	II Concurs	—
13		Del qm. 8 de la c.ª de Cervera a Agramunt a Concabella, per Hostafranchs.	2.ª R.º d'urg	—
14		De la c.ª de Madrid a França a la de Mollerusa a Balcaire, per Fondarella a Palau d'Anglesola.	II Concurs	18-V-15
15	Lleyda	De Lleyda a Zaidin, passant per Mariola i Vallmanya.	2.ª R.º d'urg	—
16		D'Artesa de Lleyda a l'Est. de Puigvert.	Id.	—
17	Sèu d'Urgell	Pont sobre el Balira a Anserall.	Id.	18-IV-16

Data de la seva aprovació pel Consell o per la Diputació — Dia, mes, any	Data de la seva aprovació per l'Estat — Dia, mes, any	Llargada — Qm.	Pressupost de contracta segons projecte o cost aproximat — Ptes.	OBSERVACIONS
12VII7	—	—	15'495'25	Situat al mateix lloc que la resclosa de Camarasa, s'ha reconegut la servitud de pas per la coronació d'aquesta i per tant no s'ha de construir el pont.
—	—	6'000	72,000'00	Admès al III Concurs.
—	—	9'000	126,000'00	» » IV » amb la denominació «Algerri a Os de Balaguer».
—	—	5'000	50,000'00	Admès al IV Concurs.
—	—	14'000	182,000'00	» » » »
—	—	6'000	72,000'00	» » » »
—	—	—	—	
—	—	8'000	56,000'00	Admès al III Concurs.
14-II-17	—	3'815	26'231'69	» » » » amb la denominació «Mollerusa a Palau i Fondarella».
—	—	—	—	
—	—	1'500	18,000'00	Admès al IV Concurs.
27-IV-16	—	—	11,939'94	Eliminat per acord del Consell de 4-II-21 per haver-ne construït un el Municipi pel seu compte amb subvenció de la Mancomunitat, equivalent al 50 per 100 sobre'l cost de 11,353'25 ptes.

N.º d'ordre	Partits	DENOMINACIÓ DE L'OBRA	Pla al qual pertanyia	Data d'acabament del projecte o de l'últim reformat — Dia, mes, any	Data de la seva aprovació pel Consell o per la Diputació — Dia, mes, any	Data de la seva aprovació per l'Estat — Dia, mes, any	Llargada — quilm.	Pressupost de contracta segons projecte o cost aproximat — Ptes.	OBSERVACIONS
18	Lleyda	De Castellbó a la c.ª de Lleyda a Puigcerdà.	2.ª R.º d'urg	20-III-20	6-V-20	—	8'708	303,941'29	Admès al III Concurs.
19	Seu d'Urgell	De Cabó a Organyà.	Id.	30-IV-19	27-VIII-19	—	9'748	159'816'09	» » » »
20		Talarn a la c.ª de Lleyda a Puigcerdà.	II Concurs	—	—	—	9'000	126,000'00	» » » »
21		Camí i pont sobre el Balira per a comunicar Seu d'Urgell amb Castellciutat.	1.ª R.º d'urg	—	—	—	—	—	
22		Passera sobre el Segre per a comunicar Organyà amb Figols i Alenyà.	Id.	—	—	—	—	—	
23		Pont sobre'l riu Pallerols, al camí de Pallerols a Guils.	Id.	—	—	—	—	—	
24		Noves a Guils, tros 2.ºn.	2.ª R.º d'urg	—	—	—	3'000	33,000'00	Admès al III Concurs.
25		De Prats a Samper a Isóbal.	Id.	—	—	—	4'000	56'000'00	» » » »
26		Pont econòmic sobre el riu Segre a Arenys (Terme de Tolozin).	Id.	—	—	—	—	—	
27		Pont sobre el Balira a Farga de Moles, per anar a Ars).	Id.	—	—	—	—	30,000'00	Admès al III Concurs.
28		Solsona	De Noves a Cardona, per Sorbe.	Id.	10-IV-18	20-VI-18	—	4'056	85,779'22
29	De Gossol a la prov. de Barcelona, en direcció a Guardiola.		Id.	—	—	—	—	—	
30	Sort	Estach a la c.ª de Balaguer a la frontera	II Concurs	15-IV-17	27-VI-17	18-IV-18	8'018	99,649'23	Admès al III Concurs.
31		Monrós a Torre de Capdella.	Id.	—	—	—	8'000	112,000'00	» » » » amb la denominació «Monrós a la carretera de Pobla de Capdella en l'Hostal del Rap».
32	Sort	Son a la c.ª de Balaguer a la frontera.	Id.	—	—	—	6'000	84,000'00	Admès al III Concurs.
23		De la Bastida de Sort a Altrón.	2.ª R.º d'urg	—	—	—	3'000	42,000'00	» » » »
34		De Malmercat per Savaineda a Sort.	Id.	—	—	—	—	—	
35		De Surp en Caregue a Rialp.	Id.	—	—	—	10'000	140,000'00	Admès al III Concurs.

N.º d'ordre	Partits	DENOMINACIÓ DE L'OBRA	Pla al qual pertanyia	Data d'acabament del projecte o de l'últim reformat	Data de la seva aprovació pel Consell o per la Diputació	Data de la seva aprovació per l'Estat	Llargada	Pressupost de contracta segons projecte	OBSERVACIONS
				— Dia, mes, any	— Dia, mes, any	— Dia, mes, any		— Qm.	
36	Sort	De Peramea al Compte (terme de Gerri).	2.ª R.º d'urg	—	—	—	—	—	
37		Pont econòmic sobre el riu Farrera.	Id.	—	—	—	—	—	
38		Pont econòmic sobre el Noguera Pallaresa a la Bastida, per a comunicar amb Sant Joan de l'Erm.	Id.	—	—	—	—	—	
39	Tremp	Serradell a la carretera de Pobla de Segur a Senterada.	II Concurs	31-VII-17	26-IV-17	17-I-18	4'884	51,286'43	Admès al III Concurs.
40		De St. Miquel de la Vall a entroncar amb la c.ª de Balagner a la frontera, en el Pago, per Llimiana, tros 2.ºn.	2.ª R.º d'urg	15-X-18	23-IV-19	—	4'739	77,134'85	» » IV »
41		De Covert a enllaçar amb l'actual camí d'Isona.	Id.	—	—	—	2'500	25,000'00	» » III »
42		De Ribert a la carretera de Balagner a la frontera.	Id.	—	—	—	8'000	112,000'00	» » » »
43		De Sarroca de Bellera a Les Esglésies.	Id.	—	—	—	4'000	56,000'00	» » » »
44		De Suterranya a la carretera de Artesa a Tremp.	Id.	—	—	—	2'000	36,000'00	» » » »
45		D'Orcau per Bastús al camí veïnal de St. Romà d'Abella, amb ramal a Abella de la Conca.	Id.	—	—	—	10'000	180,000'00	» » » »
46		De St. Esteve de la Sarga, per Alsina, Moro i Estorn, al camí veïnal de Guàrdia de Tremp a la c.ª, tros 2.ºn.	Id.	—	—	—	6'000	84,000'00	» » » »
47		Pont econòmic sobre'l barranc Cirés, al camí de Pont de Suert a Areny.	Id.	—	—	—	—	—	
48		Pont econòmic sobre el barranc de Viu, al camí de Malpas a Viu.	Id.	—	—	—	—	—	
49	Viella	Pont sobre el Garona, a la Bordeta.	1.ª R.º d'urg	20-VII-15	30-VIII-15	—	—	1,943'04	Admès al III Concurs.
50	»	Pont sobre el Toran a la Mola de Canjan.	2.ª R.º d'urg	31-VIII-8	9-IV-19	—	—	4,117'77	» » » »

N.º d'ordre	Partits	DENOMINACIÓ DE L'OBRA	Pla al qual pertanyia	Data d'acabament del projecte o de l'últim reformat — Dia, mes, any	Data de la seva aprovació pel Consell o per la Diputació — Dia, mes, any	Data de la seva aprovació per l'Estat — Dia, mes, any	Llargada — Qm.	Pressupost de contracta segons projecte o cost aproximat — Ptes.	OBSERVACIONS
51	Viella	D'Arrés a Vilamós.	2.ª R.º d'urg	—	—	—	3'000	48,000'00	Admès al III Concurs.
52		De Viella a Artiga de Lin, per Gausac:	Id.	—	—	—	10'000	150,000'00	» » IV »
53		D'Arties a la carretera, amb pont sobre el Garona.	Id.	—	—	—	0'500	30,000'00	» » III »
54		De Bosost pel Portillo i a la frontera francesa.	Id.	—	—	—	10'000	180,000'00	» » IV »
55		Pont econòmic sobre el Garona en terme de Betlam.	Id.	—	—	—	—	—	
TARRAGONA									
1	Vendrell	Vespella a la carretera de Pont d'Armentera a Altafulla.	II Concurs	—	—	—	2'800	28,000'00	
2		Carretera d'Aiguamúrcia a St. Jaume dels Domenys, tros 1.º.	1.ª R.º d'urg	—	—	—	8'816	—	Expedient previ als estudis, incomplet.
3		Pont sobre el torrent de La Bisbal:	Id.	—	—	—	—	—	
4		De la Quadra (Montmell), c.ª de Vendrell a St. Jaume dels Domenys, a la car.ª de Vilafranca a Pontons.	2.ª R.º d'urg	—	—	—	—	—	Expedient previ als estudis, incomplet.
5	Falset	De Porrera a Pont d'Arbolí a Cornudella.	Id.	—	—	—	—	—	
6		De Torroja a Porrera.	Id.	—	—	—	—	—	
7	Tortosa	De Godall a la Galera.	Id.	—	—	—	12'000	144,000'00	Admès al IV Concurs.
8		De Freginals a la carretera de Vinaróç a la Venta Nova.	Id.	—	—	—	6'000	72'000'00	» » » »
9		Pont de barques sobre l'Ebre a Xerta.	1.ª R.º d'urg	—	—	—	—	—	
10	Valls	Figuerola a Pla de Cabra.	II Concurs	—	—	—	2,300	18'800'00	

