

El Plan general de obras públicas de 1935: política, infraestructuras y territorio

GENERALITAT DE CATALUNYA • OBRES PÚBLIQUES

MAPA DE CATALUNYA



El Plan general de obras públicas de 1935: política, infraestructuras y territorio



Generalitat de Catalunya
**Departament de Política Territorial
i Obres Públiques**

1359 · 2009
650
ANYS

El Plan general de obras públicas de 1935: política, infraestructuras y territorio

Josep Maria Carreras i Puigdengolas

Jordi Bernat i Falomir

Pilar Riera i Figueras



Generalitat de Catalunya
**Departament de Política Territorial
i Obres Públiques**

Consejero de Política Territorial y Obras Públicas

Joaquim Nadal i Farreras

Autores

Josep Maria Carreras i Puigdengolas

Jordi Bernat i Falomir

Pilar Riera i Figueras

Coordinación

Jaume Fabregat Fillet,

Cátedra de Empresa Victoriano Muñoz Oms de
Valores Humanos a la Ingeniería, de la Universitat
Politécnica de Catalunya, bajo el patrocinio de
ENDESA Red

Realización del DVD

Jose Luis Eguía Gómez, profesor del Graduado
Superior en Diseño

Documentación

Arxiu Històric de la Diputació de Tarragona

Arxiu Històric del Col·legi d'Arquitectes de Catalunya

Arxiu Històric Municipal de Barcelona

Arxiu Nacional de Catalunya

Biblioteca de Catalunya

Biblioteca Nacional de España

Fondation Le Corbusier

Carles Salmeron

Institut Cartogràfic de Catalunya

Museu de la Pesca

Edición

Gabinete Técnico, DPTOP

Agradecimientos

Familia de Victoriano Muñoz Oms

Familia de Joan Vallès i Pujals



Presentación

Es probable que las consecuencias políticas del 6 de octubre de 1934 extendiesen una nube negra sobre el período en que la Generalitat actuó con sus competencias suspendidas. Ello explicaría en parte que el Plan de obras públicas de 1935 haya tenido poca fortuna y nos sea conocido sólo parcialmente. Deberíamos añadir que la suma de la legitimidad política y la moda académica otorgaba mucho más glamour, sobre todo en la represión democrática durante el franquismo, al Regional Planning de los hermanos Rubió i Tudurí que al Plan de obras públicas de 1935.

Tendríamos, así, una planificación territorial de principios de los años treinta, basada en la zonificación, muy poco desarrollada más allá del terreno teórico y nunca aplicada; conocida, divulgada y de moda. Y, en el lado extremo, un plan de obras públicas de gran impacto práctico y cuyas propuestas perviven mucho más allá de los años de su gestación. El divorcio se había hecho evidente entre una planificación del país por zonas pero sin infraestructuras y una planificación de las infraestructuras sin referencia alguna al contexto urbanístico y al propio desarrollo de las zonas urbanas del país.

Es muy probable también que durante mucho tiempo hayamos padecido las consecuencias de este divorcio y, sobre todo, de la incomunicación entre dos mundos, el de los arquitectos-urbanistas y el de los ingenieros que habrían actuado y pensado el país sin establecer entre las respectivas disciplinas ningún tipo de vasos comunicantes.

Esta circunstancia nos ha llevado en la actualidad a definir toda la política de planificación del Gobierno de Cataluña de una manera integral, donde los planes territoriales parciales incorporan todas las previsiones del Plan de las infraestructuras del transporte y las hagan suyas. Acabaríamos, así, con décadas de separación y de orientaciones contrapuestas y encontraríamos, ahora, el modo de hacer la síntesis constructiva, de diseñar una paz positiva, de dos mundos que habrían vivido de espaldas durante demasiado tiempo.

Este largo preámbulo me sirve para situar adecuadamente la publicación que hoy presentamos y otorgarle el alcance y la importancia que creo le corresponden.

En este sentido, es para mí un gran placer poder prologar una obra que deviene un acto de reconocimiento y de justicia hacia unas decisiones políticas y unos equipos humanos que establecieron las bases de las infraestructuras necesarias para la Cataluña contemporánea. Un reconocimiento, en primer lugar, a quien fue impulsor e ideólogo del Plan, el señor Joan Vallès i Pujals desde la Consejería de Obras Públicas. En segundo lugar, al ingeniero Victoriano Muñoz Oms. Leridano de toda la vida, ingeniero vocacional, movido siempre por las preocupaciones vinculadas a las comunicaciones y a los aprovechamientos hidráulicos.

Desde sus paseos adolescentes, Muñoz conoció la fuerza de los caminos y la capacidad de la fuerza del agua; destructora si descontrolada, constructora y de progreso si controlada. Ya no dejaría nunca de pensar en los caminos de tierra y en los caminos del agua. Primero desde una empresa propia, después como técnico de la Diputació de Lleida y, finalmente, como técnico vinculado al mundo de las compañías eléctricas una vez finalizada la guerra civil. Sin embargo, este episodio posbélico ya no nos interesa si no es por el hecho de que durante años el paraguas hidroeléctrico resguardó toda la documentación que Victoriano Muñoz había ido recogiendo y recopilando de los inmensos trabajos que ordenó en 1935. Con Muñoz, un reconocimiento a Francesc Izquierdo, Artur Reñé, Nemesi Navés, Alfons Franco, Josep Gual y Lluís Pérez de la Torre, que constituyeron el equipo, pequeño pero eficiente, que aquél estructuró para responder al mandato de la Generalitat intervenida y al encargo del consejero Vallès i Pujals.

Finalmente, también un reconocimiento y un agradecimiento a los autores de este libro y a todos sus promotores. Josep M. Carreras, Jordi Bernat y Pilar Riera nos han dado finalmente la obra definitiva sobre el Plan de obras públicas de 1935. Un esmerado estudio nos presenta el marco y el contenido del Plan en el contexto de la planificación de la época y de sus antecedentes, y las investigaciones correspondientes a los diversos fondos conservados han permitido reconstruir toda la documentación básica del Plan y también toda la documentación complementaria, principalmente las memorias sectoriales y los resultados de las encuestas municipales, así como la correspondiente cartografía de todo el proceso. El DVD que acompaña al libro es un segundo libro, por lo que puede consultarse hoja a hoja, y un complemento imprescindible para disponer en plenitud de toda la documentación disponible o en todo caso de las referencias documentales necesarias. Con un claro sentido de la interdisciplinariedad, la cátedra Muñoz Oms de la UPC ha cuidado y conducido toda la edición y, asimismo, ha producido este DVD.

Podemos, por tanto, decir con seguridad que por primera vez disponemos de la documentación completa del Plan de obras públicas de 1935 y de un estudio de gran rigor que nos lo presenta en su justa valoración e importancia. Hasta ahora disponíamos de información parcial y la edición que se hizo en 1982 no pasaba de ser una primera aproximación. Una primera aproximación útil y necesaria y que marcó el camino para llegar hasta el resultado actual. Aquella primera edición, en la que intervinieron dos de los autores de esta obra, destacaba los materiales que nos eran conocidos hasta entonces y que Victoriano Muñoz había puesto a disposición de Josep M. Carreras. Ahora, en cambio, disponemos de mucha más documentación que Muñoz había guardado en los almacenes de Enher y que, una vez transferida al Arxiu Nacional de Catalunya, ha servido para hacer esta edición definitiva.

El Plan que editamos y presentamos era un plan de caminos, pero no sólo eso: era mucho más. Es cierto que hay una parte principal dedicada a definir las redes de carreteras y caminos presentes y futuros del país pero con gran sentido de la anticipación y también con gran sentido del territorio. La experiencia haciendo caminos locales o comarcales en la Diputació de Lleida le sirvió a Victoriano Muñoz Oms para no perder nunca el valor de la proximidad y la equidad y tampoco el equilibrio territorial que también le transmitía su consejero.

Pero más allá de las carreteras, el Plan aborda las necesidades en materia ferroviaria, de puertos y servicios marítimos, de aeropuertos y rutas aéreas, de redes telefónicas, de servicios hidráulicos y eléctricos, de electrificación rural, de saneamiento de terrenos, de canalización de ríos y todo el sistema de conducción y depuración de las aguas residuales. Ya se observa perfectamente, por tanto, que no era sólo un plan de caminos.

Bien mirado, el contenido del Plan de obras públicas de 1935 es el antecedente más inmediato y más completo del Plan de infraestructuras del transporte de Cataluña (transporte terrestre, puertos y aeropuertos) y también por su completud del Pacto nacional para las infraestructuras, que se ha firmado el 16 de octubre de 2009. Si al Plan y al Pacto añadimos en breve el Plan territorial general de Cataluña, como síntesis de los siete planes territoriales parciales, podemos decir que ahora finalmente

la Generalitat ha salvado el abismo entre el Regional Planning y el Plan de obras públicas y, muchas décadas después, hace la síntesis necesaria de las diferentes sensibilidades y necesidades que pensaron el país durante los años fértiles de ideas de la Generalitat republicana.

Visto ahora con la perspectiva de 75 años sorprende la modernidad del Plan y la eficacia de los equipos. En pocos meses formularon las encuestas, las diagnosis y las propuestas, con una gran visión de futuro. La modernidad del Plan radica en la vocación de dar satisfacción con servicios eficientes a todos los ciudadanos, anticipando derechos que acabarían siendo reconocidos como derechos universales. Las infraestructuras entendidas también como un factor de dinamización económica.

Tenemos en las manos un gran libro. Memoria de un tiempo y apuesta de un país. Recuperar ahora aquellas ideas es tanto como saldar una deuda con el pasado y reivindicar el papel de la memoria y de la justicia histórica. Porque los países desmemoriados y desagradecidos, que pasan página demasiado deprisa y no se interesan por sus propias raíces más allá de las apariencias son países que no acaban nunca de tener el coraje de definir su horizonte de futuro. Un horizonte nacional construido con las aportaciones múltiples que, en parte, aquí recogemos.

Joaquim Nadal i Ferreras

Consejero de Política Territorial y Obras Públicas

Introducción	11	5. Los planes sectoriales	37
1. Planificación de obras públicas y planificación regional	13	Servicio de comunicaciones	37
Las obras públicas: el territorio como recurso económico de los estados	13	Sección (plan) de Caminos	37
La planificación regional de los años veinte y treinta	14	Sección de Ferrocarriles	60
El Plan de 1935: un plan de obras públicas	14	Sección de Puertos y Servicios Marítimos	63
		Sección de Aeropuertos y Rutas Aéreas	69
		Sección de Teléfonos	73
		Servicios Hidráulicos y Eléctricos	81
2. Los antecedentes en la planificación de infraestructuras en el Estado español	17	Sección de Riegos y Grandes Obras Hidráulicas (Plan hidráulico)	81
		Sección de Abastecimiento de Agua Potable	88
3. El contexto político y administrativo de la Cataluña de los años treinta	19	Sección de Alcantarillado, Evacuaciones y Depuración de Aguas Residuales	92
El inacabable traspaso de competencias	19	Sección de Encauzamiento de Ríos	94
		Sección de Saneamiento de Terrenos	97
		Sección de Electrificaciones Rurales	100
4. El Plan de obras públicas de 1935. Objetivos y realización	21	Conclusiones	103
Los objetivos del Plan	22		
Vallès i Pujals, Muñoz Oms y el equipo técnico que redactó el Plan	24	Bibliografía	107
Cronología de los trabajos	24		
La información de base utilizada	25	Anexos	111
Cartografía	25	Anexo I: Índices de las memorias de los planes	113
Divisiones administrativas	26	Anexo II: Inventario de la documentación del Plan que conserva en el Archivo Nacional de Cataluña. Índice toponímico del inventario	129
Estadísticas y otras fuentes	26	Anexo III: Recopilación de prensa	177
La encuesta municipal	27	Anexo IV: Cronología de la Generalidad de la República	181
Esquema y documentación existente del Plan general de obras públicas	29	Anexo V: DVD	
El presupuesto general	29		
Financiación del Plan	30		
Distribución territorial de las inversiones	32		

Introducción

Redactado durante la Generalidad de la Segunda República, el Plan general de obras públicas de 1935 ha sido un documento parcialmente olvidado durante muchos años; a pesar de que contiene muchos aspectos que hacen que sea una figura de planeamiento muy interesante, comenzando por el breve tiempo en que se redactó, la metodología de trabajo empleada, el hecho de tratarse de un plan integral de infraestructuras, la visión global del territorio de Cataluña y otras características que hacen necesario un esfuerzo de divulgación y conocimiento del Plan, con la publicación de casi la totalidad de los documentos que lo forman: éste constituye uno de los principales objetivos de esta publicación.

La edición de los documentos del Plan general de obras públicas de 1935 se ha podido realizar gracias a una serie de circunstancias que queremos agradecer y mencionar.

En primer lugar, es necesario citar a las personas e instituciones que han hecho posible esta edición. De manera principal se le ha de agradecer al señor Victoriano Muñoz Oms que haya guardado durante muchos años los documentos fundamentales de este plan y sobre todo que nos haya explicado todo aquello que no hubiésemos podido deducir sólo con la observación de los documentos. Las dos donaciones que hizo (juntamente con Josep Maria Carreras, que durante un tiempo fue el depositario de los documentos) al Archivo Nacional de Cataluña (ANC), el 19 de diciembre de 1983 y el 25 de abril de 1997, del material estadístico, cartográfico, gráfico, de las encuestas municipales y de un gran volumen de documentación relacionada directamente con el Plan, han permitido la consulta de todo este material que había permanecido inédito más de setenta años. Hasta la donación efectuada al ANC, la empresa ENHER había guardado todo este material más de cincuenta años.

Desde el momento en que se inició este trabajo se dispuso del soporte de la Cátedra Victoriano Muñoz Oms-Valores Humanos en Ingeniería, de la Universidad Politécnica de Cataluña. Muy especialmente cabe mencionar a Jaume Fabregat, director de esta cátedra, que ha hecho un seguimiento del trabajo desde su inicio y ha estimulado su elaboración con perseverancia y constancia. El Laboratorio de Aplicaciones Multimedia (LAM) de la Universidad Politécnica de Cataluña ha elaborado el DVD con el material cartográfico, gráfico y estadístico, y José Luis Eguía ha sido la persona clave de esta realización. El resultado ha sido un DVD en el que destaca la facilidad con la que pueden consultarse tanto los mapas de gran formato, con un gran nivel de detalle de lectura, como de textos y cuadros que acompañan al Plan.

La colaboración del ANC ha sido fundamental, ya que sin su participación este trabajo no se hubiera podido llevar a cabo. Desde el mismo comienzo, el director del ANC, Josep M. Sans i Travé, le dio un soporte incondicional al proyecto, que se concretó con la reproducción digital de todo el material solicitado, y facilitó la consulta y plena accesibilidad

a todo el material del plan depositado en el ANC. La amabilidad y la profesionalidad de un buen número de personas del ANC lo hicieron todo mucho más fácil. Cabe mencionar concretamente a Àngels Bernal, responsable de los archivos administrativos; Rosa Cruellas, responsable del servicio de información; Íngrid Gómez, responsable del área de reprografía, y Mireia Bo, Concepció Petit y Susanna Penelo, bibliotecarias de la sala de consulta.

Al Instituto Cartográfico de Cataluña, tanto por su director, Jaume Miranda, como por Anna Lleopart, jefe de la Unidad de Información, se le tiene que agradecer la reproducción digital del material de gran formato, puesto que sin su colaboración no se habrían podido incluir en este trabajo algunos de los documentos más relevantes del Plan de obras públicas.

Los descendientes de Victoriano Muñoz Oms no han dejado de apoyarnos en este proyecto desde el primer día. Queremos agradecer el soporte incondicional de Catalina Muñoz Cava, Maria Dolors Rodríguez Muñoz y Francisco Guarner Muñoz, que son las personas de la familia Muñoz que por circunstancias personales y profesionales han estado más en contacto con los trabajos de edición del Plan. También queremos agradecer la documentación que nos ha proporcionado Jordi Vallès i Tuset y Josep M. Vallès i Casadevall.

Finalmente, agradecemos al Departamento de Política Territorial y Obras Públicas la edición de este trabajo, y muy especialmente la tarea de coordinación y el impulso que le ha dedicado Francesc Vilaró Casalinas y su equipo del Gabinete Técnico, con Anna Domingo, responsable de Publicaciones e Imprenta, y Gemma Serra, documentalista, así como las labores de diseño y maquetación de la edición, a cargo de Jordi Matas.

Existen diversos antecedentes que han explicado y divulgado el contenido del Plan de obras públicas de 1935. Entre los que nos han precedido cabe mencionar al señor Rafel Pujol, que en el año 1977 fue el responsable de la primera edición pública del material de este Plan, la Memoria del Plan de caminos, como aportación de la Diputación de Barcelona en el ámbito del VIII Congreso de Cultura Catalana. Con motivo de esta publicación, se mantuvieron las primeras conversaciones sobre el Plan con su autor. Posteriormente, bajo el impulso de Agustí d'Arana, responsable entonces de la Dirección de Política Territorial de la Generalidad de Cataluña, Josep M. Carreras, conjuntamente con Josep M. Camarasa y Jordi Bernat, prepararon la edición, en el año 1982, de gran parte de los primeros materiales facilitados por Victoriano Muñoz Oms, edición realizada por el Departamento de Política Territorial y Obras Públicas. En el marco del seminario «Aportacions catalanes en el camp de la urbanística i de l'ordenació del territori des de Cerdà als nostres dies», organizado por la Sociedad Catalana de Ordenación del Territorio (filial del Instituto de Estudios Catalanes), en el curso 1996-1997, Josep M. Carreras y Jordi Bernat, el día 11 de abril de 1997, dieron la conferencia «El Pla d'obres públiques de la Generalidad republicana: infraestructures i ordenació del territori». Esta conferencia, conjuntamente con todas las otras del seminario, se publicaron en el año 2007 en un libro que lleva el mismo título que el seminario, editado por el Instituto de Estudios Ca-

talanes y la Agrupación de Arquitectos Urbanistas de Cataluña, edición realizada a cargo de Ricard Pié. El libro que ahora presentamos es una ampliación y puesta al día de dicha conferencia. El Plan de obras públicas de 1935 se ha incluido a menudo en programas de másteres de algunas de las universidades catalanas en temáticas relacionadas con el planeamiento y la ordenación del territorio.

Esta obra se estructura en cinco apartados, unos anexos y un DVD. Los tres apartados que siguen a la introducción hacen referencia a la planificación de las obras públicas, a los antecedentes de la planificación de infraestructuras en el estado español y al contexto político y administrativo de Cataluña en la década de 1930. El apartado 4 ya se refiere al Plan de obras públicas de 1935: los objetivos y las características de su realización. En el apartado 5 se hace referencia a cada uno de los planes sectoriales que integraban el Plan de obras públicas. La diversa longitud que tienen estas explicaciones responde a la variedad del tratamiento que recibieron por parte de los redactores de los diversos planes. Tal como se explica en el texto, algunos planes, una vez conseguidos los trasposos de competencias, tenían un tratamiento muy detallado y estaban a punto de ser ejecutados. En cambio, en algunos planes, el material disponible es muy reducido: sólo se poseen el mapa en el que se plasmaban los principales ejes del plan y algunos datos estadísticos. El último apartado es el de las conclusiones.

Por otro lado, se incorporan cinco anexos. El primero lo forman los índices de las memorias de los planes. El segundo anexo es el del inventario del material del plan que está en el ANC. El tercer anexo es una recopilación de prensa elaborada por Anna Subierats y Anna Mateo con el soporte de la Cátedra Victoriano Muñoz Oms-Valores Humanos en Ingeniería. El cuarto anexo es una cronología y el quinto es el DVD. Este DVD es una parte sustancial e imprescindible de este trabajo, ordenado por las secciones del plan. Puede consultarse en él un gran número de documentos gráficos y estadísticos, y tiene las características técnicas para permitir la consulta minuciosa y con una alta calidad de lectura.

Estos trabajos han querido proporcionar una visión global de las propuestas del plan para el conjunto de Cataluña. Sin embargo, la documentación permite el análisis y los estudios a nivel local que pueden ser muy ilustrativos de la situación de las infraestructuras locales a finales de la década de 1930, y de las previsiones, los proyectos y las actuaciones previstas en este plan. Querríamos animar desde aquí a los futuros investigadores para que continúen la tarea de recuperación y para que redacten la memoria de un plan muy poco conocido hasta ahora, que fue, no obstante, un evento importante en la planificación de las infraestructuras de Cataluña.

Josep M. Carreras i Puigdengolas

Jordi Bernat i Falomir

Pilar Riera i Figueras

Planificación de obras públicas y planificación regional

Desde finales del siglo XIX, el intervencionismo del Estado en la vida económica española se manifiesta en las medidas proteccionistas y en el impulso que los diversos gobiernos dan a las obras públicas. Este intervencionismo se acentúa en algunos momentos, especialmente bajo la dictadura de Primo de Rivera (de 1923 a 1929), donde la reactivación económica que quiere impulsar el dictador como contrapartida del control de los trabajadores tiene en las obras públicas (ferrocarriles, carreteras y obras hidráulicas) y en el crecimiento de los gastos presupuestarios sus dos elementos constitutivos. Pero España no es un caso aislado.

Paralelamente, desde la perspectiva del urbanismo, se abordan los problemas derivados del crecimiento urbano, y en estos años surge la necesidad de considerar la planificación de la ciudad juntamente con la de su territorio, entendido éste en un sentido mucho más extenso que el del ámbito inmediato, propio de los ensanches de mediados del siglo XIX. Los planteamientos de Howard sobre la ciudad jardín y las aportaciones teóricas de Geddes sirven de base para la planificación regional, como instrumento que busca alternativas a la ciudad existente, pero estrechamente relacionada con un territorio (el área región natural) donde llevar a cabo la descentralización residencial e industrial, la planificación de las infraestructuras y la utilización de los recursos.

Numerosos ejemplos ilustran ambas maneras de afrontar la actuación sobre el territorio, desde las obras públicas o desde la planificación regional, y presentaremos algunos para enmarcar el Plan de obras públicas de la Generalidad de Cataluña de 1935.

Las obras públicas: el territorio como recurso económico de los estados

A finales del siglo XIX y comienzos del XX, la actividad del sector público presenta una considerable transformación, y una de las más importantes se manifiesta en el incremento de las obras públicas con el objetivo de dar respuesta a los importantes cambios que suceden como consecuencia de la aparición de nuevas formas de energía, como la electricidad, y de las nuevas industrias, como la del automóvil, la química o la aviación. El nuevo contexto económico hace que los estados adquieran cada vez un peso más importante, y el incremento de las obras públicas son un reflejo de esto.

En el período comprendido entre las dos guerras mundiales (1918-1939), la actuación del Estado adquiere un papel creciente en la resolución de los problemas económicos, tanto para los países que se mantienen en la órbita de capitalismo, como para el nuevo régimen comunista implantado en la URSS. Las obras públicas se convierten en un instrumento en manos de los gobernantes para afrontar la crisis económica y el territorio se constituye en el destinatario de fuertes inversiones, a la vez que se cubre otro objetivo: dar respuesta a las demandas de una sociedad cada vez más motorizada y tecnificada.

Este intervencionismo es más notorio en los regímenes dictatoriales y fascistas, donde el dirigismo económico es la respuesta al desbarajuste de la economía, causado en primera instancia por el conflicto bélico de la Primera Guerra Mundial y después, para el resto de los países, por la depresión económica que sigue al crac del 29. La ejecución de obras públicas se incrementa significativamente y se convierte en un factor que los ayuda a superar los desajustes económicos y, sobre todo, a mitigar el paro.

Por ejemplo, en **Italia** las obras públicas adquieren un papel importante en la organización económica y productiva, y en la estrategia para la lucha contra el paro del régimen fascista. Las carreteras (donde la *Azienda Autonoma Strade Statali*, organismo encargado de la construcción y la gestión de la red primaria de carreteras, elabora un programa de reconstrucción de 6.000 km en un período de seis años), las autopistas (la red de autopistas de peaje *rete autostradale*, desarrollada desde el año 1921 por la iniciativa privada mediante concesiones, totaliza más de 500 km de longitud en el año 1935), la mejora del sistema de infraestructuras portuarias con la ampliación de puertos (Génova, Palermo, Nápoles, Livorno...), la ampliación, la mejora y la electrificación de la red ferroviaria (entre los años 1920 y 1940 se electrifican 5.000 km, y se construyen estaciones monumentales en las grandes ciudades) son los ejes en los que se basa la actuación italiana en el campo de las infraestructuras¹.

También cabe destacar la planificación y la construcción de autopistas en **Alemania**: si bien, la primera autopista se construye en el año 1924 en Italia (de Milán a los lagos), en el año 1934 se inicia la red de autopistas (*Reichsautobahnen*) que enlaza los principales centros urbanos mediante dos directrices norte-sur y otra este-oeste; las dos primeras van de Múnich hasta el Báltico, pasando por Berlín, y de Múnich a Hamburgo, por Hannover y Colonia.

La **Unión Soviética**, que ensaya la implantación de un nuevo sistema económico, también tiene entre sus objetivos la realización de infraestructuras: desde 1920, con las comisiones Estatales de Electrificación y de Planificación, y especialmente desde 1928, bajo la figura de los planes económicos quinquenales, se realizan importantes obras de electrificación y producción de energía eléctrica, trazados ferroviarios, nuevos asentamientos industriales, y obras derivadas de la industrialización pesada, de las nuevas instalaciones petrolíferas y de los nuevos altos hornos.

En países con tradición y estabilidad democrática, el marasmo económico de los años treinta también pone en evidencia la necesidad de aumentar el papel del Estado, incrementando las inversiones públicas para estimular la demanda y crear puestos de trabajo. Este conjunto

¹ Sica (1981), p. 356-358.

de orientaciones las teorizará el economista británico J. M. Keynes en el año 1936.

Estados Unidos es el caso más representativo de la vinculación entre la teoría keynesiana y la práctica. La política del *new deal* de Roosevelt de los años treinta se basa, entre otras medidas, en la inversión estatal en las obras públicas (camino, carreteras, puentes, aeropuertos, embalses, edificios públicos, parques naturales...). Una de las primeras actuaciones se llevó a cabo en el valle del río Tennessee, con la voluntad, como veremos más adelante, de emprender un importante plan financiado por el Estado en una de las zonas más deprimidas del territorio. También en **Francia** el nuevo gobierno del Frente Popular, presidido por León Blum, se proponía realizar un ambicioso plan de obras públicas.

En este contexto, el territorio se convierte en un recurso económico para el Estado y un relevante ámbito de actuación. El territorio es el destinatario de importantes inversiones, que hacen posible encontrar una salida a la compleja situación económica: así se estimula la industria y se atenúa el paro y, a la vez, se mejoran considerablemente las infraestructuras.

La planificación regional de los años veinte y treinta

Desde comienzos de siglo se asientan las bases para la planificación a una escala más amplia que la exclusivamente urbana. Las contribuciones teóricas anglosajonas sobre la planificación regional toman cuerpo y se difunden sobre todo a partir de 1923, desde la Regional Planning Association of America (Asociación para la Planificación Regional de América). Una de las primeras realizaciones (a pesar de que no siga fielmente los enunciados teóricos de la Asociación) fue el Regional Planning of New York and Its Environs (Plan Regional de Nueva York), que se presenta en el año 1929, abarcando el área de influencia y de gravitación de Manhattan, con una población de 9 millones de habitantes. También se propondrán regional plans en otras ciudades (Los Angeles, Chicago, Filadelfia...) o estados (Wisconsin, Michigan e Illinois, entre otras).

En el Reino Unido también se llevan a cabo numerosas experiencias. En Londres se constituye, en el año 1927, el Greater London Regional Planning (Comisión de Planificación Regional para el Gran Londres), organismo oficial creado para impulsar la planificación de un territorio con un radio de unos 40 km y con centro en Londres, y a partir de la legislación urbanística de 1929 (la Local Government Act) se redactan los Regional Schemes de varios territorios. En Alemania, se redacta, en el año 1926, el Plan regional para la mancomunidad de municipios de Renania-Westfalia, que incluye la cuenca del Ruhr, con una extensión de 4.500 km² y más de 4 millones de habitantes. Hacia los años treinta aparece también en Europa y en los Estados Unidos la planificación económica enfocada al desarrollo de las regiones.

Entre todas las actuaciones, destaca la que realiza la Tennessee Valley Authority (Consejo del Valle del Tennessee) en el año 1933, donde se aborda el ordenamiento del territorio de una cuenca de unos 1.000 km de longitud, que afecta a siete estados y unos 100.000 km² en una de las regiones más pobres de los Estados Unidos, mediante un conjunto de programas dirigidos a desarrollar los recursos naturales de la región, que parten de la construcción de embalses para la producción eléctrica

y que prevén la repoblación forestal, las explotaciones agrícolas y las localizaciones industriales, juntamente con la creación de cuatro nuevas ciudades (*new towns*), de las cuales se realizan tres.

En Cataluña no tardan en llegar las nuevas corrientes anglosajonas de planificación regional. En el año 1931, el primer gobierno de la Generalidad provisional, presidido por Francesc Macià, encarga el Plan de distribución en zonas del territorio catalán (*regional planning*), que redactan en el año 1932 los hermanos Rubió i Tudurí.

El *regional planning* consta de dos partes: un análisis territorial más extenso y una propuesta de ordenación del territorio muy poco concretada, que los mismos autores definen como un anteproyecto. Como dice Oriol Bohigas² «se trata de un avance de plan en el que se siguen fielmente los principios del *zoning*, según los métodos establecidos por toda la escuela anglosajona, y se mantiene, sin embargo, la idea, de antigua tradición novecentista, de la Cataluña entendida como una ciudad unitaria. Más que los aciertos del proyecto [...] cabe subrayar el hecho importante de la decisión política».

El Plan de 1935: un plan de obras públicas

El mismo enunciado del Plan general de obras públicas de 1935 ya define sin la menor duda su contenido y alcance. No aborda aspectos urbanísticos, relacionados con el crecimiento de las ciudades, ni la zonificación del territorio, ni la localización de actividades económicas.

A pesar de que el Plan de obras públicas tiene un precedente temporal casi inmediato en el *regional planning*, no se le hace ninguna mención, como tampoco se hace referencia a la planificación regional. En el momento en que se redactan ambos planes nos encontramos delante de dos enfoques metodológicos muy diferentes, de dos maneras de entender la planificación del territorio derivadas de dos concepciones disciplinarias distintas: una, propia de los arquitectos y urbanistas, y la otra, dominio de los ingenieros. Las diferencias entre ambas propuestas son ya de origen, conceptuales. El propio Rubió i Tudurí³ explicita que el *regional planning* «no es un plan de obras públicas (no es un plan quinquenal), por lo tanto, no contiene proyectos que tengan que arrastrar gastos».

Esta dualidad de enfoques respecto a la planificación del territorio permite explicar, al menos en parte, la nula repercusión que el Plan de obras públicas tiene entre los arquitectos y los urbanistas catalanes⁴, en un momento en el que el urbanismo es objeto de especial atención: las propuestas del GATCPAC⁵ para Barcelona (la urbanización de la Dia-

² Bohigas (1978), p. 96.

³ Generalidad de Cataluña (1932), p. 66 i 67.

⁴ Una muestra significativa es el hecho de que en la revista *AC. Documentos de Actividad Contemporánea*, medio de expresión de los arquitectos y urbanistas relacionados con el GATCPAC, que se publica entre los años 1931 y 1937, no se hace ninguna referencia al Plan de obras públicas (a pesar de que tampoco se comenta ni se cita, en ninguno de los números, el regional planning de la Generalidad).

⁵ Iniciales del Grupo de Artistas y Técnicos Catalanes para el Progreso de la Arquitectura Contemporánea, fundado en el año 1930 por Josep Lluís Sert, Josep Torres Clavé y Sixte Illesca, entre otros.

gonal, el Plan Macià –plan regulador de la Nueva Barcelona, en el que colabora Le Corbusier–, la Ciudad del Reposo y de las Vacaciones), muy relacionadas con las teorías y tendencias progresistas del momento, expresadas por medio de los CIAM (congresos internacionales de arquitectura moderna). Si bien, estas propuestas se concretan en la ciudad de Barcelona, esto se hace sin precisar los límites, que sobrepasa claramente.

Por lo tanto, el Plan de obras públicas de 1935 es un plan de infraestructuras, sin ninguna chispa de planificación territorial ni urbanística, que se centra en dotar al país de una red de carreteras, de puertos, de aeropuertos, de obras hidráulicas, de regadío, con una visión unitaria, omnicomprensiva, estructuradora, pero sin entrar en ningún momento en el debate teórico de la planificación territorial que, como hemos visto, se lleva a cabo de manera paralela y, por ello, no se establece ninguna relación entre ambas.

Los antecedentes en la planificación de infraestructuras en el Estado español

El Plan de obras públicas de la Generalidad de 1935 aborda, por primera vez en Cataluña, la planificación global e integrada de todas las infraestructuras. No hay ningún precedente anterior de este tipo de documento en el estado español. Los antecedentes hacen referencia a aspectos sectoriales, a pesar de que surgen mucho antes: de primeras, ya en el siglo XVIII, los ilustrados emprenden su programa reformista, con una visión centralista del Estado, que se manifiesta en el primer plano de carreteras de 1971.

Posteriormente, las propuestas del liberalismo moderado (a lo largo de todo el siglo XIX y parte del XX) desarrollan su proceso de vertebración y centralización del estado: los planes de carreteras estatales de los años 1860, 1864, 1877 y 1914 son un buen ejemplo de ello. El Plan de 1926, realizado durante la dictadura de Primo de Rivera¹, se enmarca en las actuaciones de obras públicas de la etapa entre guerras, comentada anteriormente. Todos estos planes siguen el esquema en red radial centrado en Madrid y son, respecto a Cataluña, unas relaciones de las carreteras construidas o por construir que quedan a cargo del Estado para su conservación y mantenimiento, pero sin llegar a proponer una red estructuradora o jerarquizada.

No obstante, hay propuestas que cuestionan esta visión del Estado: unas se enmarcan dentro del regeneracionismo, encabezado por Joaquín Costa; otras surgen de la iniciativa del emergente catalanismo político, que cuestiona el modelo centralista, sobre todo a partir de la derrota del año 1898. Entre las propuestas enmarcadas en el regeneracionismo cabe destacar las que hacen referencia a la **política hidráulica**: el plan de 1902 (primer proyecto estatal de obras hidráulicas, de Rafael Gasset, ministro de Agricultura y de Fomento de diversos gobiernos), y los sucesivos programas de obras hidráulicas de 1909, 1916 y 1919. Éstos son antecedentes de los trabajos realizados por el ingeniero Manuel Lorenzo Pardo, primero en la Confederación Sindical Hidrológica de la Cuenca del Ebro² (creada en el año 1926, bajo la dictadura de Primo de Rivera, con el enfoque integral del aprovechamiento de la cuenca) y posteriormente en el Plan Nacional de Obras Hidráulicas³, que se presenta en el

año 1933, y a pesar de que no se llegó a aprobar, tuvo una indudable influencia en las planificaciones hidráulicas posteriores, sobre todo en el Plan Nacional de Obras Públicas, redactado por todo el Estado entre 1939 y 1944, durante los primeros años del franquismo. Asimismo, es uno de los puntos de partida de la Sección de Riegos y Grandes Obras Hidráulicas del Plan de obras públicas de 1935.

Respecto a las carreteras, los intentos de incidir desde Cataluña en la formación de la red viaria se remontan ya a principios del siglo XIX, aunque sin éxito, como la propuesta del año 1805 del intendente de Cataluña, Blas de Aranza⁴, y el plan de la Junta de Comercio, de 1816⁵. Las que tuvieron más incidencia, ya que se realizaron en parte, fueron las propuestas de la Junta de Carreteras de Cataluña⁶, creada en el año 1848, para llevar a cabo la construcción de las carreteras de un plan elaborado para todo el territorio de Cataluña, a partir de una propuesta redactada inicialmente para la provincia de Barcelona.

Excepto en este último plan, la tarea de planificación y construcción de la red de carreteras se hace a cuenta del Estado en las vías principales, y de las diputaciones y los ayuntamientos, en la red secundaria, aunque generalmente con precariedad de recursos económicos; solamente la Diputación de Barcelona dispondrá de medios lo suficientemente aceptables para afrontar las obras provinciales.

Hasta la constitución de la Mancomunidad de Cataluña no se pudo tener una visión conjunta de las necesidades de Cataluña en materia de comunicaciones. A pesar de que las competencias de la Mancomunidad no provenían del Estado⁷, sino de los servicios que las Diputaciones traspasasen o de los que no usasen, la labor realizada manifiesta la

¹ El 1926 se forma el Patronato de firmas especiales, con el proyecto inicial de mejorar o construir 7.000 km de carreteras, de las cuales al final de la dictadura se habían arreglado 2.800 km de la red radial y se había duplicado la longitud de los caminos vecinales, con la descentralización derivada del Estatuto Provincial, que incrementó las posibilidades de gasto local.

² La Confederación, bajo la dirección técnica de Lorenzo Pardo, promotor de la idea, se creaba con la finalidad de regular el abastecimiento de agua de la población, los regadíos y los aprovechamientos hidroeléctricos e hidráulicos de la cuenca, y de obtener a la vez el máximo rendimiento del río; por tanto, abarcaba los recursos hidráulicos, agrícolas, forestales, ganaderos e incluso industriales. Se mantuvo activa hasta el año 1931. (Marcuello 1990, p. 175-176. Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo. 1983).

³ Redactado desde el Centro de Estudios Hidrográficos, organismo de estudio y planificación impulsado por el ministro de Fomento, Indalecio Prieto, dirigido al diseño de la política hidráulica del Estado). Incluía estudios pluviométricos, hidrológicos, forestales, agrónomos y económicos, incrementaba considerablemente las zonas de regadío y planteaba los transvases como solución para la regulación de las cuencas. Se evaluaban los proyectos necesarios, se fijaban los plazos mínimos de realización, se estimaba el coste global y –lo que era más importante– se inventariaban detalladamente los recursos hidrológicos y se insinuaban las líneas esenciales del aprovechamiento óptimo (Marcuello 1990, p. 226).

⁴ En 1805, Blas de Aranza, intendente de Cataluña, propone un plan general de caminos, surgido a raíz del informe que elaboró para la construcción de la carretera de Tarragona a Lleida. En 1806, el ejército comenzaba esta carretera y, un poco más tarde, la de Vic a Manresa. Poca cosa más se pudo hacer de este plan, ya que la guerra con los franceses paró las inversiones en materia de obras públicas (Bernat 1983, p. 64 a 66).

⁵ Ante un plan de la Dirección General de Correos y Caminos para reparar los caminos existentes, la Junta de Comercio de Cataluña informaba en 1816 que la mayoría de los caminos eran de herradura y pocos permitían el paso de carros o bien lo hacían con muchas dificultades y peligros, por ello resultaba inútil repararlos, siendo más conveniente hacerlos de nuevo, y aunque esto era una tarea muy costosa, a causa de las dificultades orográficas del territorio, era preferible al plan presentado. En esta propuesta se menciona la necesidad de construir un «eje transversal» (Figueres-Olot-Vic-Manresa), denominación utilizada a nivel estatal para referirse a las carreteras que complementaban la red radial del plan de carreteras de Carlos III, de 1761.

⁶ Organismo presidido por el capitán general de Cataluña, general Pavía, y formada por un representante de cada Diputación. Tenía la misión de distribuir las fuentes de los arbitrios de caminos –establecidos específicamente para esta finalidad– entre las cuatro provincias y negociar y contratar los préstamos necesarios. (Bernat 1983, p. 64 a 66; Font Garolera 1999).

⁷ A pesar de que se le pidió a la delegación de funciones de la administración central, no se pudo realizar el traspaso de servicios por parte del Estado. Los planes de vías de comunicación se elaboraron al amparo de los concursos de subvenciones de caminos vecinales convocados por el Estado en los años 1914 y 1918, a los cuales contribuyó la Mancomunidad. Las realizaciones de las obras «más necesarias y urgentes» de 1915 y 1917, juntamente con el resto de actuaciones en materia de planificación de caminos y carreteras, quedaba reflejada en el Plan general de vías de comunicación de 1920, del que se recogían las obras consideradas de carácter preferente en el «Plan-selección de obras a construir por la Mancomunidad», en el año 1922.

voluntad de llegar a una red adecuada a las necesidades del país, y a pesar de que no se hizo propiamente un plan, sino que se estableció una cierta priorización de las demandas existentes, parecido a los anteriores planes provinciales, y un reparto más equilibrado de las actuaciones, la tarea de la Mancomunidad en el ámbito de las infraestructuras es remarcable, aparte de la actuación en la red viaria, en la planificación de ferrocarriles de vía estrecha y, sobre todo, en la extensión del servicio telefónico⁸.

La necesidad de la ordenación del territorio de Cataluña se manifiesta pronto: en el año 1911, en una conferencia pronunciada en un acto en el que se defendía la creación de una mancomunidad de Cataluña, Jaume Bofill i Mates reclamaba un programa de repoblación forestal, el establecimiento de una red de vías de comunicación y de ferrocarriles secundarios, de una organización de centros docentes y técnicos, el estímulo de la agricultura, de la industria y el comercio...⁹. Puig i Cadafalch señala la necesidad de estructurar el país mediante las obras públicas: «El retraso histórico en los servicios públicos es la causa de nuestro malestar económico [...]. Los servicios públicos tienen que contribuir a la formación de “una tierra estructurada”, es decir, comunicada, productiva y, en definitiva, habitable»¹⁰. Para Puig, estos servicios son, en primer lugar, el sistema viario (carreteras, caminos, navegación fluvial y red ferroviaria): «Todavía tenemos en Cataluña de doscientos a trescientos pueblos incomunicados». En segundo lugar, las obras hidráulicas. En tercer lugar, la base técnica, los estudios: «El país no está estructurado porque no se puede estructurar sin conocerlo». Aspectos que reitera en su discurso del mensaje presidencial en la Mancomunidad de Cataluña en septiembre de 1919: «Cataluña es una zona de Europa devastada. Tenemos que emprender la restauración del país con la actividad de los países devastados. En nuestro caso no ha sido por la guerra actual, pero lo es por los malos gobiernos indiferentes y hostiles... En las tierras devastadas han desaparecido todos los servicios públicos: aquí podemos decir que no hemos tenido nunca otra cosa que la que hemos hecho con nuestras propias manos... Una gran parte del país no tiene ferrocarriles, ni caminos, ni otra acción del Estado que no sea el *apremio* de la finca abandonada que se incauta la pareja de la guardia civil o el agente [*sic*]. A una parte de Cataluña sólo se tiene acceso por Francia. Ni tan sólo conocemos el país geográficamente; el Estado no ha tenido tiempo de hacer un mapa geográfico...»¹¹.

En su discurso de toma de posesión de la presidencia de la Mancomunidad en 1920, Puig i Cadafalch dice: «que el carro llegue a todos los pueblos», «ningún pueblo sin comunicación eléctrica...»¹².

Posteriormente, disuelta la Mancomunidad en 1925 por el general Primo de Rivera, vuelven a ser las Diputaciones las que irán trenzando la red complementaria de vías de comunicación. A consecuencia del Estatuto

Provincial de 1925, se especifica que las Diputaciones tienen que elaborar planes generales de caminos vecinales, y en el Reglamento de Vías y Obras Provinciales se establece que en cada Diputación se configure una Sección de Vías y Obras, al frente de la cual tiene que haber un ingeniero de caminos o un ayudante de obras públicas. Precisamente en la Diputación de Lleida, el ingeniero director de esta Sección fue, desde diciembre de 1925, Victoriano Muñoz Oms, que posteriormente se convirtió en el director del Plan de obras públicas de 1935.

Entre los antecedentes teóricos en Cataluña, podemos también mencionar la obra de Lluís Creus i Vidal, ingeniero y publicista, que en el año 1934 publica dos extensos volúmenes donde hace una serie de propuestas de actuación en todos los sectores de la actividad económica de Cataluña, incluyendo en ellas las infraestructuras, con un grado de coincidencia con el Plan de 1935 bastante considerable¹³.

⁸ Carreras (1997), vol. II, cap. 7, p. 749 a 753.

⁹ Casassas (1977), p. 196.

¹⁰ Roca (1979), p. 87.

¹¹ Costa, Rovira (1936), p. 46.

¹² Cita que también Joan Vallès hace suya en el año 1935: «Cuando tomé posesión de la Consejería [de Obras Públicas], me tracé un lema: Ningún pueblo sin camino, sin teléfono, sin luz eléctrica, sin agua potable» (Costa, Rovira 1936, p. 48).

¹³ Creus i Vidal (1934).

El contexto político y administrativo de la Cataluña de los años treinta

A consecuencia del triunfo de las izquierdas en las elecciones municipales, Francesc Macià proclamaba el 14 de abril de 1931 la «República Catalana como Estado integrante de la Federación Ibérica», que después de negociaciones con el nuevo gobierno de Madrid (formado por republicanos moderados y republicanos de izquierdas) se sustituía por la restauración de la Generalidad de Cataluña. Con la aprobación del Estatuto, en el año 1932, se iniciaba un período de normalidad estatutaria, que durará hasta el 6 de octubre de 1934. Se recobraba el Parlamento y el autogobierno, y aunque con unas cotas menores que las inicialmente planteadas en el Estatuto de Núria de 1931, éstas eran mucho más altas que las logradas por la Mancomunidad.

Este autogobierno hacía posible recuperar la visión global del territorio de Cataluña y responder a las demandas del país a partir del conocimiento de la propia realidad social, económica y territorial; como hemos visto en el apartado anterior, en diversos momentos ya se había manifestado la necesidad de planificar, programar y ejecutar, desde Cataluña, los planes y las obras que tenían que estructurar el territorio. Las actuaciones de la Mancomunidad había sido un ensayo, pero falto de instrumentos teóricos en el planeamiento, sin la necesaria autonomía política y con notoria escasez de recursos económicos

La Generalidad bien pronto da muestras de sensibilidad hacia los problemas de la ordenación del territorio, encargando en el año 1931 la redacción del *regional planning*. Como hemos visto, también se redactan bajo el auspicio del gobierno de Izquierda Republicana planes urbanísticos para Barcelona. Pero poca cosa más se puede hacer: las elecciones de noviembre de 1933 dan el gobierno de Madrid a la agrupación de los partidos conservadores (la CEDA y los radicales de Lleroux), mientras que en Cataluña los resultados electorales son diferentes; se inicia una parada respecto a los planteamientos autonomistas. Y los hechos de octubre de 1934 (la proclamación, el 6 de octubre, del «Estado catalán dentro de la República federal» por parte del presidente Companys, invitando a la oposición española a formar un gobierno provisional en Barcelona contra el gobierno de Madrid) tienen como consecuencia la supresión del Estatuto de Autonomía de Cataluña, y el encarcelamiento del presidente Companys y del resto de Consejeros. El Estatuto no se recobró hasta febrero de 1936, después de las elecciones que dieron el triunfo al Frente Popular.

En este período, desde octubre de 1934 hasta febrero de 1936, la presidencia de la Generalidad recaía en la figura del gobernador general de Cataluña, nombrado directamente desde Madrid; a partir de abril de 1935 se volvía a configurar el Consejo Ejecutivo, en el cual la Liga Catalana aceptó participar con tres consejeros (que los periódicos de la oposición llamaban *gestores*) exigiendo, entre otras condiciones, que se hiciesen efectivos los traspasos pendientes y que volviesen a ser vigentes los ya efectuados, anulados desde el octubre de 1934.

El Consejo Ejecutivo quedó presidido por el radical Joan Pich i Pon, con consejeros del partido radical, de la CEDA y de la Liga Catalana, que se hizo cargo de las consejerías de Finanzas, Cultura y Obras Públicas; esta última consejería la ocupó Joan Vallès i Pujals hasta febrero de 1936, a pesar de los cambios de presidentes y de consejeros que se produjeron¹.

El inacabable traspaso de competencias

Poco después de la creación de la Generalidad de Cataluña, a finales de 1933 se produjeron los traspasos del Gobierno central a la Generalidad de diversos servicios (régimen local, legislación civil, orden público y justicia...). El 4 de diciembre de 1933, la Comisión Mixta de Traspasos aprobaba, entre otros servicios más, el de obras públicas. Este acuerdo fijaba que el traspaso se haría efectivo el primer día del mes siguiente al de la publicación del Decreto del Gobierno central, pero no apareció en «la Gaceta» hasta el 4 de septiembre de 1934, con nueve meses de retraso, por lo que los traspasos de Obras Públicas se hicieron efectivos el 1 de octubre de 1934. Pero, como ya hemos comentado, en octubre de 1934 se suspendía el Estatuto de autonomía y se anulaban los traspasos ya efectuados.

A pesar de que con la participación de la Liga en el gobierno de la Generalidad de abril de 1935 parecía que los traspasos tenían que producirse con rapidez (uno de los tres consejeros de la Liga era Joan Vallès i Pujals, a cargo de Obras Públicas), la verdad es que se retrasaron mucho tiempo. En septiembre de 1935 se consigue un nuevo decreto de traspasos que determina que el 1 de octubre de 1935 se transferirán a la Generalidad todas las competencias de carreteras y caminos, concretamente las atribuciones de las *jefaturas provinciales de carreteras* y de las oficinas del *circuito nacional de firmas especiales*. La ley de 2 de enero de 1935 del Gobierno central había designado a una comisión revisora de los traspasos y el decreto de 8 de septiembre de 1935 declaró subsistente el anterior acuerdo de valoración; finalmente, otro decreto del 26 de octubre ratificaba el traspaso de estos servicios y señalaba como fecha de entrega el 1 de diciembre de 1935².

Por fin, el 30 de noviembre de 1935, el presidente de la República, Alcalá Zamora, y el del Consejo de Ministros, Joaquín Chapaprieta, firmaron el Decreto de transferencia, que modificaba el Decreto del 26 de octubre

¹ Joan Vallès fue consejero de Obras Públicas con los gobiernos presididos por Pich i Pon (hasta noviembre de 1935) y Félix Escalas (desde diciembre de 1935 hasta febrero de 1936). Las elecciones generales del 16 de febrero de 1936 dieron el triunfo al Frente de Izquierdas, y el 29 de febrero se nombraba en el primer gobierno a Companys, con Pere Mestres (ERC) como consejero de Obras Públicas y Asistencia Social, que siguió como consejero de Obras Públicas con el segundo gobierno de Companys, en mayo de 1936.

² *La Veu de Catalunya*, 5 de diciembre de 1935, p. 10. «El Plan de carreteras de Cataluña». Artículo firmado por Jaume Carrera.

de 1935 que había declarado que se mantenía vigente el traspaso del servicio de carreteras y caminos, adoptado el 13 de diciembre de 1933 y suspendido posteriormente. Por este motivo, el periódico *La Humanitat* lo llamaba «el re-traspaso» y hablaba de que habían tenido que devolver a la Generalidad los servicios que el Estado les había quitado después del 6 de octubre y anulados después por imposición de Antonio Royo Villanova³.

El 1 de diciembre de 1935, el subsecretario del Ministerio de Obras Públicas de la República, Francisco Javier Bosch Marín, fue a Barcelona para entregar oficialmente los servicios de obras públicas a la Generalidad. Lo recibieron el gobernador general, Ignacio Vilallonga⁴, y el consejero Vallès i Pujals, acompañado por Frederic Turell, jefe de Obras Públicas de la Generalidad. Vallès i Pujals hizo el discurso inicial, en el que señaló que el traspaso era una necesidad de cariz moral y material, sin el cual los sentimientos autonomistas reflejados en el Estatuto no podía tener una realidad viva. Citó como antecedentes a la Junta de Carreteras y la Mancomunidad de Cataluña, y también que la Generalidad había elaborado un plan para superar las anomalías existentes y que estaba completamente de acuerdo con las directrices señaladas por el subsecretario de Obras Públicas en una reunión anterior. Asimismo, explicó las principales características y dijo que se quería pasar de los 8.000 km de entonces a más de 13.000 km, y mejorar el estado de las carreteras existentes⁵. Después de los discursos del subsecretario de Obras Públicas y del nuevo gobernador general de Cataluña, Ignacio Vilallonga, recientemente nombrado, y una vez leída el acta del traspaso del servicio, los asistentes del acto fueron al Departamento de Obras Públicas donde estaba expuesto el Plan general de obras públicas, y por medio de diversos gráficos «que comprenden el Plan general de obras públicas», fueron explicados detalladamente por el ingeniero director, Victoriano Muñoz Oms⁶, que habló de los objetivos, de las etapas del Plan, del coste y de los diversos tipos de caminos, así como de los servicios complementarios que se preveían.

También podemos encontrar en la prensa alguna crítica minoritaria a este traspaso. Por ejemplo, un artículo de A. Rovira i Virgili en *La Humanitat*, que considera que uno de los rasgos característicos de la Liga («Regionalista ayer, Catalana hoy») era la propaganda. Que lo practica bastante en su participación en el régimen transitorio de Cataluña, vigente durante aquellos años, participación que cree condenable desde el punto de vista catalanista y democrático, a pesar de que en el re-traspaso de estas competencias se ha hecho un gran recorte respecto a lo que decían los textos legales iniciales y han dejado mutiladas las funciones de la Generalidad. Según Rovira i Virgili, la Liga «ha aceptado un traspaso incompleto, deficientísimo, que no es un verdadero traspaso, antes bien resulta una simple delegación ejecutiva...» y añade que como

resultado el «consejero de Obras Públicas de la Generalidad no es otra cosa que un subordinado de Madrid»⁷.

En resumen, cabe destacar las dificultades que representaron los traspasos de competencias desde el 4 de diciembre de 1933, fecha en que la Comisión Mixta de Traspasos acordaba el traspaso del Servicio de Obras Públicas, hasta que realmente se produjeron, el 1 de diciembre de 1935, había pasado dos años durante los cuales el gobierno de Cataluña no tuvo ninguna competencia en materia de obras públicas.

A pesar de todo, en plena negociación de los traspasos, el 17 de julio de 1935 el *Boletín Oficial de la Generalidad de Cataluña* publicaba la orden y encargaba a la dirección de Obras Públicas el estudio y la redacción de un plan general de obras públicas. De esta manera se querían tener previstas las actuaciones que se tenían que hacer en el momento en que los traspasos fuesen efectivos.

En lo que se refiere al resto de traspasos, el 13 de junio de 1936, el Consejo de ministros acordaba el traspaso a la Generalitat de Catalunya del Servicio de Obras Hidráulicas y otras de carácter complementario. El 17 de junio, el consejero Pere Mestres manifestaba su satisfacción y la del Gobierno de la Generalitat por estos traspasos y anunciaba que «con este traspaso de servicios de Obras Hidráulicas tenemos la posibilidad de ir al estudio de un plan de gran ambición que presentaré al Parlamento de Catalunya»⁸. Se refería, por supuesto, al Plan de obras públicas.

³ *La Humanitat*, de 3 de diciembre de 1935, p. 12, «El subsecretario de Obras Públicas ha venido a hacer el re-traspaso de los servicios a la Generalidad».

⁴ *La Vanguardia*, domingo 1 de diciembre de 1935, p. 8 y 25.

⁵ *La Vanguardia*, 3 de diciembre de 1935, p. 9.

⁶ *El Matí*, martes 3 de diciembre de 1935, p. 2 i 3; *La Vanguardia*, martes 3 de diciembre de 1935, p. 9 y 10.

⁷ *La Humanitat*, 5 de diciembre de 1935, p. 1.

⁸ *La Humanitat*, de 17 de junio de 1936, p. 8.

El Plan de obras públicas de 1935. Objetivos y realización

El Plan de obras públicas se inicia con la publicación de la mencionada Orden en el *Boletín Oficial de la Generalidad de Cataluña* el 17 de julio de 1935.

ORDEN ENCARGANDO EL ESTUDIO Y REDACCIÓN DEL PLAN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS, PUBLICADA EN EL BOLETÍN OFICIAL DE LA GENERALIDAD DE CATALUÑA NÚMERO 198, DEL 17 DE JULIO DE 1935

«En virtud del Estatuto de Cataluña, corresponde a la Generalidad el ejercicio de muchas funciones relacionadas con Obras Públicas, unas con plena facultad para legislar y ejecutar, y otras limitadas a la ejecución de la legislación del Estado, pero todo ello es de bastante importancia porque la tarea que le corresponde a esta Consejería requiere una ordenación que únicamente con la visión del conjunto de aquella puede lograrse.

Por otro lado, según el propio Estatuto, quedarán o podrán seguir bajo la dependencia exclusiva del Estado otros servicios similares dentro de Cataluña con los cuales hay que contar para articular los de la Generalidad, buscando la posibilidad de cooperar o de fomentar y facilitar su ejecución.

No son desconocidas las dificultades que ofrecen los momentos presentes y las que subsistirán hasta que no hayan sido traspasados totalmente los servicios que corresponden a la Generalidad, para conseguir la estructuración de aquellas funciones con todo el alcance que hay que darle. Sin embargo, nada priva de que para orientar y emprender las actividades de este Departamento, sean reunidas y acopladas siguiendo los datos necesarios para redactar un plan general y orgánico comprensivo de todas aquellas materias relacionadas con las obras públicas, debidamente clasificadas y agrupadas, no mirándolas de forma aislada, sino desde una concepción totalitaria y como fruto del estudio y la conjugación de aquellos datos, de forma que sea apto para apoyar y encuadrar las necesidades de Cataluña en este aspecto, mediante las encuestas y la publicidad a la que será sometido oportunamente, única manera de obtener la debida racionalización y justificación de la obra que hay que hacer.

El órgano adecuado para ejecutar esta labor es, sin duda, la Dirección adscrita al servicio de esta Consejería, por bien que, siendo necesario prepararla con la máxima rapidez y sin interrupciones motivadas por otras atenciones de servicio, y, además, sin aumentar el personal, es conveniente destinarle especialmente algunos de los funcionarios de los que actualmente prestan sus servicios en este Departamento.

En atención a las consideraciones precedentes, he resuelto:

Primero.- La Dirección de Obras Públicas de la Generalidad de Cataluña procederá de inmediato al estudio y la redacción de un plan general de obras públicas, de acuerdo con las directrices y las orientaciones señaladas en la parte expositiva de la presente disposición, cuyo plan deberá comprender, debidamente clasificadas y estructuradas, todas las necesidades de Cataluña en materia de obras públicas y de cuantas actividades puedan contribuir al fomento de la riqueza en relación con este servicio público, para que pueda ser empleado como base y guión de la misión que tiene que cumplir este Departamento, teniendo en cuenta no sólo las funciones que actualmente ejerce, sino también las que han sido o tienen que ser traspasadas a la Generalidad en virtud del Estatuto de Cataluña, y además, las que les correspondería realizar para completar e intensificar, en lo que surja, a aquellas cuya ejecución se ha reservado el Estado.

Segundo.- Para que esta labor pueda ser realizada con la máxima actividad y su debida continuidad, la mencionada Dirección adscribirá a los funcionarios de aquel Departamento que considere necesarios, y queda especialmente designado desde ahora para prepararla y elaborarla con supeditación a las instrucciones de la susodicha Dirección, el Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, señor Victorià Muñoz i Oms, que está autorizado para dirigirse a todos los organismos de la Generalidad para reclamar los datos y las informaciones necesarias para su cometido.

Tercero.- El personal elegido para la realización de esta función la ejercerá en calidad de comisión de servicio; pero en ningún momento será considerado baja en los cargos que ejerza actualmente mientras preste esa función. Los gastos de desplazamiento que se vea obligado a realizar le serán reintegrados por medio de dietas para los días que tenga que permanecer fuera de su residencia oficial, a razón de 40 pts. el ingeniero designado, y de 25 pts. los otros funcionarios que tengan categoría inferior a la de aquel, y por lo que se refiere a las de locomoción, se ajustarán a los reglamentos y normas vigentes.

Cuarto.- Los gastos a que dé lugar el cumplimiento de la presente disposición serán imputados a la partida núm. 1508 del Presupuesto vigente.

Quinto.- El plan tendrá que finalizarse en el plazo de tres meses, a contar desde la fecha de la presente disposición.»

Es decir, el inicio de los trabajos se adelanta a la efectividad de los trasposos, que se producen casi cinco meses después, el 1 de diciembre de 1935, para ganar tiempo. En la Orden se especifica que se reúnen todos los aspectos relacionados con las obras públicas «y de cuantas actividades puedan contribuir al fomento de la riqueza en relación con este servicio público», o lo que es lo mismo, un plan que incluye todo aquello relacionado con el territorio.

En esta orden se nombra a Victoriano Muñoz Oms como responsable de la Dirección de Obras Públicas, y se le faculta para dirigirse a los diferentes organismos de la Generalidad para recopilar los datos y la información necesarios. También se determina que el personal que se necesite para la realización del Plan lo hará en comisión de servicios. Sin embargo, lo más sorprendente es el plazo que se especifica en la Orden: tres meses a contar desde la fecha de publicación, a pesar de que el 9 de octubre de 1935 se publica una orden prorrogando hasta el 31 de diciembre la confección y la redacción del Plan general de obras públicas.

Los objetivos del Plan

La Orden tenía previsto un preámbulo, que no se publicó, y que según Vallès i Pujals concretaba el pensamiento. Nos se publicó porque «todavía no estaba lo bastante arraigado en nuestros usos hacer preceder con un preámbulo de aquella índole las disposiciones administrativas». Pero se repartió a los técnicos del Plan, como respuesta a sus preguntas sobre el propósito y la finalidad de éste¹:

PREÁMBULO a la Orden publicada en el «Boletín Oficial» del 17 de julio de 1935, NO PUBLICADO

Esta Consejería tiene el propósito de que todas las tareas que se realicen desde ella obedezcan a un Plan orgánico y de conjunto.

Es menos malo seguir un plan equivocado que ir obrando sin ningún plan.

No hay nada más funesto que las improvisaciones y los tanteos; nada hay peor que los empujones que obedecen a las afecciones, a los entusiasmos, muchas veces no premeditados, de los encargados de las obras públicas.

Durante un tiempo fue la política ferroviaria. Al cabo de unos años se entronizó la política hidráulica. De repente se suspendieron en bloque todos los programas de obras públicas.

Y así, a causa de esa desorientación y de estos altos y bajos, vemos tantos proyectos que yacen olvidados, tantas obras abandonadas sin acabar, tantas cantidades invertidas sin provecho de ninguna manera, tantas empresas realizadas antes que otras que eran mucho más necesarias.

Solamente un plan ponderado y de conjunto, en el que todo esté ligado y relacionado, en el que todo obedezca a una realidad y a una posibilidad, puede ser la base de una labor continuada y de provecho.

Cataluña nunca ha tenido este plan completo y totalitario, en el que estuviesen concretadas todas sus necesidades en materia de obras públicas, y nunca se ha hecho este trabajo que puede representar el índice o el catálogo de todo lo que en obras públicas conviene a nuestro pueblo.

Se hicieron por separado planes de carreteras y caminos, planes de obras hidráulicas, planes de ferrocarriles, estudios sobre puertos y canales... Por otro lado, sobre todo en materia de carreteras, había los planes del Estado y los de las Diputaciones y el de la Mancomunidad.

Y así, para referir: unas veces un solo aspecto de la materia, otras para concretar solamente una parte del país o para considerar sólo la entidad que tenía que realizar las obras, todos los planes han sido parciales, limitados, sin una visión de conjunto.

El plan que vamos a hacer tiene que ser de una gran amplitud. Aspiramos a que sea una concepción orgánica de todas las necesidades del nuestro pueblo en materia de obras públicas. Querríamos que fuera lo que guíase y orientase, de ahora en adelante, toda la política de obras públicas de la Generalidad de Cataluña.

Por eso no se ha de dejar ningún aspecto y todos tienen que ser comprendidos y tenidos en cuenta.

No nos ha de parar la consideración de que nuestros medios económicos actuales son escasos. El plan no se elabora para hoy, sino para un futuro amplio. Por otra parte, precisamente cuanto más reducidos son los medios con los que se cuenta, más necesario es, antes de ponerse a gastarlos, establecer una racional escala de necesidades y una meditada y severa prelación en el orden de los gastos.

Tampoco nos debe detener la consideración de que con las facultades de que disponemos actualmente, y hasta con las que tendremos el día en que el Estatuto se aplique ampliamente, diversos de los aspectos que se incluirán en el plan escapen de la esfera de nuestra competencia, porque sólo teniendo una visión de conjunto puede ser concentrada la obra parcial que tenemos que realizar.

Un plan de carreteras, un plan de ferrocarriles, un plan de puertos, un plan de obras de riego sólo pueden estudiarse y formularse, para que sean de provecho, como partes de un plan general de obras públicas. Una carretera o un ferrocarril pueden no considerarse necesarios si se tiene en cuenta el estado de la producción actual de las comarcas a las que tienen que afectar, pero si van articulados con unas obras de riego,

¹ Costa, Rovira (1936), p. 58 a 62.

por ejemplo, o al final se proyecta un puerto, se llegará seguramente a la conclusión contraria.

El plan que queremos hacer tiene que ser una cosa viva, que tiene que elaborarse pensando que a las obras públicas va unido el destino de extensas zonas del país, que aspiran a redimirse del aislamiento y de la miseria, y el de nuestra economía agraria y el de importantísimas industrias y grandes empresas de trabajo.

Por estas razones, la labor del ingeniero tiene que apoyarse en el mayor trabajo posible de estudios geográficos y estadísticos, agrícolas y económicos, y ha de tener en cuenta el estado de la opinión pública respecto a cada uno de los extremos que en el plan se incluyen.

Como resultado de estos estudios y trabajos, se tendrá que fijar un criterio sobre todos los magnos problemas relacionados con las obras públicas que afectan al país y este criterio es el que tendrá que ser traducido en el plan.

Una vez realizada esta obra habrá que darle la mayor publicidad, con la doble finalidad de que las observaciones que se hagan sirvan de base a las rectificaciones que la vayan perfeccionando, que se cree un ambiente favorable en ésta, que la convierta en un programa popular que rijan en adelante, sin intermitencias ni desfallecimientos.

Cataluña tiene mucho que hacer en este ramo, que tiene que estar apartado de todo de las divisiones de política. Para ganar en lo posible el tiempo perdido, para emplear bien los caudales que podemos, a partir de ahora, destinar a esta atención, precisa el plan que vamos a elaborar.

Este texto otorgaba un papel muy relevante a la planificación, y condicionaba que toda tarea de la consejería obedeciese a un plan de conjunto. «Es menos malo seguir un plan equivocado que ir obrando sin un plan de ningún tipo», afirma Vallès, que considera que no hay nada tan funesto como las improvisaciones: «Sólo un plan ponderado y de conjunto, en el que todo esté ligado y relacionado, en el que todo obedezca a una realidad y a una posibilidad, puede ser la base de una labor continuada y de provecho». Se subraya también que, hasta el momento, «Cataluña nunca ha tenido este plan completo y totalitario...», sólo planes parciales (territoriales o sectoriales), pero todos «han sido parciales, limitados, sin una visión de conjunto»².

El Plan ha de tener unas bases científicas objetivas, pero también ha de tener en cuenta la opinión de los afectados: por eso se le ha de dar publicidad y facilitar la participación. Es decir, tiene que obtener «la debida racionalización y justificación de la obra que hay que hacer».

La concepción del «modelo territorial» del Plan se puede encontrar en el libro de Costa y Rovira³, donde Vallès i Pujals menciona los objeti-

vos buscados en el Plan de obras públicas: «Cataluña es un pueblo de constitución deficiente. En primer lugar, padece macrocefalia: tiene una cabeza demasiado grande en proporción con el resto del cuerpo. Barcelona, con su millón y pico de habitantes [...] representa más de la tercera parte de la población catalana. [...] El problema está agravado por el hecho de que entre Barcelona y las poblaciones comprendidas dentro de una circunferencia de veinticinco kilómetros de radio a su alrededor se suma la mitad de la población de Cataluña. En segundo lugar, en Cataluña hay un exagerado desnivel entre Barcelona y la ciudad que la sigue en número de habitantes (cincuenta mil o sesenta mil). [...] En tercer lugar, en Cataluña falta una docena de poblaciones pleróticas y robustas, que sean los jefes efectivos de las comarcas naturales. [...] Algunos de ellos tenían que pasar de los cien mil habitantes. Y ocho o diez habrían de tener una población oscilante entre los cincuenta mil y los cien mil habitantes. Finalmente, la mayoría de los municipios rurales de nuestra tierra cuentan con una población escasa. Las cuatro quintas partes de los municipios de Cataluña tienen menos de dos mil habitantes».

Vallès también otorga al Plan un papel que va más allá de la planificación de las obras públicas: «Un plan de carreteras y caminos no es solamente un trabajo teórico de ingeniería. La misión del ingeniero consiste en interpretar las grandes necesidades del país y procurar que estas necesidades tengan satisfacción», que incluso puede parecer un tanto excesivo: «En resumen: nuestra demografía y nuestra economía dependen, hoy en día, exclusivamente de las obras públicas. Sólo éstas pueden salvarnos».

Los «objetivos y las condiciones básicas del Plan general» están resumidos en el decálogo incluido en la Memoria del Plan de caminos:

- «1.º Equidad y recuperación del equilibrio entre las comarcas catalanas.
- «2.º Igualdad entre los ciudadanos del plan y de la montaña. Inicio de la civilización en todos los rincones de Cataluña.
- «3.º Tender al aprovechamiento integral de todas las riquezas activas y en potencial del país.
- «4.º Mejora y coordinación de lo existente.
- «5.º Facilitación de las relaciones entre las diferentes comarcas y con las tierras vecinas.
- «6.º Mirando hacia Barcelona, tender a la creación de fuertes núcleos comarcales.
- «7.º Unidad de criterio, normas generales previas a toda deducción y como consecuencia y en lo que sea posible, un cierto automatismo. Evitar las arbitrariedades, no contradecir las circunstancias naturales y fundamentales sobre realidades y antecedentes generales y económicos.
- «8.º Flexibilidad y perpetuidad.

² Afirmación que se deja de lado, voluntariamente o involuntariamente, el «*Regional planning*» de 1932.

³ Costa, Rovira (1936), p. 181 a 188.

- «9.º Cooperación económica de los pueblos y de los interesados de acuerdo con su potencialidad relativa.
- «10.º Colaboración activa de todo el país mediante informaciones y participaciones públicas y privadas.»

Vallès i Pujals, Muñoz Oms y el equipo técnico que redactó el Plan

Cuando Joan Vallès (Terrassa, 1981-Barcelona, 1966) se hace cargo de la Consejería, a primeros de mayo de 1935, ya era un político con una amplia experiencia en diversos cargos públicos. Era abogado e ingresó rápidamente en la Liga Regionalista. Había sido regidor del Ayuntamiento de Barcelona (de 1909 a 1914), diputado provincial por Barcelona capital (1914 a 1918) y senador por Girona. Desde 1918 hasta 1924 fue presidente de la Diputación de Barcelona y también consejero de Política Social de la Mancomunidad. En 1931 entró como miembro de la Junta de la Liga Regionalista de Barcelona, y en las elecciones al Parlamento de Cataluña de 1932 fue elegido por el partido judicial de Puigcerdà. El 2 de mayo de 1935 fue nombrado consejero de Obras Públicas en el gobierno presidido por el gobernador general de Cataluña, Joan Pich i Pon, donde permaneció hasta febrero de 1936.

Vallès i Pujals fue el impulsor del Plan de obras públicas de 1935, y todo parece apuntar a que a él se debió buena parte de su planteamiento. La memoria del plan de caminos, que contiene las consideraciones generales sobre el plan y justifica la necesidad, la extensión y los objetivos, tienen su huella⁴.

Muy pronto se pusieron en marcha los trabajadores para la realización del Plan de obras públicas. En colaboración con Frederic Turell, director técnico del Servicio de Carreteras de la Consejería, Vallès buscó los miembros del equipo entre los funcionarios de las Diputaciones catalanas. Para dirigir este equipo, Vallès eligió a Muñoz Oms, con el que había tenido contacto profesional⁵ para un asunto particular en el año 1931.

Victoriano Muñoz Oms (Lleida, 1900-Barcelona, 2000), ingeniero de caminos, canales y puertos, a finales de 1925 entró a formar parte de la Diputación de Lleida como ingeniero director de Vías y Obras, donde permaneció hasta el año 1935, momento en el que se incorporó a la oficina de Barcelona del Plan de obras públicas. En estos diez años, Muñoz Oms llevó a cabo numerosas obras de viabilidad, y como él mismo explicaba: «[...] construimos más de quinientos kilómetros de caminos vecinales. Fue una aventura porque no había ni planos de los lugares e íbamos recorriendo la provincia palmo a palmo⁶» (recordamos que en este período las obras públicas provinciales recibieron un importante

impulso), y también obras hidráulicas (en el año 1926 se creaba la Confederación Sindical Hidrológica de la Cuenca del Ebro, de la cual forman parte las cuencas de los ríos Segre, Noguera Pallaresa y Noguera Ribagorçana). También formó parte de la comisión francoespañola de las rutas transpirenaicas del ferrocarril, en la línea del Pallaresa.

En la orden del 17 de julio se designaba a Victoriano Muñoz Oms para preparar y elaborar los trabajos necesarios desde la Dirección de Obras Públicas de la Generalidad y poco antes, en junio de 1935, se inician los trabajos de redacción del Plan, con un reducido equipo de seis técnicos, procedentes de los servicios provinciales de obras públicas en calidad de comisión de servicios: Francesc Izquierdo (Diputación de Girona), Artur Reñé (Diputación de Tarragona), Nemesi Navés, Alfons Franco i Josep Gual (Diputación de Lleida) y Lluís Pérez de la Torre (Diputación de Barcelona)⁷. No eran técnicos superiores, sino que su cargo era homologado al de los ayudantes de Obras Públicas. De este equipo, hay que destacar dos aspectos: por un lado, la procedencia geográfica diferente, que hacía que en conjunto se dispusiera de un amplio conocimiento territorial; por otro lado, la procedencia profesional uniforme, que además de facilitar el trabajo en equipo, hace bascular la orientación del Plan hacia las obras públicas. Esta procedencia explica, por ejemplo, que no se encuentre en las propuestas ningún rasgo de planes urbanísticos anteriores o contemporáneos, o de planeamiento regional. Además del equipo de redacción, hubo colaboradores puntuales en determinados aspectos del Plan⁸.

Cronología de los trabajos

La mencionada Orden también especificaba que «el plan tendrá que estar acabado en el plazo de tres meses a partir de la fecha de la presente disposición». Si bien, este calendario quizás imposible no se cumplió, el Plan se hizo en un plazo extraordinariamente corto, inferior a un año.

Todos los estudios y las propuestas de los diferentes servicios se comenzaron y avanzaron en paralelo, pero los correspondientes al Plan de caminos se acabaron antes por la inminencia de los traspasos. Cuando en el mes de enero de 1936 se expuso el Plan de caminos, se preveía entregar antes del mes de junio todos y cada uno de los planes sectoriales. Seguramente, esto no se pudo cumplir por los cambios políticos que se iniciaron a principios del año 1936, porque la visita de la documentación localizada sobre el Plan, parece evidente que si se hubiera continuado trabajando como en los primeros doce meses, muy pronto se hubiera podido acabar y presentar la totalidad del Plan.

⁴ Párrafos completos de la Memoria del Plan se reproducen en el libro de Joan Costa i Joan Rovira, en afirmaciones realizadas por Vallès i Pujals (Costa, Rovira 1936, p. 110 a 124).

⁵ Se habían conocido cuando Vallès contactó con Muñoz Oms para construir el camino de Malpàs, en la Alta Ribagorça, donde quería poner en marcha una mina de carbón, que posteriormente sería el origen de la empresa MIPSA.

⁶ Senra (2004), p. 21.

⁷ Todos los que aparecen citados en la Memoria del Plan de caminos como los funcionarios de la Generalidad que han «trabajado de manera directa y constante», a los cuales se les reconoce la ayuda inteligente y el esmero empleado. También había una secretaria y mecanógrafa, primero de la Diputación de Lleida (a la que le dijeron que se trataba de un trabajo de dos meses), posteriormente sustituida por una persona de la Diputación de Barcelona.

⁸ Por ejemplo, el ingeniero agrónomo Ramon Bardia colaboró en la Sección de Riegos y Obras Hidráulicas; el ingeniero de caminos Sr. Riera, en la redacción de la Sección de Abastecimiento de Aguas; y el ingeniero de la telefónica, Sr. Aragonés, en la Sección de Teléfonos; Josep Canudas, jefe del Servicio de Aeronáutica de la Generalidad, en la Sección de Aeropuertos.

El 6 de diciembre, cinco días después del traspaso de servicios de obras públicas a la Generalidad, se llevó a cabo una exposición en la prensa del Plan de caminos, que se repite el 5 de enero para la prensa comarcal. El hecho da lugar a comentarios en general bastante elogiosos en los periódicos⁹.

Mientras se inicia la tramitación administrativa. Como veremos más adelante, el 24 de diciembre comienza la información pública, de treinta días naturales, pero este trámite se fue alargando en sucesivas prórrogas, hasta el 31 de marzo de 1936. A pesar de que el Plan estaba en período de información pública, el 22 de enero de 1936 la Consejería sacó a subasta una serie de dieciséis obras de carreteras y caminos, por valor de más de 6 millones de pesetas.

A pesar de los cambios políticos derivados de las elecciones de febrero de 1936, que produjeron un nuevo gobierno presidido por Lluís Companys y con Pere Mestres como consejero de Obras Públicas, todo parece indicar que los trabajos del Plan continuaron mucho después¹⁰, como lo demuestran las prórrogas de la exposición pública y la existencia de documentos del Plan con fecha de junio de 1936. Todavía el 9 de abril de 1936, una vez cerrado el período de alegaciones y con más de mil observaciones recogidas, que eran examinadas por el equipo de redacción del Plan, el consejero Pere Mestres pedía a los diputados en las Cortes y en el Parlamento que le enviaran las sugerencias de sus demarcaciones, y a los ayuntamientos que se pronunciasen. El 22 de abril, el consejero comentaba en la prensa los trabajos que se realizaban en la adaptación de las demandas surgidas de las sugerencias anteriores, con la intención de presentar en el Parlamento las bases teóricas y económicas del Plan¹¹. En la prensa se divulgó el estado de los trabajos hasta finales de 1936¹², pero, de todas maneras, en el año 1937 el nuevo gobierno de la Generalidad no parecía tan preocupado por las obras públicas y se decantaba hacia proyectos más relacionados con el urbanismo, como el «Plan Macià» o la Ciudad de Reposo y Vacaciones. También hubo nuevas propuestas planificadoras de ámbito regional de

carácter muy diferente, como la CAIRN¹³ o la campaña de electrificación integral de Cataluña, y el Plan general de obras públicas entonces quedó totalmente abandonado.

La información de base utilizada

Respecto al Plan, en primer lugar se debería confeccionar una base cartográfica y decidir el nivel administrativo de actuación. Por otro lado, para conocer las necesidades se utilizaron dos métodos: las secciones de Caminos, Ferrocarriles, Puertos, Aeropuertos, Teléfonos y Riegos, y Grandes Obras Hidráulicas se hicieron «basándose en estudios efectuados con los elementos de juicio que tenían a mano o que podían encontrar sin la ayuda directa de los propios pueblos...»¹⁴; para las secciones de Abastecimiento de Aguas, Alcantarillado, Encauzamiento de Ríos, Saneamiento de Terrenos y Alumbrados de Poblaciones, la determinación de las necesidades existentes se hizo mediante una encuesta a los municipios.

Cartografía

Cuando se iniciaron los trabajos del Plan, no existía un mapa topográfico de todo Cataluña, el Servicio Cartográfico de la Generalidad sólo había publicado algunas hojas de mapa a escala 1:100.000. Por este motivo, uno de los primeros trabajos que se realizó fue la confección de un mapa de Cataluña a escala 1:200.000 que incluyera «todos los accidentes orohidrográficos, la situación verdadera de los pueblos, la expresión de los límites de las comarcas y las vías de comunicación con todas sus peculiaridades de trazado»¹⁵.

Se utilizaron las hojas existentes del mapa 1:50.000 del Instituto Geográfico y Estadístico de España, que cubrían un 83% del territorio¹⁶, los planos del Estado Mayor del Ejército y los publicados por el Servicio Cartográfico de Cataluña (heredad de la Diputación de Barcelona y que anteriormente había sido de la Mancomunidad). Según Creus i Vidal¹⁷, la principal cartografía catalana disponible era el «Mapa topográfico militar», a escala 1:20.000 relativos a Cataluña, del que se disponían 27 hojas publicadas; el «Mapa militar de España», a escala 1:100.000 (3 hojas); el «Mapa itinerario militar de España», a escala 1:200.000 (7 hojas); el «Mapa topográfico» del Instituto Geográfico y Catastral, a escala 1:50.000 (57 hojas). El Servicio Cartográfico de la Mancomunidad, que da lugar al de la Generalidad, había publicado ocho hojas del mapa a escala 1:100.000.

Respecto a las carreteras, había un mapa a escala 1:400.000, realizado por V. Turell, y dos o tres editados por la empresa Michelin, así como también los del Patronato Nacional de Turismo. Además, existían los

⁹ Sin embargo, hay algunos comentarios que atribuyen las propuestas del Plan al gobierno anterior (el periódico *Ultima Hora* del 6 de diciembre de 1935 comenta que: «El gestor de Obras Públicas se hace suyo un proyecto de comunicaciones del último gobierno de izquierda»; de forma parecida, en *La Humanitat* del día 7 de diciembre se afirma: «Un proyecto de comunicaciones del último gobierno de izquierda, planeado por el gestor de Obras Públicas, que pretende hacérselo suyo». En cambio, no hemos encontrado ninguna prueba documental de esta supuesta apropiación, y por el contrario, sí que hemos podido seguir, tanto documentalmente como mediante el testimonio de su director, todo el proceso de redacción del Plan desde su inicio.

¹⁰ A pesar de que en algunas fuentes se afirma que el Plan se abandonó en enero de 1936 (Sánchez i Vilanova 1993, p. 61).

¹¹ Declaraciones del consejero Pere Mestres al periódico *El Diluvio* del 22 de abril de 1936, p. 8.

¹² El 17 de junio de 1936, el periódico *La Humanitat* recoge las afirmaciones del consejero Pere Mestres reiterando la inmediatez de la presentación del Plan al Parlamento, y el 26 de junio el propio periódico reproduce unas declaraciones del presidente Companys efectuadas a la prensa francesa, donde manifiesta que: «[...] Pronto presentaremos al Parlamento un plan extraordinario de grandes trabajos. Cataluña no tendrá ni un pueblo sin comunicaciones y teléfono...». En *La Vanguardia* del 28 de octubre, el consejero de Trabajo y Obras Públicas, Miquel Valdés (nombrado con el gobierno de septiembre de 1936), dice que están estudiando un vasto plan de obras públicas, con una inversión de 42 millones de pesetas, que se dará a conocer pronto. Ésta es la última referencia que hemos encontrado del Plan de obras públicas.

¹³ Conferencia para el aprovechamiento industrial de las riquezas naturales de Cataluña, que se desarrolla en el año 1937, y de la cual fue secretario general Santiago Rubió i Tudurí, coautor del *regional planning* de 1932.

¹⁴ Según se describe en la «Memoria de Plan de abastecimiento de agua potable».

¹⁵ Memoria del Plan de caminos.

¹⁶ Montaner (1993), p. 21.

¹⁷ Creus i Vidal (1934). Volumen II, p. 269, nota 38.

mapas del Centro Excursionista de Cataluña, otros específicos, como el de las Montañas de Prades o de Montserrat. Creus i Vidal también menciona un «conocido» mapa general, «de Brossa»¹⁸, que considera el único mapa de Cataluña hasta ese momento.

Este mapa debía de ser desconocido o insuficientemente por los autores del Plan, que dicen que la cartografía de la que disponían no cubría todo el territorio y se completó con numerosos mapas municipales y otros de orígenes de diversas escalas¹⁹. Con este material, una vez revisado y puesto al día, con la ayuda del mencionado Servicio Cartográfico de la Generalidad, y mediante la utilización de procedimientos fotográficos, se llegó a formar el mapa de Cataluña. Este mapa no se editó hasta la conclusión de los trabajos, y en la presentación del Plan de caminos se dice que: «todavía se está acabando la toponimia». A pesar de todo, sin embargo, abasteció desde el principio la base sobre la que se plasmaron gráficamente los mapas temáticos de antecedentes y de las propuestas de las diversas secciones.

Se trata de un mapa bastante preciso, de un alto nivel de calidad, como se puede comprobar en la reproducción adjunta y, con mucho más detalle, en el DVD adjunto, en la Sección de Caminos. Del mapa quedan algunos ejemplares (en la Consejería de Política Territorial y en el Instituto Cartográfico, además del ejemplar del Archivo Nacional de Cataluña), pero en el año 1977, con motivo del Congreso de Cultura Catalana, la Diputación de Barcelona reprodujo el facsímil de la Memoria del Plan de caminos y el mapa 1:200.000, aunque a una escala más reducida: 1:400.000²⁰.

26

Divisiones administrativas

A pesar de que la división comarcal del año 1932 es conocida y mencionada de forma elogiosa en el texto del Plan, se utiliza como división administrativa básica el partido judicial.

No se emplea la división comarcal porque todavía no está aprobada oficialmente y porque muchos datos que se utilizan de fuente están agrupados por partidos o distritos. De la Ponencia del estudio de la división territorial se utiliza la información relativa a los mercados, y se remarca la importancia para definir la red viaria.

Por lo tanto, hay que tener presente que cuando en el Plan se citan las comarcas, cosa que ocurre muy frecuentemente, se refiere a los distritos judiciales, división bastante diferente a la de la Ponencia de 1932. Ejemplos de diferencias entre las dos divisiones serían la comarca de Ribera d'Ebre, que está repartida entre las de Falset y Gandesá; las del Baix Ebre y el Montsià forman una sola comarca, la de Tortosa; la Cerdanya de la provincia de Girona y el Ripollès forman la comarca de

Puigcerdà y la Cerdanya de la provincia de Lleida va con La Seu. La comarca de Solsona es mucho más grande que el Solsonès y lo mismo pasa con la de Girona respecto al Gironès. El Vallès Occidental se divide en las «comarcas» de Sabadell y de Terrassa, y el Maresme entre las de Arenys de Mar y Mataró.

Estadísticas y otras fuentes

En el Plan se utiliza una serie de estudios y datos como fundamentos de información, que se concretan en mapas, tablas y gráficos. Ya desde el comienzo se muestra la voluntad de utilizar todo aquello que aporte un mayor conocimiento de las necesidades y características del territorio: «[...] la labor del ingeniero tiene que apoyarse en el mayor tratado posible de estudios geográficos y estadísticos, agrícolas y económicos, y ha de tener en cuenta el estado de la opinión pública respecto a cada uno de los extremos contenidos en el Plan»²¹.

La información y los datos recopilados son muy diversos y completos; hay de físicas (hipsometría y geología, escorrentías, aforos y caudales de los ríos, pluviometría, perfiles de los ríos, etc.), inventarios de recursos tan naturales (bellezas naturales, balnearios y aguas minerales), como culturales (monumentos arquitectónicos, arqueológicos y otros) y económicos (riqueza minera, riqueza agrícola y forestal, aprovechamientos industriales y agrícolas, producciones agrícolas y ganaderas, superficies de cultivo); datos sobre consumos (mercados, consumo de gasolina y gasoil, consumos agrícolas y ganaderos), de transportes (autobuses, tráfico de puertos, comunicaciones, rutas turísticas), de nivel de riqueza (riqueza contributiva de los pueblos: contribución urbana y rústica, y contribución industrial).

Hay un conjunto de mapas que recogen los antecedentes utilizados, y básicamente corresponden a la sección de caminos (ya que es la primera que se incluyó) y a la de riegos, secciones donde se reproducen, tanto en el texto como en el DVD. Así, en el «Mapa de antecedentes» (que pertenece a la Sección de Caminos) se grafían a escala 1.200.000 los núcleos por estratos de población, los transportes públicos, el consumo de gasolina, los mercados, los coeficientes de crecimiento/decrecimiento por comarca, o la relación de kilómetros que existen y los que habrían de tener teóricamente.

El «Mapa de riquezas», de la Sección de Caminos, agrupa un conjunto de información aparentemente no relacionada entre sí, como las minas (lignito, plomo, sales,... hasta veintiséis clases de minerales), los monumentos arquitectónicos (de primera, segunda y tercera categorías), las vías turísticas, diferenciando si la fuente es el Patronato de Turismo o el Centro Excursionista de Cataluña, o las estaciones hidrotermales, diferenciadas por categorías.

Un antecedente del mapa anterior parece que podría ser el «Mapa minero y minero-metalúrgico de Cataluña», datado el 5 de julio de 1931 y firmado por «El Ingeniero Jefe» y «El ayudante». Por lo tanto, es un

¹⁸ Posiblemente se refiere al mapa «Cataluña y país lindante de Aragón y Francia», a escala 1:360.000, realizado y publicado por Eduard Brossa, en el año 1930.

¹⁹ Entre los documentos de trabajo del Plan hemos encontrado hojas del mapa geológico (Instituto Geológico y Minero de España, «Mapa geológico de España», a escala 1:50.000. Madrid 1933) y también un mapa de la Diputación de Barcelona «Situación de carreteras y caminos. Provincia de Barcelona». Barcelona, 1917.

²⁰ Diputación de Barcelona (1977).

²¹ Preámbulo que tenía que preceder a la Orden de encargo del estudio y la redacción del Plan general de obras públicas.

documento utilizado como antecedente, no elaborado por el servicio del Plan, sino por el Distrito Minero de Cataluña. La base cartográfica es, también, un mapa 1:200.000, pero diferente del que utiliza para los trabajos del Plan de obras públicas. La leyenda contiene la ubicación de una treintena de minerales diferentes, localización de canteras, centros termoeléctricos y fábricas diversas (de aglomerados, cemento, piedra artificial...).

El «Mapa forestal y de cultivos» (mapa número 11 de la Sección de Caminos) es uno de los que llevan una «máscara» con el título del mapa y la leyenda en castellano²²; en este mapa se dibujan las zonas de huerto, cultivo, olivos, viñas, etc., y se indican, también, las tierras de regadío.

Otro de los mapas castellanizados, «Mapa de aprovechamientos industriales y agrícolas actuales», de la Sección de Riegos y Grandes Obras Hidráulicas, dibuja con símbolos los aprovechamientos industriales (por potencia, por instalación y por término municipal) y los aprovechamientos agrícolas (por superficie de tierras regables, diferenciando las de derivación directa de las de canal o río).

El «Mapa de conjunto de antecedentes» es un mapa de síntesis, que a diferencia de los anteriores, dibujados a 1:200.000, éste es a escala 1:400.000. Pertenece a la Sección de Riegos y Grandes Obras Hidráulicas (también con el título y la leyenda castellanizados). Con el subtítulo «Hipsometría. Cultivos, geología aplicada y pluviometría», contiene las curvas isoyetas e indica los terrenos geológicamente óptimos o aptos para el cultivo, y los terrenos de secano y de regadío.

Por la documentación localizada recientemente sobre el Plan podemos conocer algunas de estas fuentes de información, ya que en las memorias no se dan muchas referencias. Por un lado, y vista la procedencia de los redactores del Plan, se utilizó mucha documentación existente en las antiguas Diputaciones provinciales (en aquellos años incorporadas a la Generalidad de Cataluña), de la Mancomunidad y de la propia Generalidad, así como documentación de la Biblioteca de la Escuela de Ingenieros de Caminos. Asimismo se consultaron una serie de estadísticas publicadas por diversos organismos públicos, y se utilizó información de las cámaras catalanas de comercio, industria y navegación; se tuvieron en cuenta las actuaciones o la legislación de diferentes organismos administrativos españoles, tanto del sector ferroviario, como eléctrico, telefónico, etc. También se utilizaron referentes de otros países, principalmente de Italia, Francia y Alemania, algunos de ellos citados en la Memoria del Plan de caminos: se menciona la «política de verdadera audacia» seguida por Roosevelt en Estados Unidos; del proyecto del *new deal* presentado a Inglaterra por Lloyd George²³; de las obras públicas realizadas en Italia (se citan las inversiones en el puerto de Génova, la construcción de túneles, puentes y carreteras), de la construcción de autopistas en Alemania (se menciona la previsión de construir 7.000

kilómetros en siete años). Por otro lado, se utilizan datos no publicados, que se les reclaman a los servicios sociales, tanto de la Generalidad como de otras administraciones²⁴. Finalmente hay también datos que se obtienen de empresas privadas.

En la Sección de Caminos enumeramos detalladamente algunos de los antecedentes utilizados por los autores del Plan.

La encuesta municipal

Tal como hemos indicado anteriormente, se consideró que la mejor manera de conocer las necesidades existentes era mediante una encuesta a todos los municipios de Cataluña, que se hizo oficial a partir de una orden circular del consejero, para transmitir a todos los ayuntamientos el cuestionario con los datos indispensables para la elaboración del Plan. La respuesta se tenía que remitir en el plazo de diez días²⁵. Los impresos se enviaron a todos los ayuntamientos y se estimuló la respuesta «no con pocas letras y recordatorios»²⁶.

La encuesta, de cinco páginas, llevaba la cabecera: «Plan general. Información sobre las necesidades públicas en las órdenes de abastecimiento de aguas, alcantarillados [sic], saneamiento de terrenos, encauzamiento y alumbrado eléctrico». Se hacían cuarenta y ocho preguntas, de tipo muy variado, que se tenían que contestar en cada municipio (de más de 100 habitantes en el caso de abastecimiento de aguas y alcantarillado, y de más de 50 habitantes para el alumbrado eléctrico; en saneamiento de terrenos y encauzamientos no se limitaba a la población de los núcleos). Dos preguntas se repetían en cada apartado: la primera, referida al nombre del núcleo o del lugar donde se tendría que actuar; y la última, de tipo genérico, de observaciones²⁷. Se pedían localizaciones, proyectos existentes y datos físicos, numéricos u otros, sobre cada uno de los aspectos encuestados. A pesar de las dificultades inherentes al método empleado, los redactores del Plan consideraban que, con las comprobaciones necesarias, las encuestas se convertían en buena base de información.

El contenido de las encuestas era el siguiente (para dar una idea del nivel de detalle de las encuestas, en el DVD se reproducen ejemplos de cada una, correspondientes a las secciones de abastecimiento de aguas, alcantarillado, saneamiento de terrenos, encauzamientos y alumbrado eléctricos):

²² Parte de los mapas que tienen relación con la Sección de Riegos y Grandes Obras Hidráulicas se utilizaron posteriormente para el «Plan Porcioletes», y se confeccionaron unas «máscaras» para castellanizar los títulos de los mapas y las leyendas, como se explica más adelante en la Sección de Riegos y Grandes Obras Hidráulicas.

²³ No es el *New Deal* de F. D. Roosevelt, sino que se hace referencia al Plan de Lloyd George explicado en el libro de Showden, *Mr. Lloyd George's New Deal*.

²⁴ Por ejemplo, se hizo un catálogo de las carreteras y los caminos existentes, con sus características, a partir de los datos que proporcionan los diferentes organismos responsables (departamentos de obras públicas provinciales, las correspondientes direcciones de obras públicas de la Generalidad en Barcelona, Girona, Lleida y Tarragona). En total se elabora una lista del orden de 10.000 kilómetros de vías.

²⁵ Según se recoge en *La Vanguardia* del 29 de agosto de 1935, p. 4.

²⁶ Memoria del Plan de abastecimiento de aguas.

²⁷ Parte de estas encuestas, debidamente cumplimentadas, se recuperaron a mediados de la década de 1990 como resultado de un último encuentro de materiales; están a disposición de los interesados en el Archivo Nacional de Cataluña.

I. Abastecimiento de aguas

Pueblos o agregados superiores a 100 habitantes que no están abastecidos. O que lo están de una manera defectuosa

1. Nombre de los pueblos superiores a 100 habitantes que se han de abastecer con agua.
2. Lugar donde parece que podrían captarse las aguas potables, precisando la situación.
3. Procedencia del agua (especificad si es de fuente, río, embalse, canal o pozo).
4. Caudal mínimo que parece que se podría obtener en litros por segundo.
5. Distancia aproximada entre captación y pueblo.
6. Desnivel aproximado entre captación y parte más alta del pueblo.
7. Longitud aproximada de las calles donde se tiene que instalar la distribución interior.
8. Nombre de los pueblos en los que sería posible, quizás, asociarse con el fin de buscar en común el abastecimiento de aguas.
9. Si hay proyecto, especifíquese el nombre del autor, la fecha, las partes de que se compone y el coste.
10. Observaciones.

Abastecimientos defectuosos susceptibles de ser corregidos

11. Nombre de los pueblos o uniones superiores a 100 habitantes donde hay que mejorar los abastecimientos de agua potable.
12. Lugar donde se efectúa la captación y la precisión de la situación.
13. Procedencia del agua (si es de manantial, río, embalse, canal o pozos).
14. Caudal medio del que se dispone en litros por segundo.

Medidas necesarias

15. Depuración necesaria (especificad si bacteriológica, física o química).
16. Regulación: ¿Tienen depósito regulador? ¿Sí o no? Si tienen, ¿es suficiente? ¿Sí o no?
17. Longitud de las conducciones abiertas que hay que cubrir.
18. Longitud de las tuberías de suministro de aguas hasta el pueblo donde se tienen que sustituir o instalar de nuevo.
19. Longitud de las tuberías de distribución dentro del pueblo donde se tienen que sustituir o instalar de nuevo.
20. ¿Hace falta establecer una instalación supletoria para conseguir más presión de agua? ¿Sí o no?

21. Si hay proyecto, especifíquese el nombre del autor, las partes de las que se compone y el coste.
22. Observaciones.

II. Alcantarillado

Pueblos o agregados superiores a 100 habitantes que no tienen alcantarillado que son defectuosos

23. Nombre de los pueblos o agregados superiores a 100 habitantes que no tienen alcantarillado.

A). Alcantarillados nuevos o que se pueden considerar como tales

24. Cómo se evacuan los excrementos actualmente (especificad si por pozos, si en los canales, si en las acequias, etc.)
25. Longitud de las calles donde se tienen que instalar alcantarillas.
26. Longitud de la cloaca desde la última casa hasta el lugar de desagüe.
27. Lugar donde le parece que tendría que desaguar la red para tener una buena salubridad (especificad situación y nombre de río, acequia o campos).

B). Alcantarillados defectuosos susceptibles de ser corregidos

28. Longitud aproximada de las ampliaciones interiores o sustituciones interiores del pueblo.
29. Longitud aproximada de la prolongación de la cloaca para lograr un buen desagüe.
30. Lugar donde parece que tendría que desaguar la red para tener una buena salubridad (especificad situación y nombre de río, acequia o campos).
31. Si existen proyectos, especifiquen nombre del autor, fecha, partes de que se compone y coste.
32. Observaciones.

III. Saneamiento de terrenos

Marismas, terrenos pantanosos y estanques que, por su insalubridad o aprovechamiento de cultivo, convenga sanear y desecar dentro del término municipal

33. Nombre del lugar que conviene sanear.
34. Localización (precisad y delimitad los terrenos).
35. Superficie aproximada en hectáreas que comprende el saneamiento.
36. Dónde se cree que podría desaguar la cloaca.
37. Longitud aproximada de la cloaca.
38. Observaciones.

IV. Encauzamientos

Pueblos o lagos que hay que defender o embellecer por el paso del río. Tramos de ríos o de desguaces que conviene encauzar dentro del territorio del municipio

39. Nombre de la comarca, pueblo o lugar que tiene que recibir la mejora.
40. Clase de mejora (encauzamiento de río o desagüe, defensa contra ataques o inundaciones del río, embellecimiento del paso del río por el pueblo o lugar) y referencias sobre ésta.
41. Longitud aproximada de las obras que hay que efectuar.
42. Si hay proyectos, nombre del autor, fecha, partes de que se compone y coste.
43. Observaciones.

V. Alumbrado eléctrico

Pueblos o agregados del municipio superiores a 50 habitantes sin alumbrado eléctrico

44. Nombre del pueblo o agregados superiores a 50 habitantes que se tienen que alumbrar eléctricamente.
45. Longitud aproximada del pueblo a la línea eléctrica más próxima.
46. Nombre de la compañía propietaria de la línea a la que se tendría que enlazar.
47. Nombre de los pueblos donde sería, tal vez, posible asociarse para resolver en común la necesidad.
48. Observaciones.

Esquema y documentación existente del Plan general de obras públicas

El Plan está formado por tres servicios y éstos se dividen en once secciones. Este esquema es el que seguiremos para la descripción del Plan y es el que figura en el cuadro del presupuesto, reproducido en el siguiente apartado.

A nivel de borrador, el Plan prácticamente se terminó. Se recogió la información previa de todas las secciones, se cuantificaron las necesidades, se justificaron las actuaciones seleccionadas (de las cuales se hizo una lista), se calculó el presupuesto correspondiente, se obtuvo un desglose de la inversión por «comarcas», que dieron lugar a diversos planos y gráficos informativos, entre ellos un plano con la localización de las actuaciones propuestas. Lo único que posiblemente no se llegó a hacer para todos los servicios fue la Memoria justificativa de la propuesta,

que posiblemente se redactaba al final de todo el proceso. Inicialmente se conocían las memorias de las secciones de Carreteras²⁸, Teléfonos, Desección y Saneamiento de Terrenos²⁹. A mediados de la década de 1990 se localizaron las correspondientes a las secciones de Aeropuertos y de Abastecimiento de Agua Potable. La falta más importante es la Memoria de la Sección de Riegos y Grandes Obras Hidráulicas, de gran importancia dentro del conjunto del Plan³⁰. También faltan las memorias de las otras cinco secciones menos importantes: Ferrocarriles, Puertos y Servicios Marítimos, Alcantarillado y Depuración de Aguas Residuales, Encauzamiento de Ríos y Electrificación Rural.

El presupuesto general

Una de las características importantes de este Plan, que es otro rasgo diferencial respecto de otras actuaciones similares, es que cuantifica el coste de sus propuestas, lo cual permite a los autores establecer un presupuesto detallado para cada Sección y un presupuesto del conjunto, un plan de etapas y, lo que es más importante, una forma de financiar las actuaciones de la primera de estas etapas, que en el cuadro siguiente figuran como “las obras más interesantes”. Se debe tener en cuenta, como dice el autor, que en este presupuesto no se baja al detalle, puesto que eso no se podrá hacer hasta que se hayan llevado a cabo las correspondientes informaciones públicas y se hayan incorporado las rectificaciones que se puedan derivar.

El presupuesto total del Plan se establece en 1.486 millones de pesetas. Esta cifra se distribuía, como podemos ver en el cuadro del Presupuesto general, en dos partes relativamente similares: una para el Servicio de Comunicaciones (53%) y la otra para los Servicios Hidráulicos y Eléctricos (47%). A nivel de secciones, destacan por el volumen de inversión prevista, la de Riegos y Obras Hidráulicas, con el 35% y la de Caminos, con el 30% de la inversión del Plan. Las otras secciones suponen porcentajes de inversión muy menores. Las principales son las de Puertos (12%), Ferrocarriles (9%) y Alcantarillado (7%). Por lo tanto, las dos secciones más importantes suponían el 65% de las inversiones, y las cinco primeras engloban el 93%, mientras que las seis secciones restantes se reparten únicamente el 7% del total.

A pesar de que la inversión prevista es un índice significativo, es justo decir que no se puede juzgar la importancia de las diferentes secciones del Plan únicamente por el volumen económico de la inversión, dadas las diferentes características de los servicios y de su financiación. Por ejemplo, la Sección de Teléfonos, de gran importancia por el número de actuaciones previstas y por la población que se beneficiaría, es la que tiene una cifra de inversión menor, en este caso a causa, como veremos,

²⁸ Publicada el año 1973 por la Diputación de Barcelona y en el año 1982 por el Departamento de Política Territorial y Obras Públicas de la Generalidad de Cataluña (véase bibliografía).

²⁹ Publicadas en el año 1982 por el Departamento de Política Territorial y Obras Públicas de la Generalidad.

³⁰ Según el director del Plan, esta memoria es muy parecida a la del Plan de aguas de Cataluña, de 1957, redactado por el propio Muñoz Oms por encargo del alcalde de Barcelona en ese momento, Josep M. de Porcioles. De la misma manera que se aprovecharon los planos de 1935 para hacer este plan, posiblemente también se debían de utilizar los textos y otra documentación de la Memoria, actualmente no localizada.

de las características de la concesión administrativa existente para todo el Estado.

Para poder hacernos una idea de la magnitud de la cifra de inversión propuesta, pensemos que, quince años antes, se había previsto un programa de actuaciones de la Mancomunidad de Cataluña financiado con el empréstito de 60 millones, en el cual sólo la mitad, aproximadamente, era para obras públicas; o que el último presupuesto de la Generalidad aprobado por el Parlamento de Cataluña, antes de la realización del Plan general, que correspondía al segundo semestre de 1934, era de sólo 64 millones de pesetas, de los que para gastos de obras públicas sólo había 7 millones. Como último hito comparativo, digamos que la siguiente ley de presupuestos, una vez vuelva a funcionar el Parlamento, correspondiente al segundo semestre de 1936, contemplaba una cifra total de 72 millones, de los que 24 corresponden a obras públicas y de éstos únicamente 7 millones eran para obras nuevas. Es decir, en unos años que la Generalidad presupuestaba anualmente unos cien cuarenta millones de pesetas, se presenta un plan que pretende hacer cien millones de inversión anual.

Con estas cifras podemos ver, por una parte, la ambición de los planificadores, conscientes de las necesidades infraestructurales existentes si se quería alcanzar un nivel similar a los de los países vecinos y, por otra, las bajas cifras de inversión autonómica que únicamente se pueden entender conociendo las escasas competencias de aquella Generalidad. Justo es decir, como veremos más adelante, que no toda la inversión correspondía al ente autonómico, sino que en la misma habríamos de hacer partícipes también a los ayuntamientos, los habitantes beneficiados por las mejoras y también el Estado en según qué sectores.

La cifra de inversión total prevista por el Plan, en pesetas del año 2002, equivaldría a 380 mil millones y las anualidades de la primera etapa de diez años a 25 mil millones de pesetas³¹, equivalentes aproximadamente a 150 millones de euros. Ello actualmente puede parecer una cifra reducida pero si tenemos en cuenta el tamaño del sector público y sobre todo cuál era el volumen del PIB catalán de la época, el porcentaje de inversión era muy elevado y la diferencia existente entre lo que se estaba invirtiendo por parte del sector público y las propuestas que hacía el Plan era enorme. El Plan era, pues, extraordinariamente ambicioso, incluso teniendo en cuenta que no todo el coste tendría que correr a cargo de la Generalidad, pero como decía Muñoz Oms "...es preciso no atemorizarse ante las cifras que por cuantiosas que nos resulten siempre tienen que ser modestas en relación con las de los otros países" y cita a continuación los casos de Italia o Inglaterra³².

Para su realización, el Plan establece una primera etapa de diez años, en la cual se harían las mencionadas "obras más interesantes". El volumen de inversión de esta etapa es del 67% del total, o sea, 1.000 millones de pesetas. En esta etapa, sectorialmente la inversión aún está más concentrada, en las dos secciones que ya hemos mencionado: la de Riegos y Obras Hidráulicas que supone el 42,6% del total y la de Caminos el 32,0%, o sea, estas secciones suman en ésta primera etapa el 75% de la inversión prevista. Por contra, las tres secciones siguientes

(Puertos 7,1%, Alcantarillado 7,0% y Ferrocarriles 4%) en conjunto disminuyen su peso y suponen sólo el 18% del total. Estas variaciones se compensan y, por lo tanto, estas cinco secciones totalizan, tanto en la primera etapa como en el conjunto del Plan, el 93% de la inversión.