N.º d'ordre	Partits	DENOMINACIÓ DE L'OBRA	Pla al qual pertanyia	Data d'acabament del projecte o de l'últim reformat — Dia, mes, any	Data de la seva aprovació pel Consell o per la Diputació	Data de la seva aprovació per l'Estat	Llargada — Qm.	Pressupost de contracta segons projecte o cost aproximat — Ptes.	OBSERVACIONS
					— Dia, mes, any	— Dia, mes, any			
11	Valls	De Milà a la carretera d'Alcover, a Sta. Creu de Calafell.	2.ª R.º d'urg	—	—	—	—	—	Estudiat. Admès al III Concurs.
12		De Freginals a la carretera de Valls a Igualada.	Id.	—	—	6'000	54,000'00	—	
13		De la c.ª d'Alcover a Sta. Creu de Calafell, passant pel torrent de Catllar i l'Estació de Valls, a enllaçar amb la carretera de Valls a Igualada.	Id.	—	—	—	—	—	
14		De Puigpelat a l'estació de Nulles.	Id.	—	—	5'000	50,000'00	El construeix l'Estat.	
15	Valls Montblanch	De Montreal a Alcover.	1.ª R.º d'urg	—	—	—	—	—	—
16	Montblanch	De Lilla, agregat de Montblanch, al qm. 58-59 de la carretera de Lleyda a Tarragona.	2.ª R.º d'urg	—	—	1'000	10,000'00	—	—

1087

DATA	DESCRIPCIO	PREU	VALOR	REMARKS
1887
1888
1889
1890
1891
1892
1893
1894
1895
1896
1897
1898
1899
1900
1901
1902
1903
1904
1905
1906
1907
1908
1909
1910
1911
1912
1913
1914
1915
1916
1917
1918
1919
1920
1921
1922
1923
1924
1925
1926
1927
1928
1929
1930
1931
1932
1933
1934
1935
1936
1937
1938
1939
1940
1941
1942
1943
1944
1945
1946
1947
1948
1949
1950
1951
1952
1953
1954
1955
1956
1957
1958
1959
1960
1961
1962
1963
1964
1965
1966
1967
1968
1969
1970
1971
1972
1973
1974
1975
1976
1977
1978
1979
1980
1981
1982
1983
1984
1985
1986
1987
1988
1989
1990
1991
1992
1993
1994
1995
1996
1997
1998
1999
2000
2001
2002
2003
2004
2005
2006
2007
2008
2009
2010
2011
2012
2013
2014
2015
2016
2017
2018
2019
2020
2021
2022
2023
2024
2025
2026
2027
2028
2029
2030
2031
2032
2033
2034
2035
2036
2037
2038
2039
2040
2041
2042
2043
2044
2045
2046
2047
2048
2049
2050

IV
OBRES HIDRÀULIQUES

II-13

CLASIFICACION 33450

FOMENT D'OBRES HIDRÀULIQUES
PER A L'ESTABLIMENT I MILLORA
DE REGADIUS

La Mancomunitat de Catalunya, tot just constituïda, s'ocupà dels mitjans que poguessin posar-se en pràctica per al foment de les obres hidràuliques, amb la doble finalitat d'augmentar l'àrea regable de la nostra terra i d'ajudar les iniciatives individuals per al millor aprofitament de l'aigua en benefici de l'agricultura.

L'Assemblea de la Mancomunitat, en sa tercera reunió, celebrada al maig de 1915, adoptà els acords que han servit de fonament i punt de partida de tota la tasca realitzada en aquest sentit.

PRIMER CONCURS

El Consell, amb data 14 d'octubre del mateix any i complimentant els esmentats acords, convocà un primer Concurs d'auxili amb destinació al foment d'obres hidràuliques, en les bases que regiren el qual s'estableix : que els propietaris, Juntes i Sindicats de regants de les quatre províncies catalanes que es proposin crear nous regadius o augmentar els existents, es podran dirigir al Consell de la Mancomunitat demanant el seu auxili; que la demanda haurà de contenir necessàriament els requisits que es detallen en la base segona; que en cap cas es concedirà una

subvenció superior al 50 per 100 del cost de l'obra; que si el Consell entengués que l'obra proposada és pràctica i acordés auxiliar-la, nomenarà un tècnic encarregat de fer-ne l'avantprojecte, i si aquest fos acceptat pels sol·licitants i pel Consell, es formalitzarà un contracte amb les condicions de subvenció i amortització aplicables al cas; i que en igualtat de circumstàncies seran preferits els projectes que proposin regadius nous i aquells que amb menys capital augmentin més la zona regable; preceptuant, finalment, que les peticions haurien d'ésser presentades abans del 30 de novembre de 1915.

Com a resultat d'aquest primer concurs convocat, foren presentades diverses peticions per Sindicats o Comissions de regants i per particulars. Un cop feta una primera selecció i excloses aquelles peticions que no s'ajustaven a les bases que regiren en dit concurs, foren passades les altres a la Secció tècnica corresponent perquè formulés els avantprojectes i el respectiu informe.

El Consell Permanent, en la seva reunió del dia 15 de març de 1917, i vist l'informe de l'Enginyer Director Sr. Turell i els avantprojectes que acompanya, acordà: declarar acceptables, en principi, les següents peticions : del Sindicat agrícola de Torà, Sindicat de Regants pel sífó de Benicamet, Autoritats i veïns de Tiurana, Comissió de Regants de Castellnou de Seana, D. Ignasi Ferrer i altres propietaris d'Arfa, i D. Lluís G. de Vedruna.

Tenint en compte la quantitat consignada en l'article 3.^f del Pressupost llavors vigent per subvencionar la construcció d'aquestes obres, invitar els cinc primers concursants esmentats en l'acord anterior que manifestin la vàlua de l'auxili que pretenen en vista

de l'avantprojecte o informe respectiu, dels quals se'ls enviarà còpia per a llur conformitat, o bé perquè, abans del dia 15 d'abril propvenent, formulin les observacions que creguin oportunes.

A més de ço que prevé el paràgraf anterior, els peticionaris Sindicat de Regants pel síf de Benicamet i Comissió de Regants de Castellnou de Seana, hauran de trametre document acreditatiu de la quantitat d'aigua que concedeix al primer el Canal d'Aragó i Catalunya, i al segon el Canal d'Urgell, i cànon respectiu que per virtut de la dita concessió han de satisfer els regants; les Autoïtats de Tiurana hauran, així mateix, de trametre documents que palesin el dret que tenen els peticionaris a utilitzar el cabal d'aigua que es necessita.

Complets per part d'alguns dels peticionaris els requisits complementaris, ordenà el Consell que es procedís a formular les minutes de contracte corresponents a les peticions fetes per la Comunitat de Regants pel síf de Benicamet, la Comissió de Castellnou de Seana i el Sindicat Agrícola de Torà d'acord amb les normes publicades en el report del Consell de novembre de 1917, a base de concedir amb caràcter de bestreta a la primera i segona de dites entitats el 40 per 100 i a la tercera el 50 per 100 del respectiu import de les obres.

Al mateix temps s'encarregà a la Secció tècnica la redacció dels projectes definitius de regaments de terrenys del terme de Torà i del d'Arfa, tenint en compte els avantprojectes i informes aprovats pel Consell i acceptats per les entitats, així com les observacions fetes pels mateixos en ço que fossin atendibles tècnica i econòmicament.

De les peticions declarades acceptables, s'ha portat

a terme fins ara la construcció de les obres sollicitades per la Comissió de regants de Castellnou de Seana, molt importants, ja que afecten a una zona regable de 1,096 Ha. mitjançant la derivació del Canal d'Urgell d'un cabdal de 350 litres per segon. Quant a les altres peticions que havien sigut declarades acceptables, resta la seva tramitació en l'estat que s'expressa a l'Anexe I, corresponent a aquest Primer Concurs.