Financiación del Plan

Por lo tanto, el Plan requería un importante esfuerzo económico, aparte del de gestión. Por ello se consideró necesario demostrar la posibilidad de financiarlo y se presentó un "tanteo económico para el desarrollo de la primera etapa"³³. Ya hemos dicho que ello era una novedad y por lo tanto merece la pena explicarla, aunque sea de forma resumida.

Inicialmente se consideraron los siguientes parámetros:

- El Presupuesto de las obras comprendidas en la primera etapa era de 1.000 millones de pesetas y el plazo de ejecución de las mismas era de 10 años, por lo tanto el gasto anual en obras del Plan era de 100 millones de pesetas.
- Por otra parte, los caudales anuales disponibles desde el comienzo de las obras eran 35 millones de pesetas (15 de los recursos procedentes de los servicios de caminos traspasados del Estado a la Generalidad, 15 más procedentes de los servicios de obras hidráulicas a traspasar próximamente y los otros cinco de recursos procedentes de los servicios de puertos, ferrocarriles, aeropuertos, etc.).
- Por lo tanto, eran necesarios 65 millones anuales para completar la inversión prevista. Esta cantidad es la que se propone obtener de un empréstito con un tipo de interés anual del 6%.

El cálculo de los costes de este empréstito puede observarse en el cuadro siguiente, las cifras son en millones de pesetas:

Cuadro 1. Cálculo del préstamo necesario para la financiación del Plan de obras públicas

Años	Gastos en obras	Caudales disponibles	Déficit	Intereses	Préstamo anual	Préstamo total
Primero	100	35	65	1,95	66,95	66,95
Segundo	100	35	65	5,97	70,97	137,92
Tercero	100	35	65	10,22	75,22	213,14
Cuarto	100	35	65	14,74	79,74	292,88
Quinto	100	35	65	19,52	84,52	377,40
Sexto	100	35	65	24,59	89,59	466,99
Séptimo	100	35	65	29,97	94,97	561,96
Octavo	100	35	65	35,67	100,67	662,63
Noveno	100	35	65	41,70	106,70	769,33
Décimo	100	35	65	48,10	113,10	882,43
Totales	1.000	350	650	232,43	882,43	

³¹ BBVA Servicio de Estudios. Informe Económico 2002 "Tabla 42. Resumen del valor adquisitivo de la moneda (1936-2002), p. 231.

³² Memoria del Plan de caminos, extensión del Plan, p. 4.

³³ Cuadro "Tanteo económico para el desarrollo de la primera etapa del Plan general de obras públicas". Generalidad de Cataluña (1982), p.119.

Podemos ver en el cuadro que se parte de una distribución lineal del coste de inversión, y que por lo tanto se requiere disponer de 100 millones de pesetas anuales. De éstos, únicamente se tendrían 35 millones y los 65 millones restantes se preveía obtenerlos con un empréstito. Este “déficit” anual, cubierto con un préstamo que genera unos intereses, da como resultado que al cabo de los diez años, se deberían (anualidades más intereses) 882,43 millones, a los cuales se considera que se debería añadir algunos gastos de emisión y otros, que llevarían a una deuda final de 900 millones de pesetas³⁴.

Es para pagar esta deuda que se propone emitir un empréstito por valor de los 900 millones, empréstito que para su amortización se debería pagar 60 millones anuales durante cuarenta años. Concretamente, esta

cifra sale de calcular la amortización por un periodo de cuarenta años de los 900 millones, con un interés del 6%, ya que resulta una anualidad (0,0665*900) de 59,85 millones de pesetas.

Para hacer frente a éstos 60 millones anuales en números redondos del empréstito, los autores del Plan consideran que cuentan con diversas fuentes: la cifra de inversión pública anual (aparte de los 35 millones provenientes de los traspasos), las aportaciones municipales para la ejecución de las obras, el rendimiento mismo de las obras del Plan, a cargo de los particulares³⁵, que se cuantifican en el cuadro siguiente:

Cuadro 2. Recursos anuales para hacer frente a la anualidad de amortización y pago de intereses del empréstito

Recursos procedentes de los servicios traspasados por el Estado:			
Servicio de Caminos	15.000.000,00 pts.	35.000.000,00 pts.	
Servicio de Obras Hidráulicas	15.000.000,00 pts.		
Servicios diversos: puertos, ferrocarriles, aeropuertos, etc.	5.000.000,00 pts.		
Recursos procedentes de aportaciones para la ejecución de las obras:			
Anualidad equivalente a la aportación de los peticionarios de caminos: Aportación 20% 64.000.000 pts	4.250.000,00 pts.	8.875.000,00 pts.	
Anualidad equivalente a la aportación de los interesados en los aeropuertos y rutas aéreas: Aportación 10.000.000 pts	665.000,00 pts.		
Anualidad equivalente a la aportación de los peticionarios de teléfonos: Aportación 33,33% 1.120.000 pts.	75.000,00 pts.		
Anualidad equivalente a la aportación de los peticionarios de agua potable: Aportación 50% 15.300.000 pts	1.000.000,00 pts.		
Anualidad equivalente a la aportación de los peticionarios de alcantarillados: Aportación 50% 35.000.000 pts.	2.350.000,00 pts.		
Anualidad equivalente a la aportación de los peticionarios de encauzamientos: Aportación 33,33% 5.333.000 pts	350.000,00 pts.		
Anualidad equivalente a la aportación de los peticionarios de saneamiento de terrenos: Aportación 25% 1.430.000 pts	95.000,00 pts.		
Anualidad equivalente a la aportación de los peticionarios de electrificaciones rurales: Aportación 33,33% 1.340.000 pts	90.000,00 pts.		
Rendimiento de las obras:			
Rendimiento de la producción eléctrica: 396.000.000de Kw-hora a 0,0375	14.800.000,00 pts.		32.000.000,00 pts.
Canon de los regantes: 284.000 Has de nuevo regadío a 30 pts/Ha 151.500 Has de regadío mejorado a 10 pts/Ha	10.000.000,00 pts.		
Canon de los aprovechamientos industriales mejorados	100.000,00 pts.		
Rendimiento de abastecimiento de aguas de Barcelona: 50% de 370.000 m ³ diarios a 0,10 m ³	6.750.000,00 pts.		
Rendimiento de las obras portuarias	350.000,00 pts.		
Suma anual		75.875.000,00 pts.	
Anualidad requerida por el empréstito		60.000.000,00 pts.	
Margen para imprevistos de toda clase		16.000.000,00 pts.	

³⁴ Pensemos que se habrían invertido mil millones, de los que se habría contado con 350 millones; por lo tanto, considerando los intereses anuales del 6% anual (que sólo se cuentan medio año), los 650 millones de empréstito se habrían convertido en 900.)

³⁵ 14,8 millones de producción de energía eléctrica; 10 millones del canon de los regantes; 6,75 millones del rendimiento del abastecimiento de aguas en Barcelona, etc.

Como podemos observar en el cuadro, los autores del Plan consideran que dispondrán de tres fuentes de recursos para llevarlo adelante, la ya mencionada proveniente de los servicios traspasados por el Estado, las aportaciones de los peticionarios de las obras y, finalmente, del rendimiento de las propias obras.

La primera fuente, recursos provenientes de los servicios traspasados por el Estado, parece suficientemente fiable, a pesar de que en el momento de la redacción, como ya se ha explicado, únicamente se había producido el traspaso del servicio de caminos. Se debe señalar que los 35 millones que figuran como “Caudales disponibles” en el cuadro 1 donde se calcula el importe del préstamo son los mismos que los 35 millones procedentes de los servicios traspasados por el Estado que se utilizan para pagar la anualidad del mismo. Ello es posible debido a que se prevé comenzar a pagar el préstamo pasados los diez años de inversión de la primera etapa del Plan,

La segunda fuente de recursos, de nivel mucho inferior, son las aportaciones de los beneficiarios, dada la normativa de la época, parece suficientemente plausible, a pesar de que encontramos importantes diferencias entre las diversas secciones del Plan. Así, de los casi nueve millones que se aportan para hacer frente a la anualidad de amortización del empréstito, más de dos millones corresponden al ciclo del agua (abastecimiento y alcantarillado) en el que las aportaciones presupuestadas son del 50%. En el caso de los teléfonos, los encauzamientos de los ríos y la electrificación rural, los beneficiarios deben contribuir con el 33%, en total medio millón de pesetas. Los beneficiados por el saneamiento de los terrenos deben contribuir con un 25% y los de los determinados caminos, con un 20%, mientras que los interesados en los aeropuertos y las rutas aéreas, deberían hacer una aportación anual fija.

Respecto al rendimiento de las obras, que supondría según los autores del Plan una aportación parecida a la de los servicios traspasados, más de la mitad del coste de la anualidad del empréstito, se repartía de la forma siguiente: casi 15 millones los aportaría la producción eléctrica. El cálculo era sencillo: 396 millones de kWh a 0,0375 ptas. La segunda partida en importancia provenía del canon de los regantes, las 284.000 ha de nuevos regadíos con un canon de 30 pta. por ha y las 151.500 ha de regadíos mejorados, con un canon de 10 pta./ha, que suponían en total más de diez millones. A todo ello se añadía el rendimiento derivado del abastecimiento de aguas de Barcelona, 6,75 millones, y el derivado de las obras portuarias, que era tan sólo de 350 mil pesetas. Es preciso pensar que estos rendimientos se obtendrían con el establecimiento de nuevas tasas o cánones o bien con el incremento de figuras existentes, pero sobre esta cuestión no se hacen mes aclaraciones.

Con estos tres componentes se esperaba recaudar 75 millones de pesetas, con los que una vez pagada la anualidad del préstamo, aún quedarían 16 millones para “imprevistos de todo tipo”. Por lo tanto, vemos que en esta previsión económica para la financiación del Plan se hacen una serie de hipótesis a medio y largo plazo que hacen difícil prever su cumplimiento. Pero en todo caso no parece difícil pensar que la Generalidad podría superar en pocos años, en sus presupuestos, una inversión de 35 millones de pesetas y mantener esta cifra dedicada al Plan du-

rante cincuenta años. Por otra parte también parece posible mantener en cánones y tasas un importe fijo durante tantos años si pensamos en una tendencia creciente del esfuerzo fiscal y de la inflación, que haría que cada vez tuviera menos importancia. Finalmente, es preciso señalar que, pasados los diez años, quedarían pendientes las inversiones de la segunda etapa del Plan, con un coste de 500 millones, que obligaría a plantear un nuevo esfuerzo económico.

Financieramente, pasados cincuenta años (nos situaríamos en el año 1986), el resultado sería que entre 1936 y 1945 se habrían invertido 1.000 millones de los que únicamente 350 corresponderían a fondos propios de la Generalidad, y entre 1946 y 1986 para acabar de pagar la inversión de la primera etapa del Plan, la Generalidad tendría que pagar 1.400 millones de pesetas más. Pero sería necesario pensar en el valor de estas pesetas en cada momento. Para conocer la repercusión de todo ello, es preciso ver la evolución de la inflación, de los tipos de interés y de los precios de la electricidad y de los cánones hidráulicos, de las productividades del regadío, etc., y también los beneficios sociales y para la economía de las inversiones propuestas de tipos más general, sólo con todo ello podríamos intentar valorar cuáles habrían sido realmente los costes y beneficios del Plan si se hubiese realizado.

En todo caso, como se ha visto, las hipótesis que presenta son coherentes y defendibles, pero en todo caso quisiéramos aquí sobre todo remarcar la novedad que supone, aunque se haga de forma muy esquemática, plantear el coste y una posible fórmula de viabilidad financiera para la realización de las inversiones propuestas en el Plan.

Distribución territorial de las inversiones

Como ya se ha dicho, en el Plan se manifiesta una importante preocupación por los desequilibrios territoriales, fenómeno que ya era muy importante en aquella época y que incluso se podría considerar que superaba la situación actual. El año 1935 Cataluña tenía una población de 2,8 millones de habitantes y la comarca con más habitantes, que era la de Barcelona, tenía una población de 1,1 millones, mientras que la más despoblada, la de Vielha, tenía sólo 6.000. Por lo tanto, la comarca de Barcelona agrupaba el 40% de la población de Cataluña y tenía 183 veces más población que la comarca menos poblada en aquella época. El año 2008, el Barcelonès agrupaba el 30% de la población catalana, pero tenía 219 veces la población de la Val d’Aran.

El cuadro de la página 34³⁶ contiene una distribución comarcal de más del noventa por ciento de las actuaciones previstas por el Plan, efectuada por sus autores, a la que se han añadido los datos correspondientes a la población y los cálculos correspondientes a la inversión comarcalizada en cifras absolutas y también por habitante.

Los datos que figuran en las tres últimas columnas del cuadro nos muestran muy claramente el papel “reequilibrador” del Plan, en términos

³⁶ Publicado por primera vez en Generalidad de Cataluña (1982), p. 20. Para completar el cuadro original se tuvieron que repartir “de forma lineal y teórica” las inversiones de regadíos y grandes obras hidráulicas.

de inversión pública absoluta, por comarcas y por habitante. De hecho, si exceptuamos la importante inversión del puerto de Barcelona, el resto se reparte por todo el territorio, sin mucha relación con la localización de la población.

La comarca de Barcelona, con el 38,2% de población, recibe el 10,75% de la inversión comarcalizada³⁷ pero el resto de las comarcas reciben porcentajes que oscilan entre el 5,22 (Solsona³⁸ que agrupa menos del 0,8% de la población) y el 0,56 (Vielha³⁹ con el 0,22% de la población). Hay un grupo de cinco comarcas que reciben entre el 4 y el 5% de la inversión, (entre los 60 y los 75 millones)⁴⁰.

En el otro extremo hay otras cinco con menos del 1% de la inversión (o sea, menos de 15 millones) (Nota 43) (43 Mataró (población 2,14%, inversión 0,80%); Vilafranca del Penedès (población 1,50%, inversión 0,88%); Vilanova i la Geltrú (población 0,96%, inversión 0,91%); Valls (población 1,01%, inversión 0,99%).⁴¹

Y por lo tanto, la inmensa mayoría, las restantes 26 comarcas, recibirían entre 15 y 60 millones de inversión. Los porcentajes de mayor inversión corresponden, salvo del de Barcelona, a seis comarcas que podríamos llamar periféricas y en general los porcentajes que reciben de inversión superan en mucho el de su población. En cuanto a las cinco comarcas que recibieron menos inversión, éstas eran próximas a Barcelona y pertenecían a la su incipiente área metropolitana.

Otra manera de confirmar este objetivo reequilibrador del Plan es tener en cuenta la última columna del cuadro que ahora comentamos. Podemos ver que el promedio de inversión por habitante es de 536 millones pesetas, pero unas cuantas comarcas multiplican esta cifra varias veces (Sort, 4.980 millones, Solsona 3.587, Tremp, 2.671, La Seu d'Urgell 2.318, Puigcerdà 1.926, Vielha 1.369, Falset 1.320 y Figueres 1.139) y todas estas comarcas están situadas lejos de Barcelona y la mayoría en el Pirineo o en el Prepirineo. Por contra, las comarcas con una inversión por habitante que no llega ni a la mitad del promedio (Barcelona 157, Mataró 201, Vilafranca del Penedès 207) son la capital de Cataluña y las zonas próximas a la misma.

Estos resultados globales se analizarán a continuación en relación con cada uno de los planes sectoriales.

³⁷ Con 161 millones previstos de los que 143 se destinaban a puertos y 12,5 a carreteras.

³⁸ Con 58 millones a riegos y obras hidráulicas y 18,8 millones a carreteras.

³⁹ Con 7 millones para carreteras y 0,8 por el ciclo del agua.)

⁴⁰ Este grupo el forman Tortosa (población 3,59%, inversión 4,57%); Sort (población 0,51%, inversión 4,77%); Tremp (población 0,84%, inversión 4,19%); Figueres (población 2,15%, inversión 4,56), y Puigcerdà (población 1,32%, inversión 4,73%).

⁴¹ Mataró (población 2,14%, inversión 0,80%); Vilafranca del Penedès (población 1,50%, inversión 0,88%); Vilanova i la Geltrú (población 0,96%, inversión 0,91%); Valls (población 1,01%, inversión 0,99%).

Cuadro 3. Distribución comarcal de las actuaciones previstas por el plan

Comarcas	Población	Carreteras	Ferrocarriles	Puertos y servicios marítimos	Aeropuertos y rutas aéreas	Teléfonos	Riegos y grandes obras hidráulicas	Abastecimientos de agua potable	Alcantarillados, evacuaciones y depuraciones de aguas
Arenys de Mar	45.884	5.480.916	–	7.059.099	10.000	11.598	18.564.945	855.747	1.407.928
Barcelona	1.069.301	12.469.177	–	143.136.000	7.500	–	–	–	4.850.334
Berga	47.065	20.973.964	–	–	125.000	181.638	14.511.667	507.296	794.869
Granollers	56.111	8.428.739	–	–	125.000	24.657	8.782.102	1.183.659	2.624.166
Igualada	48.454	10.675.710	–	–	142.500	116.012	15.524.986	1.311.607	1.553.366
Manresa	84.337	27.662.319	–	–	300.000	86.071	17.956.953	1.064.531	6.528.591
Mataró	59.900	7.055.391	–	–	12.500	5.581	–	289.586	2.929.008
Sabadell	71.066	12.258.035	–	–	–	1.166	7.431.010	2.036.155	5.949.177
Sant Feliu de Llobregat	119.048	26.125.913	–	–	10.020.000	8.057	3.377.732	3.510.291	9.635.161
Terrassa	65.853	16.770.649	–	–	–	20.129	675.546	1.813.120	4.699.241
Vic	70.531	13.287.321	–	–	125.000	104.618	14.511.667	1.224.387	2.274.445
Vilafranca del Penedès	42.091	3.886.247	–	–	–	65.698	–	2.457.068	2.016.332
Vilanova i la Geltrú	28.997	3.359.753	–	7.515.967	137.500	18.795	–	523.563	1.250.274
Falset	34.359	7.794.443	–	–	145.000	104.968	32.063.292	1.833.313	3.441.779
Gandesa	35.363	6.348.686	3.000.000	–	317.500	37.116	2.431.967	1.419.272	3.075.086
Montblanc	27.216	8.911.820	–	–	125.000	122.131	14.511.667	1.297.285	1.927.842
Reus	53.736	8.195.269	–	800.000	15.000	19.908	16.888.659	687.763	1.452.513
Tarragona	43.446	6.912.402	–	–	565.000	8.555	8.106.556	545.178	2.711.181
Tortosa	100.398	9.820.180	14.804.069	–	705.000	92.366	17.699.314	4.208.344	5.902.940
Valls	28.397	2.967.906	–	–	–	27.531	8.782.102	739.613	2.246.555
El Vendrell	26.651	4.530.979	–	–	12.500	66.213	18.902.718	954.113	2.270.913
Balaguer	62.542	22.757.712	4.261.359	–	–	184.229	20.591.584	3.337.090	3.747.129
Les Borges Blanques	31.950	5.129.904	–	13.893.321	–	9.231	10.808.742	1.304.778	2.532.762
Cervera	43.830	6.156.177	–	12.389.116	145.000	139.084	30.399.586	2.662.880	2.729.269
Lleida	88.205	9.763.979	15.999.647	–	577.500	–	–	4.160.151	4.411.661
La Seu d'Urgell	21.928	32.300.022	–	–	650.000	287.427	14.511.667	1.179.028	1.066.340
Solsona	21.850	18.769.145	–	–	125.000	153.667	58.046.667	457.814	470.455
Sort	14.396	21.405.273	47.220.000	–	125.000	209.907	–	1.078.219	874.970
Tremp	23.552	29.500.227	29.301.158	–	125.000	402.128	–	1.337.027	1.288.186
Viella	6.182	7.045.803	–	–	300.000	47.392	–	284.867	569.141
La Bisbal	52.021	8.141.581	–	8.805.222	–	109.652	4.728.824	1.312.315	2.309.061
Figueres	60.088	13.661.169	–	397.319	315.000	115.159	43.575.000	3.054.759	3.894.224
Girona	87.482	9.044.463	–	–	562.500	293.422	23.293.769	2.264.323	2.228.639
Olot	42.155	13.217.029	–	–	125.000	138.068	14.511.667	884.069	1.403.532
Puigcerdà	36.871	19.673.516	4.000.000	–	425.000	101.101	43.535.000	1.455.521	1.472.557
Sta Coloma de Farners	46.934	14.094.054	–	113.000	135.000	93.132	15.862.759	844.660	1.761.369
Diversos	–	–	8.000.000	2.417.000	–	–	–	–	–
TOTAL	2.799.292	438.831.000	126.486.233	196.426.134	17.500.000	3.448.258	527.570.000	54.089.396	101.303.996

Encauzamientos, defensas y embellecimiento de ríos	Saneamiento de terrenos	Electrificación rural	Total	Inversión comarcalizada %	Inversión comarcalizada per hab.
659.000	-	8.514	34.057.657	2,27	742
885.000	-	-	161.415.511	10,75	151
-	-	173.358	37.267.792	2,48	792
253.900	-	41.700	21.463.923	1,43	382
64.400	-	189.183	39.577.764	1,97	697
168.400	-	111.102	53.877.967	3,59	639
1.732.000	-	6.903	12.030.969	0,80	20
1.363.800	-	-	29.039.343	1,93	409
577.000	2.536.000	-	55.790.154	3,71	489
500.000	-	17.544	24.496.229	1,83	384
60.000	-	134.652	31.722.090	2,71	450
100.000	-	173.981	8.699.326	0,88	207
762.300	100.000	46.535	13.714.687	0,91	471
98.000	-	44.911	45.525.706	3,03	1.320
981.900	-	41.413	17.652.940	1,18	490
178.000	-	199.650	27.273.395	1,82	980
158.500	-	10.185	28.227.797	1,88	525
84.000	400.000	5.495	33.234.689	2,21	765
2.676.000	300.000	64.924	68.662.253	4,57	684
92.000	-	-	14.855.707	0,99	523
158.000	855.000	41.220	27.791.656	1,85	1.042
273.000	140.000	185.235	55.477.338	3,69	887
-	-	-	19.785.417	1,32	619
144.500	-	104.858	42.481.354	2,82	969
3.174.000	1.640.000	26.403	39.795.192	2,65	451
306.300	-	427.161	50.727.945	3,38	2.313
174.000	-	177.648	78.394.396	5,22	3.587
626.500	-	151.980	71.691.849	4,77	4.980
393.400	-	565.919	62.913.045	4,19	2.671
214.600	-	-	8.461.803	0,56	1.369
1.772.000	334.000	74.734	27.587.389	1,84	530
1.318.500	2.024.000	134.184	68.489.319	4,56	1.139
947.300	686.000	397.051	39.717.467	2,65	454
6.000	-	322.721	30.608.086	2,04	726
253.000	-	104.531	71.020.226	4,73	1.926
334.600	-	90.158	33.328.732	2,22	710
500.000	200.000	-	11.117.000	0,24	-
22.587.200	9.225.000	4.073.854	1.501.541.071	100,00	536

Los planes sectoriales

En este apartado haremos un resumen de los principales aspectos relacionados con la metodología, las fuentes de información, las propuestas y el coste de los once planes sectoriales, que nos darán una idea del contenido que habría de tener el Plan si se hubiera acabado en su totalidad.

Servicio de comunicaciones

Forman parte de éste las secciones de Caminos, Ferrocarriles, Puertos y Servicios Marítimos, y Rutas Aéreas.

Sección (plan) de Caminos¹

Antecedentes

La planificación de los caminos, incluso considerando la que se adscribía únicamente al espacio catalán, ya tenía una larga tradición cuando se iniciaron los trabajos del Plan. A lo largo del siglo XIX² podemos encontrar, entre otras, el Plan general de caminos del intendente de Cataluña, Blas de Aranza, de 1805 y el Plan de la Junta de Comercio de Barcelona, de 1816, que son planes que quieren cambiar la radialidad centrada en Madrid por una centrada en Barcelona, y conectan su puerto con los diversos núcleos que lo requieren en función de su actividad, como Granollers, Igualada, Manresa o Vic. Estructuran el mercado catalán con una red básica que se inicia en la provincia de Barcelona. El mercado español todavía se conectaba mayoritariamente con Cataluña mediante el transporte de cabotaje marítimo y tímidamente por la vía terrestre que unía Barcelona a Madrid.

Para hacernos una idea de la situación, hay que tener presente que la carretera Barcelona-Vic no se inició hasta el 1834, y como dice Teresa Navas³, esta carretera, que se preveía que podía continuar hasta Francia, fue la primera vía en sentido moderno construida en Cataluña que formaba parte de un plan conjunto de carreteras, y que tenía por límites el territorio de Barcelona. Las propuestas de la Comisión Auxiliar de Carreteras nombrada por el capitán general de Cataluña, incluyen siete carreteras de la provincia de Barcelona, más las carreteras Tarragona-Lleida, y Roses-Figueres-Olot. Como resultado de establecer estas prio-

ridades, se plantean por parte de otras poblaciones nuevas demandas para mejorar la red viaria.

A partir de su instauración en 1836, las Diputaciones tuvieron una intervención cada vez más importante en la construcción de carreteras, hasta el punto que en el año 1843 desaparece la Comisión de Carreteras y la sustituyen en sus funciones. Las redes se comienzan a diferenciar provincialmente, con más nodulos y más centralizada en la provincia de Barcelona que las otras tres provincias, reflejo de la estructura urbana existente⁴. También fue importante el hecho de que en 1839 saliese la primera promoción de «ingenieros civiles» de la Escuela de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, con sede en Madrid, y comienzan a actuar por todo España⁵. Un resultado de estos hechos lo encontramos en el año 1847 en el Plan de carreteras de la provincia de Barcelona, elaborado por el ingeniero Antonio de Arriete.

El año siguiente, en 1848, la Junta Delegada de Carreteras de Cataluña redactó un plan por todo Cataluña que modificó al año siguiente incluyendo las «dos grandes vías de comunicación transversal de Cataluña»⁶. Esta junta desapareció en el año 1857 y a partir de 1877 son definitivamente las Diputaciones las que tienen que elaborar los planes para completar la red estatal.

Ya en el siglo XX, a partir de su constitución en 1914, la Mancomunidad se fue haciendo cargo de las carreteras provinciales y de los caminos vecinales⁷ y se centró muy especialmente, como decía Joan Vallès i Pujals, en el objetivo de que no quedara un solo pueblo de Cataluña sin carretera, para que, como decía el presidente Puig i Cadafalch, «el carro llegue a todos los municipios catalanes». Este propósito se consiguió parcialmente, pues, como explica Font Garolera⁸, entre 1910 y 1919, un total de 187 municipios dejaron de estar aislados, aunque todavía quedaban 331 en esta situación. A finales de 1923, dos años antes de su disolución, algunas carreteras del Estado fueron traspasadas a la Mancomunidad y entre las nuevas construcciones y las traspasadas, la red viaria de la Mancomunidad pasó de mil quinientos kilómetros en 1916 a casi dos mil en el año 1923⁹.

La Mancomunidad no pudo concluir la obra iniciada, al ser disuelta en el año 1925 por el gobierno del general Primo de Rivera; nuevamente y hasta el año 1931 vuelve a ser las Diputaciones las que irán comple-

¹ Además de la bibliografía mencionada al final de este texto, para redactar este apartado del trabajo se han utilizado nuevos documentos del Plan localizados recientemente, y por tanto inéditos, entre los cuales destacamos: *Características del Plan de Caminos; Plan de trabajo para estudiar el ramo de carreteras; Instrucciones para los departamentos de obras públicas, Plan inmediato para la realización de las obras públicas de rendimiento o conveniencia indiscutible (carreteras y caminos)*. Esta documentación ha sido donada al Archivo Nacional de Cataluña (segunda donación, 1997), juntamente con fardos de legajos de documentación, con los títulos de Antecedentes (2), Respuesta municipios, Borradores, Caminos que se incluyen en el Plan a partir de la información pública, Apéndice y Memoria.

² Carrera Pujal (1961), p. 259 a 261.

³ Navas (2002-2003), p. 247.

⁴ Vilanova i la Geltrú-Igualada; Manresa-Berga; Barcelona-Sant Hilari Sacalm; Barcelona-Terrassa; Igualada-Calaf-Cardona-Berga; Manresa-Cardona-Solsona; y Manresa-Vic.

⁵ Por ejemplo, encontramos en 1845 diversos proyectos de carreteras del ilustre ingeniero Idefons Cerdà (Granollers-Mataró; Barcelona-Terrassa;) que actuó también de director de las obras en otros tramos (Sitges-Canyelles).

⁶ Carrera Pujal (1961), p. 283.

⁷ Bernat (1983), p. 108 a 110.

⁸ Font Garolera (1999), p. 311.

⁹ Mancomunidad de Cataluña (1923) p. 73.

tando la red secundaria con una óptica provincial. Respecto a la red básica, «el evento más significativo en relación con la actuación estatal del primer tercio del siglo xx fue el programa o plan del Circuito Nacional de Firmas Especiales (CNFE) que fue aprobado en virtud del Decreto ley de 9 de febrero de 1926¹⁰. Pero, como dice el propio autor, en Cataluña sólo había dos ejes que formaban parte de este plan, la carretera de «Madrid a Francia» por Lleida, Barcelona y Girona, y la carretera de Barcelona a Valencia por Tarragona. En total, 646,3 kilómetros.

La Dirección de Obras Públicas del Ministerio de Fomento concentró sus esfuerzos en el CNFE, plan que inició la transformación de las carreteras españolas, a pesar de que se diseñó inicialmente pensando en el fomento del turismo y por tanto relacionado con el Patronato Nacional de Turismo y su red de albergues y paradores.

Este plan es hizo suya una antigua propuesta¹¹ de mejorar un determinado conjunto de carreteras para lograr las condiciones adecuadas para la circulación de los vehículos automóviles y que inicialmente era un circuito de unos 2.700 kilómetros que seguía el itinerario: Behovia, San Sebastián, Vitoria, Burgos, Madrid, Toledo, Ciudad Real, Córdoba, Sevilla, Málaga, Granada, Murcia, Alicante, Valencia, Castellón, Tarragona, Barcelona, Girona y La Jonquera¹². En los años posteriores se formularon grandes demandas similares por parte de diversas entidades y administraciones, como por ejemplo el Real Automóvil Club de España, el Real Automóvil Club de Cataluña, la Sociedad de Atracción de Forasteros de Barcelona, Confederación Nacional de Turismo, etc. El trazado de las propuestas posteriores ya superaba los tres mil kilómetros y formaban realmente un circuito al completar la unión de Barcelona con San Sebastián.

Finalmente, con la promulgación del Real decreto ley de 9 de febrero de 1926¹³, el Gobierno central aprueba la idea, recogiendo de alguna forma el intento de transformar la radialidad de la red de caminos existente, centrada en Madrid, con el establecimiento de itinerarios transversales que unían las zonas periféricas (Cantábrico, Atlántico y Mediterráneo). A pesar de mantener la denominación de *circuito*, al incluir los itinerarios la forma inicial quedó bastante desvirtuada. Se mantenía el eje mediterráneo (de Cádiz a La Jonquera) y el cantábrico (de Behovia a El Ferrol), el Atlántico parcialmente, de Trujillo a Cádiz. Pero no se cerraba el anillo ni por la parte de León, Zamora, Salamanca, Trujillo ni por el de Barcelona a San Sebastián.

Como detalla Rodríguez Lázaro¹⁴, sobre un total de quince itinerarios establecidos por real decreto ley, siete partían de Madrid (entre ellos el que se dirigía a Barcelona, conocido por el nombre «de Madrid a Francia por La Jonquera»), cuatro eran también de dirección radial en todo o

en parte, dos eran en conjunto de dirección transversal y uno (Motril-La Jonquera) era fundamentalmente costero. La selección de la Ley incluía unos 7.000 kilómetros, de los cuales 4.000 formarían el *plan preferente* de actuación los primeros cinco años y 2.000 eran la parte urgente que se tenía que hacer en los dos primeros años. Poco después, todavía se reforzó más el carácter radial del plan, al autorizar que se podían incluir las carreteras que salían de Madrid, en una longitud máxima de 100 kilómetros.

Después de diversos decretos que generaron modificaciones, el Real decreto de 26 de septiembre de 1929 establece trece rutas radiales y diez transversales. Pero aunque se denomina «Circuito Nacional de Firmas Especiales», la idea primitiva de circuito prácticamente ya ha desaparecido. Respecto a Cataluña, encontramos dos itinerarios: Madrid-Zaragoza-Lleida-Barcelona-Girona-Le Perthus y el Valencia-Castellón-Tarragona-Barcelona. También se aprueban, entre 1928 y 1930, algunos proyectos urgentes de variantes como los de Esparreguera, Calella o Arenys de Mar, y los años siguientes se plantea la cuestión de la supresión de los cruces de estas vías con los de los ferrocarriles¹⁵.

Como se ha comentado, uno de los motivos básicos para la construcción del *circuito* había sido facilitar el turismo y por eso uno de sus impulsores, el Patronato Nacional de Turismo, propuso en paralelo la idea de construir en diversos puntos de la red paradores turísticos y albergues para los automovilistas. Se convocó un concurso de anteproyectos que se falló en enero de 1929, por el cual se concedió un primer premio (los arquitectos Carlos Arniches y Miguel Domínguez) y cinco segundos premios. Se fijaron hasta veintidós localizaciones, que finalmente fueron reducidas a doce. En el año 1931 ya se había construido el de Manzanares, en 1932 se inauguró el de Bailén (los dos en la ruta Madrid-Sevilla), en 1933 entró en funcionamiento los de Quintanar de la Orden y Almazán, y en 1935 Benicarló, Aranda de Duero, Medinaceli y La Bañeza. Además ya había siete paradores u hoteles del Patronato Nacional de Turismo. Ninguno de estos veintinueve equipamientos se localizaba en Cataluña.

En el Plan general de obras públicas de 1935 encontramos también reflejada esta preocupación por el turismo relacionada con las carreteras, que se concreta en una red de vías turísticas dotadas de servicios telefónicos y con nueve paradores, y los antecedentes del Plan se solicitaba información al Patronato de Turismo de Cataluña; al conservador de los monumentos arqueológicos de Cataluña, al arquitecto Jeroni Martorell; al Centro Excursionista de Cataluña; a la Sociedad de Atracción de Forasteros, o al RACC, precisamente para definir estos caminos turísticos.

La información anterior concuerda con el hecho de que durante el mandato de consejero Vallès i Pujals se produjo el traspaso de las competencias de turismo que tenía la Generalidad, de la Consejería de Economía y Agricultura a la de Obras Públicas. Al hacerse cargo de esta cuestión y después de estudiar los sistemas de organización turística de otros países, Vallès propuso hacer un parador en la collada de Toses y creó la

¹⁰ Font i Garolera (1999), p. 317.

¹¹ Del marqués de Marianao, en el año 1910.

¹² «Consideraciones acerca de la necesidad del fomento del turismo como fuente de riqueza nacional, mediante la formación del gran "circuito español"», 1910. (Rodríguez Lázaro, 2004, p. 42).

¹³ Se puede encontrar una descripción de su contenido y de las actuaciones que originó Rodríguez Lázaro (2004), p. 47 a 121.

¹⁴ Rodríguez Lázaro (2004) p. 56.

¹⁵ Rodríguez Lázaro (2004) p. 68 a 72.

Touring Asociación de Cataluña, en cuyos alrededores realizó un plan de servicios turísticos, en el que se proponía la señalización de dos mil kilómetros de carreteras y la instalación de quinientos teléfonos, propuesta recogida en parte, como veremos, en el Plan de carreteras¹⁶.

Por otro lado, para entender la gran importancia que en este plan se da a la carretera en relación con otros medios de transporte, a pesar de que algunos autores consideren que en aquellos años en España todavía «perduraba la sensibilidad claramente favorable al transporte ferroviario»¹⁷, se debe considerar el rápido desarrollo del parque automovilístico a lo largo de los años anteriores. Entre 1900 y 1930 se matricularon en España cerca de 400.000 vehículos y entre 1930 y 1935, aunque el ritmo había bajado, porque se estaba en plena crisis, se matriculaban anualmente unos 20.000 vehículos. Una tercera parte del parque de 1930 (que era de unos 190.000 vehículos) eran camionetas y camiones y también se disponía de un gran número de autobuses que servían 1.196 líneas de transporte regular de viajeros. Por ejemplo, la empresa catalana Alsina-Graells S.A. explotaba cincuenta y nueve concesiones que servían 3.644 kilómetros de la red. En este período se desarrolla el transporte por carretera, que fue ganando cuotas de mercado al ferrocarril tanto en el transporte de personas como de mercaderías. La libre competencia de empresas privadas entre el ferrocarril y el automóvil o el camión se decantaba claramente hacia el segundo medio de transporte por la diferencia de inversión necesaria y de costes fijos en cada caso y también por la regulación existente en la época¹⁸. En este contexto parece lógico que el Plan apueste por la previsible sustitución a corto plazo de los medios de transporte. El paso del ferrocarril a la carretera es un elemento que se refleja claramente e incluso de forma radical en el Plan, tanto en la importancia que da a la Sección de Caminos como sobre todo por la muy poca relevancia de la Sección de Ferrocarriles.

Los traspasos de carreteras a la Generalidad de Cataluña

En el capítulo anterior hemos relatado las dificultades que comportaron los traspasos de competencias del Gobierno central a la Generalidad en materia de obras públicas. Desde diciembre de 1933, cuando se acordó el traspaso del Servicio de Obras Públicas, hasta el 1 de diciembre de 1935, fecha en la que se produce, pasan dos años en los que la Generalidad no tuvo ninguna competencia en materia de obras públicas.

En diciembre de 1935 se produjo el primer traspaso de los servicios de obras públicas. En enero de 1936, el gobernador general Félix Escalas, el consejero Vallès y el jefe de Obras Públicas Frederic Turell visitaron al ministro de Obras Públicas para hablar de nuevos traspasos en materia de obras públicas¹⁹, y se nombran los nuevos miembros de la Comisión Mixta de Traspasos. El día 14, el *Boletín Oficial de la Generalidad de Cataluña*²⁰ da publicidad al Decreto del Gobierno, estableciendo esta comisión para completar los traspasos de servicios y la valoración de

los ya traspasados. Formaban parte de dicha comisión, entre otros, el consejero Vallès i Pujals y también Frederic Turell²¹.

Según los actos de la Comisión Mixta de Traspasos, este primer traspaso comprendía la ejecución de las obras en las carreteras del Estado, consideradas de interés general, y la legislación y la ejecución de todas las otras vías que tenían carácter secundario. La valoración del traspaso²² comprendía el coste del servicio (33 millones de pesetas) que incluía al personal técnico y de vigilancia de las carreteras de las cuatro direcciones provinciales y al del Circuito de Firmas Especiales (1,7 millones), los alquileres, el material, los vigilantes de carreteras, la conservación y la reparación de las carreteras del Estado (4.838 kilómetros y 12 millones), la construcción de nuevas carreteras (8,7 millones), el mantenimiento del circuito e firmas especiales (540 kilómetros y 6 millones), la participación en las partidas globales del presupuesto de Obras Públicas (3,4 millones) y la participación en los gastos generales y de dirección (0,5 millones). Además había un acuerdo complementario que incluía subvenciones para la conservación de los caminos vecinales (1,05 millones), participación en los rendimientos de la patente de circulación de automóviles (4,8 millones) y del canon de transporte y la inspección de las líneas de autobuses (0,5 millones). Por lo tanto, en total, la Generalidad tenía que recibir anualmente, como hemos comentado, 39 millones de pesetas, a los que se tenían que sumar los 15 millones que destinaba de su presupuesto para la conservación de las carreteras. En total, pues, eran 54 millones anuales²³. Con esto era con lo que, en principio, se podía contar para tirar hacia adelante el Plan de caminos.

Como resultado de este traspaso, el 25 de febrero de 1936, la Generalidad publicaba una orden disponiendo que todos los funcionarios de plantilla adscritos en ese momento a los servicios de carreteras, caminos y otras obras públicas que el Estado había traspasado, tenían que manifestar, antes del 29 de este mes, si tenían la voluntad de pasar al servicio de la Generalidad o si querían ser trasladados para continuar dependiendo de la Administración del Estado. Los escritos de estos funcionarios tenían que ser unipersonales²⁴.

La exposición y la divulgación del Plan

Como consecuencia de la inminencia del traspaso de la gestión de parte de las carreteras y caminos, que tuvo lugar a principios de diciembre de 1935, todo hace creer que en los meses iniciales de trabajo se priorizó la Sección de Caminos entre las otras secciones del Plan general. El director del Plan, Victoriano Muñoz Oms, explicaba que las últimas semanas habían trabajado a las cinco de la mañana «para poder demostrar que tenían la preparación necesaria cuando llegase el momento del traspaso de servicios» y que después de esto, se puso a estructurar los otros servicios²⁵, que en paralelo ya se habían ido estudiando.

¹⁶ Costa, Rovira (1936), p. 153 a 162.

¹⁷ Allende (1994), p. 309.

¹⁸ Barceló (1935), p. 141.

¹⁹ *La Publicitat*, 11 de enero de 1936.

²⁰ BOGC, núm. 14, 14 de enero de 1936, p. 330-331.

²¹ *El Matí*, 15 enero de 1936.

²² *La Vanguardia*, 6 de diciembre de 1935, p. 7.

²³ *La Vanguardia*, 6 de diciembre de 1935, p. 7.

²⁴ BOGC, núm. 56, p. 1597, 25 de febrero de 1936.

²⁵ *Terra Ferma*, «Una charla con Victoriano Muñoz», 28 de diciembre de 1935.

De hecho, a finales de 1935, los resultados de los trabajos del Plan, para el que se había pedido mucha información a las entidades públicas y también a algunas privadas, ya se esperaban con una cierta expectativa. La presencia de noticias en la prensa los primeros días de diciembre debía incrementar todavía más su interés. Si no hubiese sido así, no se entendería el Acuerdo del 7 de diciembre, del Consejo de la Generalidad, de abrir un período de información pública de veinte días sobre el Plan de carreteras y caminos, recogido en una nota de prensa en la que se dice que el Plan todavía no está visible y que por medio de la prensa ya se anunciará el lugar y la hora del inicio de esta exposición²⁶.

Con motivo de la visita del subsecretario de Obras Públicas, se inauguró una exposición de diversos materiales y propuestas del Plan y a partir de esta exposición se inició una campaña de prensa, que sobre todo llevan a cabo los periódicos afines a la Liga y muy especialmente *La Veu de Catalunya*. Este periódico, en su editorial del 4 de diciembre de 1935²⁷, anunciaba la publicación de una serie de artículos sobre el Plan y explicaba que el consejero Vallès i Pujals había tenido la idea de confeccionar un plan que comprendiera todas las necesidades de carreteras que tenía Cataluña, para que en el momento en que la Generalidad se encargase de todos los servicios de carreteras de Cataluña, tuviera previstas las obras que se tenían que emprender, tanto de reparación como de construcción de nuevas ideas de todas las categorías. Entre otras y como obras de mayor impacto en la prensa, se mencionan la «construcción de la primera autopista de España que irá de Barcelona a Manresa» y la «gran carretera turística pirenaica», que nos permiten hacernos una idea de la acertada visión del Plan²⁸.

Ese mismo día también hay un comentario muy elogioso sobre el Plan, en la prensa de Madrid, que dice que se ha hecho «*un verdadero derroche de competencia e intensa labor preparando la Exposición de trabajos complementarios del Plan General de Obras Públicas que se ha de desarrollar en Barcelona, y que ha causado la admiración de propios y extraños, por lo que fueron muy felicitados los técnicos que lo han llevado a cabo, tanto por el Sr. Bosch como por todos los que han asistido al acto*»²⁹.

La campaña de prensa en torno al Plan continuó durante el mes de diciembre de 1935; se inició el día 6 de diciembre, cuando los periodistas que hacían la información de la Generalidad fueron convidados por el consejero Vallès a visitar la exposición del Plan y a un aperitivo posterior, que generó artículos sobre el Plan en prácticamente todos los periódicos³⁰.

²⁶ *La Vanguardia*, 8 de diciembre de 1935 y *El Matí*, 11 de diciembre de 1935.

²⁷ *La Veu de Catalunya*, 4 de diciembre de 1935.

²⁸ *La Veu de Catalunya* 4 de diciembre de 1935.

²⁹ *Diario de Madrid*, 4 de diciembre de 1935.

³⁰ El día 6 de diciembre de 1935 encontramos artículos sobre el Plan en: *La Vanguardia*, p. 7; *El Diluvio*, p. 6; *La Veu de Catalunya*, *La Noche*; *Última Hora*; *El Noticiero* (que cita al Sr. Muñoz); *l'Instant* (que menciona al Sr. Muñoz como arquitecto); y el día 7 de diciembre en *El Matí* (que también cita a Victoriano Muñoz como arquitecto); *La Vanguardia*, p. 7 (que copia la nota literal facilitada y publica una fotografía del acto); *La Humanitat* (que cita correctamente al ingeniero Sr. Muñoz); *La Publicitat*, p. 4 (donde también aparece como arquitecto); *El día Gráfico*, p. 6.

Al cabo de un mes, el domingo 7 de enero, se convocó a la prensa comarcal para visitar la exposición del Plan de caminos. A esta visita asistieron representantes de más de veinte periódicos del Pla de Bages, Tarragona, Mataró, Sabadell, El Baix Empordà, Girona y El Gironès, Terrassa, Vic, L'Empordà, Figueres, Tortosa, Reus, Lleida, Tortosa, Manresa, Igualada y Reus. Fueron recibidos por el consejero y el presidente de la Generalidad, que entonces era Félix Escalas, que les dirigió unas palabras, y seguidamente el ingeniero director Victoriano Muñoz les explicó el Plan. En este caso, el convite posterior fue una comida en Can Llibre. El presidente de la Asociación de Periodistas, Costa i Deu, actuó como un verdadero relaciones públicas del Plan, formando parte de la presidencia de la comida con el consejero Vallès i Pujals y Victoriano Muñoz Oms. En esta comida, el consejero Vallès señaló que el Plan era económicamente factible: «*recordó que Mussolini ha gastado 500 millones para el ensanchamiento del puerto de Génova y que la Exposición de Barcelona había gastado mucho más de lo que representa la realización de este Plan. Es necesario –dijo– que éste pueda realizarse en ocho o diez años a base de un empréstito*». La convocatoria, iniciada al mediodía, acabó a media tarde «*en un ambiente de franca cordialidad*».

Como resultado de esta visita, la mayoría de los periódicos comarcales convidados publicaron artículos sobre el Plan, frecuentemente basándose en la nota facilitada por el Departamento de Obras Públicas. Así, encontramos reseñas en el *Diari de Tarragona* (durante dos días), en el *Diari de Girona*, en la *Tribuna de Lleida*, en el *Gironès* y en el *Diari de Mataró*, y en varios periódicos de Barcelona³¹.

De todas las noticias que salieron en la prensa, quizás se pueden destacar dos reseñas largas realizadas por autores muy conocidos, como la de Jaume Carrera i Pujal³² y la de Joan Costa i Deu³³. El primero publicó en el periódico *La Veu de Catalunya* una serie de artículos largos, bajo el título general de «El Plan de Carreteras de Cataluña»³⁴. A pesar de que debamos tener en cuenta que este periódico era el portavoz de la Liga Regionalista, y dejando de lado la descripción del Plan, extraída directamente de la Memoria que ya analizaremos más adelante, resulta interesante señalar algunos de los comentarios que hacía el autor.

³¹ *El Noticiero* de 6 de enero de 1936, el día 7 en *La Vanguardia*, p. 9 y p. 3, *información gráfica*; *La Veu de Catalunya*; *Diari de Tarragona*; *La Tribuna de Lérida*. Los días 7 y 8 al *Diari de Girona*; el día 9 *El Gironès*, y el 25 de enero *El Diari de Mataró*.

³² Jaume Carrera i Pujal (Centelles 1895-Barcelona 1961) Historiador y periodista, autor de numerosos volúmenes de historia política y económica de Cataluña de los siglos XVI al XIX.

³³ Los días 6 y 7 de diciembre de 1935. El autor era Joan Costa-Jussà i Deu, más conocido como Joan Costa i Deu (Sabadell 1883-Génova 1938), periodista y escritor catalán. Fue redactor jefe de *La Veu de Catalunya* y presidente de la Asociación de Periodistas de Barcelona. Es el autor, juntamente con Joan Roviar (periodista del *Full Oficial del Dilluns*), del libro Joan Vallès i Pujals en la Consejería de Obras Públicas de la Generalidad, del año 1936. Como aparece en una nota inicial en el libro, su publicación estaba prevista para enero de 1936, pero se retrasó por las elecciones generales y en vista de los resultados; el libro apareció cuando Vallès i Pujals ya había dejado la consejería. En ese momento, además de periodista, Joan Costa era colaborador de la Consejería de Obras Públicas.

³⁴ El 5 de diciembre: «Lo que representa el traspaso de servicios»; el día 6: «Los factores generales que deben tenerse en cuenta»; 7 de diciembre: «Características físicas y riqueza del territorio. Estructuración de la red general»; día 8: «Clasificación de las nuevas construcciones. Presupuesto de las dos etapas del Plan»; el 10 de diciembre: «Las autopistas y las principales circuitos de turismo. Conclusión».

Partía de la base que las carreteras del Estado traspasadas «se encontraban en un estado de conservación muy deficiente» y que de 1933 a 1936 habían sido años «durante los cuales el Estado no invertía en carreteras en Cataluña, seguramente ni la mitad de lo que invertía en años anteriores». Respecto al Plan, del que destaca el corto espacio de tiempo en que se redactó, considera que «es una obra definitiva que sobrevivirá a todas las alternativas de la política y con el que tendrán que contar todos los consejeros de Obras Públicas que desfilen por la Generalidad».

Entre los principios destaca que era un plan conjunto de toda la obra pública necesaria, a pesar de saber que no se podía hacer todo a la vez, evitaba las actuaciones aisladas que no siguiesen una lógica conjunta. El segundo aspecto era el de determinar de forma objetiva las necesidades y colocar todas las comarcas en un plan de igualdad. Respecto a esto, Carrera destaca el cálculo que Muñoz denomina «coeficiente de enrarecimiento», que relacionaba los kilómetros de camino existentes con los que tendría que haber para igualar la media, de la cual, según el periodista, da una clasificación objetiva, en cinco grupos³⁵. Esta clasificación dice que «permite conocer las comarcas en las que se ha de tener un criterio más abierto o más cerrado en la realización de obras y que facilita deducir las condiciones de los caminos según el tráfico que tendrán que soportar».

También explica cómo los autores del Plan tuvieron que comenzar haciendo el mapa, que no existía, con el conjunto de caminos existentes que, juntamente con los consumos de gasolina comarcales, las líneas de autoómnibus y las áreas de los mercados, posibilitaron la estimación de un mapa del tráfico existente y su evolución entre 1910 y 1930. Considera que otro mapa fundamental es el que se llama «de riquezas», que también es una novedad. Este mapa se complementa con otro en el que figuran las condiciones productivas del territorio. Finalmente, menciona el mapa orográfico en el que, siguiendo costumbres de la época, se hacen comparaciones con el resto de la Península sobre alturas, desniveles (creadores de posible potencia hidráulica), etc. Para el comentarista, la principal conclusión del análisis reside en que en la parte «baja» de Cataluña es donde se han hecho la mayoría de los caminos, y lo que se tienen que construir en la parte alta son más difíciles y más costosos.

En su resumen, Jaime Carrera señala que hay dos tipos de problemas en la red viaria: mejorar los caminos existentes y coordinarlos con los de nueva construcción. Dice que en el Plan general no se entra en el problema de mejorar la red de caminos existentes (ensanchamiento de las curvas, desvío de los cruces, ampliación, etc.). Finalmente, comenta, como una de las aportaciones de Muñoz Oms, la denominación y numeración de las carreteras, que utiliza una lógica que permitiría saber dónde te encontrabas y la distancia que quedaba hasta el final, pero que para la mayoría de usuarios se haría difícil de aplicar. Como decía el periodista: «Sólo se tendrá que ir reduciendo la numeración y el kilometraje

para dirigirte hacia el mar, con la ventaja de que en cualquier punto se sabrá la distancia que te queda por recorrer en tierra catalana».

Siguiendo el Plan, Carrera considera que los dos grandes problemas de comunicaciones «para los transportes mecánicos» eran los de las autopistas y los de los circuitos de turismo. Respecto al primero, era evidente que el desarrollo de la industria del automóvil, que tuvo como resultado el incremento del número de vehículos matriculados y la mejora de sus prestaciones, dejó obsoletas todas las carreteras existentes. Los camiones y los autobuses lograron dimensiones cada vez mayores, con cargas más pesadas. Como respuesta a esta situación, se había mejorado el pavimento de los caminos, adoptando el sistema de asfaltado, pero en general no habían sido ensanchados ni modificados en los trazados. Por eso, Carrera dice que: «Sólo unas pocas carreteras de primer orden permiten que el tráfico circule por ellas en condiciones relativamente satisfactorias».

En general, el Plan tiene en cuenta estos problemas, pero para este autor (siguiendo la exposición del Plan) destacan los dos aspectos mencionados. Respecto a las autopistas, la que considera más importante es la de Barcelona a Manresa, donde se prevén diversos túneles y viaductos debido a la orografía. Carrera explica que inicialmente se había proyectado con una anchura de 14 metros (con 1 metro de vegetación a cada lado para evitar los desvíos y los deslumbramientos), pero finalmente, como consecuencia del coste, se previeron de 12 metros. Después cita la autopista de Barcelona a Masnou, que dice que no llega a Mataró porque el ferrocarril lo hace difícil y que esto no es tan grave, ya que prevé que el tráfico a Girona irá por Granollers. También comenta las autopistas de Barcelona a Castelldefels y de Tarragona a Reus.