SEGON CONCURS

El Consell Permanent, una vegada resolt el Primer Concurs i persistint amb l'idea de procurar el foment de les obres hidràuliques a Catalunya, en convocà un altre, acordant a l'ensems encomanar a l'Enginyer Director del Servei d'Obres Hidràuliques la modificació de les bases que regiren l'anterior, en el sentit de que quedés ben aclarit el concepte de l'auxili que ofereix la Mancomunitat, així com també que es puntualitzessin les dades a exigir dels Concursants en verificar la petició, per a que el Consell Permanent tingués d'antuvi elements de juí per a apreciar l'abast i importància de les obres proposades i altres variacions de detall que el resultat del Primer Concurs aconsellaren.

Les Bases que regiren aquest Concurs són les següents :

I. Els propietaris, Juntes de propietaris, Sindicats de regants o altres Entitats anàlogues que es proposin crear nous regadius a Catalunya, augmentar o millorar els existents, podran acudir a la Mancomunitat de Catalunya demanant el seu auxili en la forma

i amb subjecció a les condicions que expressen les bases següents :

II. La sol·licitud haurà de contenir necessàriament :

1.^o La determinació del lloc on l'obra hagi de fer-se.

2.^o L'extensió de les terres que hagin d'ésser regades de nou o bé objecte de la millora del regadiu.

3.^o Una exposició sucinta de la classe de treballs a realitzar, procedència de l'aigua (de pou, artesiana o superficial de pou, riera o iuu, etc.), cabdal que es calcula disponible, motius en que es basa el sol·licitant per a creure en la possibilitat de la captació, extensió que actualment es rega dintre la zona objecte de la millora que es proposa i demés dades i antecedents de caràcter tècnic, legal o econòmic que serveixin per a donar idea de la importància, abast i possibilitat de realització del projecte.

4.^o El compromís de pagament de les dietes i despeses de recorregut dels facultatius que la Mancomunitat hagi d'enviar per a emetre informe o verificar els estudis del projecte, venint demés obligat el peticionari a facilitar, pel seu compte, els peons i elements accessoris per a la realització dels susdits estudis.

5.^o La justificació d'ésser propietaris, els sol·licitants, de les terres de les quals se tracti; o bé, cas de tractar-se de terres d'altres propietaris, la justificació de comptar amb les autoritzacions respectives.

III. En cap cas es concedirà un auxili superior al 50 per 100 del cost de les obres i despeses necessàries per a obtenir, si cal, la concessió.

IV. Si el Consell Permanent de la Mancomunitat, previ els informes que consideri precisos, entengués

en principi que l'obra proposada fos pràctica, designarà el personal facultatiu encarregat de fer-ne un avantprojecte i pressupost, en vista del qual, i cas d'ésser acceptat pel Consell i pel sol·licitant, es formalitzarà un Contracte amb les condicions i quantia de l'auxili i amortització de la bestreta que siguin aplicables, procedint-se seguidament a la tramitació necessària per a la realització de les obres, si per a això és suficient l'avantprojecte aprovat o bé, a la redacció del projecte definitiu que serveixi de base per a la concessió si cal i construcció de les mateixes.

V. En igualtat de circumstàncies, seran preferits els projectes que proposin regadius nous, i aquells que, amb menys capital, augmentin més la zona regable.

VI. Serà condició, per a procedir a l'entrega de l'auxili acordat, que el Municipi o Municipis a que pertanyin les terres a beneficiar estiguin al corrent de pagaments exigibles amb la Mancomunitat i la Diputació. El peticionari que hagi obtingut l'adjudicació de semblants auxilis, tindrà un termini de dotze mesos, a comptar de la data de concessió dels mateixos pel Consell, per a gestionar la normalització de l'estat econòmic entre el Municipi o Municipis en quals termes estiguin enclavades les terres beneficiades i aquelles Corporacions; passat dit termini, estarà en condicions de rebre l'auxili convingut si acredita degudament, a satisfacció del Consell, que estan al corrent de tots els pagaments que han de fer els Municipis.

VII. Les peticions hauran d'ésser presentades al departament de Foment de la Mancomunitat abans del 30 de novembre de 1920.

Es presentaren a aquest Concurs diverses peticions, vistes les quals, i tenint en compte l'informe de

DESTINACIÓ AL FOMENT D'OBRES HIDRAULIQUES

	ACORD DEL CONSELL DE 11 DE DESEMBRE DE 1920	ESTAT ACTUAL	OBSERVACIONS
riu Ebre	Declarada admissible	Sospesa la seva tramitació per no estar al corrent de pagament amb la Mancomunitat ni amb la Diputació de Tarragona	
da que	Declarada admissible	Tramitant-se la concessió del cabdal i l'aprovació del projecte de resclosa al Govern Civil	
	Desestimada perquè no compta amb el consentiment dels propietaris de les terres que han de regar-se, ni de l'Ajuntament i altres entitats de les quals depenen els altres aprofitaments que es tracta de donar a l'aigua recaptada		
existent	Desestimada perquè no té per objecte la demanda d'auxili per a obres hidràuliques, sinó tan sols el parer d'un tècnic per a recaptar noves aigües		
	Desestimada perquè no conté el compromís de pagament de despeses i dietes		
regatge	Desestimada perquè no compta amb l'autorització dels propietaris de les terres que han de regar-se		

00

20

42 r,

00

00 r,

50

00

75

25

CONSELL EN SESSIÓ DE 30 DE DESEMBRE DE 1915

	Cost per hectàrea — Pessetes	OBSERVACIONS	ACORD DEL CONSELL DE 15 DE MARÇ DE 1917	ESTAT ACTUAL
00	896'00	Actualment es rega parcialment amb sinia	Declarada acceptable	N'ha desistit el peticionari
20	151'00	Els terrenys restaren de seca per destrucció de l'aqüeducte	Declarada acceptable	En sessió 14-III-18 el Consell Permanent concedí un últim termini de tres mesos, a partir del primer d'abril del mateix any per a que l'interessat donés compliment als requisits acordats en sessió de 15-III-17. No obstant, el Sindicat no ha donat compliment a aquests requisits
42	1,737'00	Contra aquesta petició ha reclamat D. Magí Gallifa — Es tracta d'un regadiu nou	Desestimada per disposar-se d'un cabdal d'aigua excessivament migrat en relació a la superfície que volia regar-se	
00	78'00	Una part de la zona seria regable actualment si les aigües fossin ben administrades per altres termes que atravessen	Declarada admissible	Construït
00	1,670'00	El cabdal és problemàtic i subjecte a aforament, prèvia la redacció del projecte definitiu — Es tracta d'un regadiu nou	Desestimada per resultar el cost de les obres desproporcionat a l'augment de superfície regable	
50	247'00	No és acceptable la proposta d'aprofitar aigües de fonts poc abundoses i subterrànies probables; serien molt costoses per la naturalesa del terreny — La solució proposada en l'avant projecte requereix la conformitat de Junta de regants de Seu i Alàs — En part, regadiu establert	Declarada acceptable	Es varen suspendre els estudis per no estar conforme la Junta del Canal de l'Olla i Segalís de la Seu d'Urgell amb què s'atandís l'aigua del mateix, tal com pertanyia tant per a evitar abusos com per al millor aprofitament i distribució del cabdal.
00		Opina l'Enginyer informant que s'ha de desestimar aquesta petició	Desestimada perquè, donat el caràcter de l'entitat peticionària i la importància i cost de les obres a executar, no s'ajustava a la base 1.ª del concurs	
75	268'12	Es tracta d'un regadiu nou	Declarada acceptable	El Sindicat no pogué comprometre's a anticipar el 60 per 100 del pressupost
25	280'66	Es tracta d'un regadiu nou	Declarada acceptable	En sessió 6-IX-1917 el Consell acordà comunicar a dita Alcaldia que si per tot el mes de setembre del mateix any no donava compliment als requisits acordats en sessió 15-III-17 s'entendria renunciaven a l'auxili. No obstant, l'Alcaldia no ha donat compliment a aquests requisits
			Desestimada perquè les obres de la primera petició estan ja fetes i verbalment n'ha demanat altres diferents, per la qual cosa no hi ha lloc a accedir a aquella petició	

Cognoms i Noms	Estat	Observacions
[Faint text]	[Faint text]	[Faint text]
[Faint text]	[Faint text]	[Faint text]
[Faint text]	[Faint text]	[Faint text]
[Faint text]	[Faint text]	[Faint text]
[Faint text]	[Faint text]	[Faint text]
[Faint text]	[Faint text]	[Faint text]
[Faint text]	[Faint text]	[Faint text]
[Faint text]	[Faint text]	[Faint text]