Respecto a los circuitos de turismo, señala que es una idea estudiada por diversos países europeos, y de hecho son rutas turísticas o de montaña, aunque no siempre verdaderos circuitos. Los que Carrera considera más importantes, siempre siguiendo el Plan, son el de la Costa Brava, el del «corazón» de los Pirineos, el de Roses a Camprodon, el de Poblet en la sierra de Prades y, este sí que era un circuito, el de la circunvalación del Montseny. Finaliza con una consideración que también les gusta repetir a los responsables del Plan: que éste estaba protegido de los cambios de situación política y de los intereses particulares: «Porque todos los caminos previstos han sido estudiados en todos sus aspectos, para ver si se adaptan a las realidades geográficas y económicas»³⁶. Lo único que prevenían era que la realización del Plan podía cambiar según los criterios dominantes, pero en principio las previsiones del Gobierno, según Carrera, eran llevar a cabo la primera etapa del Plan en cinco años. Acaba el artículo diciendo que: «Tengamos confianza en el cumplimiento de este propósito».

Otra reseña destacada fue, como se ha comentado, la que realizó Costa i Deu. En el primer artículo, el autor explica la visita que el 6 de diciembre hizo Ignacio Vilallonga (presidente de la Generalidad) con los informadores al Departamento de Obras Públicas, donde el consejero les enseñó la exposición del Plan, que tenía como objetivo divulgar la idea de que

³⁵ Estos grupos eran: primero, Falset, Borges Blanques, Cervera y Montblanc; segundo, Balaguer, Solsona, Igualada, Vilafranca, El Vendrell, Gandesa, Santa Coloma de Farners y Viella; tercero, Tremp, Sort, La Seu d'Urgell, Berga, Manresa, Vic, Ripoll, Granollers, Olot, Girona, Figueras, la Bisbal, Vilanova y Valls; cuarto, Lleida, Tortosa, Reus, Tarragona, Sant Feliu de Llobregat, Terrassa, Sabadell, Mataró y Arenys de Mar; quinto, Barcelona.

³⁶ *La Veu de Catalunya*, 10 de diciembre de 1935, p. 12.

Cataluña «puede ser transformada sobre la base de los traspasos de servicios de Obras Públicas». El periodista dice que quedó tan entusiasmado que suscribió la idea de que los planos se expusiesen en algún local céntrico, y apuntaba que podía ser «el subterráneo de la plaza de Cataluña», para que el pueblo conozca «esta formidable obra». Al día siguiente, insiste en la visita y dice que los informadores «han quedado maravillados» de la labor realizada en cuatro meses por la oficina creada por el señor Vallès i Pujals y que los trabajos se han realizado «bajo la alta dirección del señor Turell» y como ingeniero director del Plan el señor Victorià Muñoz, escogido por el señor Vallès. Comenta que la explicación de la exposición la hizo Victoriano Muñoz, «con una conferencia elocuentísima», «con verdadera fe y entusiasmo», y acaba diciendo que el consejero Vallès fue objeto de todo tipo de felicitaciones «sinceras y cordiales» por parte de los representantes de la prensa. Considera que el Plan es un hecho trascendental, «que había previsto todas las circunstancias y modalidades que ofrecían las comarcas y los pueblos a los cuales puede afectar su aplicación».

Debe advertirse que toda la prensa explica la visita realizada por los periodistas a la exposición del Plan y reproduce de forma extensa y en general elogiosa su contenido; únicamente encontramos una crítica, por parte de *La Humanitat*, periódico afín a la Izquierda Republicana de Cataluña, que considera que el Plan era «un proyecto de comunicaciones del último gobierno de izquierda, planeado por el gestor de Obras Públicas, que pretende hacérselo suyo»³⁷; según este periódico, lo que se presentó en la exposición que comentamos correspondía a un proyecto de carreteras y caminos del Gobierno de la Generalidad anterior al 6 de octubre y que «ahora se denomina Plan general de carreteras y caminos de Cataluña»; cabe decir que respecto a esta afirmación no se ha encontrado la menor prueba y que, a la vista de la documentación existente respecto al Plan y de los numerosos testimonios que la contradicen, debe considerarse totalmente inexacta.

La información pública

Al cabo de pocos días de haberse inaugurado la exposición, y después de haber sido comentada ampliamente por la prensa, ésta anunció que el día antes de Navidad de 1935³⁸ se había iniciado la información pública por un período de treinta días. Efectivamente, en el *Boletín Oficial de la Generalidad de Cataluña*³⁹ se publicó una orden del consejero de Obras Públicas de 14 de diciembre, que anunciaba la apertura de la información pública «al efecto de las rectificaciones oportunas y de la respectiva declaración de utilidad pública» de los caminos incluidos en el Plan de caminos. Como dice el anuncio: «A la vista de todas las peticiones o reclamaciones será redactado el Plan definitivo» y publicado en el BOGC. Las propuestas de modificación podían referirse principalmente a la clasificación de los caminos formulada por el Plan y por eso la mencionada clasificación acompañaba a la orden, que convenientemente grafiada se había transmitido a las comisarías de la Generalidad de las cuatro provincias y a los ayuntamientos capitales de partido judicial.

³⁷ *La Humanitat*, 7 de diciembre de 1935.

³⁸ *El Matí*, 25 de diciembre de 1935.

³⁹ BOGC, núm. 358, 24 de diciembre de 1935.

Lo que era objeto de información pública fue la lista de todos los caminos previstos en el Plan, debidamente clasificados en siete categorías. Respecto a los cuatro primeros dice que las «ordenaciones» que se indican son orientativas y estarán sometidas a las conveniencias derivadas de su construcción, mientras que las tres últimas categorías se fijan de forma provisional «a reserva de las que correspondan por los resultados de los concursos de aportaciones», pero en todo caso servirán para deshacer posibles empates y para «corregir posibles negligencias de los interesados»⁴⁰. Desarrollando este trámite, el 10 de enero de 1936, el Ayuntamiento de Barcelona expone al público «el plan general de carreteras y caminos», al efecto de reclamaciones⁴¹.

Lo que es relevante de esta lista es precisamente la denominación que define el recorrido de los caminos; en cambio, se advierte claramente que los trazados que figuran en el mapa son meramente indicativos (entre otras cosas a causa de la escala) y se dice que se establecerá definitivamente en sus correspondientes estudios, en los cuales se buscarán «las soluciones más cortas y apropiadas al terreno y al aprovechamiento de las partes que concuerden con otros caminos»⁴².

La relación publicada en el BOGC comporta, para cada tramo, un número de orden por categorías, la denominación del camino que se compone del número y el nombre de la sección, los partidos judiciales afectados y la longitud de kilómetros. En la misma relación, también se clasifican los caminos por partidos judiciales «para facilitar su búsqueda». En esta lista, para cada uno de los treinta y seis partidos judiciales, en cada camino aparte de su denominación, número de orden y categoría, se indican también otros partidos judiciales a los que les afecta.

El 23 de febrero de 1936, en un decreto firmado por Joan Moles, gobernador general de Cataluña y presidente de la Generalidad, se proroga la información pública hasta el 24 de marzo⁴³. A pesar de las prisas iniciales, la información pública se fue prorrogando diversas veces, tanto durante el mandato del consejero Vallès, como del de su sucesor.

Así vemos que, una vez acabado lo que se ha denominado período transitorio de la Generalidad, el 29 de febrero de 1936 se constituyó el primer gobierno de la nueva Generalidad bajo la presidencia de Lluís Companys, y a pesar de las grandes diferencias políticas, parece que hay continuidad respecto al Plan. En primer lugar, el 24 de marzo, el nuevo consejero de Obras Públicas (y Asistencia Social y Sanitaria), Pere Mestres, publica una orden prorrogando nuevamente, hasta el día 31 de marzo, «el período de admisión de instancias» y solicita nuevas inclusiones o modificaciones de las vías ya proyectadas en el Plan. Ruega a los interesados «acudir con la máxima urgencia [...], puesto que ese plazo no podrá ser prorrogado de nuevo», para no retardar más «el estudio técnico de las instancias presentadas»⁴⁴. Poco después, un

⁴⁰ BOGC, núm. 358, 24 de diciembre de 1935, p. 2.572.

⁴¹ *La Vanguardia*, 1 de enero de 1936, p. 9.

⁴² Observación de carácter general sobre la relación de los caminos. BOGC, núm. 358, p. 2.573.

⁴³ BOGC, núm. 54, 23 de febrero de 1936.

⁴⁴ BOGC, núm. 84, 24 de marzo de 1936, p. 2.200.

decreto publicado en el BOGC⁴⁵, nombra a Frederic Turell i Boladeras como ingeniero director de Obras Públicas de la Generalidad, que ya ocupaba este puesto con el anterior consejero⁴⁶. Por otro lado, según apunta la prensa⁴⁷, el día 17 de junio de 1936 el consejero Pere Mestres marchó hacia Madrid para gestionar diversos asuntos relacionados con el Departamento, acompañado del «ingeniero señor Muñoz»; esto nos confirma que el director del Plan continuó trabajando en él, como mínimo hasta esta fecha⁴⁸, a pesar de que, como se comenta en el apartado relativo a la Sección de Teléfonos, posiblemente el tema de este viaje estaba más relacionado con el plan de extensión de la red telefónica que no con el Plan de carreteras.

La información pública del Plan de caminos, a pesar de las reiteradas advertencias respecto a su finalización, se aplazó de nuevo, para posibilitar la participación, como mínimo de los organismos públicos. Según la prensa⁴⁹, a principios de abril, una vez finalizado el período de información pública, durante el cual las observaciones y las sugerencias hechas por los particulares y los ayuntamientos habían pasado del millar, el consejero Mestres se dirigió a los diputados en las Cortes españolas y al Parlamento de Cataluña, para que les enviaran las peticiones de sus circunscripciones «e hicieran ver a los Ayuntamientos la necesidad de participar en la mencionada información»⁵⁰.

El propio periódico⁵¹, a finales de ese mes, dice que en el Departamento de Obras Públicas se está trabajando para adaptar el proyecto a las peticiones y las iniciativas que han llegado de los alcaldes y los diputados. Menciona que éste se presentará al Parlamento de Cataluña en las primeras reuniones que se celebren, para tratar las bases técnicas y de carácter financiero, que se tendrán que aprobar para llevar a cabo su ejecución. En el nuevo gobierno formado el mes de mayo de 1936, el consejero de Obras Públicas, que continuaba siendo Pere Mestres (de Izquierda Republicana de Cataluña), mediante el Decreto del 6 de junio, vuelve a nombrar ingeniero director de Obras Públicas de la Generalidad a Frederic Turell⁵². A pesar de esto, no hay constancia de que el Parlamento de Cataluña, una vez retomadas sus sesiones, de 1936 a finales de octubre de 1938, tratase del Plan de Caminos, ni que éste fuese sometido a otro trámite. Así pues, la información pública se fue alargando hasta que los acontecimientos impidieron que se llegase a aprobar por parte del Parlamento una versión definitiva del Plan.

Por lo tanto, todo lo que se reproduce y se comenta en el Plan de caminos guarda relación con la versión provisional que se expuso a información pública, pero que nunca fue aprobada. A pesar de esto, a finales de enero de 1936 salieron a subasta las obras de algunos tramos de carreteras previstas en el Plan. Muy probablemente se trataba de proyectos anteriores que se habían incorporado al Plan y en algunos

se trata de finalizar obras ya iniciadas con anterioridad, pero que demuestran la voluntad del Departamento de emprender sus propuestas. Concretamente, de las comarcas leridanas hay siete obras con un importe total aproximado de cuatro millones de pesetas. En las comarcas gerundenses, dos obras por un importe de un millón cien mil pesetas. En las comarcas tarraconenses, cinco obras por un importe de dos millones cuatrocientas mil pesetas y en las comarcas barcelonesas, dos obras por un total de setecientos mil pesetas⁵³. Más tarde, en junio de 1936, vemos que se adjudican obras de reparación, básicamente en Girona, pero también una en Lleida y otra en Barcelona, por un importe aproximado de un millón de pesetas⁵⁴.

Después de abril de 1936, no volvemos a encontrar noticias del Plan general de obras públicas. El 17 de julio de 1937, ya en plena guerra, el consejero de Trabajo y Obras Públicas del momento, Rafael Vidiella, firmó una orden⁵⁵, en la cual, con el objetivo de mejorar la eficacia de los transportes de guerra y concretamente respecto al frente de Aragón, prevé la mejora del trazado, la supresión de travesías, la rectificación, etc. de la carretera de Madrid hasta la frontera con Teruel y Zaragoza, de Barcelona a Ulldecona, de Vinaròs a Amposta y «todas las otras carreteras y caminos que, en relación con las anteriores y sin dar la vuelta, puedan afluir al frente de Aragón». Evidentemente, las prioridades del gobierno de la Generalidad habían cambiado necesariamente y entre éstas ya no figura la de emprender las propuestas del Plan.

Contenido y metodología de la Sección de Caminos⁵⁶

La sección correspondiente al Plan de caminos⁵⁷ fue la única parte del Plan que, como ya se ha comentado, vio la luz de forma completa y oficial⁵⁸ y también fue la parte básica de la exposición de la Consejería sobre el Plan de obras públicas, si bien no se llegó a aprobar, ni se llevó a cabo en conjunto como plan específico. Pero como decía su director, Victoriano Muñoz Oms, en el prólogo del libro que publicó en el año 1982 el Departamento de Política Territorial y Obras Públicas⁵⁹: «cabe decir, sin embargo, que los trabajos bien concebidos nunca son estériles, y así, del Plan del año 1935 se produjeron y se derivaron otros remarcables: el Plan de aguas de Cataluña de 1957, el Aprovechamiento integral de la Ribagorçana, la Ponencia el Plan Nacional de Carreteras

⁴⁵ *La Humanitat*, 7 de junio de 1936, p. 12.

⁴⁶ *El Matí*, 15 de enero de 1936, Información de Barcelona, p. 3.

⁴⁷ *La Humanitat*, 18 de junio de 1936, p. 8.

⁴⁸ *La Humanitat*, 18 de junio de 1936, p. 8.

⁴⁹ *El Diluvio*, 9 de abril de 1936, apartado «Palacio de la Generalidad», p. 11.

⁵⁰ *El Diluvio*, 9 de abril de 1936, p.11.

⁵¹ *El Diluvio*, 22 de abril de 1936, apartado «Palacio de la Generalidad», p. 8.

⁵² *La Humanitat*, 7 de junio de 1936.

⁵³ La noticia aparece por ejemplo en *El Matí*, p. 4, y en *la Publicitat* del día 22 de enero de 1936, p. 4.

⁵⁴ *La Humanitat*, 23 de junio de 1936

⁵⁵ «Manifestaciones de nuestro camarada Vidiella: He dictado una orden –dijo– hecha de cara a la guerra y que es al mismo tiempo una gran mejora para Cataluña».

⁵⁶ Para redactar este apartado del trabajo se han utilizado nuevos documentos del Plan localizados a finales de la década de 1990.

⁵⁷ Como se comenta en la Memoria, se habla de caminos y no de carreteras, porque este último término, derivado de *carro*, se considera anacrónico.

⁵⁸ Se anunció en el *Boletín Oficial de la Generalidad de Cataluña* del 24 de diciembre de 1935, p. 2.569-2.573.

⁵⁹ Generalidad de Cataluña, Departamento de Política Territorial y Obras Públicas (1982), p. 8.

del año 1939⁶⁰, además de otras constataciones en materia de carreteras, teléfonos, etc.» y respecto al Plan de caminos, muchas de sus propuestas se han ido realizando con el paso de los años.

Respecto a la vigencia del Plan y a la validez de sus propuestas podemos encontrar una posible confirmación teniendo presente la cantidad de éstas que se han ido llevando a cabo posteriormente. En este sentido, si superponemos la red básica actual con la propuesta en el Plan, como hace Díaz Rull⁶¹, se constata un «alto grado de concordancia» entre las dos. Los aspectos más relevantes que no se han realizado son los tramos que saliendo de Ponts van hacia Tremp, Solsona y Cervera, y buena parte del eje Camprodon-Figueres que se dibuja en el Plan, muy próximo a la frontera francesa.

El «Plan de trabajo para estudiar el ramo de Carreteras»⁶²

En este documento, que es seguramente uno de los primeros del Plan, se puede ver el método de trabajo utilizado, resumido en dieciocho apartados, que se pueden agrupar básicamente en seis:

El **Mapa de Cataluña** que se encuentra y se analiza en el primer apartado (a).

Las **bases estadísticas**, que se explican en los seis apartados siguientes del plan de trabajo (del b al g), que hacen referencia a los datos de población, las de «riqueza», de consumo, de crecimiento y de transporte público.

Las **bases cartográficas**, que se relacionan en los siguientes cinco apartados (del h al j) y que explican las características de los mapas en los que se representan las anteriores estadísticas⁶³.

Las **relaciones y los mapas de tanteo** [*sic*], tres apartados (k, l y ll) que constituye el trabajo inicial de definir la red. Las «relaciones de tanteo» son una lista de las obras que se tienen que hacer, clasificadas en grupo, con su trazado, indicando el número de kilómetros en terrenos buenos, medianos o malos, los puentes, etc., grafiadas en el mapa. Estas relaciones se enviaban a los ingenieros de la demarcación correspondiente, para que hiciesen las rectificaciones necesarias.

Las **relaciones y los mapas definitivos**, (apartados m y n), teniendo en cuenta, si procede, las rectificaciones recibidas. A partir de esta lista definitiva, los nuevos tramos se traducen en longitudes relativas para

poder calcular los costes a partir de un precio por kilómetro único. Además, en casa caso, se calculan los pueblos y los habitantes servidos en total y en relación con la riqueza territorial. También se calculan los costes de las obras de mejora y los coeficientes, de la misma manera que se ha hecho con las obras nuevas. Todo esto, de forma conjunta, se mapifica y las relaciones y los mapas se envían, como información privada, «a los centros vivos del país» como las cámaras de comercio, los centros excursionistas, el Automóvil Club, etc.

La **información pública** (apartado p): finalmente, las relaciones y los mapas que se decidan son los que se tendrán que presentar a información pública; también establecerá una comparación entre los servicios existentes y los que se derivarán del Plan (apartado q).

Este plan de trabajo, como veremos al comentar la Memoria del Plan y los documentos que la acompañan, se siguió de manera bastante precisa.

Memoria⁶⁴

Éste es el texto fundamental del Plan de caminos y también del Plan general, dado que en su Primera Parte (páginas de la 1 a la 9, reproducidos en el anexo 1) hace una serie de consideraciones sobre el Plan general, que ya se han comentado anteriormente. En esta Memoria, lo que se puede considerar estrictamente Memoria del Plan de caminos se trata en la Segunda Parte (páginas de la 10 a la 52).

En las consideraciones generales destaca la importancia de los caminos en el ámbito de las comunicaciones, así como el hecho de que en muchos países ya se hacen caminos únicamente para automóviles, y que en «Italia se construye una autoestrada exclusivamente para camiones entre Génova y Serravalle-Scrivia». También cita actuaciones de Alemania y Francia, y señala al mismo tiempo la importancia del mantenimiento de las carreteras. Considera que se plantea un doble problema: el de las nuevas carreteras y el del mantenimiento de las existentes.

Para llevar a cabo la realización del Plan se combinan factores de diferentes tipos, se analizan datos que provienen de fuentes muy diversas para deducir de manera objetiva las necesidades de comunicación y las posibles soluciones; éstas también se comparan con las propuestas que hacen otros planes existentes, fundamentalmente provinciales, y se tienen en cuenta las peticiones recibidas, mayoritariamente municipales. Se establece con todo ello, de forma global, una propuesta, que se contrasta con «los profundos y valuosísimos conocimientos que los ingenieros de las demarcaciones poseían sobre las necesidades y las realidades de las comarcas»⁶⁵ y si procede, se acude al terreno para decidir la mejor solución.

Por lo tanto, el método de trabajo que se utilizó y que también posiblemente se siguió en todas las secciones suponía, en primer lugar, recoger

⁶⁰ Entre la documentación que se ha conservado hay un documento, sin fecha, que describe una metodología muy parecida a la del Plan general y con la misma racionalidad, que intenta buscar criterios homogéneos para seleccionar las obras que hay que llevar a cabo, y tiene la misma clasificación de caminos generales, comarcales y locales.

También es importante para la lista de antecedentes que menciona. El hecho de haber sido escritos en castellano y hacer referencia a obras destruidas «por los rojos», hablar de los presupuestos del año 1938, de mapas provinciales, del Circuito, de las *jefaturas provinciales* y las Diputaciones, etc., podría ser uno de los documentos iniciales de la tarea que llevó a cabo Muñoz Oms en Madrid, respecto a la red viaria española, algo similar a la que había hecho con los caminos de Cataluña.

⁶¹ Díaz Rull (2003), p. 27

⁶² Generalidad de Cataluña. Obras Públicas. Plan de trabajo. Plan de trabajo para estudiar el ramo de carreteras. Tres páginas mecanografiadas, sin fecha (reproducido en el DVD).

⁶³ En el documento, anotado a lápiz, también hay otro mapa «Mapa de mercados», facilitado por Pau Vila, proveniente de los trabajos de la Ponencia de la División Territorial.

⁶⁴ La Memoria de la Sección de Caminos del Plan general, de fecha 29 de noviembre de 1935, que como se ha comentado consta de 52 páginas, se editó en facsímil por el Gabinete Técnico de la Diputación de Barcelona, en septiembre de 1977, como aportación a los trabajos del ámbito VIII «Ordenación del Territorio», del Congreso de Cultura Catalana.

⁶⁵ Memoria, p. 12.

todos aquellos datos que pudieran considerarse útiles para la deducción de las necesidades, y una vez seleccionados se graficaron y mediante la superposición de transparencias u otros sistemas se analizaron sus diversos factores, deduciendo finalmente las necesidades de los caminos ya existentes y determinando si hacían falta nuevas construcciones y, en ese caso, sus características.

Antecedentes

El Plan está basado en una gran cantidad de información obtenida de las fuentes más diversas y supone un gran ejercicio de ingenio para suplir la falta de datos fiables y cuantificados de los diversos aspectos que quería tener en cuenta el director del Plan. A continuación hacemos un resumen de la información utilizada⁶⁶:

Mapa de Cataluña

En el capítulo anterior hemos comentado que no disponían de ningún mapa de Cataluña con los accidentes orográficos, las poblaciones y las carreteras existentes a una escala que permitiera, en primer lugar, graficar la información recogida y, en segundo lugar, establecer nuevos trazados con sus características. A partir de los mapas existentes del Servicio de Obras Públicas de la Generalidad, de las hojas existentes de escala 1:50.000 del Instituto Geográfico y Estadístico de España, de planos del Estado Mayor del Ejército y de otras fuentes diversas para cubrir los huecos que quedaban, concibieron el Mapa de Cataluña 1:200.000, editado en 1936.

Situación de las carreteras en el año 1935 y la nueva denominación⁶⁷

En el momento de redactar el Plan, la situación respecto a las carreteras en funcionamiento consistía en una red de 8.651 kilómetros, repartidos jurisdiccionalmente entre las cuatro jefaturas provinciales de Obras Públicas del ministerio, las cuatro delegaciones provinciales de la Generalidad, y las carreteras del Circuito Nacional de Firmas Especiales; y en relación con los caminos en construcción⁶⁸ había 47 obras, referidas a 290 kilómetros y un coste total de 35 millones de pesetas.

Cada una de las jurisdicciones tenía su nomenclatura y su numeración, y el Plan lo que hace es una nueva numeración a partir de la clasificación que establece de los caminos. Respecto a los caminos generales, los nombres corresponden a los puntos extremos del trazado o de puntos de paso más conocidos. Los kilometrajes se inician en Barcelona o en la costa, y en su defecto en la conexión con la red local. En primer lugar, se numeran los radiales que salen de la capital, después de izquierda a derecha los ejes más o menos que perpendiculares a la costa y finalmente las más o menos paralelas a ésta. Existe la excepción de la carretera general de Barcelona a Madrid, que mantiene el nombre y la numeración, vía XIII, que se le dio en el Circuito de Firmas Especiales.

En los caminos comarcales y locales, la numeración se establece a partir de cuatro circunscripciones concéntricas a Barcelona. La primera corresponde básicamente a la comarca del Barcelonès, la segunda es más similar al área metropolitana de Barcelona definida en los años sesenta: va por la costa de la comarca de Vilanova i la Geltrú a la de Arenys de Mar, y por el interior incluye el Penedès y todo el Vallès. En total, ocho comarcas. La tercera corona va de la comarca de Reus a la de la Selva, incluyendo en ella las comarcas con capital en Cervera, Igualada, Manresa y Vic, en total diez comarcas, y la cuarta zona agrupa las diecisiete comarcas restantes.

Los caminos comarcales se numeran en cada circunscripción en sentido radial con la dirección circular contraria a las agujas del reloj y por los caminos locales se hace de forma similar a partir de los límites comarcales. Así, por ejemplo, en la cuarta corona, la numeración de los caminos comarcales se inicia con la C-29 en el Baix Empordà y se acaba en el número 1, en el límite con la comarca de Maresme, y acaban con el número 14 en la frontera con el Baix Llobregat.

¿Comarcas o distritos judiciales?

Los estudios del Plan están hechos sobre la base de los distritos judiciales. Como se ha comentado en el capítulo anterior, aunque se considera más ajustada a la realidad la división comarcal definida por la Ponencia que estudiaba la división territorial, dado que ésta no estaba aprobada oficialmente y que los datos requeridos para el estudio sólo estaban por distritos, se optó por la división de los distritos judiciales.

Debe señalarse que entre los antecedentes utilizados en el estudio del Plan encontramos los mapas de mercados de la Ponencia de la división territorial publicados el año 1993⁶⁹. La información procedente de estos mapas fue de gran importancia a la hora de definir y calificar una gran parte de las nuevas construcciones⁷⁰.

Población y núcleos aislados

Respecto a los datos de población se utilizaron los nomencladores del Instituto Geográfico, Catastral y de Estadística referidos a los años 1910 y 1930. De esta fuente se deriva la relación de los núcleos aislados, definidos como «aquellos centros urbanos que, no teniendo a sus vecinos de forma diseminada, se encuentran a más de 300 metros de camino conservado por la Administración pública». Debe decirse que la información se complementaba tanto como se podía con otras fuentes; en este caso, por ejemplo, hemos encontrado una «Relación de los pueblos incomunicados de la provincia de Lérida, de más de 100 habitantes clasificados por partidos judiciales»⁷¹, elaborada por la Comisaría de Obras Públicas de Lleida de la Generalidad.

El resultado de todo ello lo encontramos en el Anexo IV, donde se relacionan los 599 núcleos mayores de 50 habitantes considerados, que

⁶⁹ Apéndice núm. III.

⁷⁰ Memoria, p. 17.

⁷¹ En esta relación surgen veinte pueblos incomunicados de más de trescientos habitantes, veintiocho de doscientos a trescientos habitantes y cinco de cien a doscientos habitantes.

⁶⁶ Véase Memoria, p. 13 a 20 y apéndices I al IX del DVD.

⁶⁷ Apéndice I relación de caminos existentes por jurisdicciones.

⁶⁸ Apéndice II. Relación de los caminos en construcción.

agrupan 90.000 habitantes, y están clasificados, a lo largo de 23 páginas, por comarcas y por tamaño de población, con un resumen final por comarcas. Esta definición y su situación en el territorio es otro de los elementos fundamentales a la hora de seleccionar y definir las actuaciones de Plan.

Riqueza de las comarcas y de los pueblos

Para poder aplicar el principio de equidad, teniendo en cuenta las posibilidades económicas, los autores del Plan necesitaban un indicador de la riqueza de las comarcas, y como no había un único dato representativo, lo estimaron mediante una combinación de diversos elementos.

Después de considerar diversas posibilidades, finalmente utilizaron la suma de las diferentes contribuciones (rústica y pecuaria, urbana e industrial) (Apéndice V). Los datos los facilitan las oficinas de Recaudación de la Generalidad respecto a la contribución industrial (y en la provincia de Barcelona también industrial-médicos) y también las cifras «señaladas» para el año 1934 respecto a la contribución urbana y a la rústica (que salían publicadas en el BOGC).

En relación con esta cuestión y como sucedía diez años antes, en este caso respecto a los ingresos de la Mancomunidad⁷², es sorprendente el grado de concentración de la recaudación de la contribución industrial. Si consideramos las cuarenta y una zonas en las que se agrupan los municipios, vemos que de los 67 millones de pesetas obtenidos, 56 corresponden a la zona de Barcelona y 28 a la capital. Barcelona ciudad proporciona el 42% de la recaudación y, juntamente con los municipios de sus alrededores, hasta el 84%. Pensemos que las poblaciones que la seguían por volumen de recaudación son Sant Martí (6,51 millones), Gràcia (5,34 millones), Sarrià (2,53 millones) y después, por este orden, Sabadell, Manresa, Sant Feliu de Llobregat, Terrassa, Girona, Badalona, Reus y Lleida, entre uno y dos millones.

Consumos⁷³

Para complementar la estimación del nivel de actividad, por comarcas y para los pueblos más importantes, también se utilizó una «apreciación» de los consumos de gasolina durante el año 1934 (Apéndice VI), basada en los datos facilitados por CAMPSA (Compañía Arrendataria del Monopolio de Petróleos, S.A.). También aquí la concentración comarcal que se detecta es mucho más importante. Barcelona, con cerca de un millón de habitantes, consumió ese año 40 millones de litros; la segunda comarca por volumen consumido es la de Sant Feliu de Llobregat, que con 119.000 habitantes tenía un consumo de 7,67 millones de litros, y después encontramos las comarcas de Tarragona (43.446 habitantes), Manresa (84.337 habitantes) y Lleida (88.205 habitantes), que consumieron entre tres y cuatro millones de litros. Por ciudades, seguían a Barcelona (39,87 millones), Tarragona (3,63 millones de litros), Lleida (2,94 millones), Manresa (2,16 millones), L'Hospitalet de Llobregat (1,91 millones), Sabadell (1,79 millones) y Girona (1,73 millones).

⁷² Carreras (1997), Apartado 9.4, p. 900 a 904.

⁷³ Memoria, p. 17.

Servicios de automóviles públicos

Para poder estimar la intensidad del tráfico, también se graficaron las diversas rutas de transporte público por carretera, teniendo en cuenta en cada caso el número de viajes diarios. La fuente fue, por un lado, la Guía de Autoomnibuses de Cataluña publicada a principios del año 1934 por la Oficina de Turismo de Cataluña, y por otro lado, los datos referentes a las líneas de automóviles de servicio público, facilitadas por la Jefatura de Obras Públicas del Estado. El Apéndice XI recoge esta información y a pesar de que los datos son diferentes en cada provincia, normalmente podemos encontrar el nombre del concesionario y el recorrido de la línea. Se incluyen en él 236 en la provincia de Barcelona, 80 en la provincia de Girona, 89 en la de Tarragona y 89 en Lleida.

Monumentos arqueológicos

El Apéndice VII recoge una «relación clasificada de los monumentos arqueológicos interesantes de Cataluña realizada por el arquitecto Jeroni Martorell⁷⁴, conservador de los Monumentos Arqueológicos de Cataluña, que indica a los autores del Plan los lugares que deben estar comunicados por su importancia historicoartística. Es una relación heterogénea de más de un centenar de conjuntos urbanos y monumentos aislados, divididos en tres categorías, y donde están señalados los que están incomunicados. Por ejemplo, de los diecisiete lugares de primera categoría, el único que encontramos incomunicado es Sant Pere de Roda. De los veinticinco de segunda categoría, hay cuatro (Sant Pons en Corbera de Llobregat, Sant Pere de Casserres, Taüll y Vilabertran) y finalmente de los sesenta y tres de tercera categoría señalan cinco que están faltos de comunicaciones (Boada en Palau-sator, Boí, Escornalbou, Mur, Siurana y Tamarit).

Turismo «de bellezas naturales», balnearios y aguas minerales

En el Apéndice IX se hace una relación de las rutas turísticas sugeridas, por un lado, por el Negociado de Turismo de la Generalidad, y por otro lado, por el CEC (Centro Excursionista de Cataluña). Son dos propuestas muy elaboradas: en primer lugar se proponen carreteras de nueva construcción; en segundo lugar, se sugieren otras que se tendrían que acabar, y en un tercer lugar, el grupo que se debería mejorar, pero además se realizan propuestas sobre casetas de auxilio, señalización y puesta de letreros, publicitado en las carreteras, las travesías de las poblaciones, etc.

También expresan sus opiniones cualitativas: el CEC, por ejemplo, se muestra partidario de «no conducir el gran turismo hacia los lugares calificados como de paz y tranquilidad» y están en contra de la construcción de «carreteras que estropeen definitivamente panoramas ya convertidos en clásicos». Pero, al mismo tiempo, hace una propuesta muy detallada de un eje pirenaico y de sus derivaciones. También hace una propuesta sobre otras carreteras posibles y específicamente propone una vía de interés turístico en el Vallès Oriental por la sierra de Ocata. Las dos entidades, a pesar de la forma diferente de sus propuestas, coinciden a

⁷⁴ Se trata de Jeroni Martorell i Terrats (1876-1951) que fue el director del Servicio de Catalogación y Conservación de Monumentos de la Diputación de Barcelona de 1915 a 1951 y también arquitecto conservador del Ministerio de Instrucción Pública (1929).

menudo en las propuestas de nuevas construcciones, como en los casos de Adrall-Sort; Santa Fe del Montseny-Viladrau; Palamós-L'Escala; Bagà-Gósol-Tuixén; Espot en el lago de Sant Maurici; El Pont de Suert-Caldes de Boí, etc., propuestas que en gran medida son recogidas por el Plan. Según se dice en la Memoria⁷⁵, también el Automóvil Club facilita información sobre los lugares y las rutas de turismo.

En el Apéndice VIII figura otra relación clasificada, en este caso de los «balnearios y de los lugares interesantes de aguas minerales de acuerdo con la nota facilitada por el Departamento de Sanidad de la Generalidad de Cataluña». Hay seis de primera categoría, cinco de segunda y siete de tercera. Como señala la Memoria, el Plan también procura «dar salida a estas fuentes de riqueza».

Riqueza minera, agrícola y forestal

Respecto a la riqueza minera, dicen los autores del Plan que les habría gustado poner disponer, como en los otros aspectos, de una clasificación en tres categorías según la importancia de las minas o los yacimientos más importantes existentes en Cataluña, pero que como no tenían ninguna, utilizaron la información del mapa minero facilitado por el Distrito Minero de Cataluña⁷⁶.

En la agricultura, consideran de gran importancia el conocimiento de este sector de la economía catalana por el diseño de la red de caminos. Por lo tanto, y dado que tampoco encontraron los datos apropiados, se decidieron a delimitar ellos mismos las zonas agrícolas y forestales, a partir de planos municipales del Instituto Cartográfico, posteriormente reducidos fotográficamente a la escala del trabajo del Plan. Este mapa también les fue muy útil a la hora de hacer el Plan hidráulico (puede consultarse en el DVD, en la Sección de Riegos), una vez mejorado y con la superposición de los ríos y de algunas curvas de nivel⁷⁷.

Hipsometría y geología

Éste es un factor de primer orden en el estudio de los caminos y de las otras obras públicas. Los autores del Plan explican que hicieron mapas del relieve a escala 1:200.000 y 1:500.000 para estudiar los puntos obligados y los mejores lugares de paso de las grandes comunicaciones, siempre teniendo en cuenta los planos topográficos de las comarcas conjuntamente.

Del mismo modo realizaron el «Estudio hipsométrico. Áreas hipsométricas de la Península ibérica, de España sin Cataluña y de Cataluña», que está recogido en el Apéndice X. Se trata de dos tablas en las que, partiendo de estos tres espacios, Península ibérica, España sin Cataluña y Cataluña, se clasifica la superficie por alturas (en tramos de 200 metros) y se calcula la superficie en kilómetros y el porcentaje de cada tramo. En la primera tabla se hace de manera acumulativa y en la segunda, con los resultados parciales. Con estos datos, se elaboró el esquema con el título «Curvas hipsométricas y constatación de la mayor accidentalidad de Cataluña (número 13 del Anexo XIV).

⁷⁵ Memoria, p. 18.

⁷⁶ Memoria, p. 18.

⁷⁷ Memoria, p. 19.

Respecto a la geología, únicamente en algún caso especial se comenta que se han consultado los mapas del Instituto Geológico y Minero de España.

Necesidades viarias de las comarcas

En este apartado encontramos uno de los aspectos metodológicos del Plan más relevante e innovador: la forma en que se determinan las necesidades comarcales de nuevas construcciones, teniendo en cuenta los diferentes antecedentes recogidos. Lo que se quiere establecer es la situación de las comarcas respecto a la red viaria, pero teniendo en cuenta las necesidades específicas de este servicio en cada caso. Para hacer esto, se calculan diversos coeficientes, con el objetivo de buscar criterios objetivos para el reparto de las actuaciones (es una preocupación que está presente en todo el Plan) y para comparar los datos de las diferentes comarcas. Pero hay que tener presente que, como explicaremos más adelante, esta metodología se aplicó de forma más exacta en el diseño de las redes comarcal y local, y no tanto en el caso de la red general, sujeta a otras consideraciones.

Para llevar a cabo estas determinaciones, se rellenaban unas fichas grandes⁷⁸ a nivel comarcal con una serie de cálculos, y se combinaban muchos de los datos que hemos mencionado, inicialmente agrupadas en tres tipos:

Datos específicos

Se partía de unos datos conocidos por todas las comarcas: la superficie, los habitantes, los kilómetros existentes de carreteras y los datos de la contribución.

Superficie (S), Habitantes (H), Contribución (C) y Kilómetros existentes (K)

Con estos datos se realizaron una serie de gráficos para la exposición, que permitían visualizar rápidamente las diferentes características comarcales relativas a la densidad de caminos por superficie y por población, los niveles de contribución para ejecutar los caminos y las densidades que se obtendrían una vez construidos los propuestos por el Plan.

De cálculo previo

Para evaluar las necesidades de caminos, se calculan los llamados «coeficientes de enrarecimiento», que relacionan cada comarca con la red existente, los datos específicos y la intensidad de tráfico (estimada en función de la riqueza)⁷⁹.

Primero se considera que la necesidad de las comarcas de nuevas carreteras es directamente proporcional a su superficie, a su población y a su riqueza, e inversamente proporcional a los kilómetros existentes elevados al cubo. Esto es lo que define un valor por cada comarca (alfa) que se llama coeficiente de prioridad.

⁷⁸ Las hojas tenían una dimensión de 65 x 32,5 cm.

⁷⁹ La explicación de las fórmulas en detalle se puede ver en la Memoria, p. 21 a 26.

Coefficiente de prioridad:

$$\alpha = \frac{S}{Q} \cdot \frac{H}{Q} \cdot \frac{C}{Q} = \frac{S \cdot H \cdot C}{Q^3}, \text{ y}$$

$$\alpha' = \frac{S}{K} \cdot \frac{H}{K} \cdot \frac{C}{K} = \frac{S \cdot H \cdot C}{K^3}$$

donde K serían los kilómetros necesarios para igualar las α con los mismos valores de S , C y H . Porque lo que querían obtener eran los kilómetros teóricos (K) que se tendrían que construir en cada comarca para lograr que se obtuviesen las mismas α' con los mismos S , H y C .

El valor de α' igual a 1, que sería el de comparación, corresponde a la comarca mejor equipada, que era la de Falset. De esta forma, para igualar este coeficiente en el resto de las comarcas, tenían que realizarse nuevas construcciones, y no se daba ningún caso en el que se tuvieran que reducir los kilómetros existentes. En cualquier caso, el problema surgía de las elevadas necesidades de algunas comarcas.

Por lo tanto, K sería igual a:

$$K = \sqrt[3]{\frac{S \cdot H \cdot C}{\alpha'}}, \text{ es decir, } K = \sqrt[3]{\frac{\alpha \cdot Q^3}{\alpha'}},$$

$$\text{y por lo tanto, } K = Q \cdot \sqrt[3]{\frac{\alpha}{\alpha'}}$$

A partir de aquí se define el coeficiente de enrarecimiento existente antes del Plan.

Coefficiente de enrarecimiento:

$$\gamma = \frac{Q}{K}, \text{ que es igual a } \gamma = \sqrt[3]{\frac{\alpha'}{\alpha}}$$

Es decir, el coeficiente de enrarecimiento es la relación entre los kilómetros existentes y los teóricamente necesarios para lograr el mismo índice que la comarca mejor equipada, que corresponde a la raíz cúbica del coeficiente resultante de dividir el coeficiente de la comarca tomada como unidad para el de la comarca en la que se quiere determinar el enrarecimiento. La necesidad teórica de las comarcas sería $K - Q$, pero como se explica en el Plan, estos coeficientes se tendrían que corregir a partir del estado y las características de los caminos, aunque ya se consideraran suficientes para ver cuáles son las comarcas más necesitadas.

Como explica Díaz Rull⁸⁰, el coeficiente de estado o mejora de las vías hasta este momento había sido considerado como valor 1, por tanto no se tenían en cuenta las anchuras o los firmes. Para tener en cuenta las mejoras necesarias a la hora de igualar el tipo unidad, el coeficiente de enrarecimiento se tendría que corregir multiplicándose por el coeficiente entre el estado de mejora de los caminos existentes en la comarca considerada y la comarca base.

De todas maneras, para la inclusión de nuevos caminos se hicieron los coeficientes de enrarecimiento iniciales, sin tener en cuenta el estado de las vías. El resultado se dibujó en el «Gráfico de los coeficientes actuales de enrarecimiento de las comarcas».

Los coeficientes modificados sí que se utilizaron para valorar las consecuencias de la construcción de nuevos caminos y de las posibles mejoras propuestas por el Plan, ya que una vez se tenía el coeficiente de enrarecimiento resultante y el volumen de tráfico en relación con la comarca base, se podían deducir las necesidades de mejora relativas. De todas maneras, a pesar de advertir sobre su importancia, el Plan no hace propuestas concretas de mejoras de las carreteras existentes, señalando que esta tarea corresponde a la Dirección General de Obras Públicas.

Deducciones después del estudio

Coefficiente de enrarecimiento después de haber construido los caminos del Plan

$$\gamma' = \frac{(Q + q)}{K}$$

donde q es el total de kilómetros de los caminos previstos en el Plan en la zona concreta.

Coefficiente de intensidad de tráfico después de haber construido los caminos del Plan:

$$\theta = \frac{1}{\gamma'}$$

Coefficiente de dificultad $\gamma = \frac{L}{q}$, donde L es la longitud relativa.

Coefficiente de analogía económica: $\theta = \frac{C}{(K - Q) \cdot \lambda}$

A partir de los coeficientes, en cada tramo analizado se le daba una categoría y un nombre; se miraba si comunicaban núcleos aislados, y en este caso se incorpora a la ficha los siguientes datos: el nombre de los núcleos, el número de habitantes (por cada núcleo y por todo del camino) y la contribución (por municipio y por la totalidad –C–). Respecto al camino, se clasifica la longitud según los tres tipos de terreno que se ha mencionado y la longitud total; se indica la existencia de puentes y su luz, y con estos datos se encuentra la «longitud relativa». Para los caminos de pueblos aislados se establece un coeficiente igual a C / L , y finalmente un coeficiente de orden provisional para cada tramo que se calcula por la fórmula $(C / L) \cdot H$ en el caso que comuniquen pueblos aislados, y en los otros tramos la fórmula era α / L . Finalmente, figura por cada tramo el coste, la clasificación y las observaciones.

Estas fichas, con sus diversos cálculos, no son más que la plasmación numérica de los principios o características que se había marcado el Plan y que se explican a continuación.

⁸⁰ Díaz Rull (2003), p. 34.

Los principios del Plan⁸¹

Un segundo documento resume los principios con los fueron concebidas las propuestas de nuevas construcciones, que también se detallan en la Memoria, y que son los siguientes:

«A) Claridad en la regencia económica»

Esto hacía referencia a la necesidad de establecer para cada tramo propuesto cuáles eran los organismos que lo tenían que financiar. De este modo, el Plan distingue entre las vías que correrán a cargo de la Generalidad, todas en el caso de las autovías, o con la cesión de los terrenos, en el caso de la red general. En el resto, los beneficiados, además de los terrenos, han de aportar una parte de la financiación, proporcionada según su potencialidad económica.

«B) Flexibilidad en el desarrollo»

Como hemos comentado, por un lado, se consideraba que el Plan daría respuesta a todas las necesidades, pero por otro lado, sus previsiones se tenían que ir llevando a cabo según las circunstancias de cada momento, especialmente respecto a la disponibilidad de las subvenciones y también a la voluntad de los que tienen que aportar una parte de la financiación, presentándose a los concursos que se convoquen.

«C) Colaboración y cooperación pública dirigida»

Este principio hace referencia tanto a la participación en la información pública a la que el Plan se sometió y a sus efectos, como también al establecimiento y la participación en los correspondientes concursos de aportaciones mencionadas.

«D) Competencias en las aportaciones de acuerdo con las potencialidades económicas relativas de los concurrentes»

En este aspecto, el Plan preveía mejorar el mecanismo existente, por el cual las subvenciones del Estado tenían en cuenta la riqueza contributiva considerando, además, el coste de las obras en relación con el potencial económico de la zona, para evitar que sólo se llevaran a cabo los caminos más cortos o más económicos.

En este sentido era importante que el Plan tuviera en cuenta, para calcular los costos de los nuevos caminos, no únicamente la longitud de los tramos, sino también las características del terreno por donde pasaban, estableciendo lo que se denominan las «longitudes relativas»⁸².

«E) Ausencia de arbitrariedades en las divisiones y las ordenaciones»

Lo que intenta el Plan es aplicar los criterios establecidos previamente de la forma más automática posible, para evitar arbitrariedades incluso involuntarias. Sobre todo, este automatismo se aplica en las intercomunicaciones ordinarias y en las comunicaciones de pueblos aislados; en

las otras categorías, la determinación también comportó recoger datos y estudios que los justificasen, aunque de forma menos objetiva.

«F) Servitud ordenada de todos los intereses de carácter general»

El Plan señala que se han tenido en cuenta todos los intereses generales y los enumera: la riqueza forestal, el interés turístico natural, la arqueología, las zonas agrícolas, los balnearios y la riqueza minera. También señala que se han respetado los convenios internacionales y los derechos adquiridos resultantes de los planes preferentes de las Diputaciones, y finalmente dice que se ha prestado una atención especial a los pueblos aislados. En la Memoria se otorga mucha importancia al hecho de llevar los caminos a todos los núcleos aislados de más de 75 habitantes, y aparte de ser una de las primeras necesidades para la buena marcha económica y el bienestar del país, «puede convertirse en uno de los más patentes medios de acreditar el régimen autonómico».

De todas maneras, en este apartado sorprende que entre los intereses generales no figuren explícitamente los industriales o de forma más general los económicos. No hay duda de que existían necesidades viarias en estos sectores en aquellos años, tanto de tipo específico de acceso a las instalaciones industriales como de comunicación de éstas con los mercados u otros sistemas de comunicación (puertos, ferrocarriles, etc.). Curiosamente, en un plan tan detallado y de tanta amplitud respecto a sus objetivos, la economía productiva catalana no parece tener más actividad que la agrícola y la minera.

«G) Perpetuidad y máxima exactitud posible»

Los autores del Plan consideran que para que éste sea eficaz ha de tener la máxima durabilidad, y esto se tiene que intentar conseguir con unos buenos fundamentos y con la máxima colaboración de todos. Por otro lado, ha de tener la máxima exactitud posible y por ello han querido utilizar los datos y la cartografía más detallada posible.

De todas maneras, consideran que los proyectos definitivos de cada tramo los harán sobre el terreno los ingenieros de las demarcaciones correspondientes, y para evitar posibles errores y corregir posibles irregularidades del terreno que no aparezcan en los planos, en las longitudes de los anteproyectos realizados añaden un 20% de más.

«H) Previsión de la categoría a la que tienen que pasar los caminos cuando entren en el período de conservación»

La red proyectada asigna a cada tramo la categoría que le corresponde: general, comarcal o local, de manera que se tengan presentes las características que tienen que lograr a la hora de formular los respectivos proyectos constructivos y posteriormente las labores de conservación.

Precisamente, la clasificación de la red es otra de las características del Plan que le dan el carácter innovador. El Plan no sigue las clasificaciones que existían en la administración de carreteras, que se basaban principalmente en la anchura de la vía. La clasificación del Plan se basa, de forma más moderna, en el servicio que tendrán que prestar los caminos, es decir, en la clase e intensidad del tráfico que se prevé, considerando en todo caso que el trazado, la anchura o el tipo de firme será una con-

⁸¹ Generalidad de Cataluña. Obras Públicas. Plan general. Características del Plan de caminos. Una hoja mecanografiada con las ocho características en un recuadro. Recogido en la Memoria, p. 29 a 41.

⁸² Véase Memoria, p. 32 a 38.

secuencia del anterior. Es decir, primero se fija la categoría de los caminos y, posteriormente, se determinan las consideraciones técnicas.

La red de caminos generales recoge las grandes comunicaciones, el tráfico de larga distancia y la mayor velocidad; aquí no se trata de solucionar déficits o agravios comparativos, sino «de unir los centros vivos del país de la manera más directa posible, utilizando el menor número de caminos existentes con buen trazado, buscando los puntos de paso más adecuados en relación con la orografía del terreno y procurando que queden establecidas largas líneas en todas las direcciones»⁸³. Las redes comarcales completan la anterior con zonas periféricas relativamente grandes, mientras que la red local es la utilizada por usuarios de las zonas periféricas más pequeñas. La elección respecto a qué red le corresponde a cada camino se hizo claramente siguiendo el orden mencionado: primero, los que forman la red general, después las comarcales y el resto serían locales. Como se verá más adelante, en la propuesta que se hace en el Plan de nuevas construcciones, esta clasificación se desarrolla con diversas subdivisiones.

Como decía el ingeniero Muñoz Oms, cincuenta años después un plan de carreteras tiene dos características: lo orgánico y lo funcional⁸⁴, es decir, por un lado establece el esquema de la red, y por el otro, las funciones de los diferentes tramos. Así, la red básica la formaban las vías «generales» (porque dice que no se atrevió, por razones políticas, a decirles nacionales), que unían las capitales de provincia y los puntos neurálgicos del país. Por su parte, las carreteras comarcales unían las capitales de los partidos judiciales y los lugares «que tenían mucho movimiento» y los caminos locales unían los pueblos incomunicados y los lugares turísticos.

La red viaria existente

La longitud y la clasificación de la red existente⁸⁵ en el momento en el que se comenzó el Plan de caminos las podemos resumir en el siguiente cuadro:

Cuadro 4. Longitud y clasificación de la red existente

En km	Estado	Generalidad		CNFE (*)	Total	
		carreteras	caminos		km	%
Barcelona	1.027,1	543,5	912,9	210,0	2.693,5	31,13
Girona	1.274,5	15,2	526,7	95,6	1.912,0	22,11
Lleida	1.308,7	0	759,4	93,0	2.161,1	24,98
Tarragona	1.026,8	0	610,0	247,7	1.884,5	21,78
Total	4.631,7	558,7	2.809,0	646,7	8.651,1	100,00

(*) Circuito Nacional de Firmes Especiales.

Las cifras quizás no eran del todo exactas porque en el propio Plan, concretamente en el Resumen I que figura en la Memoria, se dan unos

⁸³ Memoria, p. 28.

⁸⁴ Camps (1986), p. 26.

⁸⁵ Según el Apéndice del Plan de caminos, «Relación de los caminos existentes en la actualidad facilitados por los organismos de las correspondientes jurisdicciones».

datos ligeramente diferentes, que se reproducen más adelante, según los cuales la longitud de los caminos construidos era de 8.942 kilómetros; de éstos, 2.628 son generales; 3.702, comarcales, y 2.612, locales. Es decir, una diferencia relativamente pequeña, cercana a los trescientos kilómetros, menos de un 4%.

Respecto a esta red, aplicando la metodología que ya se ha comentado, se establecieron unas propuestas iniciales de todas las obras que se tenían que hacer, que se compararon con las peticiones recibidas y los planes ya existentes. Una vez tenidas en cuenta, los nuevos resultados obtenidos, ya mapificados, se transmitieron a los «ingenieros de demarcación»⁸⁶, «con los profundos y los valuosísimos conocimientos que los ingenieros de las demarcaciones poseen sobre las necesidades y la realidad de las comarcas», y una vez conocida la opinión de estos técnicos se estableció la propuesta final. Debe señalarse que, en caso de duda, los redactores del Plan a menudo realizaron personalmente las comprobaciones sobre el terreno ⁸⁷.

La colaboración de los ingenieros de las demarcaciones provinciales fue muy importante, tanto en la elaboración de las listas iniciales de las carreteras existentes, como de las obras en curso y de los proyectos previstos de acuerdo con los formatos establecidos por los autores del Plan. También colaboraron en la valoración de las propuestas municipales, pero sobre todo sumaron sus sugerencias y comentarios a las propuestas iniciales del Plan. Díaz Rull⁸⁸ ha documentado el caso de Tarragona, donde la opinión del ingeniero de la demarcación, Félix Ferrer, llevó a la modificación del enlace entre Valls y Montblanc por el collado de Lilla (en lugar de por la Riba y Vilaverd) y entre Valls e Igualada por Santa Coloma de Queralt (en vez de por Querol).

La propuesta final todavía se transmitió a una serie de instituciones (cámaras de Comercio e Industria, Real Automóvil Club de Cataluña, Centro Excursionista de Cataluña, etc.), solicitan sus comentarios, y una vez recibidos, se hicieron las relaciones de caminos y los mapas definitivos, que se presentaron a la información pública⁸⁹.

Mejoras

Respecto a las mejoras de la red existente, el Plan considera que hay que hacer muchas intervenciones (ensanchamiento, dar visualidad, suprimir pasos a nivel, variar cruces, arreglar los firmes, señalar, etc.), ya que este problema afecta a los intereses más vivos del país, y la solución sería una mejora para la producción y para la comodidad de

⁸⁶ Es decir, los ingenieros de los antiguos servicios de Obras Públicas de las Diputaciones Provinciales. Se encargó a las *Jefaturas de Obras Públicas* el trabajo «Plan inmediato para la realización de las obras públicas de rendimiento o conveniencia indiscutible» (referido a carreteras y caminos), que comprendía: I) Selección y clasificación de las carreteras y caminos; II) Relación de obras de nueva construcción; III) Relaciones de obras de acondicionamiento de los caminos existentes, y IV) Datos y antecedentes de carácter general.

⁸⁷ Por ejemplo, en *La Vanguardia* del 4 de agosto de 1935, el corresponsal de Lleida explica que el ingeniero encargado del Plan, Victoriano Muñoz Oms, fue a Sant Joan de l'Erm para ver la conveniencia de construir un camino en esta localidad.

⁸⁸ Díaz Rull (2003), p. 31, muestra el plan de trabajo con las modificaciones propuestas.

⁸⁹ «Relación de caminos por categorías» (52 x 32, 55 páginas) (reproducido en el DVD).

la población. También considera «que puede convertirse en uno de los más patentes medios de acreditar el régimen autonómico»⁹⁰.

Pero finalmente este aspecto no queda reflejado en el Plan, ni a nivel propositivo ni en costos; simplemente considera que «se ha mencionado que la preparación de este trabajo se está realizando por parte de la Dirección; entendemos que no debemos detallar las obras que se tienen que realizar»⁹¹.

De todas maneras, la red existente se clasificó, denominó y numeró, juntamente y con los mismos criterios que la red de nueva creación, y este hecho tendría que servir para concretar en cada caso qué características se habrían de tener y, por tanto, las mejoras que se tendrían que realizar.

Nuevas construcciones

Cuantitativamente, el Plan lo que propone es añadir a la red existente en Cataluña, que como hemos visto no llegaba a los nueve mil kilómetros, cinco mil kilómetros más de vías. De acuerdo con la nueva clasificación, los incrementos eran los siguientes: los caminos «generales», de dos mil seiscientos a tres mil cuatrocientos kilómetros; los comarcales, de tres

mil setecientos a cuatro mil seiscientos; y los locales, de dos mil seiscientos a seis mil cien⁹². De los kilómetros previstos, se considera hacer, en una primera etapa, tres mil, y dos mil en la segunda.

La clasificación inicial se desarrolla para tener en cuenta diversos aspectos, y muy especialmente el grado de participación económica de los afectados por las nuevas vías. En la primera etapa (las cifras entre paréntesis indican los kilómetros) se prevé construir todas las vías metropolitanas (104) y los tramos correspondientes a los caminos generales (640), menos de la mitad de los caminos turísticos (140 de 377), la totalidad de las intercomunicaciones complementarias (385) y una tercera parte de las ordinarias (700 de 2.187). Respecto a las comunicaciones de núcleos aislados, en la primera etapa se quiere comunicar todos los que tienen más de 150 habitantes (531) y una parte de los que tienen entre 75 y 150 habitantes (500 de 847).

La clasificación de los caminos del Plan que salió a información pública en el BOGC núm. 358, de 24 de diciembre de 1935, se resume en la siguiente tabla:

Cuadro 5. Clasificación de caminos del Plan

Grupo (1)	Categoría (2)	Subdivisión (3)	Nº de obras	km	Subtotal (2)	Subtotal (1)
I	A.-Vías metropolitanas		5	104,000	104,000	104,000
II			72			1.016,450
	B.- Generales		29		639,800	
	C.- Turísticas		43		376,650	
III			694			3.950,178
	D.-Intercomunicaciones complementarias		40		384,600	
	E.-Intercomunicaciones ordinarias		260		2.186,930	
		1ª	65	495,73		
		2ª	131	1.058,20		
		3ª	64	633,00		
	F.- A pueblos aislados, > de 150 hab.		185		530,685	
		1ª	114	180,339		
		2ª	43	123,126		
		3ª	28	227,22		
	G.-A pueblos aislados de 150 a 75 hab.		209		847,983	
		1ª	81	144,350		
		2ª	45	138,100		
		3ª	83	565,533		
Total			771			5.070,628

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del BOGC núm. 358, de 24.12.1935.

⁹⁰ Memoria, p. 12.

⁹¹ Memoria, p. 27.

⁹² Memoria, p. 50, Resumen núm. II.

De los cinco mil nuevos kilómetros, tres mil se preveían construir en la primera etapa y dos mil en la segunda. Como se puede observar, además de la clasificación por concepto y finalidad, se utiliza la subclasificación según la forma de financiación y la cooperación de los interesados⁹³.

En consecuencia, se puede advertir que el Plan plantea, juntamente con el crecimiento cuantitativo, un cambio cualitativo muy importante. Si la red catalana existente, de acuerdo siempre con la clasificación propuesta, tenía un 41% de los caminos de categoría local y las otras dos categorías se repartían a partes iguales el 59% restante, la red resultante del Plan supone una distribución por categorías muy diferentes: las carreteras generales son el 24% de la red; las comarcales, el 33%, y la locales, el 43%.

Este cambio se produce porque si bien la longitud total que propone el Plan supone un incremento del 57% del existente, los crecimientos de longitud en cada una de las categorías son muy diferentes. Mientras que la propuesta más que dobla la red local (la incrementa un 133%), las redes general y comarcal se incrementan en un 28 y un 23%, respectivamente. En conjunto, esto da como resultado una red mucho más jerarquizada.

Esta red jerarquizada es el resultado de establecer las categorías de los nuevos caminos propuestos a partir de las definiciones hechas en el Plan. De todas maneras, no hay una equivalencia clara entre la clasificación que se propuso inicialmente (general, comarcal y local) y la que utiliza el Plan. Es decir, no coinciden en todos los casos con los tres grupos del Plan. Sí que hay correspondencia entre la clase Caminos generales y la suma de las Vías metropolitanas (Grupo I) y Caminos generales (que son parte del Grupo II). Por otro lado, parece que los Caminos comarcales incluirían los Caminos turísticos y una parte de las Intercomunicaciones, posiblemente todas las Complementarias y un centenar de kilómetros de las Ordinarias⁹⁴. El resto de las Intercomunicaciones ordinarias (prácticamente la mitad de las nuevas construcciones propuestas por el plan), juntamente con las comunicaciones en los pueblos aislados, corresponderían a Caminos locales.

En la descripción del Plan seguiremos la jerarquía de la red en los tres grupos que establece la Memoria, reflejada en el cuadro anterior. Pero esta diferenciación ya hemos dicho que se debe a una de las características principales de estos grupos: el sistema de financiación de las obras, que es diferente en cada caso.

Así, en los caminos del Grupo I no se prevé ningún tipo de cooperación de los municipios. En los caminos del Grupo II, el plan prevé (y así se tiene en cuenta a la hora de valorar los costos) que los municipios cederán gratuitamente los terrenos necesarios (a pesar de que se prevén casos excepcionales en los que por determinados tramos puedan ser

relevados de esta obligación). Finalmente, respecto a los del Grupo III, además de los terrenos, se prevé la cooperación económica de los municipios, de acuerdo con las bases que establecerán los concursos para la declaración de preferencia, que era una fórmula empleada en esos años para la construcción de los caminos.

Grupo I

A. Las vías metropolitanas

Estas vías destacan por la novedad de sus características. Tienen una longitud de 104 kilómetros, y son los únicos en los cuales el Plan prevé que tanto el terreno como la construcción estén, por su carácter singular, a cargo de la Generalidad. Se califican como caminos «verdaderamente extraordinarios, de trazado perfecto, de gran anchura para absorber todo el tráfico de las grandes aglomeraciones que se producen en las periferias de las grandes poblaciones», que por sus condiciones atraviesan «zonas de terreno valuosísimo». Propone itinerarios que muchos años después se han construido con las características propuestas por el Plan; concretamente: Barcelona-Manresa, Barcelona-Castelldefels, Barcelona-Montgat y Reus-Tarragona.

La mitad de los kilómetros previstos corresponden a la «Sección de Barcelona a Manresa», que el Plan la preveía por Sabadell y Terrassa, y para los que estimaba un coste de 50 millones de pesetas, que como se dice en la Memoria «puede parecer un poco hiperbólico», pero es una obra que necesariamente se tiene que incluir en el Plan.

El problema que se quiere resolver con estos tipos de vías es el del acceso a las grandes ciudades, concretamente en el caso de Barcelona, para complementar la avenida Diagonal con las salidas por la Gran Vía hacia Montgat, por un lado, y hacia Castelldefels por el otro. Respecto a la salida hacia la vía metropolitana de Manresa, dice «que podría aprovecharse el cubrimiento de la vía Meridiana».

En referencia a las autopistas y considerando las propuestas efectuadas por el Plan, se echa en falta algún proyecto referente a la salida del eje hacia Madrid. Esto podría estar relacionado con la existencia de un proyecto de autopista Barcelona-Bilbao⁹⁵, del cual Muñoz Oms había tenido que informar, obra del ingeniero Jaume Cruañas y promovida por el denominado Bloque para la gestión de autopistas, del que era *gestor general* José Miró. En la Memoria de este proyecto, datada en 1932, después de considerar las ventajas de los transportes de motor en comparación con los de ferrocarril, la importancia del eje Barcelona-Bilbao, y de definir las características técnicas de las autopistas, hace una descripción del trazado, que inicia en Barcelona y, por Pedralbes y Esplugues, va a buscar el río Llobregat, sigue la vía del tren por la izquierda hasta Martorell, cruza el río por Abrera y siguiendo la carretera de Madrid va hasta Igualada, Cervera, Tàrrrega y Lleida.

Los promotores solicitaban del Estado la concesión para la construcción y la explotación durante noventa y nueve años y también la declaración de utilidad pública al efecto de la expropiación forzosa, pero no pedían

⁹³ Es el caso de algunos caminos de interés turístico o arqueológico, o ligados a recursos mineros, forestales o agrícolas. Memoria, p. 39.

⁹⁴ En los cuadros «Concreción del Plan y clasificación de caminos» y «Realización del Plan en dos etapas y alusión a los costos aproximados de las nuevas construcciones» (que figuran en el anexo) podemos ver, de forma detallada estos aspectos.

⁹⁵ Anteproyecto de Autopista de Barcelona a Bilbao. Ingeniero de Caminos Don Jaime Cruañas Rulduá. Año 1934.

ninguna ayuda económica ni subvención. Presentaron su solicitud al ministro de Obras Públicas el 23 de agosto de 1935, y el 12 de septiembre del mismo año presentaron una instancia al consejero de Obras Públicas de la Generalidad solicitando el apoyo para este proyecto. Se le pidió el informe al señor Muñoz Oms, y éste, en el texto que parece su respuesta⁹⁶, considera que es necesario contrastar la solvencia de los demandantes antes de conceder la concesión, para evitar que se convierta en un obstáculo para otras iniciativas similares, y añade que «en todo caso, hay que condicionar la concesión a la posible realización de las otras autovías que se incluyan en el Plan general». Respecto a la protección solicitada, «si bien ha sido estudiada por los efectos de Plan General, no ha sido emprendida para la resolución definitiva en espera de las determinaciones que sobre este particular quiera adoptar el director, el señor Turell».

Respecto a esta tipología, el Plan seguía las tendencias más avanzadas a nivel internacional⁹⁷. Hacía relativamente pocos años, a principios del siglo xx, que se había iniciado en Europa el debate sobre la conveniencia de construir vías para el uso exclusivo de los automóviles. En Inglaterra se discutió en el Parlamento, en 1906, la posibilidad de construir una «autopista» de Londres a Brighton y la Revista Española de Obras Públicas hizo eco de este tema⁹⁸. Del mismo modo se comentó cuando en 1923 se proyectó la Londres-Birmingham⁹⁹ o cuando en 1924 se hablaba de la Londres-Liverpool.

Sobre las autovías, o mejor dicho, de sus características, incluida la forma de pago, ya se vivía en aquellos años un cierto debate. En el V Congreso Internacional de Carreteras celebrado en Milán en septiembre de 1926, los ingleses se mostraron contrarios al peaje y también a la exclusividad del uso de estas vías por parte de los automóviles, y en este sentido también se manifestaron los belgas y los suecos. En Cataluña se conocía este debate, ya que asistieron a este congreso, formando parte de una numerosa delegación española, la Diputación y el Ayuntamiento de Barcelona, el RACC y empresas con sede en Barcelona como Asland, Riegos Asfálticos o Comercial Pirelli, y también representantes de la Escuela de Ingenieros de Caminos, concretamente Manuel Aguilar López.

En Italia se construyó muy pronto una carretera con estas características, es decir, con vallas, de uso exclusivo de los automóviles y, además, de peaje. Esta *autostrada* iba de Milán a los Lagos (Como, Varese y Maggiore). Aunque no había iniciado el proyecto, el primer tramo lo inauguró Mussolini en septiembre de 1924, y se acabó totalmente en septiembre de 1925. Cuando se iniciaron los trabajos del Plan, en 1935, ya había en Italia 504 kilómetros de *autostrade*.

En el caso de Alemania, aprovechando un circuito de carreras y pruebas automovilísticas¹⁰⁰ que se conectó con carreteras existentes, entró en funcionamiento un tramo de autopista de peaje, antes que la primera vía italiana. Posteriormente, en 1932, con anterioridad a la llegada de Hitler al poder, se inauguró una *autostrada* de 20 kilómetros entre Colonia y Bonn. En el año 1933, Hitler aprobó la realización de un gran programa viario; y de éste, en 1935 ya se inauguró el tramo Frankfurt-Darmstadt. En Estados Unidos, aunque con características diferentes, se construyeron los *parkways* y los *towless* que se pueden considerar pioneros en la construcción de las carreteras modernas. Entre 1916 y 1923 se construyó la *Bronx River Parkway* y en 1926 se inauguró la *Long Island Motor Parkway*; esta última con régimen de peaje. Por otro lado, en 1936 se inauguró la *Henry Hudson Parkway*, que Peter Hall considera la primera autopista urbana del mundo. Por lo tanto, no existe la menor duda de que los ingenieros de caminos españoles estaban al corriente del tema y era lógico que también en este país se planteara la posibilidad de construir este tipo de vías¹⁰¹.

También en España se produjeron propuestas sobre el tema. En la segunda mitad de la década de 1920, en España comienzan a aparecer propuestas y también solicitudes de concesión administrativa, para la construcción de estas vías exclusivas para automóviles. En 1925 se pide al Gobierno autorización para la construcción de carreteras en los itinerarios Madrid-Bilbao y Madrid-Valencia-El Grao. En 1926 se reclama otra para el tramo Madrid-Valencia, que fue autorizada por el Gobierno en 1927. En 1928 se otorgaron concesiones provisionales para los itinerarios Madrid-Irún y Oviedo-Gijón, y en 1929 para el tramo Madrid-Aranjuez-Toledo. De acuerdo con la legislación vigente, los proyectos españoles de autovías eran iniciativas privadas y por tanto de peaje, con unos costos de construcción, incluida la expropiación de una faja de 100 metros y el establecimiento de la comunicación telefónica, que oscilaba entre 274.000 (Madrid-Valencia) y 360.000 (Madrid-Irún)¹⁰² pesetas por kilómetro. En agosto de 1928 se presentó una solicitud para construir una autopista entre Madrid y Vigo, con una derivación hacia A Coruña. En el año 1931, el empresario Carlos Montañés presentó un proyecto de los ingenieros de caminos Francisco Teran y Amalio Hidalgo de «calzada direct» de Madrid a la Sierra de Guadarrama, del que no obtuvieron respuesta¹⁰³.

En Cataluña, en un artículo de la revista *El Constructor* del año 1924, en el que se comenta el proyecto de una autopista inglesa, su autor, J. Garcés, proponía estudiar una carretera similar en el itinerario Barcelona-Sabadell-Terrassa-Manresa-Montserrat-Martorell¹⁰⁴. En 1926, Jaime Zardoya propuso dos autopistas de peaje, concretamente denominadas «carreteras especiales para autotracción», una entre Barcelona y Vilanova i la Geltrú, y otra de Barcelona a Terrassa por Sabadell. En 1929 se presenta un proyecto de unir por «autopista» los puertos de Barcelona

⁹⁶ Se trata de un folio escrito a máquina, sin firma, con fecha del 22 de octubre de 1935, que acompaña dicha instancia, juntamente con toda la documentación del proyecto.

⁹⁷ Este apartado referente a los antecedentes internacionales se basa fundamentalmente en datos de Rodríguez Lázaro (2004), p. 123-182.

⁹⁸ «Carreteras especiales para automóviles», *Revista de Obras Públicas*, 1906, p.124.

⁹⁹ En este caso, en las revistas *España Automóvil y Aeronáutica*, 1923, p. 300 y *El Constructor*, 1924, núm. 10, p. 26.

¹⁰⁰ L'AVUS (Automóvil-Verkehrs und Übungstrasse), que se había inaugurado en 1921.

¹⁰¹ Rodríguez Lázaro (2004): Alemania, p. 154-177; Estados Unidos, p. 177-290.

¹⁰² Rodríguez Lázaro (2004), p. 228.

¹⁰³ Rodríguez Lázaro (2004), p. 242 y 251.

¹⁰⁴ Garcés (1924), p. 26.

y Bilbao, proyecto que no se llegó a materializar, y también se propuso otro proyecto de autopista de Barcelona a Castelldefels¹⁰⁵.

En esos años, el Gobierno español concedía concesiones al sector privado para llevar a cabo estas infraestructuras, que tenían que ser de peaje. Incluso, por parte de la prensa especializada se criticaba que existiese una participación del Estado en la financiación de las obras mediante subvenciones, que era el sistema previsto en la regulación de julio de 1928. Se consideraba que la Administración pública tenía que dedicarse a sus planes de comunicación básica y dejar a la iniciativa privada la financiación de estas concesiones de vías de peaje. Como se decía en una revista especializada¹⁰⁶, con lo que valían cien kilómetros de autopista se podían hacer dos mil kilómetros de vías vecinales, y en el futuro las comunicaciones rápidas se harían en avión; dado que la autopista costaba casi lo mismo que el ferrocarril, lo que se necesitaba era mejorar muchas de las vías que ya existían, y en consecuencia, su construcción se justificaba en muy pocos casos, por lo que concretaba que: «en España, por ahora, creemos que en ninguno». De todas maneras, posiblemente a causa del sistema de financiación previsto, hasta el año 1935 ninguna de las obras concedidas se había realizado, a pesar de haber constituido las empresas que lo tenían que hacer. Como sabemos, no fue hasta 1942 cuando se inauguró en España el primer tramo de autopista española, libre de peaje: la de Madrid-Barajas, que tenía menos de dos kilómetros de longitud¹⁰⁷.

54

Obviamente, el autor del Plan general de obras públicas conocía todas estas experiencias, pero, además, entre los que realizaron anteproyectos de autopistas encontramos al ingeniero de caminos Enrique Colás Arias, que era profesor de *Proyectos de conjunto* de quinto curso y de Proyectos de fin de carrera y prácticas correspondientes, en la Escuela de Caminos durante los años 1924 y 1925¹⁰⁸. En consecuencia, muy posiblemente Victoriano Muñoz Oms había recibido, en su último año en la Escuela de Ingenieros, lecciones relacionadas con el desarrollo de estos tipos de vías¹⁰⁹. Posiblemente, a la vista de esas experiencias, y sin entrar en el debate respecto a la forma de financiación de esta nueva modalidad de vías específicas para los automóviles, el Plan señala que a causa de sus características y concretamente por el hecho de que atraviesan «zonas de terreno valiosísimo», no sólo irá a cargo de la Generalidad el coste de las obras, sino que además asumirá el coste de la compra de los terrenos, a diferencia de otros tipos de carreteras. Por otro lado, se considera que «por formar parte de los grandes caminos generales, no tiene que establecerse ningún peaje»¹¹⁰.

En todo caso, esta obra, y concretamente la salida de Barcelona hasta Martorell o hasta Igualada, habría sido un buen complemento para las

otras tres autopistas que salían de Barcelona en otras direcciones previstas en el Plan.

Grupo II

En el Grupo II encontramos dos categorías de caminos: los generales y los turísticos. En los caminos de este grupo, el terreno siempre se considera que es una aportación de los municipios, mientras que las obras corren por cuenta de la Generalidad, dado que se consideran «primordiales o de interés común especial».

B. Los caminos generales

Como se explica en la Memoria, los caminos generales son los que forman parte de la malla diseñada para «unir los centros vivos del país de la manera más directa posible, utilizando el mayor número de caminos existentes con buen trazado, buscando los puntos de paso más convenientes en relación con la orografía del terreno, y procurando que permanezcan establecidas largas líneas en todas las direcciones».

La red incluía itinerarios en todas las direcciones: radiales desde Barcelona, verticales de sur a norte, transversales de este a oeste, paralelas a la costa y «paralelas a la media del triángulo formado por Cataluña», que irían del sudeste al nordeste. De la red de nuevas construcciones, que tenía cerca de cinco mil kilómetros, se clasifican como generales únicamente 640 kilómetros, más las vías metropolitanas. Esta red de caminos generales, construyendo estos kilómetros, tendría en total 3.350 kilómetros.

De esta forma, la red de itinerarios proyectada delimita zonas de territorio de forma ortogonal, frecuentemente triangular, en las que mayoritariamente los vértices corresponden a las poblaciones más importantes de Cataluña. En total forman una cuarentena de islas, que a su vez están entrecruzadas por un tejido más fino de vías comarcales y locales. En esta red podemos encontrar algunos puntos muy bien comunicados, por el hecho de que pasan por ellos diversos itinerarios: a Barcelona llegan cinco, por Lleida y Manresa pasan cuatro, mientras que por Tarragona, Girona, Vic, Ponts, Tàrraga, Berga o Figueres se entrecruzan tres.

La red de caminos generales se compone de veintidós itinerarios, numerados en cifras romanas, que figuran en la relación «Denominación y numeración de los Caminos Generales» (cuadro 16 del DVD) y están grafiados en el mapa «Esquema de la red de caminos generales del Plan» (mapa 15). En este mapa están marcados los tramos que se tienen que construir.

De hecho, en el Plan se prevén veintinueve obras o secciones. Se trata de tramos relativamente cortos, entre los cuales destacan por su longitud: La Seu d'Urgell-Coma (52 km); Albanyà-Camprodon (49 km); Alfarràs-Puente de Montañana (45 km) y La Seu d'Urgell-Sort (42 km). Como puede observarse, son actuaciones en los extremos de la red existente, con la clara intención de homogeneizar la accesibilidad en todo el territorio.

¹⁰⁵ Allende (1994) p. 295-316. Archivo General de la Administración, Sección Obras Públicas, caja 2.000 «Anteproyecto de autopista Barcelona-Bilbao (1932-1935)» y caja 17.251.

¹⁰⁶ Ingeniería y Construcción, 1928, p. 375.

¹⁰⁷ Ingeniería y Construcción, 1928, p. 296.

¹⁰⁸ Rodríguez Lázaro (2004), p. 191.

¹⁰⁹ Obtuvo el título de ingeniero en junio de 1924.

¹¹⁰ Memoria, p. 46-47.

Según esta metodología del Plan, la aplicación de los coeficientes de enrarecimiento conduce necesariamente a mejorar, por un lado, las comunicaciones mar-montaña, y por otro lado, las de las propias comarcas de montaña, con lo cual éstas saldrían doblemente beneficiadas. De las veintinueve actuaciones mencionadas, los partidos judiciales más favorecidos son: con cinco actuaciones, Tremp y Solsona; con cuatro actuaciones, La Seu d'Urgell y Balaguer, y con tres actuaciones, Sort y Puigcerdà.

Respecto a los itinerarios de estos nuevos tramos, podemos destacar que 119 kilómetros corresponden al itinerario XIV, un eje pirenaico transversal (parecido al que con el tiempo ha ido reconstruyendo el Gobierno central), de difícil trazado, que atraviesa las comarcas pirenaicas desde Sort, pasando por la Seu, Puigcerdà, Olot y Figueres hasta Roses; 111 kilómetros pertenecen al itinerario VIII, que iba de Amposta a Francia por Lleida y Viella. Otros 110 kilómetros corresponden al itinerario II, de Barcelona a Andorra por Manresa y Solsona, y los 95 kilómetros del itinerario XVI dibujaban otro eje paralelo a los Pirineos que se preveía desde el Puente de Montañana (Huesca) hasta Palamós, por Tremp, Berga y Girona. En total, 340 kilómetros, más de la mitad del total previsto por esta red, y si vemos en el mapa la localización, nos daremos cuenta de que se concentran sobre todo en el extremo noroeste de Cataluña.

Destacamos también el itinerario conocido actualmente como eje transversal, el itinerario XIV, de Cervera, Manresa y Vic (propuesta ya clásica en anteriores planes de carreteras), con un trazado mejor que el actual, dado que todavía no se habían construido los embalses del río Ter y por tanto podía pasar por el valle, siguiendo después hacia Olot. También son remarcables los ejes «diagonales» como el XII (Reus, Valls, Igualada, Sant Celoni, Manresa), que continúa con el mencionado XIV por Vic hasta Olot y por XIV hasta Figueres. En cambio, todavía no se detectan especiales necesidades en el área metropolitana de Barcelona, a pesar de que el Plan incorpora una propuesta que sigue un trazado muy similar a la antigua B-30, formando parte del itinerario X que iba de El Vendrell a Montcada por Vilafranca del Penedès y Molins de Rei.

En algunos de estos itinerarios, como el último que hemos mencionado y también el IV, o los XII, XIX, XXI y XXII, no hay previsto ningún tramo de nueva construcción, pese a que sí que era necesaria una actuación de adecuación, homogeneización y generalmente mejora de algunas partes de estos itinerarios. Ahora bien, como ya se ha explicado, las características, la ubicación y el coste de estas actuaciones de mejora no están incluidos en el Plan. En la Memoria del Plan se comentan, por su «importancia remarcable», algunos de los nuevos tramos por construir¹¹¹ en los que a menudo se planteaban diversas alternativas posibles. En general podemos ver que las soluciones propuestas coinciden con muchas actuaciones posteriores, excepto en los casos en que los avances técnicos y las reducciones de costos han permitido la construcción de túneles o grandes viaductos.

Así vemos que el itinerario XII, entre Valls e Igualada, se propone para Santa Coloma; el XXII, entre Montblanc y Valls, pasa por el collado de

Lilla; el XIII, entre Igualada y Martorell, va por Capellades; el VIII, entre Flix y Tortosa, va por Ascó; el XVIII lo hace pasar por el Pla de Beret y no por el puerto de la Bonaigua; el XIV, entre Vic y Olot, va por Manlleu y Joanetes, etc. Se prevé un túnel, el de Salau, porque estaba previsto por un convenio entre Francia y España firmado el 29 de julio de 1934.

Por otro lado, algunos de los nuevos tramos parece que se dejan pendientes de definir a la hora de redactar el proyecto: por ejemplo, el tramo del itinerario XIV, que va de Ribes de Freser a Figueres; pero en general en todos da la sensación de que hay una propuesta trabajada, a pesar de que, como se ha comentado, también se intenta aprovechar al máximo las vías existentes, si bien es cierto que frecuentemente se tendrán que mejorar los trazados para lograr las prestaciones que han de cumplir estos caminos generales.

Cabe destacar que la propuesta da una gran importancia a la mejora de los accesos a los Pirineos y refuerza una serie de ejes verticales. Concretamente, desde Barcelona, establece dos posibilidades: una por Girona y Figueres, hacia Puigcerdà, y otra por Berga y Solsona, hacia La Seu d'Urgell. Desde Lleida propone tres direcciones: una hacia Sort y Andorra, otra por La Pobla de Segur a El Pont de Suert y la tercera por Areu y Vilaller a Viella y hasta Benasque o hasta Salardú. Estableciendo diversas conexiones entre ellos, llegan también a Saint-Girons. De hecho, sobre el mapa sí que se forma un circuito en el Pirineo leridano, que incluiría la Pobla de Segur, Sort, Llavorsí, Escaló, Alós, Montgarri, Salardú, Viella, Vilaller, el Pont de Suert y Sarroca de Bellera. Por eso, los porcentajes de kilómetros de caminos «generales» que el Plan se propone construir correspondientes a las comarcas pirenaicas son los más elevados; concretamente, los partidos judiciales de La Seu d'Urgell, (14%), el de Tremp (10%), Puigcerdà (7%), Olot y Berga (4%), etc., cuando era inferior al 3%.

C. Los caminos turísticos

Son aquellos que facilitan que el acceso a las zonas de interés natural, arqueológico o artístico importantes, que no están incluidas en las otras categorías. Se prevén 43 tramos o secciones, con un total de 377 kilómetros. En general, son actuaciones de menos de diez kilómetros para conectar lugares como Empúries, Tamariu, el Faro de Sant Sebastià, Aiguablava, Sant Pere de Roda, el Santuario de Queralt, la Molina, Port Lligat, Vallbona de les Monges, Ull de Ter, Sant Pere de Casserres, el Santuario del Gresolet, L'Escala, Tamarit, el Puig l'Agulla, el Castillo d'Escornalbou, etc.

Las actuaciones de mayor longitud, las únicas que superan los veinte kilómetros, son las de Espot a Boí (39 km), de Meranges a Guils por los lagos (28 km), de Castellar del Riu a Vallcebre por Els Rasos de Peguera (25 km) y el tramo que va de la general XIV a Montenastró por Sant Joan de l'Erm (24 km).

Servicios complementarios

Para la red que forman los caminos de este grupo, el Plan prevé el establecimiento de unos servicios complementarios de teléfonos y de paradores. Respecto a los teléfonos, el objetivo es que se pueda acceder a este servicio desde cualquier punto de la red, caminando como máximo

¹¹¹ Memoria, p. 42 a 44.

una hora. El plan marca los puntos de instalación necesarios, que se incluirán en las propuestas de la Sección de Teléfonos. Esto supone establecer teléfonos en lugares aislados, y por lo tanto, como apunta el Plan, tener que habilitar locales o aprovechar las casas de los peones camineros, que hacía el mantenimiento de los caminos en esa época.

Para los paradores, considerados «refugios para los viandantes», la idea era similar a la de los teléfonos: proporcionar servicio en lugares donde no había, y la propuesta del Plan es establecer unos pequeños establecimientos «a base de seis habitaciones y doce camas», incluso combinando esta actividad con la de vigilancia y el mantenimiento de estos caminos. Pero también tienen en cuenta, además, los resultados de los concursos de proyectos llevados a cabo por el Patronato de Turismo. En total, el Plan prevé la construcción de nueve paradores, con un coste estimado de 100.000 pesetas por unidad. Esta inversión se prevé que se haga en la primera etapa del Plan.

Los apéndices XII y XIII de la Memoria presentan de forma conjunta los paradores «que se tienen que construir para el servicio de los viandantes», y los teléfonos que se tienen que instalar en la red de caminos. Los paradores están situados generalmente en puertos de montaña (la Bonaigua, Toses, eth Portilhon de Bossòst, el Portarró de Espot, la Collada Verda, etc.). Respecto a los teléfonos se señala la situación de una veintena de aparatos, con indicación de la línea a la que pertenecen y los pueblos entre los que están situados¹¹².

56

Grupo III

En los caminos de este grupo, aparte de los terrenos, se prevén diversos grados de aportación por parte de los interesados, también para su construcción. El grupo incluye cuatro categorías, donde podemos apreciar la minuciosidad y la capacidad de trabajo de los autores del Plan, ya que determinaron casi cuatro mil kilómetros de carreteras repartidas entre cerca de setecientos recorridos, llamados secciones. Cada una de estas obras está incluida en una tipología, con diez posibilidades, que tiene en cuenta tanto la utilidad como las características, pero también las posibilidades de cooperar de los territorios que atraviesan. La lista de las obras (indicando únicamente el número de orden, la denominación y los partidos judiciales que afecta y la longitud) ocupó cerca de veinte páginas del Boletín Oficial de la Generalidad cuando se expuso públicamente¹¹³. Sólo señalaremos en cada apartado las más destacadas:

D. Intercomunicaciones complementarias

Son caminos comarcales o locales de interés colectivo que completan secciones comenzadas o sirven a necesidades remarcables. Los caminos comarcales serían, según se explica en la Memoria, en esta escala, los que sirven para las mismas finalidades perseguidas por los caminos generales. Esta categoría comprende trescientos ochenta y cinco kilómetros, repartido en cuarenta caminos, de los cuales destacan, por su longitud, los del Pla de Manlleu en Santa Coloma de Queralt (36 km), el

de Castells en Gerri de la Sal (26,4 km), de Sant Julià en Gósol (26 km) y el de Lleida en la carretera de Saidí a Altorrícón por Montagut (25,3 km).

E. Intercomunicaciones ordinarias

Son los caminos que se preveían para completar la red actual, enlazando caminos previstos «y dando salida a las riquezas de carácter común». En este grupo se integra más del 40% de la longitud viaria del Plan, en total son 2.186 kilómetros repartidos en 260 actuaciones. También está dividido en tres apartados o divisiones, según las posibilidades económicas de los territorios que sirven, y en general son las actuaciones de una longitud reducida, como corresponde a su función. Sólo una actuación, la que va de Hostalets de Cirera a la General XVI (en el Solsonès), llega a los 30 kilómetros, dieciséis tramos tienen entre 20 y 30 kilómetros, y e resto son obras de menos de veinte kilómetros.

Aquí podemos ver que la actuación que comporta el Plan consiste, en gran parte, en completar la red existente mejorando su conectividad, de manera que realmente su trazado tenga característica de red, y por otro lado, otro objetivo importante, en orden cuantitativo, son las propuestas dedicadas a sacar del aislamiento a los núcleos de población mayores de 75 habitantes. Cerca de 1.380 kilómetros se dedican a esta función, que se divide en dos categorías.

F. Caminos en pueblos aislados de más de 150 habitantes y similares

Como indica su nombre, servían para comunicar núcleos compactos de más de 150 habitantes y a más de 300 metros de un camino, o bien el agrupamiento de diversos núcleos servidos por el camino, con más de 100 habitantes por kilómetro de camino. Son 530 kilómetros y 185 obras: como se observa, la media todavía es más reducida en los apartados anteriores. Aquí, muchas de las obras son inferiores al kilómetro. Únicamente dos superan los veinte kilómetros (de Senterada a las Torres de Cabdella y de Taüll a Pont de Suert) y otras siete, los diez kilómetros, mientras que el resto son pequeñas conexiones.

G. Caminos en pueblos aislados entre 150 y 75 habitantes y similares

Son similares a las del caso anterior, con núcleos compactos de más de 75 habitantes, pero que hubiesen figurado en los planes preferentes de las Diputaciones o bien rutas con diversas vecindades con un total de más de 45 habitantes por kilómetro de camino. Como en el grupo anterior, son muchos kilómetros (847) repartidos entre muchas obras (302) de menor longitud. Únicamente una obra supera los 20 kilómetros (de Coll de Nargó a L'Alzina) y once están entre diez y veinte kilómetros; el resto tienen una longitud inferior.

Jaume Font i Garolera¹¹⁴ ha realizado un análisis detallado de leas propuestas referentes a los núcleos aislados en el Plan, concretamente 580 de más de 50 habitantes, que suponían el 3% de la población catalana. Se detectan, de este modo, cuatro áreas principales más claramente

¹¹² Estos datos están reflejados gráficamente en el mapa núm. 24 del Anexo XIV, que se encuentra en el DVD: «Paradores y teléfonos, servicios complementarios de los caminos».

¹¹³ BOGC núm. 358, de 24 de diciembre de 1935, p. 2.577 a 2.593.

¹¹⁴ Font i Garolera (1999), p. 332 a 336.

incomunicadas: la de los Pirineos, la de Girona, el altiplano de Segarra y la del Alt Penedès, y dos más pequeñas en el Delta de l'Ebre y en el centro del Pla d'Urgell. Esta descripción vemos que concuerda con las propuestas del Plan y que en los partidos judiciales correspondientes a estas zonas encontramos el mayor número de actuaciones.

Implementación del Plan y distribución territorial de sus propuestas

Respecto a la implementación del Plan, cabe señalar que bajo una aparente rigidez se incorporan diversos mecanismos que facilitan la introducción de excepciones. Se indica que las categorías A, B, C y D, que juntas superan los mil quinientos kilómetros, son dadas «solamente a título orientativo», y estarán sometidas a las posibilidades y conveniencias del momento de la construcción y de las eventuales aportaciones de los interesados. Sobre las categorías E, F y G, los restantes 3.600 kilómetros dependerán de los resultados de los concursos de aportaciones, a pesar de que las prelación establecidas por el Plan han de servir en caso de empate o para corregir «las posibles negligencias de los interesados». La cuestión de la financiación de los caminos se prevé con profundidad en el Plan y, por eso, en las categorías F y G se establecen tres divisiones en función de las «potencialidades económicas de los interesados» y de la idea de «buscar las analogías en las cooperaciones económicas».

En el Plan siempre está presente la preocupación de que la colaboración que se pide para construir los caminos sea tan justa como sea posible. Así, se prevé la realización de concursos de aportaciones, pero intenta igualar las condiciones de los participantes, ponderando sus potencialidades económicas, pero también el coste de las obras, de forma que la demanda de cooperación sea más justa que la práctica existente en aquellos años respecto a las subvenciones por parte del Estado, que únicamente se basaban en la riqueza contributiva. Para encontrar mejores soluciones, los cálculos se hacen a partir de las comarcas (en lugar de municipios y caminos) y del conjunto de kilómetros que se tienen que construir en cada una de ellas.

El sistema empleado por el Estado para otorgar las subvenciones generaba, según los autores del Plan, importantes injusticias y daba pie a construir únicamente los caminos más cortos y económicos, ya que únicamente se tenía en cuenta la riqueza contributiva, pero no el importe de las obras. El sistema previsto por el Plan tenía en cuenta la proporción entre la riqueza municipal por unidad de obra, con igual coste por kilómetro.

Para poder hacer estos cálculos, previamente se tenían que establecer los costos por kilómetro para cada obra. Para hacerlo, se tuvieron en cuenta los terrenos (clasificados en tres tipos con un coste por kilómetro para cada uno de ellos) y las obras extraordinarias (puentes o viaductos), y después se calculaban unas tablas de equivalencia en términos de longitud. Por ejemplo, 0,2 kilómetros de camino malo equivalían a un kilómetro de camino bueno, o treinta metros de viaducto los consideran equivalentes a un kilómetro de camino medio.

Las riquezas que se tenían que considerar eran las correspondientes a las de los pueblos aislados beneficiados por el camino o, según la categoría del camino, la correspondiente a la comarca beneficiada. A partir de estos datos ya se podían calificar los resultados de los concursos, teniendo en cuenta los habitantes, la superficie, la riqueza, los caminos existentes, las necesidades y la longitud relativa de la obra solicitada. Desgraciadamente, estos nuevos mecanismos de justicia redistributiva de la obra pública no se llegaron a aplicar.

Respecto a la localización de las previsiones, éstas las encontramos bastante repartidas por todo el territorio, ya que se pretende hacer una red homogénea, una malla que cubra todo el espacio y sobre todo que dé servicio a todos los núcleos habitados. Pero en referencia a las actuaciones necesarias para cumplir este objetivo, si analizamos el reparto de las actuaciones por partidos judiciales¹¹⁵, veremos que en todos hay actuaciones, pese a que éstas son en general más numerosas en los partidos judiciales de los Pirineos y Prepirineos y, en cambio, a menudo están por debajo de la media en los partidos judiciales del área metropolitana de Barcelona y de las llanuras de Lleida y Tarragona.

Así, de los treinta y seis partidos judiciales que se prevén en el Plan, en tres encontramos más de cuarenta actuaciones (Trepmp, 49; La Seu d'Urgell, 46, y Girona, 41). En once, el grupo más numeroso, las actuaciones van de treinta a cuarenta. (Figueres 40, Cervera 40, Balaguer 39, Puigcerdà 38, Sort 35, la Bisbal 34, Berga y Sant Feliu de Llobregat 33, Vic 32, Igualada 30 y Manresa 30). En un tercer grupo, de ocho partidos, las actuaciones van de 20 a 28 (Tortosa 28, Vilafranca del Penedès 28, Granollers, Montblanc y Olot, 25 y Falset). El cuarto grupo, que ya estaría por debajo de la media de obras por partido judicial, lo formarían siete partidos judiciales, entre 15 y 20 obras (Santa Coloma de Farners y El Vendrell 20, Solsona 19, Gandesa y Lleida 17, y Reus y Valls 15). Finalmente, en el último grupo, que lo forman nueve partidos judiciales, tienen menos de 15 obras (Viella 13, Barcelona y Les Borges Blanques 12, Sabadell 11, Tarragona y Terrassa 10, Arenys de Mar y Mataró 8, y Vilanova i Geltrú 6).

En el "Gráfico comparativo por comarcas..." que figura en esta ilustración (que se puede ver con más detalle en el DVD, Plan de caminos III, núm. 29), se comparan por comarcas los kilómetros de camino existentes, los teóricos derivados de igualar las condiciones de "resistencia al tráfico de los caminos" y los que habrá después que se haya ejecutado el Plan. Las principales diferencias entre la demanda teórica y las propuestas del Plan corresponden a Barcelona, Lleida, Reus, Tarragona, Sant Feliu de Llobregat, Girona y Sabadell. En cambio, hay comarcas en que las propuestas del Plan superan las demandas teóricas, destacando los casos de Falset, Montblanc, la Seu d'Urgell y Trepmp.

Las actuaciones totales previstas en el Plan, teniendo en cuenta las comarcas más destacadas, se cuantifican en el siguiente cuadro¹¹⁶. Así, podemos ver que un tercio de las comarcas agrupa más de la mitad de

¹¹⁵ BOGC núm. 358, de 24 de diciembre de 1935, p. 2.594 a 2.620.

¹¹⁶ En el cuadro del Plan general, Sección de Caminos, Resumen por comarcas de las nuevas construcciones», figuran los datos correspondientes de los caminos que se tienen que construir por categorías de todas las comarcas.

los kilómetros que se tienen que construir y de la inversión. Pero esta concentración todavía es más importante en el caso de las actuaciones en la red general, en la que un tercio de las comarcas agrupa el 77% de los nuevos kilómetros. En el siguiente cuadro examinamos en más detalle este apartado:

Cuadro 6. Actuaciones totales previstas en el Plan

	km generales	Total km	%	Inversión millones pesetas	%
Balaguer	80	253,83	5,01	2,76	5,19
La Seu d'Urgell	105	375,85	7,41	2,30	7,36
Tremp	78	366,06	7,22	9,50	6,72
Solsona	69	193,88	3,82	8,77	4,28
Puigcerdà	48,5	217,40	4,29	9,67	4,48
Santa Coloma de Farners	39,7	152,80	3,01	4,09	3,21
Manresa	39	195,40	3,85	7,66	6,30
Sant Feliu Llobregat	33,5	172,90	3,41	6,13	5,95
Olot	32	165,30	3,26	3,22	3,01
Berga	14,40	288,50	5,69	0,97	4,78
Sort	30,30	296,40	5,85	1,41	4,88
Subtotal (11 de 36)	569,40	2.678,32	52,82	46,48	56,16
Total	743,80	5.070,62	100	38,83	100

Las zonas que en conjunto concentran más actuaciones son La Seu d'Urgell (más del 7%), Tremp (en torno al 7%) y Balaguer (por encima del 5%), a las que se tendría que añadir, por kilómetros de carreteras, Sort y Berga (por encima del 5%) y, por volumen de inversión, Manresa y Sant Feliu del Llobregat (en torno al 6%). Vemos, por tanto, que las propuestas tenían un cariz claramente reequilibrador, desde el punto de vista territorial.

Presupuesto

Del coste total previsto del Plan general, cercano a los mil quinientos millones de pesetas, la Sección de Caminos supone el 30%; es la segunda por volumen de inversión después de la de Riegos y grandes obras hidráulicas, que supone el treinta y cinco por ciento de la inversión. Estos porcentajes se incrementan respecto a las previsiones para la primera etapa del Plan, en el que se prevé una inversión de mil millones, de la cual el 43% es para Riegos y grandes obras hidráulicas, y el 32% para Caminos.

Como ya se ha comentado, la realización del Plan se proyectó en dos etapas, teniendo en cuenta «las urgencias con las que corresponda realizar las nuevas construcciones», y entre las obras que se consideran inaplazables está comunicar los núcleos de población aislados de más de 150 habitantes y buena parte de los que tienen entre 75 y 150 habitantes, y también completar totalmente la red general con sus inter-

comunicaciones complementarias y algunos tramos del resto (caminos turísticos e intercomunicaciones ordinarias).

Esto se concreta en la propuesta de construir en la primera etapa tres mil kilómetros, con un coste de 319 millones de pesetas. Queda para la segunda etapa la construcción de dos mil kilómetros, con un coste de 138 millones. Por tanto, si consideramos red básica, las vías metropolitanas, los caminos generales y los turísticos que se han seleccionado precisamente por su importancia, veremos que en total se dedican 185 millones de pesetas, mientras que para la comarcal y para sacar a los núcleos de su aislamiento, la partida es de 134 millones. Estas cifras nos indican las verdaderas prioridades, y en términos porcentuales las hemos resumido en el siguiente cuadro:

¹¹⁷ En el cuadro de realización por etapas del Plan de caminos parece que hay un error de suma: los costos totales del Plan suman 458 millones y no 439. En todo caso, si se trata de un error de suma, se arrastra hasta los cuadros finales. También podría ser un error en algunos de los sumandos, pero se hace difícil de detectar. En el cuadro, por cuadrar porcentajes, se ha repartido la inversión en relación con la suma de los diferentes componentes.

Cuadro 7. Presupuesto previsto en el Plan

Porcentajes Tipo de vía	Primera etapa		Segunda etapa		Total	
	km.	inversión	km.	inversión	km.	inversión
Metropolitanas	3,5	23,4	0	0	2,0	16,3
Generales	21,3	30,6	0	0	12,6	21,4
Turísticas	4,6	4,1	11,4	15,8	7,4	7,6
I. complementarias	12,8	10,0	0	0	7,6	7,0
I. ordinarias	23,3	14,4	71,8	69,8	43,1	31,2
Pueblos +150 hab.	17,7	8,8	0	0	10,5	6,1
Pueblos -150 hab.	16,6	8,7	16,8	14,4	16,7	10,4
	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0 ¹¹⁹

Por un lado, se observa que en la primera etapa se quiere construir el 60% de la longitud, pero empleando el 70% de la inversión. Por otro lado, la mitad de este coste corresponde a dos grupos: el de las vías metropolitanas (104 km, 75 millones) y el de las vías generales (640 km, 98 millones), aunque sólo suponen la cuarta parte de los kilómetros. Respecto a las comunicaciones de los pueblos aislados, más de un tercio de la longitud total solamente supone el 17,5% de la inversión.

Estas diferencias son un reflejo de los objetivos escogidos y de los baremos de costos utilizados para la confección del presupuesto a partir de las características de los caminos¹¹⁸. Estos baremos se concretaban finalmente en un coste por kilómetro según el tipo de vía. Por ejemplo, los caminos locales, con una anchura de cinco metros, 35.000 pts./km; las intercomunicaciones, 60.000 pts./km; los caminos generales, con una anchura de siete metros, 100.000 pts./km. Únicamente en el caso de las vías metropolitanas se estimó un coste global aproximado.

Materiales que componen el Plan

El Plan de caminos fue, como ya se ha comentado, la única parte del Plan general que salió a información pública, concretamente en referencia a las nuevas construcciones que planeaba, pero como también se ha explicado, no se siguió todo el proceso de tramitación administrativa. Con todo, el hecho de ser presentado mediante una exposición abierta al público dio lugar a la realización de una serie de mapas y gráficos de grandes dimensiones para facilitar su explicación y justificar su razón de ser. La mayor parte del material expuesto fue conservado por el ingeniero director del Plan, Victoriano Muñoz Oms, y posteriormente y en diversos momentos, entre 1975 y 2006, se entregaron y se permitió la reproducción a los señores Rafael Pujol i Marigot y Josep M. Carreras i Puigdemolas. Finalmente, todos los documentos fueron cedidos al Archivo Nacional de Cataluña. En este Archivo se puede encontrar actualmente, además de los mapas y cuadros que se han reproducido en este libro, mucha de la documentación de base utilizada para su elaboración (la relación detallada de todo este material la podéis encontrar en el anexo III, en un inventario elaborado por el ANC).

El Plan de caminos tiene fecha del 29 de noviembre de 1935 y consta de una Memoria de 52 páginas, catorce apéndices, con un total de 155 páginas y treinta y dos cuadros, planos y gráficos. La metodología utilizada para su elaboración, que también se explica en la Memoria, la encontramos resumida en el documento que se analiza a continuación.

En el último Apéndice que acompaña a la Memoria, el número XIV, se hace una relación de los que se consideraron cuadros, planos, mapas y gráficos del Plan de Caminos, en total treinta y dos elementos que permiten tener una visión muy completa y conocer a fondo la metodología de elaboración. La mayor parte se han reproducido en este texto. Los nombres de estos documentos son diversos: mapas, gráficos, cuadros, etc. Hay siete mapas, entre los cuales destacan el ya mencionado «Mapa de Cataluña» a escala 1:200.000; el «Mapa de presentación del Plan de caminos» y el «Mapa de denominación y numeración de los caminos de Cataluña». Menciona trece gráficos, y los más relevantes son: los de los coeficientes de enrarecimiento, el comparativo por comarcas de los kilómetros de camino existentes y los que habrá después de ejecutar el Plan y también el de la intensidad del tráfico actual y futuro por comarcas. Entre los cuadros, destacan el de la realización del Plan en dos etapas y los costos aproximados en cada etapa de las nuevas construcciones. Y todavía hay ocho documentos más, de diversas características, como el esquema de la red de caminos generales, el resumen por comarcas de las nuevas construcciones o el anteproyecto de la vía metropolitana de Barcelona a Manresa.

En el DVD se han reproducido todos los elementos citados en este Apéndice XIV, excepto los tres siguientes: 1) Gráfico de los datos para la confección de la red de meridianos y paralelos correspondientes al Mapa de Cataluña, a escala 1:200.000; 12) Mapa hipsométrico y red de los caminos generales y comarcales; 22) Gráfico del orden seguido en la numeración de los caminos comarcales y locales.

¹¹⁸ Véase el cuadro «Concreción del Plan y clasificación de los caminos» que se reproduce en el DVD.

Sección de Ferrocarriles

En esta sección debe señalarse que no se ha encontrado una información explícita sobre cuál fue la metodología empleada ni los planteamientos de fondo o sus objetivos, ya que no disponemos de la Memoria correspondiente, que si alguna vez se llegó a escribir, hecho que no nos

consta, tampoco se ha localizado. Pero implícitamente y derivadas de sus procesos de actuación, que se resumen en el siguiente cuadro, sí que se puede ver de forma bastante clara cuál fue su orientación.

Cuadro 8. Actuaciones previstas en la sección de ferrocarriles

Líneas	Obras que se querían ejecutar en la 1.ª etapa	Obras que se querían ejecutar en la 2.ª etapa	Totales
Lleida-Saint Giron	16.242.000	73.440.000	89.682.000
Val de Zafán-Sant Carles de la Ràpita	17.805.000	-	17.805.000
Lleida-Alcañiz-Teruel	-	15.000.000	15.000.000
Ripoll-Puigcerdà	4.000.000	-	4.000.000
Totales	38.047.000	88.440.000	126.487.000

* Datos en pesetas

Lo primero que hay que remarcar es que en materia de transportes las máximas prioridades del Plan de obras públicas son los caminos, y se da una clara primacía a la carretera sobre el ferrocarril. De hecho, el Plan considera prácticamente acabada la red ferroviaria y únicamente se propone actuaciones en cuatro tramos de la red básica, la de ancho español (1,67 metros).

60

En este aspecto, el Plan supone un cambio muy interesante respecto a las propuestas y las actuaciones anteriores de las administraciones catalanas. Sobre todo y más sorprendentemente, es el hecho de que el Plan no se plantea ninguna actuación en relación con la red de ferrocarriles secundarios. En este campo, se olvidan las propuestas planteadas a principio de siglo, primero por Prat de la Riba desde la Diputación de Barcelona y después por la Mancomunidad de Cataluña, con Esteve Terrades como director de obras de los Ferrocarriles de la Mancomunidad, o las de teóricos posteriores como Creus i Vidal en 1934.

Sobre los ferrocarriles secundarios, los planes de la Mancomunidad no se habían realizado, porque los trámites en el Ministerio de Fomento se ralentizaron mucho, y una vez disuelta la Mancomunidad, en 1925, la Dictadura de Primo de Rivera descartó seguir sus propuestas¹.

Cataluña, que había sido pionera en España en la implantación del ferrocarril, en una primera etapa, en la segunda mitad del siglo XIX construyó cerca de mil kilómetros de vía de ancho ibérico. Con esta red se conectó Barcelona con las otras capitales de provincia catalanas, continuando hacia Zaragoza, Valencia y Francia, y también otras ciudades como Vic y Flix, o bien Vilanova i la Geltrú, El Vendrell y Reus, hacia Tarragona. Pero desde final del siglo XIX y hasta 1930, la actividad en este sector se caracterizó por la construcción de los ferrocarriles denominados «económicos», secundarios o de «vía estrecha» (generalmente de un metro de ancho de vía), y se llegó hasta cerca de quinientos kilómetros de vía, a pesar de que estos ferrocarriles se hicieron de forma desordenada, fruto de iniciativas locales, y a menudo en diversas etapas.