PETICIONS DECLARADES ADMISSIBLES EN PRINCIPI PEL

Número d'ordre	PETICIONARI	DESIGNACIÓ DE LA FINCA I SITUACIÓ DE LES TERRES	PROCEDÈNCIA I SISTEMA DE LES AIGÜES DE CAPTACIÓ	Cabdal disponible — Litres per segon	Superfície regable — Hectàrees	Cost aproximada de les obres — Pessetes
1. ^a	Lluís G. de Vedruna	«Mas Vinyals» — Santa Perpètua de Moguda	Procedents d'un pou, prop de la riera de Polinyà; una vegada elevades, van directament als predis	20	11	9,84
2. ^a	Sindicat Agrícola de Torà	Torà	Superficials i subàlvies del riu Bregós, mitjançant resclosa i galeries i aqüeducte sobre dit llit	150	200	30,16
3. ^a	Manel Saladrigas	«Mas Vila» — Castellnou de Bages	Riera Turdell — Resclosa, canal i cinc dipòsits	350	11'47	19,93
4. ^a	Comissió de regants de	Castellnou de Seana	Derivades del Canal d'Urgell, amb segla i sífó	350	1096	85,00
5. ^a	Joan Clusella	«Mas Valls de Vidiella» — Caldes de Montbuy	Tretes d'un pou i conduïdes a dipòsit	4	4	6,68
6. ^a	Ignasi Ferrer i altres	Arfa	Del riu Segre — Es projecta el perllongament i modificació del Canal de Seu i Alàs, ja establert, augmentant son cabdal de 3,000 litres per segon a 32,500 litres per segon	500	43'58	10,76
7. ^a	«La Hidrodinàmica e l'Ebre»	Ascó i Miravet	Del riu Ebre	45 m ³ p. m	5000	demana 100,000
8. ^a	Sindicat de regants pel sífó de Benicamet	Serós	Derivades del Canal d'Aragó i Catalunya conduïdes amb segla i sífó	180	496	132,98
9. ^a	Autoritats i veïns de	Tiurana	Del riu Segre — S'eleva per mitjà d'un salt d'aigua i es condueix en rodades	50	50	14,03
10. ^a	Joaquim Llach	«Mas Calbo» — Sant Martivell			8	

L

cima
ores

es

,84

,16

,93

,00

,68

,76

,00

,98

,03

INSTÀNCIES PRESENTADES AL II CONCURS D'AUXILIS AMB

Número d'ordre	PETICIONARI	TERME MUNICIPAL	OBJECTE DE L'INSTÀNCIA
1.ª	Ajuntament de Ribarroja d'Ebre	Ribarroja d'Ebre	Regar 800 jornals amb aigua elevada, procedent d'un pou situat a 60 metres del
2.ª	Sindicat Central de Comunitats de regants de Santa Maria i Sant Esteve de Palautordera	Santa Maria i Sant Esteve de Palautordera	Construcció d'una resclosa i rectificació i impermeabilització del rec en una llar excedeix d'un quilòmetre
3.ª	Josep Santana, veí i propietari de Tiana	Tiana	Recollir aigües sobrants de mines a la riera de Tiana
4.ª	Junta administradora de les aigües del rec de Vendrell	Vendrell	Que es practiquin estudis per a captació de noves aigües o augment del cabdal
5.ª	Josep Planas i Salats, veí i propietari de Sant Mateu de Bages	Sant Mateu de Bages	Acabament de l'estany ja començat al paratge conegut per «Clot de la Figuera»
6.ª	Miquel Ibern i Ferrés, veí de Barcelona	Queralt	Construcció del pantan del Gorc Negre, destinat a la producció de força motriu de 4.000 hectàrees. — Pressupost 5.522,778'18 de pessetes.

la Secció tècnica del servei d'Obres Hidràuliques, el Consell Permanent, amb data 11 de desembre del mateix any, declarà admissibles en principi, les peticions presentades en el Segon Concurs d'auxilis amb destinació a obres hidràuliques per l'Ajuntament de Ribarroja d'Ebre i pel Sindicat Central de les Comunitats de regants de Santa Maria i Sant Esteve de Palautordera, trametent-se al Sr. Enginyer Cap dels Serveis Hidràulics per a la formació de l'avant-projecte i pressupost que estableix la base 4.^a de l'esmentat concurs, mitjançant el pagament per les dites entitats de les dietes i despeses de recorregut dels facultatius que hi destini aital Sr. Enginyer; encarregant-se al professor Rvnd. Dr. En Marian Faura i Sans, que es serveixi estudiar la recerca d'aigües per a augmentar el cabdal que posseeix la dita Junta administrativa del rec del Vendrell.

De les dues peticions declarades admissibles, ha restat en suspens la tramitació de la corresponent a l'Ajuntament de Ribarroja d'Ebre, per no estar al corrent de pagaments amb la Mancomunitat ni amb la Diputació de Tarragona; l'altra petició, del Sindicat de les Comunitats de regants de Santa Maria i Sant Esteve de Palautordera, està actualment en tramitació al Govern Civil de la província, per tal d'obtenir de l'Estat la concessió del cabdal d'aigua i l'aprovació del projecte de resclosa.

A continuació es publica l'Anex II, corresponent a aquest Concurs, contenint la relació ordenada de peticions presentades i un resum de dades i estat de tramitació erspectives.

Celebrats aquests dos Concursos per al foment d'Obres amb destinació a regadius, pel resultat que

se'n desprèn, el Consell Permanent ha pogut judicar les modificacions que calia introduir-hi en l'esdevenidor.

Les escasses forces econòmiques dels Ajuntaments i de les Comunitats de regants no permeten l'aportació dels cabdals que han d'anar a càrrec seu per a emprendre obres de la dita classe. Es fa necessari doncs, encarrilar els auxilis que presta l'Estat a l'obra de la Mancomunitat, i allí on no arribi el primer suplir-ho aquesta avençant les quantitats indispensables, per a d'aquesta faisó reunir en el major nombre els mitjans econòmics per a realitzar les obres.

La llei de 7 de juliol de 1905 s'aplica, segons l'article 21 de la de 7 de juliol de 1911, a zones regables de menys de 200 hectàrees, i atorga un auxili de 200 pessetes per hectàrea regada si la concessió es fa a Empresa que no sigui propietària de la zona regada, i de 350 pessetes, també per hectàrea, si els que solliciten la concessió són propietaris dels terrenys que deuen regar-se.

Per a la construcció de canals i llacs artificials d'interès públic que hagin d'ésser objecte de cessió a empreses i forneixin per a regatge de terres un cabdal de 200 litres d'aigua per segon, en virtut de la llei de 27 de juliol de 1883, l'Estat concedeix una subvenció que no pot ultrapassar del 30 per 100 del pressupost de les obres, i un premi no major de 250 pessetes per litre i segon. En cap cas la suma de la subvenció i premi pot ultrapassar del 40 per 100 de les despeses de l'establiment del regatge, que es calcularan afegint al pressupost que s'aprovi per al canal i sèquies principals, 100 pessetes per hectàrea de terreny que hagi de regar-se.

L'abans dita llei de 7 de juliol de 1911 ha estat

promulgada amb mires a que el Govern realitzés la redacció dels projectes de canals i llacs de regatge per l'ordre de major utilitat al foment de la riquesa nacional, i per a l'execució segueix tres sistemes : 1.^ª, execució per l'Estat amb l'auxili de les localitats interessades; 2.^ª, execució per Empreses o Societats amb l'auxili de l'Estat; i 3.^ª, execució per compte exclusiu de l'Estat.

En el primer sistema, perquè l'Estat pugui emprendre l'execució d'una obra aprovada, és indispensable, si es tracta de regar terrenys de secà, que els propietaris de la meitat, quan menys, dels terrenys de la zona regable es comprometin a contribuir amb el 50 per 100, almenys, de les despeses de construcció de les obres, havent de satisfer el 10 per 100, com a mínim, en metàl·lic i al temps de la construcció, si bé poden substituir el pagament de tot o part de l'esmentat 10 per 100, mitjançant l'aportació de terrenys i l'execució de les parts de l'obra que el Govern pugui confiar-los-hi sempre que importin almenys una vegada i mitja el tant per cent que deixi d'abonar-se; la resta que deixi d'abonar-se fins a completar el tant per cent del cost de l'obra que ha de córrer a càrrec dels propietaris, s'abonarà amb l'augment de l'interès anual del 1 $\frac{1}{2}$ per 100, a partir d'un a cinc anys des de l'acabament de les obres en un màxim de vint-i-cinc anys. Si tracta de millorar o ampliar regadius existents, els regants hauran de garantir al Govern una aportació mínima durant l'execució de les obres d'un 20 per 100 del seu cost, més altre 40 per 100 també com a mínim augmentat amb un interès del 2 per 100 en un termini màxim de vint, comptat a partir d'un any després d'acabades les obres, podent el Govern acceptar terrenys que hagin

d'ésser ocupats o part d'obres en substitució de metàl·lic.

Les Diputacions, Ajuntaments i altres Corporacions podran contribuir a l'execució de les obres concedint subvencions o auxilis als propietaris regants o Comunitats de regants; però aquests, en el cas que els dits auxilis no es fessin efectius, no deurien considerar-se rellevats del compliment de les obligacions conretes amb l'Estat.