En el año 1935, cuando se inician los trabajos del Plan general de obras públicas, existían en Cataluña las siguientes líneas de ferrocarriles secundarios: de Manresa a Guardiola de Berguedà (1881); de Palamós a Girona (1887); de Sant Feliu de Guíxols a Girona (1892); de Igualada a Martorell (el Ferrocarril Central Catalán) (1892); de Mollerussa a Balaguer (1905); de Girona a Olot (1911); de Barcelona a Martorell (1912); de Sarrià a Les Planes y Sant Cugat del Vallès (1917); de Sant Cugat del Vallès a Terrassa (1919) y a Sabadell (1922); de Martorell a Manresa (1924); de Tortosa a la Cava (el Carrilet de la Cava) (1927); y de Ribes de Freser a Queralbs (1931)². Pero, pese a que en el año 1919 el presidente de la Mancomunidad, Puig i Cadafalch, citaba entre las carencias de Cataluña juntamente con los caminos y los teléfonos, los ferrocarriles, quince años después, el que fue su seguidor en tantas propuestas relativas a la promoción de las infraestructuras, Vallès i Pujals, no le dio al ferrocarril esta relevancia e hizo girar las comunicaciones en torno a la carretera³.

En aquella época parecía estar claro, como decía Creus i Vidal⁴, que los tiempos habían cambiado y no procedía «aumentar la red carrilera catalana, como lo proponía la antigua Mancomunidad». Pero, aun así, también se tenía que considerar si podría ser interesante construir algún nuevo tramo para complementar las líneas existentes y aumentar el rendimiento. Porque incluso desde este punto de vista restrictivo, parecía necesario actuar en el campo ferroviario, tanto en la red de vía ancha, con la electrificación de algunas líneas, con la mejora de los enlaces con Aragón y Francia, y estableciendo alguna conexión en la red existente, como, por otro lado, respecto a la necesidad de reorganizar los «ferrocarriles económicos». Por ejemplo, este autor⁵, pese a considerar que las obras ferroviarias no son las infraestructuras necesarias más urgentes, señala ocho posibles actuaciones. Respecto a las de vía ancha, la única que cree que convendría impulsar inmediatamente es el final de la línea de Val de Zafán, y para una etapa posterior señala la continuación de la

² Gras i Bartolí (2005).

³ Costa, Rovira (1936), p. 46.

⁴ Creus i Vidal (1934), p. 114.

⁵ Creus i Vidal (1934), p. 115-117.

¹ Martí Henneberg (1998), p. 133-152.

línea Lleida-Balaguer hasta Saint-Girons por Tremp y el valle de la Noguera Pallaresa. Como se ha comentado, estas dos actuaciones, pensadas para mejorar las conexiones exteriores, están recogidas en el Plan general de obras públicas, pero no se incluyen: la propuesta del enlace entre Martorell y Terrassa, ni tampoco la de Lleida a Fraga, ya prevista por la Mancomunidad, con parte de las explicaciones ya hechas y que, como indica Creus, si se hiciera el tramo hasta Mequinzenza y Caspe, se unirían las dos líneas de Barcelona a Zaragoza. De todas maneras, el Plan preveía esta conexión con la línea Lleida-Alcañiz-Teruel.

En los ferrocarriles de vía estrecha es donde más se echan en falta las propuestas ferroviarias, ya que, como señala Creus i Vidal, era necesario estudiar la electrificación, la modernización, la coordinación, la explotación comercial, etc. Este autor propone, además, estudiar diversas ampliaciones, concretamente: Puigcerdà-La Seu; Roses-Figueres-Besalú-Olot-Sant Joan de les Abadesses (dos trazados respecto a los cuales tiene dudas sobre cuál sería el ancho más conveniente), Banyoles-Besalú; Súria-Cardona; Igualada-Cervera⁶.

Pero, como se ha señalado y a diferencia de otras secciones, en el caso de los ferrocarriles no se hace un planteamiento global respecto a la red existente en Cataluña, ni se prevén de forma conjunta los ferrocarriles, independientemente de la anchura de las vías, como se hizo en el caso de las carreteras, y simplemente se limita a hacer unas propuestas que principalmente se dirigen a acabar una parte de lo que ya estaba comenzado y que se considera lo más relevante de la red principal. El propio Muñoz Oms, en una entrevista hecha muchos años después de redactar el Plan, consideraba que «en ferrocarriles no había mucho que hacer». Aunque añade que «se tenían que mejorar los ferrocarriles pequeños que existían y acabar el trazado que se había iniciado entre Lleida y Saint-Girons, entonces parado en la Poble de Segur»⁷. Pero respecto a la mejora de los «ferrocarriles pequeños» no hay propuestas.

Las inversiones previstas en el Plan, aunque relativamente elevadas, con un presupuesto total de 134,48 millones de pesetas⁸, es decir, el 9% del total, corresponden únicamente a actuaciones en cuatro líneas, dos de ellas forman parte de un mismo itinerario que había definido años antes el ministro de Obras Públicas de la Dictadura de Primo de Rivera, el conde de Gaudalhorce. Estas actuaciones afectan sólo a siete comarcas, y de manera muy especial tres: Lleida, Sort y Tremp, en las cuales se prevé efectuar más de la mitad de la inversión⁹. Por otro lado, podemos ver que la mayor parte de la inversión prevista se programa para la segunda etapa del Plan, ya que las «obras más interesantes», las que corresponden a la primera, sólo suponen 38 millones de pesetas, menos del 4% del total del gasto previsto en esta etapa.

La obra más ambiciosa que prevé el Plan es la finalización de la conexión de Lleida con Saint-Girons, en Francia, con una inversión total prevista de casi 90 millones de pesetas, repartidos en 16,24 la primera etapa y 73,44 en la segunda. En este proyecto ya se habían invertido unos setenta millones y las primeras actuaciones (aclaraciones) ya habían llegado hasta la Poble, pero todavía faltaban tramos de trazado muy dificultoso hasta la frontera francesa. Pese a que este proyecto ya había sido incluido en el convenio internacional de 1855 firmado entre Francia y España para la construcción de dos líneas internacionales, fue necesario un nuevo convenio en 1904 para poder iniciar las obras, cosa que finalmente se hizo en 1907. Después de muchas vicisitudes, en 1922 se acabó la primera sección de Lleida a Balaguer. La segunda sección, de Balaguer a Vilanova de la Sal, finalizó en el año 1928, y la tercera, hasta Tremp, quedó parada en tiempos de la República.

En los planes de la Dictadura de Primo de Rivera, de 1926¹⁰, de reestructuración de la red ferroviaria, la línea Lleida-Saint-Girons pasa a formar parte del eje, de «categoría nacional», Requena-Baeza-Teruel-Alcañiz-Lleida-Saint-Girons-Toulouse. Victoriano Muñoz Oms conocía de primera mano el estado y las características de esta obra, ya que en la década de 1920, en su etapa de ingeniero de la Diputación de Lleida, habían intervenido en las gestiones relativas a este proyecto¹¹ y posteriormente, en el año 1933, había formado parte del denominado Comité de Vigilancia del Ferrocarril de la Noguera Pallaresa, cuando se acordó con el Gobierno de la Generalidad que ésta asumiría la gestión de las obras de finalización y se solicitaron al Gobierno de la República los créditos necesarios. El Decreto del 16 de febrero de 1934 abrió la puerta para continuar la construcción de las obras previstas en el Plan de 1926, que como se ha comentado habían quedado suspendidas. Pero en el mes de junio de ese año, en una reunión de la Comisión Francoespañola de Carreteras, se llegó al acuerdo de hacer llegar el ferrocarril únicamente hasta la Poble de Segur y desde este punto construir una carretera hasta la frontera francesa. Según la Jefatura de Estudios y construcción de Ferrocarriles, hacían falta 16,2 millones de pesetas para construir la vía y las estaciones que faltaban hasta la Poble¹².

Posiblemente, Muñoz Oms no estaba conforme con este recorte de la línea ferroviaria, y el Plan general de obras públicas ignora el acuerdo de la Comisión que hemos mencionado y que sin duda Muñoz conocía y, además de la construcción hasta Sort, que figura en la primera etapa y a la cual se asigna la misma cifra prevista por el organismo ministerial, es decir, 16,2 millones, también presupuesta 73,44 millones en la segunda etapa, para los tramos donde todavía no se había iniciado ninguna obra ni dedicado ninguna inversión, y que se querían sustituir por una carretera, es decir, la Poble-Sort, Sort-Esterri y Esterri hasta la frontera francesa. Respecto a este proyecto, sabemos que el ferrocarril llegó finalmente a la Poble en noviembre de 1951, y que esta línea en el año 2003 se traspasó a la Generalidad de Cataluña, y que actualmente está en estudio la prolongación de la línea hasta Sort, y a partir de esta pobla-

⁶ Creus i Vidal (1934), p. 105.

⁷ Entrevista realizada por Manel Camps, «Victoriano Muñoz: La obra pública siempre crea riqueza». *Espais*, núm. 1, septiembre-octubre 1986, p. 24 a 27.

⁸ En el cuadro resumen de «Relaciones y presupuestos de las obras que se prevén» Sección de Ferrocarriles, 1936, que se puede consultar en el DVD, la cifra es de 126,49 millones.

⁹ Sort, 47,22 millones; Tremp, 29,30; Lleida, 16,0; Tortosa, 14,80; Balaguer, 4,26; Puigcerdà, 4,00, y Gadesa, 3,00. Hay 8 millones de inversiones no territorializadas.

¹⁰ Plan preferente de ferrocarriles de urgente construcción (RDL 5 de marzo de 1926), conocido también como Plan Guadalhorce.

¹¹ Según explica en la entrevista publicada a J. Tort y P. Tobaruela (1999), p. 113.

¹² Prieto i Enguix (2008).

ción la conexión con Andorra por La Seu d'Urgell o por Llavorsí. Parece que ésta fue, también, una de las muchas propuestas del Plan que han resultado, después de muchos años, bastante acertadas.

La segunda actuación en importancia, de las cuatro previstas en el Plan, es la que afecta la línea de Val de Zafán a Sant Carles de la Ràpita, que seguía el itinerario la Puebla de Híjar-Alcañiz-Valderobres-Bot-Tortosa-Amposta-Sant Carles. Esta línea también formaba parte de un antiguo proyecto, aprobado en 1880, para unir Val de Zafán con Tortosa, para poder conectar con la línea de Valencia a Tarragona. El primer tramo hasta Alcañiz se inauguró en 1895, pero poco después las obras se pararon y no se reiniciaron hasta 1923, y con la Dictadura continuaron con mucha fuerza. Como se indica en el Plan¹³, en el tramo previsto ya se habían invertido más de 25 millones en obras de explanación y las que estaban en ejecución tenían un importe similar.

El objetivo era, pues, acabar unas obras que estaban en marcha desde hacía mucho tiempo; de hecho, la inversión prevista, de 17,8 millones, era inferior a la ya realizada, ya que el coste total previsto era de 68 millones y se repartía en 6,1 para acabar el tramo del río Alges hasta Tortosa, y 11,7 millones para el tramo Tortosa-Sant Carles de la Ràpita. Toda esta inversión la preveía el Plan para la primera etapa y, por tanto, la inversión en esta línea es la más importante de esta Sección. Seguramente, esto se debía al hecho de que en julio de 1935 el Ministerio autorizó la subasta de construcción de los tramos 4 y 5 de la sección tercera, es decir, hasta Tortosa, y los redactores del Plan creyeron que la línea se acabaría en poco tiempo. Desgraciadamente, poco tiempo después, se dejó en suspenso dicha autorización y no fue hasta el año 1939 que la línea entró en servicio parcialmente, hasta Bot y en 1942 hasta Tortosa, pero nunca llegó a Sant Carles de la Ràpita, y finalmente se cerró en el año 1973¹⁴.

La tercera actuación prevista en el Plan correspondía al tramo de Lleida hasta el Cinca, unos 30 kilómetros, que formaba parte de la línea Lleida-Alcañiz-Teruel-Baeza, que era un tramo del eje Requena-Tolosa, a la cual pertenecía también la primera actuación que hemos mencionado. La inversión prevista era de 15 millones de pesetas. De acuerdo con el resumen que aparece en el Plan, también en este tramo ya había una parte de la explanación en construcción, pero las obras habían sido paralizadas poco después de comenzar, como lo prueba el hecho de que de un importe de 7,5 millones, únicamente se habían certificado 754.000 pesetas. Por tanto, lo que prevé el Plan es, por una lado, los 6,7 millones que faltan de las obras de explanación ya iniciadas, más 8,3 millones para las obras correspondientes principalmente a vías y edificios, que no se habían iniciado todavía. En este caso, a pesar de que hay obras que están comenzadas, se prevé que toda la inversión se lleve a cabo en la segunda etapa de Plan.

Finalmente, el Plan preveía diversas actuaciones para ejecutar en la primera etapa del Plan, como la «mejora de la estación de Puigcerdà y de las centrales eléctricas» en el tramo Ripoll-Puigcerdà, por un importe de

4 millones de pesetas. Este tramo formaba parte del otro eje transfronterizo catalán (Ripoll-Puigcerdà-Aix-les-Thermes), también establecido en el ya mencionado convenio entre Francia y España firmado en agosto de 1904. El ferrocarril ya había llegado de Barcelona a Ripoll en 1880, pero el tramo Ripoll-Puigcerdà no se inauguró hasta 1922 y el enlace internacional, hasta la Tor de Querol, hasta julio de 1929¹⁵. En estos años también se inauguró la electrificación de todo el tramo, con subestaciones eléctricas en Ribes y Alp¹⁶, a las que posiblemente iba destinada una parte de la inversión prevista en el Plan.

Por tanto, y desde el punto de vista territorial, vemos que respecto a los ferrocarriles el Plan se concentra en la finalización o mejora de cuatro tramos ferroviarios, dos de los cuales forman parte de un mismo itinerario y afectan a dos conexiones con Francia no desarrolladas todavía y a dos conexiones con la Península. Es decir, en este caso, el Plan no trata de estructurar el territorio de Cataluña mediante una red ferroviaria interior, a pesar de que, como hemos comentado, el existente tenía una evidente falta de coordinación y déficits importantes, sino que se concentra sobre todo en potenciar un eje ferroviario al oeste de Cataluña (con salida en Francia) paralelo a los ya existentes, el de la Cataluña central (Barcelona-Puigcerdà) y el del lado este (Barcelona-Girona-Portbou). Pero no propone actuaciones de unión entre estos ejes ni en la trama existente de las diferentes anchuras.

¹³ «Relaciones y presupuestos de las obras que se prevén», p. 13. Ferrocarril de Val de Zafán a Sant Carles de la Ràpita (véase el DVD).

¹⁴ Moreno (2003).

¹⁵ Centenario del Tratado Internacional y del 75.º aniversario de la conexión ferroviaria internacional por la Cerdaña. <http://www.cehfe.es/75/paginas.cst/historia.cst.htm>

¹⁶ Fuster (1928).

Sección de Puertos y Servicios Marítimos

Tampoco se dispone de Memoria de esta sección, y la documentación existente es contradictoria respecto a las inversiones previstas. Así, en el presupuesto general se contabilizan para esta sección un total de 172 millones de pesetas; de ellas, 71,35 millones corresponden a la primera etapa. En cambio, en el Resumen de las obras portuarias¹ de la Sección se preveían 76 millones en la primera etapa y 118 en la segunda, es decir, un total de 194 millones, sin tener en cuenta otras actuaciones del Plan que harían subir la cifra a 196 millones. Esto supone que alguna de las obras inicialmente previstas, o se valoraron con creces o no se consideraron en la propuesta final.

El Plan hace referencia a doce puertos, que en los cuadros resumen se clasifican en tres categorías:

Cuadro 9. Categorías de puertos

Categoría	Puerto
1ª	Barcelona
	Tarragona
2ª	Els Alfacs
	Palamós
3ª	Sant Feliu de Guíxols
	Cambrils
	Blanes
	L'Ametlla de Mar
	Roses
	Arenys de Mar
	L'Estartit
	Vilanova i la Geltrú

En primer lugar se hace una recopilación de los datos de cada uno de los puertos, que se plasman en unos cuadros que hacen referencia a las características físicas, tráfico de barcos y pasajeros, tráfico comercial, datos económicos y obras realizadas en los años inmediatamente anteriores a la redacción del Plan, con los importes correspondientes. En algunos de los cuadros se incluyen las características que tendrán al final de la primera y la segunda etapa del Plan. Por su interés, reproducimos dichos cuadros².

En el cuadro de antecedentes, características y clasificaciones de los puertos de Cataluña se recogen los datos referentes a la actividad principal del puerto (comercial, pesquero, de refugio o mixtos), la superficie del hinterland del puerto y las comunicaciones existentes con el ferrocarril o el tranvía (donde están los de vía estrecha de Palamós a Olot y de Sant Feliu a Olot, actualmente desaparecidos). También aparece la longitud de los muelles de atracada y su superficie, tanto la actual como la que se prevé en las dos etapas del Plan:

¹ Véase en el DVD la relación de obras previstas en el documento «Resumen de presupuesto».

² Estos cuadros se han tomado de Generalidad de Cataluña (1982), p. 63-66.

Cuadro 10. Resumen de antecedentes, características y clasificaciones de los puertos de Cataluña

Nombre de los puertos	Principal finalidad	Año de referencias estadísticas	Hinterland	FC y vías de comunicaciones principales	Línea de atracada			Calado máximo de atracada	Superficie de muelles		
					Actual	Con la 1.ª etapa	Con la 2.ª etapa		Actual	Con la 1.ª etapa	Con la 2.ª etapa
Barcelona	Comercial	1934	11.000	FC del Norte FC de MZA FC Catalana FC de Cataluña, etc.	9.082	10.482	11.482	12,70	987.840	1.107.840	13.343
Tarragona	Comercial	1934	13.000	FC de MZA y del Norte	1.570	1.570	2.800	9,50		78.600	15.460
Els Alfacs	Comercial	1934	1.150	FC de Valle de Zafán, Sant Carles de la Ràpita y FC Barcelona-Valencia a 24 km	59,50	870	940	7		38.500	66.500
Palamós	Comercial y pesquero	1934	4.000	Tramvia Palamós-Girona-Olot que uneix amb el MZA de la frontera	265	265	920	9		15.000	36.800
Sant Feliu de Guíxols	Comercial	1933	—	Tramvia Palamós-Girona-Olot que une con el MZA de la frontera	318	318	318	7		24.000	24.000
Cambrils	Pesquero	1934	—	FC de MZA	—	240	240	4,50		1.920	1.920
Blanes	Comercial	1934	—	FC de MZA de la frontera a 3 km	260	260	260	7		15.600	15.600
L'Ametlla de Mar	Pesquero y refugio	1934	—	FC Barcelona-València	105	105	377	8		—	2.000
Roses	Comercial y pesquero	1934	—	FC de MZA a la frontera a 10 km	300	300	300	5		15.000	15.000
Arenys de Mar	Refugio	1934	—	FC de MZA	—	—	—	—		—	—
L'Estartit	Refugio y pesquero	1934	—	—	—	—	180	6		—	—
Vilanova i la Geltrú	Refugio	1933	—	—	—	—	460	—		—	13.800

En los siguientes dos cuadros se hace referencia al tráfico de barcos y pasajeros, y al tráfico comercial. Respecto a los barcos, se contabilizan el número de viajes totales y de líneas regulares, y los barcos o toneladas de registro (según los datos disponibles de cada puerto), diferenciando los barcos de vapor de los de vela; también se contabilizan el número de pasajeros que han entrado y que han salido del puerto de Barcelona. En referencia al tráfico comercial, constan para cada puerto las toneladas de exportación, importación y cabotaje, con el total de toneladas cargadas y descargadas, hecho que nos da idea de la actividad de los doce puertos.

Cuadro 11. Tráfico de barcos y pasajeros

Nombre de los puertos	Principal finalidad	Año de referencias estadísticas	Número total viajes	Barcos entrados				Viajeros		
				Líneas regulares	Tonelaje de registro			Entrados	Salidos	Totales
					Viajes anuales totales	de vapor	de vela			
Barcelona	Comercial	1934	4.978	2.103	(3.400)	(1.578)	—	—	—	164.308
Tarragona	Comercial	1934	1.286	572	1.556.877	21.461	1.578.338	Ptas. (219,50)	Ptas. (250,50)	Ptas. 470,00
Els Alfacs	Comercial y pesquero	1934	226	78	(148)	(678)	—	—	—	—
		1933	204	—	109.696	6.246	115.942	—	—	—
Palamós	Comercial y pesquero	1934	324	78	(232)	(92)	—	—	—	—
		1933	388	—	191.448	11.383	202.831	—	—	—
Sant Feliu de Guíxols	Comercial	1934	291	78	(209)	(82)	—	—	—	—
		1933	255	—	178.669	6.885	185.554	—	—	—
Cambrils	Pesquero	1934	—	—	—	—	—	—	—	—
Blanes	Comercial	1934	—	—	—	—	—	—	—	—
L'Ametlla de Mar	Pesquero y refugio	1934	—	—	—	—	—	—	—	—
Roses	Comercial y pesquero	1934	77	52	(50)	(27)	—	—	—	—
Arenys de Mar	Refugio	1934	—	—	—	—	—	—	—	—
L'Estartit	Refugio y pesquero	1934	—	—	—	—	—	—	—	—
Vilanova i la Geltrú	Refugio	1934	—	—	—	—	—	—	—	—

Cuadro 12. Tráfico comercial

Nombre de los puertos	Principal finalidad	Año referencias estadísticas	Exportación		Importación		Cabotaje entrada		Cabotaje salida		Total cargado y descargado	
			Toneladas	%	Toneladas	%	Toneladas	%	Toneladas	%	Toneladas	%
Barcelona	Comercial	1933	290.206	9,30	1.223.693	39,20	1.182.575	37,90	425.238	13,60	3.212.712	100
Tarragona	Comercial	1934	88.781	16,00	205.606	37,03	35.841	6,47	224.975	40,60	555.203	100
Els Alfacs	Comercial y pesquero	1934	23	0,05	12.498	27,00	24.851	53,80	8.834	19,15	46.206	100
Palamós	Comercial y pesquero	1934	7.732	13,30	27.278	47,00	3.597	6,20	19.471	33,50	58.078	100
Sant Feliu de Guixols	Comercial	1933	9.443	20,90	17.738	39,00	1.387	3,10	16.547	36,70	45.115	100
Cambrils	Pesquero	1934	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Blanes	Comercial	1934	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
L'Ametlla de Mar	Comercial y pesquero	1934	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Roses	Comercial y pesquero	1934	—	—	1.487	14,00	2.499	24,90	6.466	62,00	10.452	100
Arenys de Mar	Refugio	1934	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
L'Estartit	Refugio y pesquero	1934	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Vilanova i la Geltrú	Refugio	1934	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

66

En el cuadro del régimen económico constan las recaudaciones propias de cada puerto (derechos sobre mercaderías, arbitrios, pesca y otros), las subvenciones y el presupuesto del año 1934:

Cuadro 13. Régimen económico

Nombre de los puertos	Principal finalidad	Año referencias estadísticas	Recaudaciones propias					Totales	Subvención	Presupuesto
			Derechos sobre mercaderías	Arbitrios	Pesca	Otros				
Barcelona	Comercial	1934	2.884.499	77.181	—	2.862.368	5.824.048	1.949.325	7.773.373	
Tarragona	Comercial	1934	400.126	279.161	—	470	679.738	606.000	1.723.909	
Els Alfacs	Comercial y pesquero	1934	21.042	—	11.481	—	32.524	—	—	
Palamós	Comercial y pesquero	1934	47.108	—	391	—	47.499	—	—	
Sant Feliu de Guixols	Comercial	1933	39.002	—	242	—	39.245	—	—	
Cambrils	Pesquero	1934	—	—	—	—	—	—	—	
Blanes	Comercial	1934	—	—	291	—	—	—	—	
L'Ametlla de Mar	Pesquero y refugio	1934	—	—	3.596	—	3.596	—	—	
Roses	Comercial y pesquero	1934	4.272	—	—	—	4.272	—	—	
Arenys de Mar	Refugio	1934	—	—	—	—	—	—	—	
L'Estartit	Refugio y pesquero	1934	—	—	—	—	—	—	—	
Vilanova i la Geltrú	Refugio	1934	—	—	—	—	—	—	—	

Resulta muy interesante el mapa a escala 1:200.000 de conjunto de obras y señales marítimas porque, como en otras secciones del Plan, hay una voluntad notable de relacionar todas las propuestas. Así, en el mapa se conectan los puertos con la red de carreteras y de ferrocarriles, reforzando el sistema de comunicaciones del territorio. En este mapa también se dibujan las señales marítimas y su alcance, y se indican al mismo tiempo el total de toneladas cargadas y descargadas en el año 1994 y los importes del presupuesto de la primera y la segunda etapa del Plan. También se indican los tramos de «costa brava», refiriéndose al litoral rocoso o sin playas, y no exclusivamente a la costa gerundense.

Las obras que se tenían que realizar en los doce puertos se graficaron sobre los planos de cada puerto, dibujando en color rojo las actuaciones propuestas. Se puede comprobar el nivel de detalle del mapa «Obras y señales marítimas» en la Sección de Puertos y Servicios Marítimos del DVD.

Sobre las inversiones previstas, en cada puerto se desglosan diferenciando las cantidades ya invertidas y las comprometidas, y las propuestas del Plan se programan en dos etapas. Los puertos de Barcelona y Tarragona, considerados de primera categoría, son los que reciben la mayor inversión.

En el puerto de Barcelona se prevé la construcción de un muelle adosado al dique del este y su prolongación, así como la construcción de muelles en la dársena del Morrot; las propuestas se dibujan sobre un plano a escala 1:10.000 del año 1934, firmado por el ingeniero José María Jáuregui Anglada, director de la Junta de Obras del Puerto entre 1933 y 1947. En el período de 1912 a 1959, el puerto de Barcelona fue objeto de muchas propuestas de ampliación, pero no tanto de realizaciones concretas³, y si comparamos los planos de la situación del puerto entre los años mencionados se comprueba que son muy similares, ya que de hecho las obras del proyecto de Carles de Angulo, de 1900, modificado en 1903-1904, finalizaban en 1912, excepto el dique del este, que se acababa en 1916.

Resulta interesante comprobar que la propuesta de ampliación del puerto del Plan de obras públicas no recoge ni hace ninguna mención sobre el proyecto de ingeniero Blas Sorribes, del año 1930, para la ampliación del puerto a poniente de Montjuïc, en la Zona Franca; en cambio, este proyecto se recogió en el Plan Macià de 1934, del GATCPAC.

Posible imagen del Plan del puerto de la Zona Franca del ingeniero Blas Sorribes, de 1930, recogido en el Plan Macià de 1934, del GATCPAC (libro de Joan Alemany, por ejemplo).

En Tarragona, a mediados de 1930 se colocaba el último bloque del muelle de Levante, iniciado en 1927⁴. El Plan de obras públicas prevé la construcción del nuevo muelle de Levante (el actual muelle de Aragón), un nuevo contradique y un nuevo muelle transversal (el actual muelle de

Reus). También se incluye en el Plan el muelle de pescadores del barrio del Serrallo y la construcción de cobertizos en el muelle de Levante⁵.

Entre las inversiones en los puertos que se consideran de segunda categoría, en Palamós se propone la ampliación y mejora del puerto existente. Como en otros casos, el Plan general recoge proyectos existentes, como la prolongación del dique de abrigo (construido en el año 1907) y la construcción de un nuevo muelle de pescadores al final de la Playa Grande, continuando el espigón construido en 1915 con la finalidad de evitar la erosión de la arena de la playa y los aterramientos del puerto de Palamós. Este proyecto, del ingeniero Josep March, se había presentado en el año 1919, y en 1930 se presupuestaba en 3,2 millones de pesetas⁶. A pesar de todo, este proyecto no se realizó. El Plan de obras públicas también recoge el proyecto de construcción de unos espigones en Sant Antoni de Calonge, para aplacar el grave problema de erosión de la playa, que en esta zona de la bahía había comportado la construcción del dique de abrigo. Así, en 1932 se redactaba un proyecto para construir veintitrés espigones perpendiculares en la línea de costa⁷, proyecto que también se recoge en la Sección de Puertos del Plan.

En el Puerto de Els Alfacs se hace la propuesta más innovadora, donde se prevé una inversión importante en la primera etapa. Si bien a principios del siglo XX en la zona había una considerable actividad comercial, el puerto de Sant Carles no disponía de ninguna infraestructura⁸. En este puerto, el plan se plantea construir un nuevo dique de abrigo, un muelle comercial, muelles de ribera para la flota pesquera, un muelle con terminal de ferrocarril y para lograr el movimiento previsto, el dragado de un canal de entrada con bastante calado. Estas propuestas se justifican por su potencial como gran hinterland territorial, que hace llegar hasta Zaragoza, como se puede comprobar en el mapa general a escala 1:200.000. Ésta es una apuesta del Plan que se repite posteriormente en diversas propuestas (también en la Sección de Aeropuertos se da mucha importancia a esta zona).

Finalmente, entre los catalogados como puertos de tercera categoría, destaca el puerto de Vilanova i la Geltrú, donde se prevé la construcción del puerto. Cabe recordar que el puerto de Vilanova se comenzó en el año 1949, y se inauguró en 1954. Siguiendo la costa de norte a sur, en Roses, el Plan plantea la construcción de un varadero (instalación para varar y botar embarcaciones); en L'Estartit se propone la construcción de un dique de abrigo; en Sant Feliu de Guíxols, el dragado interior del puerto; en Blanes, la prolongación del dique de abrigo y un pequeño muelle de pesca; en Arenys de Mar, la prolongación del puerto del Portinyol y la construcción de dique del Calvari; en Cambrils, la prolongación del dique de abrigo, y la prolongación del dique y también actuaciones en el muelle de costa en L'Ametlla de Mar. De hecho, se quiere actuar

³ Alemany (2002), p. 187.

⁴ Escoda (2002), p. 83.

⁵ Las obras propuestas por el Plan general de obras públicas de 1935 se recogieron en las actuaciones posteriores en el año 1940, bajo la dirección de Eduardo Serrano Suñer, ingeniero director de las obras del puerto desde 1939 hasta 1972 (Escoda 2002, p. 91).

⁶ Alegret (2003), p. 58.

⁷ Alegret (2003), p. 118.

⁸ Villares y cols. (1997), p. 122.

prácticamente en todos los puertos de país. Muchas de estas propuestas anticipan obras que se llevarán a cabo años después.

Un segundo apartado del Plan es el de las señales marítimas, donde se prevé:

- La electrificación del faro de Sant Sebastià, en el municipio de Begur (pese a que en los cuadros de resumen el municipio que se indica es Palamós). El alcance del faro era de 20 millas.
- Radiofaro en la punta del Llobregat, con un alcance de 200 millas.
- Radiofaro en cabo de Sant Sebastià, con un alcance de 100 millas.
- Radiofaro en cabo de Creus, con un alcance de 50 millas.
- Radiofaro en la isla de Buda, con un alcance de 50 millas.

Estas señales marítimas también se utilizan como referentes para la sección de aeropuertos. El presupuesto para señales marítimas es de 270.000 pesetas, para invertir totalmente en la primera fase del plan.

Finalmente, un tercer bloque de propuestas de la Sección son las obras de defensa de las costas. Las propuestas, todas en municipios situados al norte de Barcelona, son las siguientes:

68

- Pals: Estacadas y plantaciones para la fijación de las dunas que invaden los cultivos.
- Sant Antoni de Calonge: Espigones de defensa de la playa para evitar que la arena cierre el puerto de Palamós.
- Lloret de Mar: Espigones de defensa de la playa contra los transportes de arena del SE.
- Sant Pol de Mar: Espigón para abrigo y defensa de la playa contra la desaparición de arena.
- Caldes d'Estrac: Muro longitudinal y espigones para la defensa de la playa contra el transporte de arena.
- El Masnou: Espigones de 25 m para la defensa de la playa contra los transportes de arena.
- Barcelona: Espigones de defensa de la playa de la Mar Bella.

El presupuesto de estas propuestas (algunas de ellas ya tenían proyecto estudiado o aprobado) era de 2.046.800 pesetas, cuya realización debía emprenderse durante la primera etapa del Plan.

El volumen de inversión previsto para esta Sección es importante: el 12% del total, pero se deja una buena parte para la segunda etapa. En la primera etapa, al presupuesto total de las «obras más interesantes» le corresponde tan sólo el 7% de la inversión total prevista. También se preveían 2,31 millones de inversión en señales marítimas y defensa de costas, que se debían realizar durante la primera etapa. En el «Resumen presupuesto» (incluido en el DVD, sección de Puertos y Servicios Marítimos) se encuentran los cuadros con el desglose de las partidas de cada una de las propuestas.

Sección de Aeropuertos y Rutas Aéreas

La Memoria de la Sección de Aeropuertos nos corrobora la voluntad modernizadora del Plan de obras públicas y el interés de sus responsables por incorporar todas las novedades en infraestructuras del transporte a la Cataluña del momento. El transporte aéreo era, en el primer tercio del siglo xx, un medio relativamente reciente: debe tenerse en cuenta que la aviación se inició de una manera estable en 1903, cuando Orville Wright consiguió hacer el primer vuelo en un vehículo más pesado que el aire, ya que hasta ese momento los vuelos se habían realizado con globos aerostáticos. A partir de ese primer vuelo, la aviación experimenta un desarrollo muy rápido, y el primer vuelo al Estado español se realiza en 1909, en Paterna (Valencia), y el primer aeropuerto como tal se construye en Cuatro Vientos (Madrid), en 1911.

En Cataluña, el interés por la aviación es también muy temprano: ya en 1916 se constituía en Barcelona el Real Aeroclub de Cataluña, sociedad cultural y deportiva que tenía por objetivo el estudio, la enseñanza y la divulgación teórica y práctica de la aeronáutica, bajo el impulso de Josep Canudas, Ricard Cabot y Eduard Feliu, periodistas y aficionados a la aviación deportiva¹.

Inicialmente, los primeros terrenos que se utilizaron como aeropuerto fueron los del hipódromo de Can Tunis, en el término municipal de Barcelona, donde en 1910 el aviador francés Lucien Mamet realizaba el primer vuelo de exhibición². Pero pronto estas actividades se trasladaron a los terrenos de la granja avícola de la Volateria, donde se creó la Escuela Catalana de Aviación, primera de pilotos civiles de Cataluña. En 1920, la compañía francesa Sociéte des Lignes Aériennes Latécoère, de Toulouse, que había establecido un servicio postal aéreo entre Barcelona, París y Toulouse-Casablanca, dejó el aeródromo de la Volateria y se instaló en unos nuevos terrenos que se conocieron como el «campo francés», desde donde operaba con diversas ciudades.

En el campo de la Volateria se instaló en el año 1921 la Aeronáutica Naval, dependiente del Ministerio de Marina, conociéndose desde entonces, como el “campo de los Marineros”, con una actividad centrada en la formación de pilotos. Finalmente, en 1922 se construyó la finca de Can Molas, más cercana a la carretera de El Prat, el llamado aeródromo Canudas (más adelante conocido también como aeródromo Muntadas), que suplía en parte la pérdida de la Volateria para la aviación civil y que continuó con la tarea de formación de pilotos³; éste fue el embrión del aeropuerto actual. En ese momento, El Prat era uno de los pocos municipios con tres instalaciones aeroportuarias, y en el año 1934 había en Cataluña, además de los tres de El Prat, dos aeródromos en Lleida, uno en Tàrrrega, uno en Sabadell, en la Garriga, Amposta, Puigcerdà y en Figueres; además de los campos utilizables de Girona y Tremp, y catorce más en proyecto.

Como decíamos al principio, la Sección de Aeropuertos del Plan de obras públicas recoge las necesidades de infraestructuras aeroportua-

rias que necesita el avión del momento, pensando en el prometedor futuro de este medio de transporte. Las actuaciones de esta sección se justifican en una memoria⁴ que se localizó en el año 1996. A pesar de que las propuestas que se realizan hoy en día pueden parecer obsoletas, dado el gran avance experimentado por el sector aeronáutico, debe considerarse que en su momento eran muy modernas. Éste era uno de los aspectos en los que más se había evolucionado respecto a las propuestas de la Mancomunidad de balizamiento de algunas rutas, de las propuestas del *regional planning* e incluso en comparación con las más contemporáneas del Plan.

Entre los trabajos que los técnicos redactores del Plan de obras públicas utilizan cabe destacar el Plan de comunicaciones aéreas⁵, del Servicio de Aeronáutica de la Generalidad de Cataluña, firmado por su jefe, Josep Canudas, en el año 1934, que se cita en el texto de la Memoria de la Sección de Aeropuertos⁶. Las propuestas de este Plan se recogen en buena parte en el Plan de obras públicas. En este plan de comunicaciones aéreas de Canudas se remarca la necesidad de dotar de una infraestructura adecuada para la red de comunicaciones aéreas, similar a la de otros medios de comunicación, como el ferrocarril y el automóvil, diferenciando en los aeropuertos entre aeródromos y campos de aterrizaje de socorro. En el plan de Canudas se definen cinco rutas aéreas principales para Cataluña (que serán recogidas en el Plan de obras públicas), centradas en Barcelona: de Barcelona a Le Perthus, a Valencia, a Madrid, a Lleida y a los Pirineos, detallando los recorridos, los aeródromos y los campos de aterrizaje que se encuentran en cada una de las líneas, así como la necesidad de señales en algunas de las rutas; las rutas aéreas mencionadas se grafían en un mapa esquemático de Cataluña en DIN A4.

También encontraron, entre la documentación de base del Plan, las opiniones de Carlos Muntadas, contrarias al anteproyecto del ayuntamiento de Barcelona para construir un aeropuerto nuevo en su término, muy cerca de la montaña de de Montjuïc. Después de enumerar los servicios y las instalaciones necesarias en un aeropuerto de la importancia que requiere la ciudad, y de resaltar los inconvenientes del emplazamiento propuesto por el Ayuntamiento, se decanta por la ubicación en el término de Prat de Llobregat. El autor se muestra también contrario a la cons-

⁴ Plan general de obras públicas. Título Quinto. Plan de aeropuertos y de rutas aéreas. Índice. Capítulo I: Generalidades. Capítulo II: Concepción de los sistemas de aeropuertos y de rutas Aéreas. Capítulo III: concreción del Plan. Capítulo IV: Realización del Plan. Apéndice I: Gráfico de las principales comunicaciones aéreas continentales. Apéndice II: Mapa de aeropuertos y rutas aéreas. Apéndice III: Plan de aeropuertos y rutas aéreas. 38 páginas. (Mecanografiado.) Se reproduce en el DVD.

⁵ Plan de comunicaciones aéreas, Barcelona, 1 de febrero de 1934. Firmado por el jefe de los Servicios de Aeronáutica de la Generalidad de Cataluña, Josep Canudas. Documento mecanografiado, de 14 páginas, con un esquema de las rutas aéreas al final. También parece formar parte del Plan del servicio de aeronáutica de la Generalidad el documento Plan de condiciones aéreas de Cataluña, de 3 páginas mecanografiadas, con la clasificación de los aeródromos (*aeropuertos, aeródromos y campos de socorro*) y una breve estimación desglosada del coste de cada uno. Esta documentación nos la proporcionó Victoriano Muñoz, y se encuentra en el Archivo Nacional de Cataluña, con el resto de documentación del Plan de obras públicas.

⁶ Por ejemplo, en el Capítulo III de la Memoria de la sección de aeropuertos (Concreción del Plan) se dice explícitamente que la estructuración de las rutas aéreas de Cataluña se ha realizado «coincidiendo fundamentalmente con la formulada por los Servicios de Aeronáutica de la Generalidad según datos facilitados por el jefe de dicho servicio, el renombrado aviador catalán Señor Josep Canudas».

¹ Merchán (2004), p. 38-47.

² Lago, Robusté (2000).

³ Merchán (2004).

trucción de un aeropuerto para dirigibles en Barcelona (con un poste de amarre), por considerarlos poco adecuados para la navegación aérea y con poco futuro⁷.

Respecto al Plan de obras públicas, ya en la propia denominación de la Sección se plantea, de manera similar a lo que sucede en la sección de caminos, una cuestión terminológica: si bien se reconoce que en el momento de redactar el Plan la denominación *aeródromo* es la más utilizada para definir los campos y las instalaciones, se prefiere la denominación *aeripuertos* (no *aeropuertos*, denominación actualmente correcta) a la de *aeródromos*, porque la acepción griega *dromos* lleva implícita la idea de barrera, y se cree más indicada la palabra *puerto*, que se acerca más al concepto de amparo y refugio, más apropiada para estas instalaciones; según se dice en la Memoria, todo ello, la compilación y la propuesta, en conformidad con el criterio del profesor de la Escuela de Caminos, Eduard Castro. Recordemos que para la Sección de Caminos del Plan se prefería esta denominación (*caminos*) a *carretera*, por considerar el término *carro* poco adecuado y obsoleto.

La preocupación de la Administración autonómica por las cuestiones aeroportuarias ya estaba presente antes de redactar el Plan. En el Presupuesto de la Generalidad para el segundo semestre de 1934 aparece por primera vez, en el Departamento de Agricultura y Economía, un servicio de aeronáutica con una dotación de 238.000 pesetas⁸. Este servicio⁹ se encargaba del proyecto de organización de la aeronáutica catalana, y quedaba a cargo de Josep Canudas. En el año 1936, en el presupuesto del segundo semestre vemos que se mantienen los servicios de aeronáutica dentro del Departamento de Economía y Agricultura, pero con un presupuesto menor, de 196.000 pesetas. Con una plantilla de seis personas, se prevé la realización de obras en el aeropuerto de Barcelona y también unas primeras inversiones para la «red aérea de aeródromos de Cataluña», para lo cual podemos pensar que seguían las propuestas del Plan.

La Memoria del Plan general (Título Quinto, Plan de aeripuertos y rutas aéreas) se divide en cinco capítulos: I. Generalidades; II. Concepción del sistema de aeripuertos y rutas aéreas; III. Concreción del Plan; IV. Realización del Plan; V. Consideraciones finales, y los apéndices. En el primer capítulo se describe la importancia del servicio de comunicaciones aéreas, remarcando la incidencia que tiene para el país la existencia de un

buen sistema de aeropuertos y rutas aéreas, dada la evolución que había adquirido el transporte aéreo. Se mencionan los tiempos de recorrido de las líneas más importantes: en aquellos años el vuelo Londres-Barcelona duraba 7 horas; París-Barcelona, 4,40 horas; Berlín-Barcelona, 8 horas, y el vuelo Barcelona-Madrid 2 horas, tiempos considerados imposibles de lograr pocos años antes. También se refiere la baja accidentalidad y la falta de averías de este medio de transporte, y sobre todo la generalización de las comunicaciones aéreas por todo el mundo. El «Gráfico de las principales comunicaciones aéreas continentales» incluido en el Plan de obras públicas dibuja las líneas aéreas europeas y del norte de África más importantes en ese momento: había conexiones regulares desde Barcelona a Madrid, Palma de Mallorca, Toulouse, Marsella, Stuttgart y Casablanca, y de estos puntos a otros lugares.

Se justifica la necesidad del servicio de aeropuertos y rutas aéreas por su importancia, y se prevé su incremento a corto plazo, a pesar de señalar el atraso en el que vive el país en este sentido: «Se puede afirmar que en España, pese al buen número de líneas nacionales e internacionales que la cruzan, todavía no se ha abordado seriamente el problema de la construcción de una buena red de aeripuertos y rutas aéreas». El mal estado de los aeropuertos queda patente en el texto de la Memoria: «Bien es sabido, por ejemplo, que cuando caen cuatro gotas en los mejores campos o al menos en los de mayor tráfico, como el de Barajas de Madrid y el de El Prat de Barcelona, se tiene que interrumpir el servicio; de forma independiente a que tampoco se disponga de una buena prestación de los servicios, ni del confort necesario, ni de los medios auxiliares y complejos exigidos por este nuevo medio de locomoción y transporte». La descripción de la situación aeroportuaria es bastante clara: «Hoy, aquí en Cataluña solamente poseemos unos campos rudimentarios, diseminados sin orden ni concierto y completamente indotados de todos los servicios que requiere el tráfico moderno».

Ante estos diagnósticos, en la concepción del sistema de aeropuertos y rutas aéreas, el Plan se plantea la previsión de una red de lugares de recepción, estacionamiento y salida de aviones (es decir, los aeropuertos), las características de la localización territorial, las infraestructuras que tienen que contener las instalaciones —lugares de recepción, estacionamiento y salida de aviones— y el establecimiento de las rutas aéreas, a fin de formar un «sistema práctico y eficaz para la navegación aérea». La Memoria considera las «diversas maneras de aviación (aviones terrestres, dirigibles, hidroaviones y autogiros) y las necesidades de cada una».

En una de las pocas previsiones de futuro no acertadas por el Plan se dice que: «una gran parte de la opinión reacciona a favor del sistema de aviones menos pesados que el aire. Esto quiere decir que se han de tener en cuenta los dos sistemas, sin descartar ninguno en el estudio de los aeropuertos»¹⁰. Hay que tener en cuenta que un año antes el Ayunta-

⁷ Conferencia de Carlos Muntadas, en mayo de 1933, en la Asociación de Ingenieros Industriales. (Forma parte de un ciclo de conferencias organizado por esta asociación sobre el futuro del aeropuerto de Barcelona.) Mecanografiado, 19 páginas. También forma parte de la documentación localizada con el Plan el documento Presupuesto del puerto de zepelines provisional en la zona del puerto franco (un folio, sin fecha), con una nota manuscrita donde se dice que se trata del «presupuesto hecho por los representantes del Ayuntamiento de Barcelona, y rebajado por esta dirección según nota adjunta», en efecto, un folio mecanografiado adjunto, del Departamento de Presidencia de la Generalidad, rebaja el presupuesto en algunas partidas, pasando de 1.281.408 a 650.000 pesetas. Documentos depositados en el Archivo Nacional de Cataluña.

⁸ Esta cifra era superior a la dotación del Servicio de Agricultura y Pesca (131.000 pesetas), a la del Servicio Forestal (189.000 pesetas) o a la del Servicio de Turismo (117.000 pesetas).

⁹ El Servicio de Aeronáutica de la Generalidad se dividió en dos áreas: Servicio de Cultura y Servicio de Tráfico. El primero reunió la propaganda y la enseñanza, y el segundo, el tráfico aéreo, las infraestructuras, el reconocimiento de aeronaves, la inspección de industrias y el reconocimiento médico de los pilotos.

¹⁰ A pesar de que en la Memoria se dice que «los aeropuertos para zepelines resultan onerosos, sobre todo si han de ser terminales, puesto que, en este caso, el coste de los hangares, para sus grandes dimensiones, son muy caros de construcción...», y se concreta que solamente sería necesario un único aeropuerto destinado al amarre de zepelines, «mediante un poste amarrador juntamente con su emplazamiento de carro-móvil para la sustentación de la popa del dirigible». Es decir, una única instalación, y parece que como necesidad obligada para la existencia de este tipo de aeronaves.

miento de Barcelona hacía previsiones para la «construcción del puerto de zeplines provisional en la zona del Puerto Franco» y presentaba el proyecto a la Generalidad.

En este capítulo se definen también las categorías de los aeropuertos y se concretan detalladamente las características dimensionales y de servicios de cada una, a partir del análisis de las características de los aeropuertos de otros países, así como la necesidad de balizamiento de las rutas aéreas: «El piloto tiene varios procedimientos de orientación: los más ordinarios son la brújula y los reconocimientos de los lugares por donde pasa [...], pero si la navegación se efectúa de noche, o en tiempo brumoso, entonces las dificultades son mayores, dándose el caso, incluso, de que por circunstancias telúricas o meteorológicas diversas, la brújula deje de ser un elemento seguro de orientación».

Respecto a la concreción del Plan (Capítulo III de la Memoria), se definen tres líneas de actuación: en primer lugar, el establecimiento de rutas aéreas; en segundo lugar, la mejora de las instalaciones aeroportuarias de Cataluña, estableciendo cuatro categorías de aeropuertos; por último, el balizamiento de las rutas aéreas, para hacer posible la orientación de los pilotos en todo tipo de condiciones meteorológicas, empleando los medios técnicos del momento, como las referencias luminosas ubicadas en el terreno cada cierta distancia y la instalación de faros y radiofaros. Veámoslo con más detalle.

En las rutas aéreas, el Plan concreta siete, que según se dice en la Memoria coinciden con las formulaciones del Servicio de Aeronáutica de la Generalidad, realizadas por su jefe, Josep Canudas. Estas siete rutas, dibujadas en amarillo en el mapa «Plan de aeropuertos y balizamiento de las rutas aéreas» son las siguientes:

- I. Barcelona-Le Perthus, que recogería el tráfico internacional procedente de Marsella.
- II. Barcelona-Valencia por el litoral, importante para servir las líneas del África septentrional.
- III. Barcelona-Madrid, que coincidiría con el anterior hasta Tarragona.
- IV. Barcelona-norte de España (sin precisar destinación por no tener en ese momento línea regular establecida).
- V. Barcelona-La Seu d'Urgell.
- VI. Barcelona-Ripoll.
- VII. Figueres-Val d'Aran.

Según la Memoria del Plan, las tres últimas rutas son: «menos importantes, pero tienen la finalidad de servir los Pirineos y de relacionar la frontera y los lugares más distantes con la capital de Cataluña».

El objetivo era establecer una red de comunicaciones aéreas por todo el territorio, jerarquizada según su importancia. Como hemos dicho, el Plan establece cuatro categorías de aeropuertos, con un total de veintiséis instalaciones, tal como se refleja en el mapa mencionado:

- 1 aeropuerto de 1.^a categoría o terminal, en Barcelona, que era el enlace de la red catalana con el resto de España (Madrid, Valencia, Mallorca y San Sebastián) y Europa (París, vía Toulouse y Marsella). Este aeropuerto tenía como función dar servicio a la aviación terrestre y servir para el anclaje de dirigibles, para ello se preveía la construcción de una dársena artificial para hidroaviones.
- 5 aeropuertos de 2.^a categoría o comarcales, en Lleida, Girona, Tarragona, Sant Carles de la Ràpita y La Seu d'Urgell.
- 5 aeropuertos de 3.^a categoría o locales, en Figueres, Puigcerdà, Les-Val d'Aran, Gandesa y Manresa.
- 15 aeropuertos de 4.^a categoría o de refugio, en Vilanova i la Geltrú, L'Hospitalet de l'Infant, Falset, Montblanc, Igualada, Tàrraga, Solsona, Vic, Ripoll, Olot, Esterrí d'Àneu, Berga y Tremp.

Para cada categoría, el Plan prevé las características de dimensiones mínimas, edificaciones, instalaciones y servicios, siguiendo las recomendaciones de los convenios internacionales vigentes en la época.

Como en otras secciones, y quizá como aspecto más innovador, se da mucha importancia a Sant Carles de la Ràpita, donde se quiere combinar el servicio de la aviación terrestre con el acuático (hidroaviones). Se apuesta por esta zona, de la cual se dice que es uno de los puntos más neurálgicos de Cataluña, dada su influencia y atracción hacia las tierras vecinas de Aragón y Castilla, ambas extraordinariamente acentuadas, por las obras que se preveían en las otras secciones de este plan. En la Sección de Puertos también se da una gran relevancia a este territorio, por su potencial como gran *hinterland* territorial, que se extiende hasta Zaragoza, como se puede comprobar en el detalle incluido en el mapa general a escala 1:200.000 de la Sección de Puertos y Servicios Marítimos.

En la Memoria se advierte que los emplazamientos propuestos no se consideran definitivos, ya que el estudio específico para cada uno sobre la configuración de los terrenos o los vientos dominantes pueden aconsejar la sustitución de alguno de los propuestos, sobre todo en los de las últimas categorías, para otros situados en poblaciones diferentes, pero siempre cercanas a las consideradas convenientes. Sin embargo, en el caso del aeropuerto de Barcelona, se incluye el presupuesto del proyecto del Ayuntamiento para la construcción de un aeropuerto en su término municipal.

Finalmente, para facilitar la orientación nocturna o en condiciones meteorológicas de poca visibilidad de los pilotos, el Plan propone el balizamiento de las rutas aéreas I, II y III (es decir, de Barcelona a Le Perthus, Valencia y Madrid). Estas balizas estaban formadas por señales luminosas de gas neón de color naranja («por ser el que más penetra en la niebla»), equidistantes 5 km (en total, 110 balizas). También se prevé instalar un faro interior, que se emplaza en La Seu d'Urgell, cerca de la cima del Cadí, y un radiofaro giratorio interior (que «lancen sus rayos luminosos hacia el firmamento», según se dice en la Memoria), también en La Seu d'Urgell. Este radiofaro interior se complementa con los radio-

faros costeros, propuestos en la Sección de Puertos y Servicios Marítimos en el cabo de Creus, en el cabo de Sant Sebastià, en la punta del Llobregat y en la isla de Buda. Este sistema de balizamiento de las rutas aéreas «resulta muy práctico y relativamente económico empleándose extraordinariamente en el extranjero...».

En el apartado de costos se detalla el del aeropuerto terminal de Barcelona, a partir del «proyecto esmerado y detallado firmado por el ingeniero de Caminos, señor Lluís Jara, jefe de los servicios de Viabilidad del Ayuntamiento de Barcelona»¹¹. Para los aeropuertos de segunda, tercera y cuarta categoría se establecen costos aproximados, ya que dependerá del valor de los terrenos y de la adaptación en cada caso de las instalaciones previstas, concluyendo que los costos son de 750.000, 300.000 y 125.000 pesetas para cada categoría de aeropuerto.

El coste del faro interior se estima en 40.000 pesetas; el radiofaro interior, en 60.000, y cada baliza, en 2.500 pesetas.