Quant al segon sistema, l'Estat podrà atorgar sense subhasta prèvia a una Comunitat de regants, Associació de propietaris, Sindicat agrícola, etc., degudament constituïts i que ho sollicitin del Govern, la concessió de tota obra hidràulica, regatge de terrenys de secà, amb subjecció a un projecte prèviament redactat i aprovat pel Ministeri de Foment, d'acord amb les prescripcions de la susdita llei, sempre que aquelles entitats representin als propietaris de la mitat almenys de les terres de la zona regable corresponent. El Govern, en aquest cas, podrà, demés, concedir una subvenció que no ultrapassi del 50 per 100 del pressupost de les obres i un préstec d'un altre 25 per 100 del susdit pressupost, reintegrable en un termini màxim de vint-i-cinc anys, a l'interès del 2 per 100 anual; no podent excedir la suma de la subvenció i anticipació de 275 pessetes i de 400 pessetes per hectàrea de la zona regable efectiva, segons es tracti, respectivament, de regatges estacionals, destinats principalment al conreu dels cereals o de regatges permanents en què hagin de predominar els conreus intensius. La realització dels projectes pot ésser també atorgada a una empresa, amb subjecció a la susdita llei de 27 de juliol de 1883.

Resta, per últim, el sistema d'execució per compte exclusiu de l'Estat, que s'aplica en el cas que l'obra afecti a una extensa comarca, i per una informació es demostrï la conveniència de realitzar-la i la utilitat que rendirà la seva explotació, així com la impossibilitat de portar-la a terme pels procediments abans esmentats, essent indispensable que es dicti una llei autoritzant al Govern.

Examinats els diferents auxilis concedits per l'Estat que poden copsar els interessats, és ben palesa la conveniència de juntar-los amb l'esforç de la Mancomunitat per a una major eficàcia de l'obra que aquesta es proposa. Amb aquesta fi, el Consell Permanent ha pres per endavant l'acord de propagar entre els Ajuntaments i les associacions de totes les contrades de Catalunya, la necessitat de captenir-se del foment d'obres hidràuliques per assolir una major riquesa, i ha ofert la redacció i tramitació de projectes que responguin a les aspiracions dels pobles, oferint, a l'ensem, l'ajut econòmic, adés per mitjà de la Caixa de Crèdit Comunal, adés pel mitjà del romanent de l'Emprèstit de la Mancomunitat destinat al foment d'obres hidràuliques. Ara bé; per a concedir quantitats del Pressupost de la Mancomunitat, és lògic obrir els concursos necessaris, i l'Assemblea de la Mancomunitat té en aquest particular establertes unes normes diferents de les que al present calen, per no haver-se pogut preveure que seria insuficient l'auxili de la Mancomunitat degut a que, per l'estat de penúria de les comarques, no poden aportar els cabals que requereixen les obres que són del seu compte.

A més, i per a facilitar també l'execució d'obres hidràuliques, hauria de facultar-se al Consell per-

què en casos d'utilitat general pogués eximir fins a un 25 per 100 a les Comunitats de regants o Sindicats agrícoles del reintegrament del cabdal bestret i que per a la resolució dels concursos pogués establir, cas d'ésser d'igual importància els projectes en competència, una subhasta entre els que estessin en igual ordre en quant a l'auxili que es proposen recaptar de la Mancomunitat.

Per les consideracions abastament exposades el Consell Permanent va proposar, i l'Assemblea en la seva reunió del 24 de febrer de 1921 acordà, l'aprovació de les següents normes :

1.^a Es faculta al Consell Permanent per a convocar els concursos que cregui convenients, dintre les consignacions del Pressupost de la Mancomunitat, per a fomentar l'establiment o millora de les obres de regadius a Catalunya, partint de la base de recaptar per a l'execució de les mateixes els auxilis i aventatges que a aquesta fi atorgà l'Estat.

2.^a L'auxili de la Mancomunitat consistirà :

a) En facilitar el personal tècnic i administratiu per a l'estudi del projecte i tramitació de l'expedient de concessió quan no sigui d'incumbència exclusiva de l'Estat.

b) En contribuir a la realització de les obres, amb una quantitat amb metàl·lic o el seu equivalent en obra executada, que no podrà excedir del 50 per cent del seu import total, incloses les despeses necessàries per a obtenir, si cal, la concessió atorgant una part del susdit auxili en forma de subvenció pròpiament dita, la qual no podrà ultrapassar del 25 per 100, i el restant en qualitat d'anticip a reintegrar en un termini màxim de cinquanta anys, a l'interès anual que en cada cas es convingui.

3.^a La forma i quantia de l'auxili (subvenció i préstec), que servirà demés per a un ordre de preferència, es regularà en cada cas tenint en compte les que per virtut de la legislació vigent li correspongui al peticionari percebre de l'Estat; l'import i utilitat de l'obra, classe i sistema de regatge que hagi d'establir-se bé siguin regadius nous o es limitin a millorar els existents; caràcter de l'entitat peticionària, segons sigui Sindicat agrícola, de regants, empresa particular, etc., i en igualtat de les altres condicions declarar preferibles els que recapitin un auxili menor de la Mancomunitat.

4.^a Serà condició precisa per a tramitar la petició, i en son cas per a procedir a la remesa de l'auxili de la Mancomunitat que el Municipi o Municipis a què pertanyin les terres a beneficiar estiguin al corrent de pagaments exigibles amb la Mancomunitat i la Diputació respectiva.

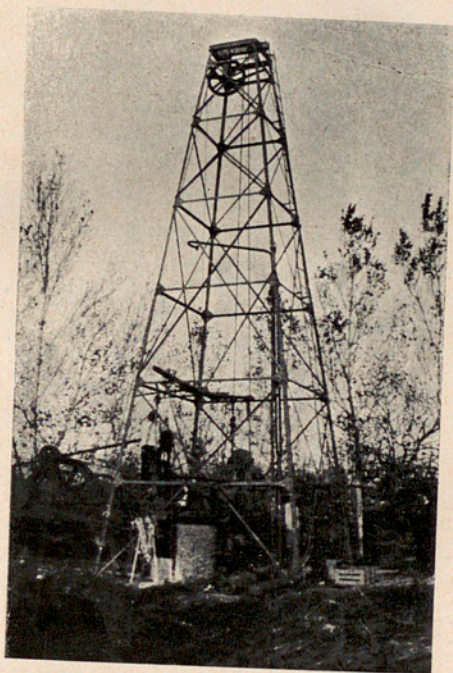
5.^a El Consell Permanent dictarà les bases que, a tenor de les presents normes, hagin de regir els concursos.

D'acord amb aquestes normes, i una vegada estigui ultimat ço que afecta al Segon Concurs, darrerament convocat, es procedirà a convocar-ne un de nou.

ABASTIMENT D'AIGÜES POTABLES
PER A POBLACIONS DE MENYS DE
QUATRE MIL HABITANTS

En compliment de l'acord adoptat per l'Assemblea de la Mancomunitat en la seva reunió del dia 26 de febrer de 1921 facultant al Consell Permanent per a obrir concursos per a concedir als municipis de menys de 4,000 habitants la formació dels projectes d'abastiment d'aigües potables en el nombre i sota les condicions que cregui oportunes, limitant a aquesta tasca l'ajut econòmic que de moment s'atorgui als pobles en aquest ram de serveis, el Consell, amb data 21 d'abril de 1921, convocà un primer Concurs entre els referits municipis de Catalunya, per a l'estudi i formació de projectes d'abastiment d'aigües potables, a fi que servissin de base per a recaptar de l'Estat els auxilis que aquest ofereix a les corporacions municipals a tenor del que prescriu el Reial decret de 27 de març de 1914, modificat pel de 28 de juliol de 1920, en virtut de quals disposicions els municipis sollicitants vénen obligats a donar, en son dia, estat legal al respectiu projecte i a complir amb l'Estat les demés condicions que en aquelles disposicions es detallen, essent les més essencials les següents :

- a) Contribuir a l'execució de les obres amb el 50 per 100 del seu cost total, i, si aquest rebassa de 120,000 pessetes, l'excés serà de càrrec del muni-



Obres hidràuliques. — Tren de sondeig per a la construcció
del pou artesià de Castelló d'Empúries

cipi, fora de quan sigui motivat per augments de preus de jornals i materials o per modificacions del projecte imposades per l'Estat.

b) Si el pressupost no excedeix de 120,000 pessetes, l'Estat pot executar les obres abonant el Municipi el 10 per 100 de les certificacions mensuals dels treballs que es realitzin i el 40 per 100 restant serà satisfet durant vint anys com a màxim, havent d'acceptar el municipi un recàrrec transitori sobre la contribució territorial fins a saldar el deute.

c) Cas d'excedir el pressupost de l'anterior quantitat de 120,000 pessetes, o que l'Ajuntament executi les obres, l'Estat, una vegada acabades, abonarà al municipi la subvenció concedida però repartida en deu anualitats.

d) Entrega dels terrenys que sigui precís ocupar.

e) Els municipis estaran facultats per a imposar tarifes sobre l'ús i aprofitament de l'aigua, prèvia l'aprovació del Ministeri de Foment.

BASES QUE REGIREN EL PRIMER CONCURS CONVOCAT
PEL CONSELL PERMANENT

Els municipis de menys de 4,000 habitants que es proposin realitzar l'abastiment d'aigües potables en les respectives poblacions poden acudir al present concurs per a l'estudi i redacció del projecte corresponent, amb subjecció a les condicions que expressen les bases següents :

1.ª A la instància hauran d'acompanyar-se :

a) Còpia autoritzada de l'acord adoptat per l'Ajuntament, ratificat per la Junta de Vocals Associats, en què consti que la corporació municipal, a l'acudir al present Concurs, s'ha enterat prèviament

de les disposicions relacionades en el Reial decret de 27 de març de 1914, modificat pel de 28 de juliol de 1920, així com de les obligacions que per virtut d'aquelles haurà de contraure en son dia amb l'Estat, les quals està disposat a complir amb tal d'executar l'abastiment d'aigües potables a la població.

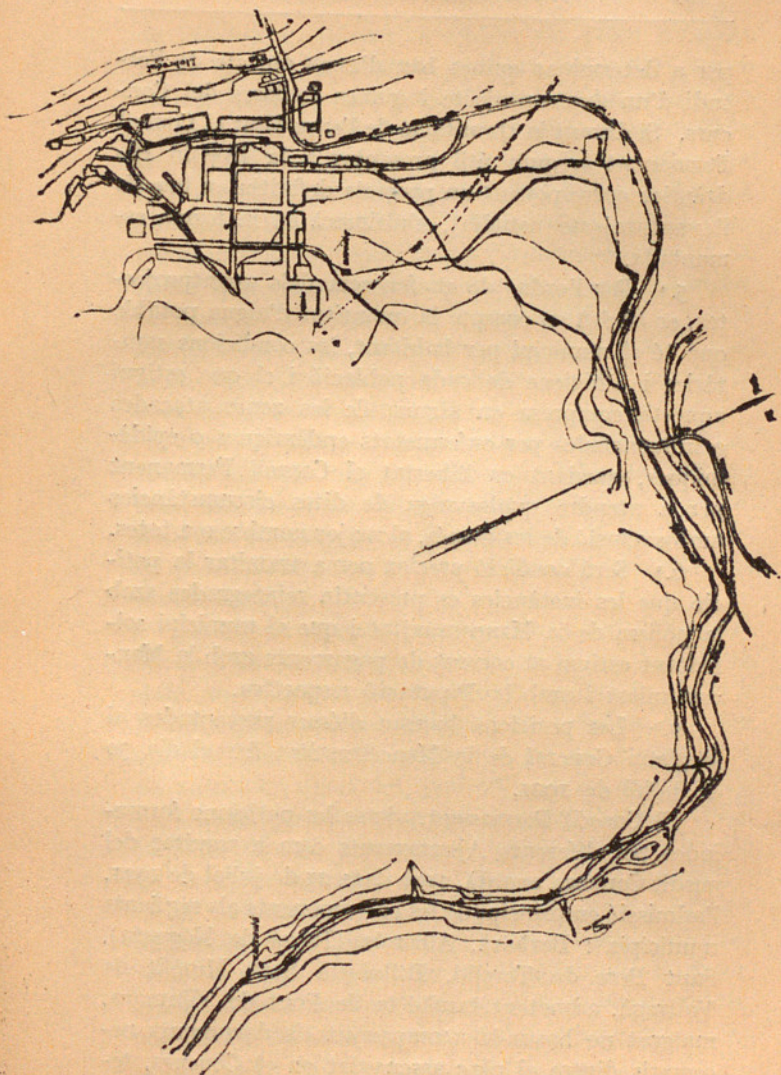
b) Original o còpia dels estudis i dades que conegui sobre el problema d'abastiment de la població o relació equivalent.

c) Original o còpia del plànol de la població, si existís, o relació equivalent.

2.^a En la instància es farà, demés, una exposició suscinta de la classe de treballs a realitzar, procedència de l'aigua per a l'abastiment (de pou, artesiana o superficial, de font, riera o riu, etc.), cabdal que es calcula disponible, motius en què es basa el sol·licitant per a creure en la possibilitat de la captació, cabdal d'aigua potable que actualment s'utilitza per a usos domèstics, sistema establert en la població per a l'aprovisionament d'aigua i procedència d'aquesta i demés dades i antecedents de caràcter tècnic, legal i econòmic, que serveixin per a donar idea de la importància, abastiment i possibilitat de realització del projecte.

3.^a El municipi haurà de comprometre's a facilitar pel seu compte els peons, cavalleries i elements accessoris per a la realització dels estudis.

4.^a Si el Consell Permanent de la Mancomunitat, previs els informes que consideri precisos, entengués en principi que l'obra proposada era pràctica i viable, encarregarà a la direcció tècnica del servei d'Obres Hidràuliques que, constituint-se sobre els terrenys el tècnic que designi dita Direcció, informi aquesta sobre totes i cada una de les proposicions presentades



PLÀNOL GENERAL DE LA CONDUCCIÓ D'AIGÜES POTABLES A PONT DE VILUMARA

per a determinar quines han d'ésser objecte de l'estudi d'un avant-projecte i quines excloses del Concurs. Si durant la tramitació de l'expedient el Consell Permanent cregués útil presentar a la Divisió Hidràulica corresponent un projecte definitiu en lloc de l'avantprojecte estudiat, s'ultimarà en la forma esmentada.

5.^a Per l'ordre de preferència dels avantprojectes, es tindrà en compte la quantitat d'aigua potable que té el municipi per habitant, les condicions sanitàries i d'higiene de cada població i el que estigui aquesta compresa en alguna de les zones atacades o influenciades per enfermetats endèmiques o epidèmiques, quedant en llibertat el Consell Permanent per a atendre qualsevolga de dites circumstàncies amb exclusió de les demés, al major nombre o a totes.

6.^a Serà condició precisa per a tramitar la petició que les instàncies es presentin reintegrades amb la pòlissa de la Mancomunitat i que el municipi sol·licitant estigui al corrent de pagaments amb la Mancomunitat i amb la Diputació respectiva.

7.^a Les peticions hauran d'ésser presentades al Registre General de la Mancomunitat fins el dia 30 de juliol de 1921.

El Consell Permanent, vistes les peticions formulades per diferents Ajuntaments com a resultat del susdit Concurs, acordà, amb data 21 de juliol de 1921, l'admissió en principi de les corresponents als següents municipis : Barbarà, Alberola (Tragó de Noguera), Sant Pere de Torelló, Bellvey i Sant Hipòlit de Voltregà, admetent també la de Pont de Vilumara, malgrat no haver-hi acompanyat els documents necessaris dintre el plaç assenyalat en el Concurs, tenint en compte les especials condicions higièniques i

de salubritat en què es troben els veïns d'aquest poble a causa de la mala qualitat de les aigües que l'abasteixen, que han donat lloc a epidèmies de febre tifoïda de molta importància, com la desenrotllada des de primers d'agost de 1920 als darrers de gener de 1921, en la qual hi intervingué el Servei de Sanitat d'aquesta Mancomunitat. Així mateix acordà concedir un plaç de trenta dies a l'Ajuntament de Llivia per a que presentés els documents a què fa esment la base 1.^a del Concurs, i, havent estat complert aquest requisit pel susdit municipi, el Consell Permanent, amb data 17 de novembre de 1921, acordà la seva definitiva admissió.

Fora de concurs, i amb data 3 de juliol de 1922, tingué entrada una instància de l'Ajuntament de Salt, sol·licitant es fes un estudi sobre la captació d'aigües potables per a l'abastiment d'aquell poble, ço que donà lloc a un acord especial que més endavant esmentarem.

Tenint en compte ço anteriorment exposat referent a Pont de Vilumara, el Consell Permanent, amb data 26 de gener darrer, acordà que es procedís a la immediata redacció del projecte definitiu, que fou aprovat pel Consell Permanent en 21 de setembre de 1922 i les obres del qual estan ja en construcció.

Quant a les altres peticions presentades al Concurs, el Consell Permanent, en la seva reunió de 25 de gener de 1923, prengué els següents acords :

- 1.^o Encarregar a la Direcció del Servei d'Obres Hidràuliques la redacció, en primer terme, del projecte definitiu d'abastiment d'aigües de Barbarà, hagut esment de l'estat de les obres corresponents, als efectes de facilitar al municipi la concessió de la corresponent subvenció de l'Estat.

2.^a Encarregar així mateix a la dita Direcció l'estudi i redacció de projectes definitius d'abastiment d'aigües potables de Sant Hipòlit de Voltregà, Llívia, Sant Pere de Torelló i Alberola (agregat de Tragó de Noguera), pel mateix ordre en què s'esmenten, a tenor de la base 5.^a del Concurs, i hagut esment que amb les dades preses, completades amb el que calgui, no hi ha inconvenient en procedir immediatament i directament a la formació dels susdits projectes definitius.