Con estos costos, el presupuesto de la sección es:

Cuadro 13. Presupuesto de la Sección de aeropuertos

	pesetas
1 aeropuerto de 1. ^a categoría en Barcelona	10.000.000
5 aeropuertos comarcales (2. ^a categoría), a 750.000 pesetas	3.750.000
5 aeropuertos locales (3. ^a categoría), a 300.000 pesetas	1.500.000
15 aeropuertos refugio (4. ^a categoría), a 125.000 pesetas	1.875.000
110 señales luminosas para balizamiento, a 2.500 pesetas	275.000
1 faro luminoso interior	40.000
1 radiofaro giratorio interior	60.000
Total	17.500.000

Es decir, la inversión total prevista para este servicio era relativamente pequeña, de 17,5 millones de pesetas (1,2% del total del Plan). Como vemos, la actuación más significativa se preveía en el aeropuerto de Barcelona, donde se tenía en cuenta el proyecto del Ayuntamiento, con un presupuesto de 10 millones, y es la única partida detallada.

Las actuaciones previstas se concentraban en la primera etapa, con 14 millones (1,4% del total). En esta etapa se incluían la totalidad de las obras del aeropuerto de Barcelona¹² que, como señala en la Memoria, está a cargo del Ayuntamiento, de acuerdo con una disposición de la Generalidad del 7 de febrero de 1933. Respecto a los aeropuertos, en

la primera etapa se considera la adquisición y las obras más necesarias de los cinco aeropuertos de 2.^a categoría (1.800.000 pesetas en total), y el mismo para los de 3.^a categoría (900.000 pesetas, más ocho de los quince aeropuertos de 4.^a categoría (1.000.000 pesetas). También se incluyen ochenta balizas, correspondientes a las rutas I (Barcelona-Le Perthus), II (Barcelona-Valencia) y III (Barcelona-Madrid). En la primera etapa se cuentan también el faro interior y el radiofaro interior.

Sobre el procedimiento de realización, se considera que los interesados en las obras tendrían que ceder los terrenos y que el mejor procedimiento para llevar a la práctica el Plan «será acudir a la convocatoria de unos concursos entre los ayuntamientos interesados en la construcción de los aeropuertos».

Acaba la Memoria con unas consideraciones finales, donde se concluye la necesidad de la construcción de aeropuerto en el término municipal de Barcelona, a la vez que se afirma que «la realización del Plan de aeropuertos y de rutas aéreas no representa grandes gastos, y en cambio permite, ultrasatisfacer las necesidades actuales y futuras, situarnos en esta materia al nivel de las naciones más civilizadas...».

El último párrafo de la Memoria subraya la importancia de la sección: «Este Plan de aeropuertos y de rutas aéreas merece, pues, no ser menospreciado, sino al contrario, ser tenido bien en cuenta en la apreciación conjunta de las obras públicas catalanas».

¹¹ El proyecto tenía un coste previsto de 11,3 millones de pesetas. Según se menciona en la memoria, estudios posteriores parece que podían abaratar este coste, pero los redactores del Plan prefieren mantener esta cifra redondeándola en 10 millones de pesetas.

¹² El Plan se decanta por la localización del aeropuerto en el municipio de Barcelona y no en el de El Prat, para aprovechar el proyecto existente.

Sección de Teléfonos

El Plan se presenta de forma resumida y gráfica en este mapa llamado «Concreción del Plan de teléfonos», que recoge conjuntamente la situación existente y las propuestas de actuación, con las áreas de influencia de los diferentes centros y diversos gráficos y relaciones explicativas. Esta sección, una de las más trabajadas, podemos considerar, aunque en la Memoria no figura ninguna fecha, que se acabó en junio de 1936¹. La importancia que el Plan da a esta sección es coherente con la progresión que este servicio había tenido en Cataluña desde principios de siglo. Como dice Àngel Calvo: «Cataluña protagonizó los principales episodios de transferencia del teléfono a España, fenómeno típico de la segunda revolución tecnológica»². En buena parte, esto fue la consecuencia de la actuación de la Mancomunidad de Cataluña, que comentaremos más adelante. Al ser nombrado consejero de la Generalidad, Vallès i Pujals consideraba que ésta era una cuestión prioritaria pendiente de acabar³, y realmente era así, dado que la situación de ese año era que cerca del 40% de los municipios catalanes todavía no tenían teléfono.

Para los autores del Plan, la importancia de tener un servicio telefónico extenso era tal que consideran que la densidad telefónica era uno «de los exponentes más significativos del progreso de una nación». Posiblemente esta sección, además de su importancia objetiva, tenía otra característica que la hacía prioritaria para sus autores para poder llevar a cabo las actuaciones previstas. En estos casos no hacía falta esperar el traspaso de competencias, únicamente se necesitaba ponerse de acuerdo, pese a que esto no era nada fácil, con la Compañía Telefónica Nacional de España (CTNE), cosa que, como veremos, se intentó bastante. A pesar de la relativamente reducida inversión prevista, después veremos sus causas, éste fue uno de los apartados del Plan al que sus autores dieron más importancia, conjuntamente con los caminos y las obras hidráulicas. Una prueba de este interés es que fue de las primeras secciones en las que se formalizaron todos los documentos, aunque dadas las especiales características administrativas de servicio, que ya estaba en régimen de monopolio, el posible éxito quedaba pendiente del acuerdo mencionado.

Los materiales correspondientes a esta sección, testimonio de la gran labor realizada, aparecen citados en el índice que figura en el Apéndice VI de la Memoria, y bajo el título de «Relación de los mapas y gráficos que se acompañan» se hace una lista de los estados, los mapas y los gráficos que contenía el Plan de esta sección. Todos estos documentos se encuentran reproducidos en el DVD y algunos de ellos, por su interés, también se han incorporado en el texto. El documento más relevante es la Memoria que se puede encontrar reproducida al final de este texto.

Como se ha comentado, la Mancomunidad de Cataluña tuvo entre sus actuaciones más relevantes las efectuadas en el sector de las comunicaciones telefónicas. Cuando se instauró, en el año 1914, únicamente treinta y ocho municipios catalanes tenían teléfono y las pocas redes urbanas que existían mayoritariamente no estaban conectadas entre

sí. Los servicios de la Mancomunidad construyeron nuevas redes y se recuperaron antiguas concesiones, que posteriormente se conectaron entre sí. Al frente de la Sección de Teléfonos estaba el ingeniero Esteve Terrades⁴, y bajo su dirección la red de la Mancomunidad pasó de 370 abonados en 1916 a 3.189 en 1925. Se construyeron cerca de seis mil kilómetros de línea para permitir enlazar las diversas redes existentes, fuesen o no propias. Todo esto se realizó a pesar de que el Estado puso muchas dificultades a este desarrollo, aunque la Liga Regionalista tenía ministros en el Gobierno español, especialmente en la recuperación de las redes privadas a medida que iban finalizando sus concesiones. Estas dificultades dieron lugar a lo que se conoce como «el pleito de las redes telefónicas», que se visualizaron en importantes campañas políticas. En el caso más destacado, el de la concesión de Barcelona, que acababa al final de 1921, fue el propio Estado el que tomó posesión de la red. Todo ello reflejaba el hecho de que el proyecto de la Administración central para el servicio telefónico era muy diferente del de la Mancomunidad.

Una vez abolida la Mancomunidad, la comisión encargada de su liquidación vendió en noviembre de 1925 la red telefónica, el activo más importante del balance mancomunado, a la recién creada Compañía Telefónica Nacional de España (CTNE) por 4,62 millones de pesetas. La concesión, que poco antes había hecho el Estado con carácter exclusivo a la CTNE, hacía imposible el desarrollo autónomo de la red catalana y también suponía una amenaza por su valoración económica, dada la posibilidad legal de la incautación de ésta por parte de la concesionaria⁵.

Con anterioridad a la concesión hecha a la CTNE, la situación de los teléfonos en España en la segunda década del siglo xx estaba bastante desarrollada, pero de manera compleja y poco coordinada. Había 74.124 teléfonos, es decir, 0,36 teléfonos para cada cien habitantes, y el Estado ya recaudaba cerca de 17 millones de pesetas por rendimientos de este servicio⁶. Había redes en manos de concesiones privadas, otras eran municipales, también existía la red provincial de Guipúzcoa, la red de la Mancomunidad de Cataluña y diversas redes que el Estado iba construyendo o recuperando de los concesionarios privados. En el año 1924, el Estado tenía 147 redes urbanas (en Cataluña concretamente eran del Estado las de Granollers, Móra d'Ebre, Móra la Nova, Benissanet, Ginestar y Miravet), dos redes provinciales y la conexión telefónica con Francia, y todo junto suponía aproximadamente el 28% del total. Entre los ayuntamientos, la Diputación de Guipúzcoa y la Mancomunidad de Cataluña tenían otro 9%; un 33% se lo repartían fundamentalmente entre dos empresas: la Compañía Peninsular de Teléfonos (que en el año 1923 en Cataluña tenía Sabadell, Mataró, Valls, Palamós, Martorell, Barcelona, Tarragona, Manresa, Vilafranca del Penedès y Reus) y la Compañía General de Teléfonos; y el 30% restante estaba en manos de pequeños concesionarios.

¹ Dato que figura en la carátula del Mapa «Concreción del Plan de teléfonos».

² Calvo 2008, p. 169-176.

³ Costa, Rovira (1936), p. 173.

⁴ En abril de 1924, Esteve Terrades pasó a la CTNE, compañía de la que fue director en el período 1929-1931. Juntamente con Terrades, también fue muy relevante el papel del ingeniero Manuel Marín Borrell, que fue el jefe de Explotación de la Sección de Teléfonos y que pasó también a la CTNE.

⁵ Carreras (1997).

⁶ Otero (1993).

En abril de 1924 se constituyó la sociedad anónima Compañía Telefónica Nacional de España (CTNE)⁷, con un capital de 1 millón de pesetas. En julio de 1924 se amplía el Consejo de Dirección, el presidente era el marqués de Urquijo y entre los nuevos vocales había el presidente y el vicepresidente de la ITT⁸, el presidente de la Compañía de Teléfonos Cubana (filial de la ITT) y miembros de los consejos de administración de los bancos Urquijo e Hispano Americano. El 25 de agosto, el Estado contrata por decreto la CTNE para hacer la organización, la reforma y la ampliación del servicio telefónico español, y cuatro días después, el 29 de agosto, por un convenio entre la CTNE y la ITT se amplió el capital de la primera a 15 millones en acciones ordinarias y 100 más en acciones preferentes, con lo cual la ITT pasaba a ser de *facto*, pero no legalmente, la propietaria de la compañía. El trato con la CTNE era más favorable que los que tenían los anteriores concesionarios, se preveía que se haría cargo de las instalaciones del Estado y tendría facultades para obtener las de los otros concesionarios y que el canon que le tenía que pagar al Estado sería inferior al que pagaban los otros concesionarios. La ITT transfirió a la CTNE las acciones que ya tenía del grupo de la Compañía Peninsular de Teléfonos y otras opciones y derechos sobre las otras redes⁹. A partir de ese momento comenzó a incorporar diversas concesiones, y en 1925 se fusionó con la Compañía Peninsular de Teléfonos, que tenía, entre otras, las redes de Madrid y Barcelona. En el año 1930, solamente quedaban seis concesiones fuera de la CTNE: la red de Guipúzcoa y las municipales de San Sebastián, Castro-Urdiales, Jaén, Melilla y dos de Cataluña: Berga y Guardiola.

74

El monopolio comportó un fuerte crecimiento del número de teléfonos instalados y la incorporación de nuevas tecnologías: de 130.000 teléfonos en 1926 se pasó a 343.000 en 1936, que significaba 1,4 teléfonos por cada cien habitantes, y con más de tres mil centrales. En este período, el porcentaje de abonados de la CTNE sobre el total pasó del 87% en 1926 al 96% en 1933¹⁰. Este crecimiento comportó un incremento de la dimensión de la CTNE, que en 1933 ya tenía un capital de 600 millones y era una de las principales empresas españolas. En Cataluña, entre 1924 y 1935, la CTNE llevó a cabo un fuerte proceso de automatización de las centrales y logró un porcentaje de cerca del 40%, uno de los más elevados de todo España¹¹. Todo este proceso, que se ha resumido para contextualizar la situación en el momento de redactar el Plan, nos muestra que si bien en tiempos de la Mancomunidad la relación entre el sector público y el sector privado en el sector telefónico era aproximadamente de un 37 / 63, por lo cual los políticos catalanes todavía podían pensar en la posibilidad de desarrollar una red pública propia, en el año 1935, cuando se inicia el Plan general de obras públicas, la situación nos muestra que la CTNE tenía el 96% del mercado y además estaba emparada por una legislación que, como veremos, hacía prácticamente imposible plantearse una alternativa propia, a pesar de que se mantenía

de forma muy evidente la necesidad de un desarrollo importante de la red telefónica existente en Cataluña.

A pesar de que la comparación de los servicios telefónicos de Cataluña con los del resto de España, que podemos ver en el gráfico del Plan que figura a continuación, no nos da la cifra de teléfonos por habitante, sí que muestra en términos de superficie o de municipios que la situación en Cataluña era relativamente mejor que la del resto de España, pero estaba bastante por debajo de la de los países europeos. En la Memoria del Plan se compara la situación de Cataluña, con 0,022 aparatos por kilómetro cuadrado, con la de Guipúzcoa (que como hemos visto era la única red provincial existente al margen de la CTNE y que se había iniciado a principios de siglo), que tenía 0,121 aparatos por kilómetro cuadrado. Según el Plan, de los 1.063 municipios que había en Cataluña, sólo 650 tenían algún núcleo con teléfono. En total había 726 centros telefónicos.

Sobre la distribución de estos centros, el siguiente mapa nos muestra el estado en el que se encuentran las diversas comarcas, y una vez más, como en otros sectores que analizamos, vemos el fuerte desequilibrio existente. Algunas, de acuerdo con el Plan, tenían una situación buena (Barcelona, Terrassa, les Borges Blanques o Ganesa), con más de 90% de sus habitantes comunicados, mientras que en el otro extremo nos encontramos comarcas como Sort, Berga o Solsona, con porcentajes inferiores al 40% de habitantes comunicados. Como se explica en la Memoria, podemos ver que estas situaciones no tenían correlación con la actividad económica de la comarca y, por ejemplo, encontramos comarcas con actividad importante como las de Vilafranca o Girona, con menos del 60% de su población comunicada telefónicamente. Además de injustificadas, las diferencias eran muy grandes: entre la comarca más bien equipada (Barcelona) y las más infradotadas hay una relación de 1 a casi 5. Por tanto, se necesitaba enderezar este desequilibrio, que cincuenta años después Victoriano Muñoz consideraba que era la consecuencia de que los concesionarios, y también Telefónica, «sólo se habían preocupado de encontrar la máxima rentabilidad y, por tanto, sólo se preocupaban de proveer de servicio telefónico a las capitales, pero no les interesaban bastante los pueblos»¹². Otro hecho que preocupaba a los redactores del Plan era la dotación de los núcleos urbanos, ya que de los más de 300 habitantes, había 158 sin teléfono.

Esta sección requirió, como ya se ha comentado y explican sus autores en la Memoria, un tratamiento diferente del que se había utilizado para el resto del Plan, dado el contrato existente entre la CTNE y el Estado, que había sido aprobado en agosto de 1924 y complementado con el Reglamento de 1929 y una orden de abril de 1932, referida a la extensión de los servicios de telecomunicación. Por eso en este caso, para poder actuar con éxito, lo primero que se necesitaba, como hace la Memoria, era tener una idea clara de lo que permitía hacer la situación legal que regulaba el servicio. A diferencia de otros sectores, en este caso la Generalidad no podía actuar de manera independiente, y tenía que ponerse de acuerdo con la CTNE. Esta empresa, por su lado, tenía también, como parte de la concesión, diversas obligaciones legales,

⁷ Sobre el origen de la CTNE, véase (Calvo) 2006, p 69 a 98.

⁸ International Telephone & Telegraph, compañía creada en 1920 en Estados Unidos, surgida de la Puerto Rico Telephone Company, que era una compañía americana fundada en 1858.

⁹ Calvo (2006), p. 73.

¹⁰ Herranz (2004).

¹¹ Calvo (2008), p. 173 y 174.

¹² Camps (1986), p. 26.

como instalar el servicio telefónico en los jefes de partidos judiciales con más de 4.000 habitantes (situación que en Cataluña ya estaba cubierta), o bien en los lugares donde lo solicitasen como mínimo cincuenta abonados. Finalmente también había la obligación por parte de la Compañía de establecer nuevas líneas y prestar el servicio telefónico cuando fuesen solicitadas por particulares o entidades oficiales, siempre que éstos estuviesen dispuestos a pagar los gastos de instalación y el local necesario para las instalaciones. Esta última obligación fue considerada por los autores del Plan como la posibilidad más clara de emprender el Plan de teléfonos.

Pero algunos de los aspectos legales establecidos referidos a la vía que quería utilizar la Generalidad no quedaban muy claros y eran de gran importancia. Por ejemplo, en el caso de aceptar el pago de las instalaciones, ¿quiénes serían los encargados de su construcción? También existían dudas sobre la definición de radio urbano de los centros telefónicos, aspecto importante dado que los inscritos dentro del círculo que definía este radio tenían derecho a disponer de servicio telefónico sin incurrir en gastos extraordinarios y únicamente tenían que pagar la cuota ordinaria. En este último caso, los autores del Plan consideraron, basándose en la interpretación de dos disposiciones legales de marzo de 1930 y de marzo de 1931, que estas áreas de servicio obligatorio por parte de la CTNE, podían tener dos limitaciones: o bien la que establecía el término municipal o bien la del radio de dos kilómetros a partir del centro telefónico existente.

Respecto al presupuesto y la realización de las obras, aspecto claro del planteamiento de este servicio, el Plan se plantea la necesidad de establecer la coordinación entre la cooperación del Estado, la Generalidad y los pueblos interesados, con la intervención obligada de la CTNE. También considera que deben establecerse unas limitaciones respecto a las actuaciones previstas, ya que ha de tener en cuenta «la realidad que imponen las disponibilidades económicas» por establecer «dentro de los límites accesibles» el número de instalaciones telefónicas. Finalmente, «después de algunos tanteos y teniendo siempre en cuenta las circunstancias actuales que impone la legislación y las peculiaridades de los pueblos, hemos llegado a la concreción de los principios que se mencionan a continuación y que se representan en el gráfico número 3 (a continuación), que plasman los principios que constituyen el alcance y el contenido del Plan telefónico»¹³.

La metodología que se aplica combina el logro de unos determinados objetivos que se concretan en el establecimiento de centros telefónicos en los siguientes lugares:

1. En todos los municipios.
2. En todos los urbanos de más de 150 habitantes, fuera del radio de 2 kilómetros de los centros actuales o previstos en el Plan, situados en el mismo municipio, o si están dentro de este radio pero pertenecen a algún otro municipio.

3. En todos los núcleos de más de 50 habitantes que no estén a menos de 3 kilómetros de los centros actuales o previstos, o que por la hipsometría del país sea muy difícil la relación entre el núcleo y el centro telefónico.
4. En esos lugares de significación particular: fábricas, colonias, etc.

En la Memoria nos explican cómo situaron todos los núcleos de más de cincuenta habitantes y también la red telefónica existente en el mapa que habían preparado ellos mismos, después eliminaron los núcleos que no cumplían con las condiciones mencionadas y con el resto se determinaron los nuevos trazados y los agrupamientos. Estos trazados se pasaron a la CTNE para que los examinase, «habiendo llegado a una conformidad en principio».

Las condiciones técnicas previstas para las instalaciones eran las mínimas posibles, tanto en los circuitos, en general uno único, a pesar de que se comenta que no conviene utilizar un mismo circuito para más de cuatro pueblos, como en los centros, en los cuales se prevé la instalación de un solo aparato. Se considera que Telefónica ya reforzará el número de circuitos cuando sea «acusada su absoluta necesidad» o en los centros «estará dispuesta a verificar por su cuenta las susodichas instalaciones a medida que la práctica las acuse como necesarias».

En una serie de gráficos se establecen comparaciones entre la situación de ese momento y la resultaría si se cumpliesen las previsiones del Plan. Así podemos ver que se comparan, a nivel comarcal, la densidad y el número absoluto de los centros telefónicos existentes y previstos, y también los habitantes y los núcleos urbanos.

Las propuestas que hizo el Plan cumplían los objetivos propuestos: se doblaba el número de centros existentes, creando 762 nuevos, y el 95% de la población de Cataluña permanecía dentro de la zona de influencia de alguno de estos centros; es decir, se podrían dar de alta en el servicio telefónico pagando únicamente la cuota ordinaria. Concretamente, las propuestas que se detallan en el inicio de la Memoria¹⁴ se repartían entre las siguientes actuaciones:

- Número de nuevos centros telefónicos para núcleos urbanos	741
- Número de centros telefónicos complementarios para el servicio de caminos	21
- Kilómetros de nuevas líneas (postes)	2.668
- Kilómetros de nuevas líneas (circuitos)	3.386
- Habitantes directamente servidos	164.331
- Habitantes directamente o indirectamente servidos por las nuevas instalaciones	329.015
- Núcleos directamente o indirectamente servidos por las nuevas instalaciones	4.865
- Número de centros telefónicos que resultaran por 100 km ² de superficie	4,5

¹³ Plan de teléfonos, Memoria, p. 14.

¹⁴ Memoria, p. 4.

- Porcentaje de población directamente servida o dentro de las zonas de influencia 94,97

Esto suponía un presupuesto total de 3.447.896,46 pesetas de las que correspondían en la primera etapa 287.989,94 pesetas.

De manera resumida y valoradas las actuaciones en miles de pesetas, el reparto de este presupuesto era el siguiente:

Cuadro 15. Reparto del presupuesto

	km de línea	km de circuito	Estaciones	Total
Primera etapa (*)	1.953,44	1.130,22	199,33	3.282, 99
Segunda etapa (**)	97,56	61,70	5,65	164, 91
Total	2.051,00	1.191,92	204,98	3.447, 90

(*) Instalaciones para poblaciones aisladas telefónicamente.

(**) Instalaciones complementarias para el servicio de caminos.

El Plan tiene en cuenta que para hacer más justa la cooperación de los pueblos, no se puede aceptar el criterio de cargar a cada uno la parte de línea que pasa por su territorio, y que es necesario establecer una cierta agrupación entre el conjunto de beneficiados. Por tanto, establece una aportación mínima por parte de todos los pueblos afectados; el resto del coste se obtendría mediante unos concursos de aportaciones, donde se considerarían las potencialidades económicas de las agrupaciones. Como se hace también en la Sección de Caminos, en la Sección de Teléfonos se establecen cuatro categorías de pago según la riqueza valorada a partir del volumen de las contribuciones por habitante.

Respecto al pago, la cooperación entre los interesados tenía que ser múltiple, ya que intervenía el Estado en él, la CTNE, la Generalidad y los municipios. Esto planteó un problema de gestión importante, ya que la Compañía Telefónica era la única autorizada a explotar este servicio, pero se podía interpretar que la Generalidad habría podido construir la red y pasarla después a Telefónica para hacer esta gestión. Finalmente se decidió establecer un convenio entre la Generalidad y la CTNE que previese la posibilidad de convocar los concursos con el objetivo de conseguir la participación de los ayuntamientos y después formalizar un contrato con Telefónica.

Pero para negociar con Telefónica se necesitaban datos fiables sobre los costos de construcción y sobre las recaudaciones, información que tenía la compañía¹⁵. Sin embargo, en el Plan no se utilizan los precios establecidos por la CTNE, que se consideran superiores a los de mercado, y se basa en unos costos obtenidos, entre otras fuentes, de los que aplicaba la Diputación de Guipúzcoa, que ya hemos comentado que era la única red telefónica que funcionaba al margen de la CTNE, y también de datos internos de la propia Telefónica. Sobre estos costos,

¹⁵ Entre la nueva documentación encontrada hay un documento que es un resumen de las conversaciones del señor Muñoz Oms con representantes de Telefónica (Mr. Cadwell, Sra. Clara y Sr. Alcaraz) del día 15 al 18 de enero de 1936, para «la averiguación de los verdaderos precios unitarios de las instalaciones telefónicas previstas».

en el Plan hay un cuadro detallado de los costes unitarios que se utilizan para hacer la valoración de las inversiones¹⁶.

Los grandes apartados del presupuesto, de 3,28 millones, son por un lado para los 2.541 kilómetros de línea preparada para recibir el circuito, para los cuales se prevén 1,95 millones; los 3.211 kilómetros de circuito de cobre, con un coste de 1,13 millones y los 741 centros telefónicos, que suben hasta las 200.000 pesetas. Se indica que si se tuviera que hacer con los precios establecidos por Telefónica, el presupuesto podría aumentar entre el 28 y el 45%, según cuáles fuesen las condiciones definitivas que se estableciesen por parte de la concesionaria¹⁷. Prácticamente toda la inversión prevista en la primera etapa es la correspondiente a las instalaciones para poblaciones aisladas.

El resto de inversión, que se preveía llevar a cabo en la segunda etapa del Plan, se destina a las instalaciones complementarias del servicio de caminos y comprenden 126 kilómetros de línea, 175 kilómetros de hilo y 21 estaciones, con un coste total de 165.000 pesetas. Respecto a los gastos referentes a los locales donde situar estas estaciones, se incluyen en el Plan de caminos.

La inversión se reparte de forma bastante uniforme entre todas las comarcas¹⁸; a pesar de ello, hay zonas especialmente deficitarias, en las que resulta necesaria una dedicación especial si se quiere lograr un nivel de cobertura similar al del resto del territorio. En el siguiente cuadro se muestra el total de las nuevas instalaciones que preveía el Plan y las comarcas con los tres valores más elevados en cada una de las columnas. Dado que hay coincidencias, se han seleccionado únicamente diez de las treinta y seis comarcas, que recogen más de la mitad de las actuaciones del Plan, tanto sobre los centros telefónicos previstos, como respecto a los habitantes y los núcleos servidos, sea cual sea la dimensión de estos últimos.

Fundamentalmente, lo que propone el Plan son ramificaciones de las líneas ya existentes de la CTNE para conseguir que las áreas de influencia de los centros telefónicos cobrasen prácticamente todo el territorio con un mínimo de población. Las propuestas se extienden por todas las comarcas, a pesar de que se puede ver una mayor concentración de los nuevos centros, en las zonas de montaña, sobre todo en los valles del Pirineo oriental (Tremp, Sort, La Seu d'Urgell) y del Berguedà (Berga), pero también en zonas de Lleida (Cervera), de Girona (Girona, Olot, Figueres) y de Tarragona (Falset, Tortosa).

¹⁶ Plan de teléfonos, Memoria, p. 23 a 25.

¹⁷ Memoria: «Presupuesto de las nuevas instalaciones», en Generalidad de Cataluña (1982), p. 80.

¹⁸ El detalle por comarcas se puede encontrar en el DVD (Sección de Teléfonos, Apéndice VIII «Relación por comarcas de las instalaciones telefónicas que se prevén»).

Cuadro 16. Propuesta del Plan de líneas de teléfonos por población

	Líneas			Centros/población				
	Nº	km de postes	km de circuito	Nº	Habitantes	50-150	150-300	> 300
Total	453	2.540,9	3.211,3	741	164.331	347	240	154
Girona	37	218,4	301,6	72	19.069	15	34	23
Tremp	15	290,0	310	68	9.075	44	21	3
Olot	25	109,0	130,5	31	6.375	10	15	6
La Seu d'Urgell	21	231,5	272	51	6.004	40	9	2
Tortosa	14	67,5	102	17	12.016	5	1	11
Cervera	20	102,5	143	37	7.488	11	21	5
Falset	18	81,7	95,7	22	8.799	4	5	13
Figuera	22	88,4	104,7	27	5.008	11	12	4
Sort	18	146,5	187,5	42	5.487	25	16	1
Berga	19	139,5	178,3	43	8.591	26	8	9
Subtotal	209	1.475	1.825,3	410	87.912	191	142	77
%	46,1	58,1	56,8	55,3	53,5	55,0	59,2	50,0

En la Memoria también se hace una estimación de la posible recaudación del servicio telefónico, y se concluye que las propuestas efectuadas eran rentables y que por tanto el único argumento legal que podía tener la CTNE para no invertir en esas zonas, unos posibles resultados negativos, quedaba en entredicho. Por un lado, Telefónica no se podía negar a establecer el servicio en esos lugares donde los particulares o las entidades oficiales hubieran construido la red y los equipamientos necesarios e hiciesen frente a los gastos. En el Plan se estima que los nuevos centros previstos generarían unos ingresos de explotación de 313.000 pesetas y unos gastos de 284.000 y que este superávit se iría incrementando a medida que se desarrollase la función de la red.

Los autores del Plan consideran que en este sector se han conseguido también los objetivos básicos del Plan general: la equidad, la recuperación del reequilibrio entre las comarcas, la extensión de la civilización hasta todos los lugares apartados de Cataluña, la mejora de los servicios existentes, la mejora de la relación entre los diferentes territorios y que se ha hecho con unidad de criterio, automatismo en la elección, fundamentándola en la realidad y con la cooperación de los interesados. Ahora bien, de acuerdo con sus potencialidades económicas y en este caso con una previsión de realización total e inmediata.

Como se ha comentado, para la financiación de las inversiones el Plan preveía la colaboración del Estado, la Generalidad, los municipios y la CTNE. Pero no se especifica cuál tendría que ser la distribución ni el tipo de estas aportaciones entre los participantes. Todo esto señala que el Estado, de los servicios telefónicos que se prestan en Cataluña, recaudó de media anual entre 1930 y 1934, 1,4 millones de pesetas. Respecto a Telefónica, considera que su aportación, más que una cifra en metálico, se tiene que concretar en la aceptación de los costos de construcción y

en el hecho de ir completando las instalaciones a medida que haga falta, para garantizar un buen servicio. Sobre los municipios, el Plan prevé que pueden aportar de la orden de una tercera parte del coste total y que finalmente la Generalidad tendría que completar el resto.

Pese a las dudas iniciales, en la construcción de las instalaciones se considera que lo más conveniente era llegar a un convenio con la CTNE y, únicamente si esto no fuese posible, gestionar con el Gobierno español la posibilidad de que la Generalidad construyese directamente la red. Pero el convenio con la compañía, en todo caso, habría de tener carácter flexible y renunciar a una parte de las instalaciones previstas inicialmente para poder establecer las actuaciones definitivas una vez concretados los acuerdos con los municipios. Por esto se tenían que convocar los correspondientes concursos. En consecuencia, hasta que no se obtuviesen los resultados de los concursos, no se podría formalizar el contrato definitivo con Telefónica.

Respecto al desarrollo del Plan, como se ha comentado, en primer lugar se tenía que establecer un convenio con la CTNE, que se comenzó a plantear en paralelo a la redacción del Plan. Como han podido comprobar algunos autores (Calvo, 2006), estas negociaciones se hicieron de manera formal y están reflejadas en los actos de las reuniones del Consejo Directivo de la CTNE. Concretamente, en la de enero de 1936 se especifica que se trata de un plan que afecta a 766 pueblos, con un coste de cerca de 5 millones de pesetas.

Durante los días 15, 16, 17 y 18 del mes de enero de 1936, Muñoz Oms mantuvo reuniones con el señor Clara y el señor Alcaraz, de la CTNE, para conocer los verdaderos precios de coste de las instalaciones telefónicas. Estas conversaciones se acordaron en una anterior entrevista

entre Mr. Rock y el consejero¹⁹. Estas reuniones comenzaron examinando el sistema de contabilidad (que estaba auditado por Anderson [sic] de Nova York y Price Water-House [sic] de Londres) y básicamente se examinaron y valoraron los diversos componentes de los precios unitarios. Las reuniones fueron extensas, ya que Muñoz Oms quería obtener los precios reales que estaban claramente por debajo de los que oficialmente aplicaba Telefónica. Clara y Alcaraz no querían llegar a ningún acuerdo sin antes consultarlo con Cadwell, ni tampoco sin el visto bueno de Rock. Al final se pudieron establecer coincidencias respecto a algunos de los costos unitarios, pero con discrepancias sobre otros, y quedó pendiente el acuerdo sobre las cifras totales en reuniones posteriores del consejo y los dirigentes de la CTNE²⁰.

Como vemos, los negociadores habían incrementado un poco las cifras. En todo caso, las conversaciones siguieron como mínimo hasta noviembre de 1936²¹. Entre la documentación del Plan está un borrador del convenio, sin fecha, pero que tiene que ser posterior a febrero de 1936, porque figura en él como consejero de Obras Públicas de la Generalidad, Pere Mestres i Albert, y muy posiblemente este borrador se discutió con la CTNE, durante la visita que el consejero Mestres hizo a Madrid, acompañado de Victoriano Muñoz, los días 18 y 19 de junio de 1936²².

78 En el borrador de este convenio²³, que contiene doce bases, se desarrollan las propuestas que ya se habían mencionado en la Memoria. Se prevé un período de seis meses para que la Generalidad pueda cambiar las propuestas iniciales o hacerlas definitivas, y reducir o ampliar las líneas o centros que de momento se establecen en el anexo. Estas modificaciones precisamente no podían ser superiores al 40% de la longitud de las líneas. En el contrato se preveía que en los treinta y seis meses de su duración se realizarían las instalaciones finalmente acordadas, que la Generalidad pagaría una cantidad por las instalaciones y que se llevaría una contabilidad separada de dichas instalaciones.

En el convenio se veían reflejadas las verdaderas aspiraciones de la Generalidad, que de momento no podía lograr, cuando en la penúltima base proponen que *«en el caso de caducidad de la concesión actual o incautación de la red telefónica por parte del Estado o de la Generalidad en méritos de la legalidad que se halle en vigencia, se entiende que las cantidades abonadas a la Compañía Telefónica como resultas del presente Convenio habrán de ser tenidas en cuenta a los efectos de la liquidación y de las indemnizaciones procedentes»*.

¹⁹ En una entrevista en el año 1986 (Camps, 1986), Muñoz Oms hace referencia al rescuio que permitió realizar el Plan, que fue el acuerdo con unos técnicos americanos (probablemente de la ITT) «para que diseñaran el proyecto de actuación a nuestro cargo». De este hecho no hemos encontrados ninguna noticia más.

²⁰ «Reuniones llevadas a cabo en Madrid con Mr. Cadwell, Sr. Clara y Sr. Alcaraz de Telefónica, los días 15, 16, 17 y 18 de enero de 1936 para averiguar los verdaderos precios unitarios de las instalaciones telefónicas previstas» (5 páginas mecanografiadas, con la firma de Victoriano Muñoz Oms).

²¹ Calvo (2006) p. 174.

²² Noticia que aparece en el periódico *La Humanitat*, del 18 de junio de 1936.

²³ Reproducido en el DVD.

Debe tenerse presente que en esos años se había planteado la posibilidad de revisar el contrato entre el Gobierno español y la CTNE:

Con fecha de 6 de julio de 1936, la CTNE hace unos comentarios al convenio presentado por la Generalidad, donde se ven claramente reflejadas las discordancias ya apuntadas. Por un lado, no considera que se tengan que establecer condiciones técnicas, ya que se tienen que aplicar las de la Compañía, de acuerdo con el contrato que tiene con el Estado. Se alarga el plazo, que pasaría de treinta a treinta y seis meses. Considera que no se tiene que hablar de precios unitarios, sino de subvención global. Y que no es necesario establecer ninguna fianza; que las tarifas que se tendrán que aplicar serán las vigentes en todo el Estado y que la red que se construya formará parte y estará sujeta a las mismas obligaciones y derechos que el resto de la red de la Compañía; finalmente considera que no se tiene que poner la base que hemos reproducido en el párrafo anterior, dado que: *«la Compañía no la percibiría (la subvención) en el momento de la reversión al Estado o a la Generalidad»*²⁴.

Posiblemente como resultado de estos comentarios, ya que se ajusta en algunos casos, aunque no en todos, a las propuestas comentadas, se hizo otro borrador del convenio, no sabemos si por parte de la Generalidad o por la CTNE, con fecha de julio de 1936 y que contiene diez bases²⁵. Todo hace pensar que este convenio estaba a punto para firmar²⁶.

También se llevaron a cabo los primeros contactos con los ayuntamientos. Según la documentación del Plan²⁷, se hizo un llamamiento, por Decreto de Presidencia, que tuvo como respuesta 248 peticiones «con oferta de auxilios valiosos» (generalmente cesión y colocación de los postes). Estas peticiones afectaban a 296 núcleos que tenían en conjunto 75.029 habitantes y suponían aproximadamente 194 nuevas líneas, con una longitud de 1.464 kilómetros. Dada la situación existente, con más de cuatrocientos municipios sin teléfono, no es extraño que el autor del resumen, muy posiblemente el propio Muñoz Oms, se lamenta de la poca respuesta, pero así y todo continúe desarrollando el Plan; sobre todo cuando dice: «Por negligencia lamentable, incluso se ha dejado de presentar un buen número peticiones; no obstante, por los organismos técnicos de la Generalidad se está estudiando un plan que comprenda todos los núcleos urbanos verdaderamente interesantes, en cuyo estudio, como es natural, se tienen muy en cuenta y presentes los deseos y las ayudas». Estos propósitos reflejan muy claramente el espíritu con el

²⁴ CTNE S.A.: «Comentarios al Proyecto de Convenio presentado por la Generalidad de Cataluña y Ordenación de las Bases», 6 de julio de 1936 (2 folios mecanografiados, sin firma).

²⁵ «Convenio entre la Generalidad de Cataluña y la Compañía Telefónica Nacional de España para la extensión de la red telefónica de Cataluña» (mecanografiado, portada y 5 páginas, sin firma).

²⁶ En la portada del ejemplar que se dispone de este borrador hay una nota manuscrita con fecha de 31 de octubre de 1977 del propio Muñoz Oms, que dice que ya se había discutido y se tenía prevista la firma para julio de 1936. Por otro lado, en una entrevista de Manel Camps (1986, p. 26). Muñoz Oms dice que un mes antes de comenzar la guerra civil tenían el contrato firmado. Este contrato no se ha encontrado en los archivos de la Generalidad y, en todo caso, se tendría que ver si hay alguna referencia a esto en los de la CTNE.

²⁷ Folio mecanografiado, una cara, sin fecha, con el título «Resumen de las peticiones presentadas solicitando la instalación de nuevos teléfonos».

que se enfrenta a los problemas que se plantean en todos los sectores del Plan.

Toda esta labor la resumía Victoriano Muñoz Oms al cabo de muchos años con estas palabras: «[...] Nosotros nos propusimos que en Cataluña hubiera un teléfono cada cuatro o cinco kilómetros, pero nos encontramos con que había un monopolio y no teníamos libertad de actuación. A pesar de todo, estudiando muy bien la legislación descubrimos un resquicio por el que podíamos penetrar y trabajar. Entonces, hablamos con los de Telefónica y, efectivamente, con unos técnicos americanos llegamos a un acuerdo par que diseñaran el proyecto de actuación a nuestro cargo. Un mes antes de la guerra teníamos los contratos firmados»²⁸.

²⁸ Folio mecanografiado, una cara, sin fecha, con el título «Resumen de las peticiones presentadas solicitando la instalación de nuevos teléfonos».

Servicios Hidráulicos y Eléctricos

Los Servicios Hidráulicos comprenden las secciones de Riegos y Grandes Obras Hidráulicas, Abastecimiento de Agua Potable, Alcantarillado, Evacuaciones y Depuración de Aguas Residuales, Encauzamiento de Ríos, Saneamiento de Terrenos y, finalmente, Electrificaciones Rurales.

Sección de Riegos y Grandes Obras Hidráulicas (Plan hidráulico)¹

Ésta es la Sección más importante por su volumen de inversión, posiblemente la que aporta propuestas más innovadoras y seguramente la que ha tenido un desarrollo posterior más relevante. Es la que genera, juntamente con la Sección de Caminos, una documentación de base más detallada, que servirá para muchas de las otras secciones.

De hecho, no se dispone de la Memoria de esta sección tan importante, pero podemos utilizar subsidiariamente el Plan de Aguas de Cataluña del año 1955² y además se dispone de mucha información complementaria.

Para la formulación del Plan de riegos se hace un gran esfuerzo de recogida de información referente a geología, pluviometría, aforo de los ríos, etc., que después se analiza y se cartografía. Se elaboran diversos mapas sobre las cuencas de los diversos afloramientos, la capacidad reguladora de los ríos, las escorrentías de las cuencas, mapas foronómicos con las características de cada cuenca, etc. Se realizan muchas estadísticas sobre los caudales de cada río en los diferentes afloramientos, se dibujan los perfiles de cada río, etc. Después de las secciones de Caminos y de Teléfonos, ésta es la sección en la cual hay más material complementario.

Entre los mapas elaborados, algunos son de síntesis y tienen un interés más remarcable. Éstos son: «Aprovechamientos industriales y agrícolas actuales», que es un mapa de síntesis del potencial hidroeléctrico de los ríos, de su capacidad reguladora, así como de los regadíos existentes y potenciales; el mapa del «Conjunto de antecedentes» en el cual se representa la hipsometría, las isoyetas y los terrenos geológicamente óptimos y aptos para el aprovechamiento agrícola; y finalmente el mapa «Sistematización de los ríos de Cataluña», en el cual, además de clasificar los terrenos para los cultivos de secano, indica los tramos de ríos que son regulables y los tramos que se pueden aprovechar para la producción de electricidad a pesar de su potencial, y la escasa super-

ficie de regadío en relación con las superficies aptas y óptimas para la agricultura³.

Asimismo, cabe destacar el análisis que se hace sobre producciones y consumos agrícolas, comparando la situación actual con la que se obtendría después de la construcción de las obras que el plan prevé. Este gráfico compara la distribución de las superficies en España y Cataluña, la situación actual y la previa, incorporando en él aumentos de superficie de regadío que prevé el plan.

Esta recogida exhaustiva de documentación pone de manifiesto el desequilibrio existente entre las diversas zonas: unas con alta capacidad reguladora de los ríos y con caudales abundantes, y zonas con una gran carestía de recursos hídricos y con escasa capacidad reguladora de los ríos. Las propuestas que planteará el Plan, como veremos más adelante, se orientarán a corregir este desequilibrio entre cuencas y a facilitar que las tierras que son aptas y óptimas para los cultivos de regadío dispongan de los caudales suficientes.

Los antecedentes del Plan hidráulico

La legislación hidráulica y los planes de regulación del aprovechamiento del agua tienen un origen muy antiguo. En Cataluña ya en época romana se construyen grandes infraestructuras para llevar agua a las ciudades, para aumentar la superficie de cultivo, para sanear las zonas insalubres, etc.⁴ La construcción de infraestructuras relacionadas con la traída de agua continuará a lo largo de la historia hasta llegar a nuestros días. Sin embargo, en España se puede hablar de política hidráulica con propiedad a partir de finales del siglo XIX, con la Ley de Aguas de 1879, que entre otros puntos determinaba el dominio público de las aguas superficiales y de los cauces de los ríos, regulaba las concesiones, establecía las comunidades de regantes, etc. Quizá la pieza clave para poder hablar de una política y de una administración hidráulica real fue la creación de las Confederaciones Sindicales Hidrográficas en el año 1926, que tenían como predecesor la creación en el año 1900 de la División Hidráulica del Ebro⁵. La finalidad de las cuencas hidrográficas era la formulación de un plan de aprovechamiento integral y de las aguas de la cuenca, que coordinaba la intervención, la regulación y la administración de los diversos tipos de aprovechamiento de las aguas, y de acuerdo con el Estado podían ofrecer todo tipo de servicio público agrícola y forestal. Hasta un cierto punto supusieron un precedente en la planificación territorial basada en la explotación integral de un recurso en un espacio delimitado —la cuenca hidrográfica⁶.

En el año 1902, el ministro de Fomento, el ingeniero Rafael Gasset, impulsa un nuevo plan hidráulico que no fue nada más que un catálogo

¹ El mapa del Plan, así como la mayoría de los mapas elaborados en esta sección, fueron recortados y expuestos en un soporte en papel (azul) al que se añadieron los títulos, y en algunos casos las leyendas, en castellano. Esta documentación formó parte de una exposición que se hizo en el Círculo Ecuéstre en el año 1957 con motivo de una reunión convocada por el alcalde Porcioles para hablar del tema del abastecimiento de agua en Barcelona. Los convocados fueron: Pedro Gual Villabí (ministro presidente del Consejo de Economía Nacional), Felipe Acedo (gobernador civil de Barcelona); Frederic Turell (antiguo subsecretario de Obras Públicas) y Victoriano Muñoz Oms. Véanse: Porcioles (1994), p. 98-99; Correa (2002), 167-170; Latorre (2006).

² En este Plan, llamado Plan Porcioles, que Victoriano Muñoz redactó por encargo del alcalde, se utilizó buena parte del Plan de obras públicas de 1935, como se explica en algunos de sus apartados: «[...] así como también representamos las curvas isoyetas de acuerdo con un estudio que efectuamos en el año 1935 que comprendía datos de 72 años», «[...] las curvas de caudales acumulados, tenidas en cuenta por el que suscribe en el año 1935 según el procedimiento expeditivo de considerar los cocientes de las aportaciones de los años más secos registrados hasta el presente, añadidas con el tercio de las reservas de los respectivos embalses...». Muñoz Oms (1957), p. 7.

³ Se puede observar que estos tres mapas llevan el título y la leyenda en castellano. Debe suponerse que los tres formaron parte de la exposición mencionada en el Círculo Ecuéstre.

⁴ A modo de ejemplo se puede consultar el trabajo de Manuel Martín Pascual (2002) sobre la acequia condal.

⁵ Sobre la Historia del agua en Cataluña, véase el libro de Xavier Latorre (1998) y el de David Pavon (2009).

⁶ Pau Vila (1930) informa de la propuesta de organización política de España basada en las regiones hidrográficas. Propuesta surgida en Zaragoza a partir de la creación de la Confederación Hidrográfica.

de las obras que se tenían que hacer (pantanos, canales, etc.)⁷. En Cataluña se llevaron a cabo pocas obras de las previstas (en la cuenca del Pirineo oriental sólo se construyó el pantano de Riudecanyes, cuya construcción se inició en el año 1904 y se acabó en 1919) y, de las nuevas superficies de regadío, el porcentaje para el Pirineo oriental es sólo del 3,3% y en el Ebro (en Cataluña) del 39%. Este plan estuvo vigente hasta la formulación del Plan de 1933.

Los trabajos de Lorenzo Pardo constituyen el antecedente más relevante y más inmediato el Plan hidráulico, pero también cabe considerar como antecedentes las formulaciones y las propuestas de Creus i Vidal, así como los planes de *sistemazione idrologica*. Lorenzo Pardo ya había sido en el año 1917 el artífice del Sindicato Central de Riegos del Alto Aragón y en 1926 el creador de las Confederaciones Sindicales Hidrográficas, de las cuales la del Ebro, como hemos dicho, fue la primera en construirse.

El Plan Nacional Hidráulico, se acabó de redactar en el año 1933. Este Plan era únicamente indicativo, no resolutivo. Se planteaba, además de la concepción integral de todas las cuencas, atribuir a los nuevos regadíos una función impulsora de la producción agrícola con la doble voluntad de satisfacer las necesidades interiores y generar producto para la exportación. El segundo objetivo importante era la producción de energía eléctrica para reducir la dependencia con el carbón. También se planteaban obras de encauzamiento de ríos, de saneamiento de terrenos, tratamiento de las aguas residuales y abastecimiento de agua potable. En segundo lugar, se planteaba la necesidad de producción. Uno de los aspectos relevantes de este plan consistía en contemplar el transvase de cuencas como instrumento para equilibrar las cuencas deficitarias con recursos de las excedentarias. Concretamente, propone el transvase de aguas de la cuenca del Tajo y Guadiana a la cuenca mediterránea.

El Plan Nacional Hidráulico nunca se aprobó oficialmente, pero fue la fuente de muchas orientaciones hidráulicas posteriores; sin embargo, el plan estuvo mal visto en los primeros años del franquismo, hasta el punto de que, en palabras del ingeniero Manuel Díaz-Marta⁸: *Al terminar la guerra civil, numerosos ejemplares fueron quemados en el Ministerio de Obras Públicas, pero los restantes fueron celosamente custodiados por los ingenieros hidráulicos y más tarde utilizados como libro de información y consulta para la elaboración de sus planes.*

Una visión complementaria de la de Díaz-Marta nos la da Xavier Latorre⁹, que atribuye este hecho a la voluntad del nuevo régimen de hacer suya la política hidráulica: *Este Plan de 1933 fue cuidadosamente retirado de los despachos oficiales en 1933, con la finalidad de que su programa de obras —ya iniciado en 1934— pudiera presentarse como una conquista social del nuevo régimen político. Insistir, en estos momentos, en la paternidad franquista de la política hidráulica, no refleja, pues, más que una ignorancia o voluntad de engañar.*

⁷ Véase Latorre (1998) p. 71-72 y Pavon (2009).

⁸ Díaz-Marta (1997), p. 34-36.

⁹ Xavier Latorre (1998), p. 73.

El Plan Nacional Hidráulico, respecto a la cuenca de los Pirineos orientales¹⁰, considera que el objetivo prioritario es el aumento de la producción agrícola y, en segundo término, la producción de fuerza eléctrica. No se propone ninguna obra que no exista o no esté ya proyectada o aprobada. La mayoría de estas obras estaban incluidas en el Plan Gasset. Los pantanos de Riudecanyes y del Foix ya existían y se propone ampliar los canales y las instalaciones para el riego. Respecto a Riudecanyes, se prevé el canal de Ciurana, que llevaría agua del Ebro para alimentarlo. Se confirma también el proyecto del pantano de Crespià, que propone completar con el canal de Empordà para aumentar la superficie de regadío. Sobre el Ter, sigue el proyecto Sau y en el Llobregat los de Cabriñes y Sant Ponç. Todas estas obras se incluyen en la primera etapa de desarrollo del PNH.

Respecto a la cuenca del Ebro¹¹, los objetivos eran: la regulación del río principal en la cabecera, el aprovechamiento agrícola de las aguas de la vertiente meridional, la seguridad de los regadíos en las riberas, y la regulación del tramo final del río. Sobre las obras previstas en Cataluña o que le afectase directamente, el Plan proponía el pantano de Santa Ana en la Ribagorça, para asegurar la alimentación en el canal de Aragón y Cataluña, en la cuenca del Segre los pantanos de la Clua, Oliana y la Vansa para asegurar el agua del canal Segarra-Garrigues y finalmente en el tramo bajo del río el embalse de Xerta.

A pesar de que la mayoría de las obras previstas en el PNH están ya recogidas en el Plan Gasset¹², algunas de las que se contemplaban en este plan de 1902 no se incluyen en el Plan de Lorenzo Pardo. Sin embargo, se preveía que en la fase de desarrollo del Plan se podrían ampliar y modificar las actuaciones previstas después de estudios más profundos en cada cuenca.

Este plan fue a información pública, y el Congreso de Diputados creó una ponencia parlamentaria que recogía las alegaciones que diversas instituciones tramitaban. En Lleida, por iniciativa del alcalde, el 5 de agosto de 1934 se celebró una asamblea a la que asistieron diversas instituciones y personalidades relacionadas con los intereses agrícolas del canal de las Garrigues y del canal de Urgell, así como los parlamentarios en el Parlamento de Cataluña por la circunscripción de Lleida, y los diputados provinciales en las Cortes. Se trataba de elevar un escrito al presidente de la Ponencia, en el que se analizaba en detalle el PNH y concretamente las obras previstas en Lleida, se manifestaba el acuerdo con las obras que se proponían y se planteaba la necesidad de pequeñas obras menores (que no se explicitan) para las que se necesitarían estudios específicos. El interés de esta asamblea reside no sólo en la representatividad de los asistentes, sino básicamente en que el autor del documento que se enviaba a Madrid era Muñoz Oms¹³.

A pesar de que, como hemos comentado, el PNH prevé transvases de cuencas, no plantea ninguno en las cuencas catalanas.

¹⁰ Lorenzo Pardo (1933), p. 175-176

¹¹ Lorenzo Pardo (1933), p. 176-186.

¹² En Latorre (1998) se pueden consultar las obras previstas en el Plan Gasset, p. 71-72.

¹³ Muñoz Oms (1934). En este mismo documento figuran los nombres y los cargos de los asistentes.

Creus i Vidal, en su libro *Visión económica de Cataluña* dedica un capítulo extenso a las obras hidráulicas¹⁴. En él hace un análisis detallado de las obras ya existentes, tanto de los pantanos como de las concesiones dadas o solicitadas para los saltos de agua, y plantea una serie de propuestas y proyectos nuevos que no aparecen en el PNH. En las cuencas orientales, por ejemplo, propone la regulación del Ter en la cabecera con el pantano de Coma de Vaca, en la cabecera de la Muga, la regulación también en cabecera del pantano de Mas Jué. Pero los planteamientos más relevantes de Creus i Vidal son los transvases que propone. La necesidad de agua para Barcelona era una cuestión sobre la que desde mediados del siglo XIX se habían planteado diversas propuestas para resolver el problema, y un gran número de éstos suponían un transvase de cuencas¹⁵: desde el proyecto de Mas i Torrella sobre el traslado de aguas de la Noguera Pallaresa, hasta los diversos proyectos sobre el traslado de aguas del Ter. Creus i Vidal explica en detalle su proyecto, que difiere de otras propuestas y también de la que planteará poco después Muñoz Oms. El proyecto de Creus i Vidal hace derivar el agua del Ter entre Sant Quirze y Torelló, y mediante un canal lleva el agua al Congost; el agua almacenada en Sau le permite ampliar el regadío en la Selva. Este autor es consciente de la magnitud de esta obra no sólo por la construcción en sí, que tilda de «juliovernesca»¹⁶, sino también por las cuantiosas indemnizaciones que tendría que darse a los propietarios de los saltos de agua de las empresas que desde Torelló hasta el Pasteral utilizaban la electricidad generada para sus industrias. Creus i Vidal plantea un segundo proyecto de transvase de gran relevancia que volveremos a encontrar en el Plan de 1935. Se trata del transvase del Segre al futuro pantano del Francolí, para ampliar el regadío en el campo de Tarragona. *No hay duda de que esta zona de la cuenca del Francolí constituye uno de los lugares más ricos, no ya de Cataluña, sino de España, capaz incluso de explicar la realización de obras hidráulicas, no ya de importancia, sino extraordinarias. Y todo parece justificar bastante cualquier proyecto por costoso que sea. Verdaderamente, siempre será menos utópico desplegar fantasías en beneficio de unas comarcas, que son una base firme de nuestra economía y una ayuda importante en nuestra exportación agrícola, que entretenerse en construir fantasías plenamente artificiales...*¹⁷.