3.^f Comunicar al Municipi de Bellver, d'acord amb l'informe de la Secció tècnica, que únicament en cas d'acceptar el canvi de procedència de l'aigua que en dit informe s'assenyala com a més convenient per a l'abastiment de la població, podria procedir-se a l'estudi i redacció de l'avantprojecte, conforme preveu la base 5.^a del Concurs.

4.^t Assabentar a l'Alcaldia de Salt que no és possible atendre a la seva petició de data 3 de juliol darrer, per haver estat presentada fora de termini i no ajustar-se a les altres bases del Concurs de referència, sense perjudici, però, que quan es convoqui un nou Concurs pugui reproduir-la en deguda forma.

Actualment s'han redactat ja i aprovat pel Consell els projectes definitius d'abastiment de Pont de Vilumara i Barbarà, els quals estan en tramitació a l'Estat, i així mateix s'han fet els estudis i s'estan ultimant els projectes definitius dels abastiments de Sant Hipòlit de Voltregà i Llívia.

OBRES DE SANEJAMENT D'AIGUAMOLLS I ESTANYS

La Mancomunitat ve ocupant-se també de la qüestió relativa al sanejament de diverses comarques de Catalunya de capital importància, no solament des del punt de vista sanitari, sinó demés per l'augment de riquesa que representaria el cultiu o aprofitament d'extenses zones actualment improductives o conreuades en condicions defectuoses i fins perilloses; a qual fi, i tenint en compte la proposta feta pel Servei d'Estudis Sanitaris, el Consell Permanent, en sessió del 19 d'agost de 1918, acordà autoritzar a la Presidència per a procedir a la redacció d'un projecte de sanejament de la comarca de Salou, projecte que va ésser redactat oportunament i que actualment està en tramitació a l'Estat en sollicitud d'obtenir els beneficis que atorga a aquesta mena d'obres la Llei de 24 de juliol de 1918. Aquesta obra, que es farà amb la cooperació del «Sindicat per al Sanejament i Foment de Salou», a l'ensem que farà desaparèixer un important focus palúdic, permetrà l'aprofitament d'una extensió de terreny conreuable, i en part urbanitzable, d'unes 115 hectàrees.

La Mancomunitat de Catalunya, d'acord amb la «Comissió mixta executiva per la lluita antipalúdica al Baix Llobregat», té també en estudi el sanejament de la gran zona compresa entre la marge dreta del riu Llobregat i Castelldefels.

Altre problema de la solució del qual s'ocupa la Mancomunitat de Catalunya és el referent al sanejament del Baix Ampurdà.

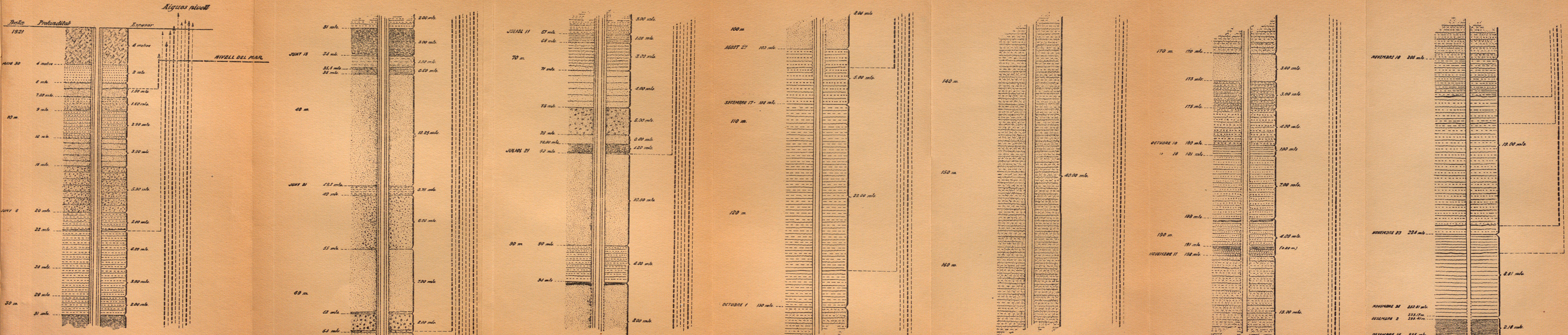
PERFORACIONS ARTESIANES

El Consell Permanent, en la reunió celebrada el dia 22 de juny de 1915, acordà encomanar al Professor de Geologia de l'Escola d'Agricultura, Dr. Faura, l'estudi de les comarques catalanes que puguin estar, amb probabilitats d'èxit, en condicions per a l'establiment de pous artesianes, així com també l'estudi de diversos sistemes aplicables, segons les comarques, per a aixecar a flor de terra les aigües amb la indicació de les millors aplicacions tècniques i dels respectius aspectes econòmics dels diversos sistemes.

El Dr. Faura redactà un avenç d'estudi del problema en el què s'estableix el mètode a seguir.

Les aigües veritablement subterrànies, segons les disposicions estructurals del terreny i el relleu continental, poden sintetitzar-se en dos aspectes distints :

Primer : Aquelles aigües fluvials que es precipiten per traus oberts en el sol i que alimenten els corrents subterranis que tenen llur curs per entre falles i estratificacions discordants, donant origen, a voltes, a importants manantials, els quals podrien ésser objecte d'especials aprofitaments metòdicament regularitzats, com les fonts del Llobregat, les fonts del Bastareny, i, entre altres, pels Pirineus, els cabdaloíssims Güells del Jueu, a la Vall d'Aran; i també hi ha pels nostres encontorns el riu subterrani de la Falconera, que travessa les costes de Garraf, els Caus Guitart, prop de Terrassa, les Mentiroses



Arxiu General de la Diputació de Barcelona. Biblioteca

de Montserrat, etc., etc. — Segon : Les aigües d'escorrimment i les filtrades en torrents permeables, a voltes, seguint per entre capes uniformement estratificades, donen origen a extenses conques subterrànies, obertes o tancades, de les quals, mitjançant el règim de les nivellacions piezomètriques, tenen força ascendent, i, quan ixen a l'exterior amb la perforació dels estrats, llavors són reconegudes com artesianes.

D'aquestes aigües a Catalunya tan sols se'n aprofiten actualment en el Pla del Llobregat i en el Baix Besòs, així com per a recollir el gas carbònic natural dissolt a les aigües carbòniques de Girona també se n'han construït alguns pels voltants d'aquella ciutat; i en la resta de Catalunya, si bé han fracassat algunes de les empreses, com la d'Igualada, han sigut motivades pel desconeixement absolut de les disposicions estratigràfiques del subsòl català i per no haver-ne fet abans un degut reconeixement científic.

Les conques artesianes probables existents a Catalunya poden reduir-se a les següents :

Primer : *Pla del Llobregat i Baix Besòs*. — Ambdues conques han sigut perfectament reconegudes pel Dr. D. Jaume Almera amb motiu de confeccionar el mapa geològic dels voltants de Barcelona. Des de que el Sr. Casanoves obrí el primer pou artesià, amb tant bon èxit, se n'han construït més de 300, els quals han estat perfectament assenyalats i ordenats en el memorial dels dos enginyers de la Comissió del Mapa Geològic que fa sis anys vingueren a limitar la zona, en la qual s'hi poden trobar aigües artesianes.

Segon : *Empordà*. — En aquesta comarca, en les rodalies de Figueres, hi ha construïts alguns pous

artesianes, els quals estan ressenyats en la memòria de D. Lluís M. Vidal sobre la gea de la província de Girona. No obstant, resta per fer la limitació d'aquesta conca hidrogràfica subterrània que comprèn el baix dels rius Fluvià i Muga. És del tot necessària la captació d'aigües artesianes per al sanejament d'aquella comarca, no solament per haver-la assenyalada el Dr. Pittaluga con la més estesa de paludisme, sinó també per a beneficiar a l'agricultura, particularment pels arrossals que tan bons resultats hi estan donant; podent establir-se una xarxa de perforacions superior a la del Pla del Llobregat.

Tercer : *De Sils a Girona*. — Es aquesta l'alineació d'una conca hidrogràfica closa, de subsòl molt permeable, en la qual haurien de precisar-se les nivellacions de relleu, assenyalant els paratges en els quals es podria intentar fer perforacions artesianes.

Quart : *Vallès*. — Aquesta comarca, després de la recent publicació del mapa geològic fet pel Dr. Almera, és on amb més precisió pot fer-se l'estudi dels llocs de fusió d'aigües fluvials, el curs que aquestes segueixen pel subsòl i llur nivell piezomètric, que, amb ajuda del mapa topogràfic que l'acompanya, podrà fer-se una exacta limitació de la conca hidrogràfica subterrània. Mes, per a indicar els punts que reuneixin més bones condicions per a fer-hi les experiències, serà convenient travessar la comarca en direccions creuades per a reconstruir esquemàticament els talls estratigràfics. En el cas de ser favorables els resultats que teòricament donen tal confiança, podran ésser les aigües artesianes utilitzades directament per l'agricultura comarcal; mes cal pensar que abans que tot podrien ésser destinades a nostra ciutat comtal per als usos domèstics dels

seus habitants, atenent a la puresa de la potabilitat d'unes aigües verament artesianes, i no de la problemàtica potabilitat bacteriològica d'unes aigües subàlvies de les quals avui es serveix Barcelona.

Cinquè : *Camp de Tarragona*. — El subsòl d'entre les conques hidrogràfiques fluvials dels rius Francolí i Gayà es presenta favorable a la formació d'una vall subterrània transversal, en la qual s'estanquen les aigües filtrades procedents dels escorriments de Montmell, Montblanch i de La Musara. Tals aigües podrien ésser destinades als conreus de regadiu, així com també a les necessitats ciutats de Reus i Tarragona.

Sisè : *Delta de l'Ebre*. — L'explanada que s'estén en la desembocadura de l'Ebre, en sa major part també reuneix condicions per a fer-hi perforacions artesianes que contribuirien a minvar el paludisme d'aquella regió, i les aigües servrien millor que les dels canals de la dreta i de l'esquerra per als conreus d'aquells humífers terrenys.

Setè : *Pla d'Urgell*. — La gran fossa de l'Ebre és la que més pot entusiasmar als geòlegs en ço que es refereix a aigües artesianes; tenint present que la xarxa de canals que arreu serpentegen no omplen les necessitats d'aquelles comarques eminentment agrícoles, mereix que s'hi presti una especial atenció.

En resum, a part d'aquestes comarques que francament manifesten un règim subterrani artesià, n'hi ha d'altres, com la Plana de Vich i algunes valls escampades molt més reduïdes, en les quals, si bé no és convenient tenir-les oblidades, no obstant els estudis a fer requereixen major deteniment; podent, per tant, ajornar llur reconeixement, així

com els dels manantials que en són manifestació de corrents subterrànies.

El Consell Permanent, vist l'informe emès pel Dr. Faura, prengué en la seva reunió del dia 2 de juliol de 1915 l'acord de començar l'estudi detallat de dues de les probables conques artesianes, una de la província de Tarragona i una altra de la de Girona. Fruit de l'estudi d'aquesta última fou l'«Exposició de les condicions naturals de les finques ofertes a la Mancomunitat de Catalunya, en l'Empordà, per a practicar-hi les perforacions de prova», feta pel mateix Dr. Faura, en la qual es determinen els paratges que es consideren com els més a propòsit per a establir una triangulació i precisar el nivell de les aigües subterrànies amb força ascendent fins a la superfície, en el qual convenia practicar, per tant, les primeres perforacions de prova; tals eren : entre el rec Sirvent i Sant Pere Pescador; entre el rec Corredor i Castelló, a la part baixa de la carretera, i un tercer en el Pla de les Aygüetes, prop de Vilabertran.

En el maig de 1916, acordà el Consell Permanent de la Mancomunitat obrir un concurs perquè els propietaris dels punts de referència interessats per a millorar llurs finques amb serveis d'aigües artesianes col·laboressin a aquesta obra empresa per la Mancomunitat, de grans beneficis per a la comarca empordanesa, particularment en les terres baixes de l'Alt Empordà.

»El Concurs finí el 30 de juny; de les instàncies presentades, el Consell Permanent de la Mancomunitat, en la seva reunió del dia del mes d'agost, accepta les ofertes fetes pels senyors D.^a Lluïsa Climent de Fages, D. Paulí Geli i D. Josep Fàbregas. Fet l'estudi referent a les condicions naturals de

les finques ofertes a la Mancomunitat a l'Empordà, per a practicar perforacions artesianes de prova, el Consell, en sessió de 18 d'octubre de 1916, i de conformitat amb el dictamen de la Secció Administrativa de Foment, accepta la proposició presentada per donya Lluïsa Climent de Fages d'una de les seves terres de Mas Climent i la de D. Josep Fàbrega i Masó, oferint els seus terrenys inclosos entre el rec Sirvent i la Vila de Sant Pere Pescador perquè es faci una perforació artesiana de prova.

Per altra banda, el Consell Permanent, vist l'informe emès per l'Enginyer Director del Servei d'Obres Hidràuliques, acordà, en la seva sessió del 16 de gener de 1918, limitar de moment les perforacions artesianes a la finca Mas Climent en terme de Castelló d'Empúries.

El pou artesià que complimentant l'anterior acord, s'ha construït a Mas Climent, ha assolit el terme de perforació, a començaments de l'any 1922.

Els terrenys travessats, han resultat pertanyent a les formacions geològiques previstes, així és : al quaternari, en els quatre primers metres, i després al pliocènic fins als 233 metres; a n'aquesta profunditat s'hi ha arribat mitjançant el sistema de percussió amb injecció d'aigua. Des dels 233 metres als 237, que es la profunditat actual, s'ha travessat, després d'una capa lignitífera, una roca compacta metamòrfica, semblant a la que apareix a l'exterior a Vila-juïga; constituint la solera impermeable de la formació terciària, i en la que no deu continuar-s'hi els sondeigs. Són 10 els mantells aquífers descoberts; essent les aigües sobreexidores a l'exterior en la cota de 3'68 metres sobre el nivell del mar, ja des dels 104 metres de profunditat, i les darrerament sorpreses

pugen a 0'90 metres del sòl. No obstant, el cabdal és escàs, per no haver-se travessat una notable alter-nància d'element, car sempre s'han trobat capes argiloses i margoses amb sorres finíssimes, poc permeables, essent el rendiment de quiscuna d'elles de 3 a 6 litres per minut. La qualitat de les aigües, ha millorat progressivament a profunditat, segons s'ha pogut confirmar pels assaigs practicats al Laboratori dels Serveis Tècnics d'Agricultura.

INDEX

	<u>Planes</u>
I. — TELÈFONS	
Descripció general	9
Treballs efectuats des d'abril del 1916 a fi de desembre del 1922.	15
Resultats econòmics	25
II. — FERROCARRILS	
Concurs sobre ferrocarrils secundaris	29
Resolució del Concurs	32
Aportacions dels pobles	32
Compromisos contrets per la Mancomunitat.....	33
Formació i tramitació dels projectes	34
Juntes gestores	36
Situació dels ferrocarrils en què hi ha drets adquirits.....	38
Treballs realitzats per la Secció Tècnica sobre els mateixos ferrocarrils	39
Detalls de la tramitació dels ferrocarrils sobre els quals la Man- comunitat ha pogut pendre la iniciativa.....	40
III. — CARRETERES, CAMINS I PONTS	
Conservació de carreteres i camins mancomunals	55
Arranjament i millora dels camins carreters municipals.....	74
Camins de bast	76
Construcció de carreteres, camins i ponts	80
ANEXOS :	
Anex I. — Normes acordades pel Consell Permanent en maig del 1922 relatives a alguns camins de Girona	93
Anex II. — Reial ordre del Ministeri de Foment de 11 novem- bre 1922, relativa a la subvenció que atorga l'Estat a la Mancomunitat per a la conservació de camins veïnals...	95
Anex III. — Relació de les carreteres i camins que conserva la Mancomunitat a 31 de juliol de 1923	99
Anex IV. — Reial Ordre relativa a la distribució de crèdits per a la construcció de camins veïnals i ponts econòmics a Barcelona, Girona, Lleyda i Tarragona, pertanyents als III i IV Concursos	113

	<u>Planes</u>
Anex V. — Acord del Consell Permanent de 7 d'abril de 1921, relatiu a les normes per a la formació del pla-selecció d'obres a construir per la Mancomunitat amb caràcter preferent.	115
Anex VI. — Acord del Consell Permanent del 7 d'abril 1921, relatiu als requisits indispensables perquè les obres incloses de primer antuvi en el pla-selecció en formin part definitivament	117
Anex VII. — Plec de condicions estipulades entre la Direcció General d'Obres Públiques i la Mancomunitat de Catalunya per a la construcció de camins veïnals i ponts econòmics subvencionats per l'Estat en virtut del III i IV Concursos celebrats el 31 d'agost 1918	119
Anex VIII. — Relació de les obres construïdes fins el 21 de juliol de 1923	132
Anex IX. — Relació formulada en 31 de juliol de 1923 de les obres en tràmit pertanyents a Plans anteriors al de selecció que es publica a l'Anex següent i no inclosos en aquest	142
Anex X. — Pla-selecció de les obres a construir per la Mancomunitat, aprovat amb data de 8 de febrer de 1922, i estat de cada una d'elles referit al 21 de juliol de 1923.....	148
Anex XI. — Relació d'obres pertanyents a Plans anteriors al de selecció	172

IV. — OBRES HIDRÀULIQUES

Foment d'obres hidràuliques per a l'establiment i millora de regadius	189
Abastiment d'aigües potables per a poblacions de menys de 4,000 habitants	202
Obres de sanejament d'aiguamolls i estanys	209
Perforacions artesianes	210

MANCOMUNITAT
DE
CATALUNYA
—
L'OBRA
REALITZADA

AGOST

1923

M
3
172