Características del Plan hidráulico

A pesar de no disponer de la Memoria, del documento Plan de Aguas de Cataluña de 1955 sabemos que el objetivo del Plan de 1935 era asegurar el agua en todo el territorio de Cataluña para sus diversos usos. Este objetivo se concreta y prioriza de la siguiente manera:

- 1.º Agua para la población. Los problemas importantes de suministro de agua para la población se localizan básicamente en Barcelona y su área. En el municipio de Barcelona ya se había llegado al millón de habitantes (año 1930).

- 2.º Agua para la agricultura. No sólo se trataba de asegurar agua para las zonas de regadío ya existentes, sino de aumentar la superficie en esas zonas donde se localizan las tierras y los suelos más aptos para la agricultura.
- 3.º Agua para la industria. Si bien la actividad industrial es el motor del crecimiento experimentado en Cataluña y aunque esta actividad tiene también unas necesidades importantes de agua (dependiendo de los diferentes sectores industriales), el Plan argumenta que, a pesar de las deficiencias de agua, la industria se ha ido desarrollando y creciendo, y, por lo tanto, antes de asegurar agua para la industria, ésta se tendría que asegurar primero para la población y después para la producción de alimentos.

Pero las aportaciones originales del Plan son muy importantes y parten de considerar Cataluña como una unidad desde el punto de vista del aprovechamiento de las aguas superficiales.

Esta unidad integrada está formada por cuatro grandes sistemas que pueden ser autosuficientes, pero que se interconectan para paliar los posibles efectos de las sequías y poder así transvasar el agua desde los sistemas excedentarios a los sistemas deficitarios. Esta concepción integrada de las aguas implica construir embalses para almacenar el agua, principalmente en las cabeceras, y una red compleja de canales. Esta visión integrada va más allá, pues, de las propuestas que se habían planteado hasta el momento, representa una visión unitaria e interconectada que pretende dar soluciones al problema del agua de Barcelona y su región, pero también aumentar la superficie de tierras de regadío y producir fuerza motriz. Con los planes complementarios de este servicio —abastecimiento de agua potable, saneamiento de terrenos y encauzamiento de ríos—, representa todo un programa de política hidráulica que el Gobierno de la Generalidad tenía que poner en marcha una vez obtenidos los trasпасos.

Se delimitan cuatro grandes sistemas autosuficientes que pueden llegar a ser excedentarios, que se conectan entre sí para posibilitar en los años de sequía posibles transvases entre cuencas.

Los cuatro sistemas que el Plan prevé son los siguientes:

1. El sistema oriental: lo configuran todas las cuencas orientales desde el Llobregat hasta las pequeñas cuencas septentrionales de los ríos ampurdaneses.
2. El sistema central: el Llobregat y sus afluentes.
3. El sistema occidental: el más complejo. Está formado por tres grandes ríos: el Segre, la Noguera Pallaresa y la Noguera Ribagorçana, y también los ríos de Tarragona (Francolí, Gaià). Las mayores transformaciones se prevén en estos sistemas, cuyo cambio más importante es la conexión del Segre con los ríos tarraconenses.
4. La parte catalana de la cuenca del Ebro, excluyendo de ésta la cuenca del Segre.

¹⁴ Creus i Vidal (1934), vol. II. cap. p. 160-270.

¹⁵ Sobre este tema véanse: Latorre (1998), p. 102-123; Tarrés i Turon (2002a) y Tarres i Turon (2002b).

¹⁶ Creus i Vidal (1934), p. 161-163.

¹⁷ Creus i Vidal (2004), p. 188. Se refiere al puerto franco y al ferrocarril Barcelona-Bilbao.

Integración de los cuatro sistemas

En relación con los cuatro sistemas se propone el siguiente:

Sistema oriental: las cuencas septentrionales de este sistema hasta el Ter son normalmente excedentarias, pero las del sur son frecuentemente deficitarias como consecuencia, sobre todo, de los fuertes consumos de Barcelona y su área. Se prevé la regulación de los ríos septentrionales: el Llobregat d'Empordà, la Muga (embalse de la Boadella), el Fluvià (embalses de Argelaguer y Crespià), el Ter (derivaciones cerca de Celrà y cerca de Jafre). Estas actuaciones permitían aumentar los regadíos a la llanura ampurdanesa (unas 55.000 ha de regadíos nuevos) y reducían el peligro de inundación en el curso bajo del Ter y del Daró. El Ter se regulaba también con los embalses de Sau y el Pasteral (se preveía trasladar la presa ya existente más arriba) para facilitar la traída de aguas a Barcelona y su área, y poner en regadío una gran área del Vallès Oriental, desde la riera de Cànoves hasta la de Rubí 28.000 ha). Parte de las aguas de esta traída desde el Ter permitían una zona de regadío en la Selva (entre Anglès y Girona) y una parte se derivaban por la riera de Arbúcies hacia el Tordera para ampliar la zona de regadío en la Baixa Tordera.

Sistema central: el Llobregat y sus afluentes. Se prevé la regulación en la cabecera con los embalses de la Baells, Sant Ponç y Sorba (estos dos últimos en el Cardener), que permitirían poner en regadío 800 ha, embalse de Cabrianes y azud en el Palà de Torroella, que permitirían 5.100 ha de regadío cerca de Manresa, en L'Anoia, el pantano de Jorba supondría 1.500 ha de regadío entre Jorba y Vilanova del Camí. También se preveía la ampliación del regadío en el Baix Llobregat más abajo del desfiladero de Martorell con 5.000 ha.

Sistema occidental: es el más complejo y en el que se programaban las grandes actuaciones que tendrían que vincular este sistema con las cuencas de los ríos tarraconenses: el Francolí y el Gaià.

Las actuaciones previstas en este sistema eran las siguientes:

- Regulación del Segre en la cabecera con los embalses de Tres Ponts, Oliana y la Clua.
- Respecto a la regulación del Pallaresa se daban por buenas y suficientes las actuaciones de La Canadencà: embalses de Llorenç, Camarasa, Terradets y Tremp (Sant Antoni).
- En la Ribagorçana no se preveía ninguna actuación en su cabecera (más tarde Muñoz Oms fue el promotor del aprovechamiento integral de esta cuenca mediante la empresa ENHER), pero en su curso más bajo se preveía la traída de aguas desde el embalse de Santa Anna hasta el Segre por el canal de Balaguer, que permitía regar la zona entre los dos ríos.
- Se proyectaba también aumentar el regadío de Urgell mediante un canal desde Oliana que seguiría de entrada paralelo al río hasta Tiurana y después por Cabanabona, Florejacs, Torrefeta, L'Aranyó, Verdú, Nalec y L'Espluga Calba; a continuación con un giro hacia el oeste por Castellldans, L'Albagés, Granyena y Torrebesses desaguaría en el pantano de Utxesa.

- Este canal se prolongaría mediante un acueducto subterráneo entre Vinaixa y Vimbodí hacia el campo de Tarragona, que era el área más deficitaria, y así permitía en esta zona el regadío en 50.000 ha; las aguas sobrantes irían hacia el Gaià (en un embalse) que permitiría además regar una zona costera en el Baix Penedès y en el Tarragonès.

Sistema del Ebro: se preveía un embalse entre Montsant entre Margalef para ampliar los regadíos en el Priorat y en la Ribera de l'Abret. En este momento, de los tres grandes embalses del Ebro, Mequinensa, Riba-roja y Flix, sólo está construido el de Flix. Como se ve, estos cuatro sistemas quedaban integrados mediante los transvases de cuencas entre ellas. Esta idea, ya apuntada por Lorenzo Pardo y por Creus i Vidal, Muñoz Oms la concretaba especificando las obras que se tenían que hacer, los caudales a transvasar, las ha de nuevos regadíos, etc. Esta concepción integral de las cuencas es una de las grandes aportaciones del Plan.

La inversión prevista suponía el 35% del total del Plan, y se concentraba en la primera etapa («obras más interesantes»), con 426 millones, el 42,6% del total, dejando poco más de cien millones para la segunda. Este gran volumen de inversión ya nos da idea de la gran importancia que esta sección tenía para los autores del Plan, únicamente comparable con la de Caminos.

Presupuesto

Respecto a los ingresos, no se preveía obtener demasiados recursos del traspaso de la competencia, pero sí que se planeaba obtener beneficios anuales importantes de la producción de energía eléctrica (14,8 millones de pesetas), del canon de los regantes (10 millones) y del abastecimiento de agua a Barcelona (6,75 millones). Los ingresos provenían fundamentalmente de los rendimientos de las 248.000 hectáreas de nuevo regadío y la mejora de otras 151.000 hectáreas, derivadas de las obras programadas en la primera etapa del Plan. Además, se enviaban 370.000 m³ a la zona de Barcelona y se producían 396.000 kW/hora. Sobre los regadíos, cerca de la mitad se localizan en el sistema occidental y otro tercio en el oriental, lo cual era lógico, ya que en el primero se creaba el 60% de la nueva capacidad de embalse y en el segundo cerca de la tercera parte. En referencia a la potencia instalada, la mitad correspondía al sistema occidental y una cuarta parte al meridional.

Las comarcas que recibían más inversión eran Solsona, Figueres, Puigcerdà, Falsset, Cervera, Girona y Balaguer. En cambio, hay comarcas en las que no se prevé ninguna actuación: Barcelona, Mataró, Vilafranca, Vilanova, Lleida, Sort, Tremp, Vielha y La Bisbal.

Las propuestas de regadíos quedan justificadas por un estudio¹⁸ donde se calculan los déficits y los superávits para cada producto y se establece un balance global entre los sobrantes (94 millones de pesetas) y los déficits (604 millones de pesetas), que da como resultado un déficit de 510 millones de pesetas de productos agrarios en Cataluña. Se cal-

¹⁸ Nos referimos al trabajo «Notas para el estudio de la economía agrícola y ganadería en Cataluña en relación con el Plan general de obras públicas, por D. Ramon Bardía Bardía, ingeniero agrícola, profesor de la Escuela Superior de Agricultura y adjunto en la Estación de Fitopatología Agrícola de Barcelona». 40 páginas mecanografiadas.

Cuadro 17. Pantanos y centrales previstas

Sistemas	Ríos	Pantanos	Capacidad M m ³	Centrales	clv
Sistema oriental	Llobregat	Pantano del Llobregat	36,00		
	Muga/Orlina/Manol	Pantano de Boadella	60,00	Boadella	3.250
	Fluvià	Argelaguer	46,00		
		Crespità	65,00		
	Ter	Sau	117,00	Sau	13.000
	Riera d'Arbúcies	el Pasteral	23,00		
	Freser	Coma de Vaca	12,00		
	Ter	Llanars	12,50	Tres salts	9.200
	Tor	Molló	12,00		
			383,50		25.450
Sistema central	Cardener	Sant Ponç	25,00		
	Aiguadora	Jorba	27,00		
	Llobregat	la Baells	66,50	la Baells	4.750
		Cabrianes	46,80	Cabrianes	3.800
	Anoia	Jorba	20,00		
	Foix ⁽¹⁾		185,30 ⁽²⁾		8.550
Sistema occidental	Segre	Tres Ponts	200,00	Tres Ponts	38.500
		Oliana	135,00	Oliana	22.000
		Clua	230,00	Clua	13.500
	Francolí	Francolí	80,00	Salts del Francolí	45.000
	Gaià	Cardenal	55,00		
	Ribagorçana	Santa Anna	300,00	Santa Anna	23.000
				1.000,00	
Sistema meridional	Montserrat	Montserrat			
	Ebre	Xerta		diversas centrales	

(1) El río Foix queda incluido en este sistema. No hay ninguna otra obra prevista.

(2) Este sumatorio no concuerda con el del cuadro correspondiente en el documento del DVD.

cula por zonas y productos el incremento de producción de las tierras beneficiadas por el Plan. En algunas zonas se realiza una encuesta para comprobar si los resultados concuerdan y para conocer los precios del suelo de secano y de regadío. Se acaba concluyendo que «en conjunto al menos se puede afirmar que igualarían (los beneficios) el coste absoluto de todas las obras hidráulicas proyectadas, lo cual se ha visto que es unas 440.000.000 pesetas».

Seguramente en esta parte del Plan su director veía con claridad el enorme potencial de las propuestas presentadas. Después de la Guerra Civil consiguió crear la empresa ENHER para llevar a cabo una parte importante de estas propuestas en la cuenca del Noguera Ribagorçana. Otra parte de las propuestas fueron incluidas, como ya hemos comentado, en el Plan de Aguas para Cataluña presentado por el alcalde Porcioles, redactado originariamente para solucionar el problema del abasteci-

miento de Barcelona. Este plan es muy parecido al de la Generalidad de 1935, pero incluye otras interconexiones entre los cuatros sistemas, especialmente la del Ebro en Tarragona. Por otro lado, se prevén menos regadíos, se produce más energía y el caudal de agua que se prevé llevar a Barcelona es más elevado.

El Plan de Aguas para Cataluña estuvo a punto de ser aprobado en el año 1957. En efecto, durante los primeros meses del mandato como alcalde de Josep M. Porcioles, se originó una fuerte polémica sobre de qué manera se tenían que resolver los déficits de agua de la ciudad, y sobre cuál era la institución competente. En esta polémica, el alcalde Porcioles presentó el Plan de Aguas para Cataluña elaborado por Muñoz Oms que era, con muy pocos retoques, el Plan hidráulico de 1936. Además del Ayuntamiento de Barcelona, estaban involucradas en este debate la Confederación Hidrográfica del Pirineo Oriental, que presen-

taba su propio plan, diversas instituciones de Girona que se oponían a cualquier transvase de agua del Ter y el Ministerio de Obras Públicas. Más tarde también participaron los ayuntamientos del Maresme (principalmente Mataró y Tordera). Finalmente, el plan que se aprueba no era el Plan de Aguas para Cataluña que presentaba Porcioles, sino el de la confederación. El 2 de julio de 1966 se inauguraba en Cardedeu el transvase de aguas Ter-Llobregat que resolvía por algunas décadas el problema del agua en Barcelona; aunque el Plan de Aguas para Cataluña y el Plan hidráulico de 1936 preveían este transvase, esta infraestructura quedaba muy lejos de la visión integral del Plan de Muñoz Oms¹⁹.

El traspaso de competencias

El 12 de junio de 1936, el Consejo de Ministros aprobaba el traspaso a la Generalidad de los servicios de agua y obras hidráulicas siguiendo el acuerdo de la Comisión Mixta del Estatuto de Cataluña, y el día 14 se firmaba el decreto de los traspasos. Pocos días después, el 17 de junio, el consejero Pere Mestres se compromete delante de la prensa²⁰ a llevar a cabo un estudio de un plan que presentará al Parlamento de Cataluña. De hecho, el Plan ya existía, puesto que el mapa del Plan hidráulico, con la firma de Victoriano Muñoz Oms, lleva la fecha de junio de 1936. En espera de los traspasos, el equipo redactor había invertido mucho trabajo en este plan, ya que, como hemos comentado, era uno de los más elaborados.

Hasta esta fecha, la política hidráulica que podía realizar la Generalidad era muy reducida. En tiempos de la Mancomunidad, por ejemplo, esta política se limitaba a decidir sobre las licencias por obras hidráulicas solicitadas por particulares o por ayuntamientos, a ayudar a la financiación de las obras aprobadas y a conceder ayudas técnicas para realizarlas²¹. Con la creación de las Confederaciones Sindicales Hidrográficas en el año 1926, la administración y la política hidráulica quedan atribuidas a estas instituciones. Sin embargo, desde la instauración de la República, las confederaciones habían ido perdiendo autonomía a favor de un solo organismo dependiente directamente del ministro de Obras Públicas²², pero a partir de 1934 y de 1935, siendo ministro de Obras Públicas Manuel Marraco Ramon, se dio un cierto cambio de rumbo, y las confederaciones fueron recuperando parcialmente sus competencias y su autonomía. Respecto a la Confederación Hidrográfica del Pirineo Oriental, en febrero de 1936 todavía era una delegación del gobierno, a pesar de que altos cargos del ministerio se declaraban públicamente firmes partidarios de las confederaciones unos cuantos meses antes. Es el caso del subdelegado de Obras Públicas, el señor Bosch Martín, que asiste en nombre del gobierno al acto de formalización de los traspasos de obras públicas. Bosch i Martín aprovecha la estancia en Cataluña para hacer diversas visitas y reuniones. Una de ellas la realizó con los alcaldes que eran afectados por la construcción del pantano de Oliana, que le reclamaban la urgencia de la obra. En esta reunión Bosch i Martín se

declara firme partidario de las confederaciones y anuncia que se acaban de crear las del Xúquer y del Segura²³.

En Cataluña, la creación de las confederaciones había producido un cierto estado de opinión contrario, se interpretaba como una pérdida de autoridad sobre sus ríos y se veían intereses oscuros contrarios a Cataluña. Con motivo de comentar y celebrar los nuevos traspasos, podemos leer en *La Humanitat*:

En virtud de una disposición de la Dictadura, en el año 1926 nuestra riqueza hidráulica fue entregada tranquilamente a la Confederación Hidrográfica del Ebro... ¿Detrás de esa Confederación no se ocultaba nada más que afanes de dominio sobre nuestros ríos? Los dictadores fueron más lejos: querían servirse del traspaso de esos servicios en la capital del Ebro para segregarse Lleida de Cataluña. Confiaban, de este modo, que en el decurso de los años los catalanes de Lleida se acostumbrarían a hacer viajes a Zaragoza. Esto se convirtió en plena euforia de Primo de Rivera, Guadalupe y Lorenzo Pardo, cuyo anticatalanismo no tenía freno²⁴.

La obtención del traspaso de las competencias abría, pues, la posibilidad de tener una política hidráulica propia, y el plan hidráulico que el consejero se compromete a presentar al Parlamento tenía que ser la pieza clave.

Si bien en Cataluña este traspaso fue ampliamente celebrado, en Aragón generó una polémica importante. Efectivamente, el traspaso rompía la unidad de la Confederación Hidrográfica del Ebro porque amputaba de la confederación un 17% de su superficie. Desde la confederación se intentó crear un estado de opinión en contra de Cataluña. Este estado de opinión llegó al Parlamento de Madrid muy pronto (el 18 de junio): los representantes aragoneses argumentaban en la comisión parlamentaria de obras públicas que el decreto de traspasos mermaba los derechos de la región aragonesa²⁵. El 24 de junio se celebraba en Zaragoza una asamblea convocada por el Partido Republicano Aragonés para tratar el tema. Los argumentos expuestos por diversos asistentes eran contrarios a los traspasos porque laminaban los derechos de la confederación y los derechos de Aragón; porque se generaba dependencia hacia Cataluña, dado que para emprender algunos proyectos era necesaria la aprobación del Gobierno de la Generalidad; por inconstitucionalidad del decreto, etc. Por todo ello, se acordó elevar una protesta al gobierno por el traspaso. La representación aragonesa en Madrid proponían finalmente una fórmula, según su parecer, conciliatoria: se trataba de dejar fuera del traspaso cualquier obra hidráulica que incluyera las aguas que derivasen o confluyesen en el Ebro²⁶. Estaba muy claro que con esta fórmula cualquier obra que se proyectase en Cataluña, en la cuenca del Ebro, quedaba fuera de la competencia de la Generalidad. La cuenca

¹⁹ Véanse: Porcioles (1994) cap. 5; Latorre (1998), p. 75-77; Correa (2002).

²⁰ *La Humanitat*, 17 de junio de 1936.

²¹ Mancomunidad de Cataluña (1923), vol III, p. 189-216.

²² Latorre (1998), p. 55-56.

²³ *La Vanguardia* del 3 de diciembre de 1935, p.10, y el Boletín Oficial de la Generalidad de Cataluña, núm. 56, de martes 25 de febrero de 1936, en el que todavía se habla de la Delegación de los Servicios Hidráulicos del Pirineo Oriental.

²⁴ *La Humanitat*, 23 de junio de 1936. Quizás el comentarista iba demasiado lejos poniendo en el «mismo saco» a todos los personajes.

²⁵ *La Humanitat*, 19 de junio de 1936, p. 1.

²⁶ *La Humanitat*, 23 de junio de 1936 y 26 de junio de 1936, p. 6 y 7.

del Segre, la de más extensión de Cataluña y en la cual el Plan hidráulico preveía más actuaciones y también las transformaciones más importantes, quedaría con este fórmula excluida, pues, de la política hidráulica de Cataluña.

La prensa catalana propagó ampliamente estas maniobras de «viejos caciques» del Ebro, que se oponían al traspaso de los servicios hidráulicos, y subrayó la intencionalidad política del debate en el marco del ambiente político agarrotado que se vivía en España en ese momento.

Sección de Abastecimiento de Agua Potable

Aunque esta sección tiene un presupuesto relativamente bajo, el Plan le otorga una cierta importancia. Recordamos que entre las promesas de los gobiernos de la Mancomunidad se mencionaba: «ningún pueblo sin agua».

La Memoria de la sección de Abastecimiento de agua potable es la más detallada de los Servicios Hidráulicos. A pesar de la dificultad que se menciona a la hora de obtener información detallada y esmerada de las necesidades, en la Memoria se hace un planteamiento de las acciones que habrá que emprender para resolver los problemas de agua potable en las poblaciones, a partir de la información obtenida de la encuesta municipal. Se cuantifican las necesidades de agua de la población, los costes de las obras previstas y su distribución en el territorio. Se plantea, también, la necesidad de cuantificar las necesidades de agua en un futuro, aunque no llega a una formulación demasiado esmerada: “Teniendo en cuenta que a las instalaciones se les puede asignar una vida de utilidad probable de cuarenta años, aceptaremos para todos los casos uno crecimiento presumible de población de vez y media, (...) que aproximadamente equivale a suponer un crecimiento uniforme a razón del 1% anual, sobre las poblaciones anteriores”.

En el primer apartado de esta Memoria se hace referencia, como en la del Plan de Caminos, a aspectos generales del Plan de obras públicas, y se vuelve a poner de manifiesto la concepción global que tenían los autores a la hora de contemplar la obra pública en Cataluña: “Aquí tenemos un ejemplo de las ventajas que se derivan del hecho estudiar la orientación de las obras públicas catalanas, bajo una idea orgánica y de conjunto. (...) el desarrollo de nuestro cometido, es enderezar el país, tanto por lo que afecta a la mejora de los medios de competencia y de creación de nuevas fuentes de riqueza, como por lo que corresponde al aumento del nivel de vida, de confort y de higienización de la misma”. Hay que tener presente que en los servicios hidráulicos se incluían además del agua potable, los servicios de alcantarillado, de saneamiento de terrenos y de encauzamiento de ríos estrechamente relacionados con cuestiones de higienización y de calidad de vida; las mismas connotaciones tenía el servicio de electrificación rural. Los autores daban, pues, la misma importancia a estos servicios directamente relacionados con la salud pública y calidad de vida, en la que daban a los servicios más directamente relacionados, con la creación de fuentes de riqueza.

La preocupación sobre el abastecimiento de agua potable en las poblaciones era muy manifiesta en el primer tercio del siglo xx en muchos países europeos, cuyas obras de abastecimiento de agua potable en pueblos y ciudades, a pesar de ser en general competencia de los ayuntamientos, recibían importantes subvenciones estatales. En Francia, por ejemplo, estas subvenciones podían llegar hasta el 80% del total en las poblaciones con un presupuesto municipal más bajo. En España, en 1914 ya se aprobó el Real decreto, de 27 de marzo de 1914, sobre abastecimientos de agua en las poblaciones, que regulaba las aportaciones estatales (un máximo de 40.000 pesetas y establecía las ayudas por redactar los proyectos en los municipios de menos de 4.000 habitantes). Asimismo, establecía el límite de 50 litros por habitantes y día.

Este decreto se modificó en varias ocasiones y tanto las aportaciones públicas para la financiación como los litros de agua por habitante y día se ampliaron significativamente¹.

En Cataluña, el tema del abastecimiento de agua potable en las poblaciones ya había sido una de las principales preocupaciones de la política de sanidad e infraestructuras de la Mancomunidad. Sin embargo, poco se avanzó en este terreno, y de hecho en el momento de redactar el Plan una cuarta parte de la población de Cataluña tenía graves problemas de abastecimiento de agua potable.

La estimación de las necesidades se obtuvo mediante la encuesta a los municipios, en los que se solicitaba información sobre el estado del servicio de agua potable de todos los núcleos de población de más de 100 habitantes. El grado de detalle de la información solicitada era bastante exhaustivo, ya que se trataba de tener los datos necesarios para llevar agua hasta las casas que no dispusieran de ella. La encuesta diferenció la información sobre los nuevos abastecimientos que se tenían que construir de los abastecimientos defectuosos que se debían mejorar. Se requieren datos sobre la longitud de las conducciones desde la procedencia hasta el pueblo, de las calles hasta las casas, la longitud de las conducciones que se tienen que sustituir; datos sobre la procedencia del agua: fuentes, ríos, embalses, pozos; caudales que se pueden obtener; instalaciones necesarias, como depósitos reguladores, instalaciones para la depuración; pendiente desde la procedencia del agua; finalmente también se solicitaba información sobre proyectos existentes en el municipio referentes a la traída de aguas.

La encuesta del municipio de Alp es un ejemplo del detalle con el que se respondió. Se indica el caudal que se prevé obtener de la fuente, la distancia, el desnivel y los metros de conducciones necesarias. El nivel de precisión se observa también en el apartado de *observaciones* en el que se indica la parte de las obras que ya se han hecho y lo que queda por hacer.

A la hora de concretar detalladamente los gastos, se ampliaba y se tenían en cuenta el número de casas de los núcleos, el diámetro de las cañerías y se establecían unos coeficientes de prioridad de las obras que se tenían que realizar.

El presupuesto total previsto para la mejora del abastecimiento de agua potable es de 54,09 millones de pesetas (el 3,7% del total). Se prevén 505 abastecimientos nuevos, que servirían a 270.000 habitantes, y la mejora de 199 abastecimientos ya existentes, para 410.000 habitantes. En la primera etapa se fija una inversión de 30,66 millones (3% del total): 22,12 millones para nuevos abastecimientos y 8,54 para mejoras. Las previsiones de gasto se desglosaron en cinco categorías según la población del municipio (cuadro 18).

¹ El Decreto de 1914 se puede consultar en la *Revista de Obras Públicas*, 1914, 62, tomo I (2010), p. 173-174. Véase también en la misma revista varios artículos de José de Ucelay.

Cuadro 18. Abastecimiento de agua potable: resumen general²

Tipo de obra	Categoría 1 4.000 <			Categoría 2 2.000 - 4.000			Categoría 3 1.000 - 2.000			Categoría 4 500 - 1.000			Categoría 5 100 - 500		
	pesetas (miles)	hab.	nucleos	pesetas (miles)	hab.	nucleos	pesetas (miles)	hab.	nucleos	pesetas (miles)	hab.	nucleos	pesetas (miles)	hab.	nucleos
Nova	4.083,01	33.999	7	5.228,19	55.591	47	7.276,20	55.591	47	7.276,20	58.020	108	15.010,33	68.881	313
Millora	7.095,52	11.585	20	2.534,01	83.119	30	3.370,72	63.942	49	2.514,11	38.503	52	1.556,00	13.163	48
Total	11.178,53	45.584	27	7.762,20	138.710	77	10.646,92	119.533	96	9.790,31	96.523	160	16.566,33	82.044	361

De los costos totales, el máximo gastos se preveía para los núcleos de 100 a 500 habitantes (16,5 millones) y el segundo grupo en importancia era el de más de 40.000 habitantes (11 millones). Respecto al número de núcleos, también la categoría de 100 a 500 habitantes es la que tiene un número más elevado de núcleos en los que se prevén actuaciones (un 50%, aproximadamente). En estos núcleos pequeños, 8 de cada 10 actuaciones eran de obra nueva. Estas cifras son bien significativas de las graves carestías de agua potable que sufría un elevado número de núcleos rurales de pequeñas dimensiones.

Las dotaciones (litros por habitante y día) se podían calcular analizando las diversas regulaciones normativas y otras propuestas³. Los cálculos del Plan se basan en unas propuestas más afinadas, considerando ocho posibilidades⁴ y según el crecimiento previsto de población, con previsión de instalaciones para cuarenta años. Dado este análisis, y considerando el crecimiento previsible de la población, se podía determinar la clase de abastecimiento (agua rodada o bombeada), la procedencia (manantiales, ríos, acequias, pozos, galerías, etc.), el caudal necesario y el desnivel entre la captación y los depósitos. Se detallan las obras necesarias en cada caso, diferenciando entre captaciones, estaciones elevadoras, cañerías, depósitos reguladores, depuraciones (físicas y/o bacteriológicas) y, en casos excepcionales, aprovechamiento de aguas pluviales.

² Algunos sumatorios no concuerdan con los del cuadro que figura en el documento del DVD.

³ El RD 9 de junio de 1925 (i RO 11/7/1925) establecía 50 litros por habitante y día. El Estatuto municipal del 8 de marzo de 1924 concretaba 200 litros para las ciudades y 150 litros para los pueblos. El Reglamento de sanidad municipal (RD 9/2/1925) fijaba 200 litros para los núcleos mayores de 15.000 habitantes y 150 litros para el resto. La ponencia del Proyecto de ley de sanidad determinaba 200/300 litros para poblaciones progresivas, 100/200 litros para las medianamente progresivas y 50/100 litros para las estacionarias.

⁴ Según la población de los núcleos, se determina el abastecimiento en litros por habitante y día, en función de que sea agua rodada o bombeada:

Población	Agua rodada	Agua bombeada
De 100 a 1.000 habitantes	100	60
de 1.000 a 5.000 habitantes	125	75
de 5.000 a 10.000 habitantes	150	100
más de 10.000 habitantes	200	125

Carreras, Bernat (2007), p. 228.

Cuadro 19. Resumen de obras por hacer

Tipos de obra	Presupuesto (pta.)	Habitantes	Núcleos
Mejora de abastecimientos existentes	17.070.362,86	410.412	199
Nuevas construcciones	37.019.032,73	270.065	505
Totals	54.089.395,59	680.477	704

Del conjunto de obras previstas (cuadro 19), tanto en el presupuesto como en el número de núcleos, la partida más importante corresponde a las nuevas construcciones, y en los dos casos las cifras de estas obras superan el 70%. El hecho de que el número de habitantes sea inferior y represente para esta partida sólo el 40% de las obras por hacer, nos confirma los grandes déficits del abastecimiento de agua potable en los núcleos más pequeños, como ya se ha observado en el cuadro 18.

El Plan favorecía a 704 núcleos de 555 municipios con una población total de 680.377 habitantes. Una cuarta parte de la población catalana (según el censo de 1936) o disponía de un suministro de agua potable en malas condiciones o no tenía ninguno.

El mapa del Plan de abastecimientos de agua⁵ nos permite identificar cuáles son las áreas en las que estaban previstas más obras, y diferenciar las de nueva construcción de las de mejoras de los abastecimientos existentes. A pesar de una dispersión importante por el conjunto del territorio, las nuevas construcciones, por tanto los déficits más importantes, se concentraban básicamente en las comarcas gerundenses, en las comarcas de Cervera y Balaguer, en el Delta de l'Ebre y en los valles pirenaicos; en cambio se observa una mayor dispersión territorial de las mejoras de los abastecimientos existentes. Como se puede observar con más detalle en los datos estadísticos, el mapa nos muestra que en la mayoría de los núcleos de más de 4.000 habitantes las actuaciones eran de mejora más que de obra nueva. El mapa también nos da información sobre si los abastecimientos existentes o previstos eran de agua bombeada o de agua rodada. Predominan los de agua bombeada, con una distribución por todo el territorio, mientras que los de agua rodada

⁵ Véanse los detalles del mapa en el DVD.

se concentran en los núcleos de los valles de los ríos y en algunas zonas de las comarcas de Lleida.

Cuadro 20. Actuaciones por hacer según las comarcas

Comarcas	Mejora de abastecimientos existentes			Abastecimientos de nueva construcción			Total				
	pesetas	habitantes	núcleos	pesetas	habitantes	núcleos	pesetas	habitantes	núcleos	inv./hab.	inv./núcleo
Arenys de Mar	498.200,10	7.694	1	357.546,60	2.063	7	855.746,70	9.757	8	87,71	106.968,34
Barcelona	0	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0	0,00	0,00
Berga	265.087,80	6.766	7	242.208,00	1.719	6	507.295,80	8.485	13	59,79	39.022,75
Granollers	381.890,38	6.962	3	801.769,46	9.514	8	1.183.659,84	16.476	11	71,84	107.605,44
Igualada	623.130,00	17.718	8	688.476,60	4.611	9	1.311.606,60	22.329	17	58,74	77.153,33
Manresa	184.993,20	5.522	5	879.537,72	6.523	10	1.064.530,92	12.045	15	88,38	70.968,73
Mataró	58.176,00	1.250	2	231.409,80	3.231	4	289.585,80	4.481	6	64,63	48.264,30
Sabadell	1.710.322,80	48.878	4	325.832,64	3.255	6	2.036.155,44	52.133	10	39,06	203.615,54
Sant Feliu de Llobregat	1.019.069,94	24.141	10	2.491.220,88	16.635	10	3.510.290,82	40.776	20	86,09	175.514,54
Terrassa	1.700.220,60	45.185	4	112.899,60	861	2	1.813.120,20	46.046	6	39,38	302.186,70
Vic	469.151,20	10.901	9	755.236,20	6.157	12	1.224.387,40	17.058	21	71,78	58.304,16
Vilafranca del Penedès	295.429,36	4.780	7	2.161.639,30	14.041	20	2.457.068,66	18.821	27	130,55	91.002,54
Vilanova i la Geltrú	0,00	0	0	523.563,60	2.626	10	523.563,60	2.626	10	199,38	52.356,36
Total provincial	7.205.671,38	179.797	60	9.571.340,40	71.236	104	16.777.011,78	251.033	164	66,83	102.298,85
Falset	513.984,00	10.748	11	1.319.329,20	11.243	18	1.833.313,20	21.991	29	83,37	63.217,70
Gandesa	330.489,60	11.076	5	1.088.782,60	12.454	8	1.419.272,20	23.530	13	60,32	109.174,78
Montblanc	164.686,80	4.418	5	1.132.597,80	11.318	17	1.297.284,60	15.736	22	82,44	58.967,48
Reus	267.462,00	8.348	5	420.300,60	4.468	5	687.762,60	12.816	10	53,66	68.776,26
Tarragona	151.960,80	3.477	4	393.217,20	3.524	5	545.178,00	7.001	9	77,87	60.575,33
Tortosa	724.004,80	15.223	9	3.484.338,92	36.558	23	4.208.343,72	51.781	32	81,27	131.510,74
Valls	345.818,52	16.621	7	393.794,40	3.315	6	739.612,92	19.936	13	37,10	56.893,30
El Vendrell	90.165,60	2.950	3	863.947,20	5.944	16	954.112,80	8.894	19	107,28	50.216,46
Total provincial	2.588.572,12	72.861	49	9.096.307,92	88.824	98	11.684.880,04	161.685	147	72,27	79.488,98
Balaguer	1.333.434,00	18.331	19	2.003.656,20	9.889	31	3.337.090,20	28.220	50	118,25	66.741,80
Les Borges Blanques	926.156,40	20.424	12	378.621,84	2.417	5	1.304.778,24	22.841	17	57,12	76.751,66
Cervera	799.645,20	11.751	10	1.863.234,76	11.483	28	2.662.879,96	23.234	38	114,61	70.075,79
Lleida	2.323.956,72	57.157	17	1.836.194,64	11.116	12	4.160.151,36	68.273	29	60,93	143.453,50
La Seu d'Urgell	258.961,50	5.360	7	920.066,76	3.333	20	1.179.028,26	8.693	27	135,63	43.667,71
Solsona	146.022,00	3.466	4	321.791,76	1.729	6	467.813,76	5.195	10	90,05	46.781,38
Sort	17.838,00	1.142	2	1.060.380,86	4.617	28	1.078.218,86	5.759	30	187,22	35.940,63
Tremp	389.011,20	5.663	7	948.015,60	4.233	22	1.337.026,80	9.896	29	135,11	46.104,37
Vielha	71.643,00	380	3	213.224,40	1.265	5	284.867,40	1.645	8	173,17	35.608,43
Total provincial	6.266.668,02	123.674	81	9.545.186,82	50.082	157	15.811.854,84	173.756	238	91,00	66.436,36
La Bisbal d'Empordà	139.404,00	8.002	2	1.172.910,60	7.531	24	1.312.314,60	15.533	26	84,49	50.473,64
Figueres	33.165,06	707	1	3.021.594,00	19.162	46	3.054.759,06	19.869	47	153,74	64.994,87
Girona	66.298,80	2.284	1	2.198.025,84	16.706	39	2.264.324,64	18.990	40	119,24	56.608,12
Olot	231.809,40	10.884	2	652.260,16	4.685	10	884.069,56	15.569	12	56,78	73.672,46
Puigcerdà	408.322,08	8.836	2	1.047.198,95	5.287	17	1.455.521,03	14.123	19	103,06	76.606,37
Santa Coloma de Farners	130.452,00	3.367	1	714.208,04	6.552	10	844.660,04	9.919	11	85,16	76.787,28
Total provincial	1.009.451,34	34.080	9	8.806.197,59	59.923	146	9.815.648,93	94.003	155	104,42	63.326,77
Totales	17.070.362,86	410.412	199	37.019.032,73	270.065	505	54.089.395,59	680.477	704	79,49	76.831,53

En el cuadro 20, «Actuaciones por hacer según las comarcas», se ofrecen de forma detallada las actuaciones previstas. De hecho, es un resumen del documento «Sección de abastecimiento de agua potable» del

DVD, donde se especifican detalladamente las propuestas. Destacan en éste las actuaciones en las comarcas de Sant Feliu de Llobregat, Sabadell, Terrassa, Lleida, Figueres y Tortosa. En algunos casos, estas ac-

tuaciones responden a grandes obras en pocos municipios. Es el caso de las inversiones en las comarcas de Sabadell, Terrassa, Sant Feliu del Llobregat. En la columna «inversiones por núcleo» del mismo cuadro, se puede comprobar que en estas tres comarcas este dato duplica el dato general de Cataluña (76.831,53 pta./núcleo) y llega casi a cuadruplicar esta cifra en el caso de Terrassa. Respecto a la comarca de Lleida, a pesar de que hay un buen número de obras previstas, las de la ciudad de Lleida representan un porcentaje elevado del total. En Tortosa, la mayoría de las obras están previstas en los núcleos del Delta; pese a que disponen de un importante recurso de agua, la traída de agua potable a los núcleos presentaba unos déficits importantes, hasta el punto de que la mayoría de las obras previstas responden a nuevas construcciones. Ocurre lo mismo en la comarca de Figueres: un gran número de obras previstas de nuevas construcciones en pequeños núcleos rurales de la comarca.

Como en otras secciones, es muy seguro que el Plan previera la realización de concursos de aportaciones, con una escala de subvenciones máximas en función de las potencialidades económicas de los peticionarios, relacionadas con los costos de los proyectos definitivos y de acuerdo con la legislación y las normativas vigentes. También, como en otras secciones, es muy posible que falten actuaciones necesarias porque en algunos casos los ayuntamientos quizá no respondieran adecuadamente en la encuesta enviada, pero la información pública prevista cuando el Plan ya tuviera una redacción definitiva permitía completarlo incorporándole nuevas actuaciones.

Sección de Alcantarillado, Evacuaciones y Depuración de Aguas Residuales

Si bien desde mediados del siglo XIX las ideas higienistas habían conseguido incorporar este tipo de actuaciones en los planes de reforma interior y los planes de ensanche de las poblaciones más importantes, éste es un aspecto que por primera vez se trata globalmente para todo el territorio de Cataluña, aproximadamente una valoración de las necesidades conjuntas.

Tampoco se dispone de Memoria de esta sección, pero los documentos del Plan elaborados permiten hacernos una idea aproximada de la magnitud de dicho trabajo, con un nivel muy alto de conocimiento de la realidad y una ambiciosa propuesta. Efectivamente, si analizamos el plano a escala 1:200.000 de la Sección, «Plan de alcantarillados y depuración de aguas residuales», se ve que la propuestas de actuaciones engloba a 989 de población, clasificados en cinco categorías, según su población:

- 1.ª categoría: núcleos de más de 4.000 habitantes
- 2.ª categoría: de 2.000 a 4.000 habitantes
- 3.ª categoría: de 1.000 a 2.000 habitantes
- 4.ª categoría: de 500 a 1.000 habitantes
- 5.ª categoría: de 100 a 500 habitantes

Para cada una de estas categorías el Plan propone actuaciones de construcción de nuevo alcantarillado (en 773 núcleos que afectan a 555.881 habitantes) o bien mejoras en el alcantarillado existente (216 núcleos y 675.075 habitantes). Por lo tanto, el total de población afectada por las propuestas del Plan era de 1.230.956 habitantes.

El mapa también nos indica, además de las nuevas construcciones o las mejoras de las existentes, el tipo de actuación, con depuración mecánica o biológica, o solamente con depuración mecánica.

Con el siguiente cuadro, extraído del resumen del Plan, nos podemos hacer idea de la magnitud y la importancia de las propuestas de esta sección:

Cuadro 21. Resumen del Plan de alcantarillados y depuración de aguas residuales

	1.ª categoría		2.ª categoría		3.ª categoría		4.ª categoría		5.ª categoría		Totales	
	habitantes	núcleos	habitantes	núcleos	habitantes	núcleos	habitantes	núcleos	habitantes	núcleos	habitantes	núcleos
Nueva construcción	153.023	14	78.414	29	105.771	79	102.864	148	115.609	503	555.881	773
Mejoras en obra existente	434.358	41	128.613	47	71.257	50	28.013	38	12.834	40	675.075	216
Totales	587.381	55	207.027	76	177.028	129	130.877	186	128.643	543	1.230.956	989

Para conocer la situación existente, en la encuesta se incluyeron varias preguntas sobre este aspecto y, según la respuesta, se seleccionó la solución más conveniente (nueva construcción o mejoras). En algún caso se necesitó llevar a cabo algunas comprobaciones sobre el terreno y una vez decididas todas las propuestas se valoró el coste del conjunto. En cada actuación se detalla la longitud necesaria de las conducciones, el número de pozos de registro, de coladores, de cámaras de sifones, el diámetro y la longitud del colector, y se señala, finalmente, el tipo de depuración, que podía ser mecánica o bien mecánica y biológica.

Un ejemplo del detalle con el que se confeccionaron las encuestas, y el cuidado con el que se contestaba en los ayuntamientos, nos lo ofrece la respuesta del municipio de Castellolí, del partido judicial de Igualada (véase reproducción adjunta y, con más detalle, el DVD). En la encuesta, que firma el alcalde y que lleva fecha de 6 de septiembre de 1935, se contesta que en el municipio tienen red de alcantarillado, parcialmente construida, solamente para aguas residuales. A la pregunta de «Cómo se evacuan los excrementos (expresese si por pozos, si en los canales, si en las acequias, etc.)», se responde: «En cada casa tienen un depósito que con frecuencia vacían para adobar las tierras».

A la pregunta «Lugar donde parece que tendría que desaguar la red (expresese la situación y el nombre del río, acequia o campos», se responde que es «En la riera del pueblo». Muy concreta es la respuesta a la pregunta «Longitud aproximada de las ampliaciones interiores o sustituciones interiores del pueblo», ya que se cuantifica «De nueva construcción, unos 300 metros». En la encuesta también se solicita «Si existen proyectos, expresese el nombre del autor, la fecha, las partes de las que se compone y el coste»; la respuesta es: «Para las actuales existe un proyecto de mayo de 1929 firmado por el ingeniero Cèsar Molinas».

En el apartado de observaciones se dice: «Las alcantarillas existentes son para aguas residuales, que desembocan precisamente en mitad del pueblo, pero actualmente el Ayuntamiento está tramitando su prolongación hasta la riera del pueblo, por ser muy antihigiénica dicha forma de desagüe».

En la ficha que se elabora desde la oficina del Plan se hace constar (véase DVD):

Poble de	Castelloí	
Partit judicial de:	Igualada	
Conducció:	300 m × 17,60 pta. =	5.280 pta.
Col·lector:	300 m × 17,60 pta. =	5.280 pta.
Pous de registre:	6 × 210 pta. =	1.260 pta.
Cambres de sifons per neteja:	2 × 550 pta. =	1.100 pta.
Desguassos:	12 × 65 pta. =	780 pta.
Suma:		13.700 pta.
20% (imprevistos)		2.740 pta.
Total:		16.440 pta.

Si consultamos las previsiones del Plan para el partido judicial de Igualada (véase «Relación de las obras previstas» en el DVD, página 56), en el apartado de las «Mejoras de los alcantarillados existentes» se puede comprobar que estas previsiones se incluyen minuciosamente, y se especifica, además de la población del núcleo (311 habitantes), el número de casas existentes (87 casas) y la «riqueza contributiva proporcional en pesetas (7.473,33 pta.), los 300 m de nueva conducción, 6 pozos de registro, 12 coladores, 2 cámaras de sifones para la limpieza y 300 de colector de 0,20 × 0,30, con un presupuesto total de 16.440 pta. El núcleo se clasifica en la 5.^a categoría, al tener de 100 a 500 habitantes.

Este ejemplo nos ilustra el volumen de la labor que se hizo, en el que se analizaron con este grado de detalle todos los núcleos de más de 100 habitantes de la totalidad del territorio de Cataluña.

El documento «Relación de las obras previstas», incluido en el DVD, es un ejemplo del volumen de los trabajos recogidos en el Plan: sus más de 200 páginas reúnen, con un exhaustivo detalle, las propuestas para cada uno de los partidos judiciales y también todos los núcleos donde se prevé actuar, con una relación de las obras por hacer y su coste, a nivel de anteproyecto.

Como en otras secciones, para valorar las aportaciones que se tendrán que hacer los beneficiarios se tienen en cuenta, para cada uno de los 989 núcleos afectados, la población, el número de viviendas y la riqueza contributiva.

En este servicio, la situación era muy deficitaria, hecho que explicaría que a pesar de ser considerada de tipo social, se le asigne una inversión bastante elevada, que supone el 7% del coste total del Plan (102 millones de pesetas), cifra que es el doble de la prevista para la primera (70 millones) es similar a la programada para el Plan de puertos y el doble de la destinada a ferrocarriles.

En la mayoría de núcleos (773, donde vivían más de medio millón de habitantes), era necesaria la nueva construcción de las instalaciones, para la que se preveía dedicarle un total de 62 millones de pesetas. Por el contrario, para el resto de núcleos (216, con 675.000 habitantes),

eran necesarios 31 millones para mejorar estas instalaciones. El resto del coste de la sección, de diez millones, se destinaba a la realización de un colector de 105 kilómetros de longitud para la recogida de las aguas residuales de las zonas mineras del Llobregat y del Cardener, y de las poblaciones entre Cardona, Balsareny y El Prat. Esta obra es otra de las previsiones acertadas por el Plan, que no sería construida hasta muchos años después.

En el mapa Gráfico de los habitantes servidos por el Plan de alcantarillado y depuración de aguas residuales» se indica el porcentaje de población de cada comarca afectada por la propuesta, pese a que solamente se refiere al alcantarillado de nueva construcción, sin incluir las mejoras en este gráfico. Dibuja el gráfico en cinco niveles, con gradación de color de más claro a más oscuro: del 0 al 10%, de habitantes, del 10 al 20%, del 20 al 30%, del 30 al 40% y más del 40%, especificando también la cifra total de población de cada comarca. Las comarcas con mayor porcentaje de población afectada por el Plan son Gadesa (80% de la población, es decir, 28.691 habitantes), Sabadell (con 50.945 habitantes, el 71,68% del total de la población del partido judicial), Vielha (59,78% y 3.696 habitantes) y El Vendrell (56,9% y 15.183 habitantes). También se encuentran en este grupo de más del 40% de la población Tortosa, les Borges Blanques, Falset, Valls, Sort y Cervera. En cambio, dos comarcas tienen un porcentaje inferior al 10%: Barcelona y Berga. Según la cifra de población absoluta, la comarca con más población afectada por el Plan es Tortosa 53.763 habitantes), Sabadell (50.945 habitantes), Barcelona (34.438 habitantes), Sant Feliu de Llobregat (34.039) y Gadesa (28.691).

Barcelona y L'Hospitalet de Llobregat no estaban incluidas en el Plan, porque se preveía una solución específica para la zona. Mediante el Decreto de 1936 se creó una comisión mixta de representantes de la Generalidad y del Ayuntamiento de Barcelona, que elaboró un proyecto de ley que culminó en la Ley de saneamiento de poblaciones, pensada para las grandes aglomeraciones urbanas y específicamente para Barcelona, donde se hacía referencia a la reforma o la demolición de zonas y barrios insalubres. Esta ley se aprobó el 9 de junio de 1936, sin ninguna referencia al Plan general de obras Públicas. Por otro lado, cuatro días después, el 13 de junio de 1936, el Consejo de Ministros se efectuó un acuerdo para traspasar el Servicio de Obras Hidráulicas a la Generalidad de Cataluña.

Sección de Encauzamientos de Ríos

Poca cosa podemos decir de esta sección, de cuya Memoria no tenemos, ni sabemos siquiera si se llegó a redactar. Sólo se dispone del mapa (que también es el mapa del Plan de saneamiento de terrenos) y de la recopilación de datos estadísticos con las obras que se preveían realizar y su presupuesto aproximado. A pesar de esta escasa información (es el plan del que se disponen menos datos), ya que incluso hay pocos documentos preparatorios, el grado de detalle y de concreción de las obras previstas es muy elevado. Para obtener información se recurrió a la encuesta municipal, bajo el título de «Pueblos o lugares que hay que defender o embellecer por el paso del río. Tramos de ríos o de desagües que conviene encauzar dentro del territorio del municipio». La encuesta constaba de cinco preguntas, relativas a la clase de mejora (encauzamiento del río o desagüe, defensa contra ataques o inundaciones del río, embellecimiento del paso del río por el pueblo o lugar), longitud aproximada de las obras que hay que hacer y si había proyectos relacionados.

Una vez más se puede observar el nivel de detalle que proporcionaba la encuesta municipal. El municipio de Torroella de Montgrí especifica los dos problemas que tienen respecto de los ríos que pasan por su término: el encauzamiento del Daró en una longitud de 6 km y la defensa del Ter en un recorrido de 2 km.

94 Como no disponemos de la Memoria, no podemos analizar los referentes que podía tener el equipo redactor a la hora de iniciar los primeros planteamientos de este plan. Las obras públicas relacionadas con los ríos, sea para abastecer a la población con agua, para obtener más superficie para riego o para reducir posibles inundaciones y otros riesgos, eran importantes desde finales del siglo XIX y en el primer tercio del siglo XX en España y Europa. En España, desde finales del siglo XIX se elaboraron varios planes de obras hidráulicas y de riego que a pesar de tener un nivel de realización escaso (algunos no se llegaron ni a aprobar) generaron un gran volumen de información sobre las obras que se tenían que hacer en cada cuenca hidrográfica.

Éste es el caso del Plan Gasset de 1902¹ ya citado para cuya elaboración se compilaban de manera sistemática los datos básicos de las obras que se tenían que construir en cada uno de los ríos españoles. Seguramente, los redactores del Plan conocían estos planes y también los diversos planes redactados en la primera década del siglo XX por Lorenzo Pardo, sobre todo el de 1933: el Plan Nacional de Obras Hidráulicas. A pesar de que estos planes tienen como objetivo la construcción de embalses, canales y otras infraestructuras para aumentar la superficie de regadío, prevén también las obras de encauzamiento de los ríos. Probablemente, además de la información que les proporcionó la encuesta, disponían de la información relativa a estos planes. Algu-

nas de las actuaciones previstas en el Plan de encauzamiento de ríos seguramente están inspiradas en propuestas ya formuladas en estas compilaciones de obras por hacer en las cuencas de los ríos catalanes. A pesar de que no recogen estas propuestas², los redactores tenían que conocer también el proyecto formulado bastantes años antes, en 1898, por Pere Garcia Faria sobre el desvío del río Llobregat y las obras de encauzamiento de este río en su tramo final.

La metodología era parecida a la de las otras secciones de este grupo. Se estableció una tipología de obras estandarizadas: defensa de márgenes, colectores, muros, defensa de pueblos, hundimientos, limpiezas, ensanchamientos o aperturas del lecho de ríos o rieras, recrecimiento de cotas y desvío de torrentes. También hay un cierto número de obras específicas, como el ajuste del desagüe del estanque de Banyoles, el establecimiento de la posibilidad de navegación de pequeñas embarcaciones por el Ebro entre Tortosa y Amposta, la defensa de las salinas de Gerri de la Sal o el derrumbamiento del puente del Molí de Pals, entre otras.

El conjunto de actuaciones previstas eran 190, distribuidas por cuencas según se muestra en el cuadro 22. Las principales inversiones son para la zona costera, para la cuenca del Segre, para la cuenca del Ebro y las cuencas del Besòs y el Congost. Destacan las obras que tienen que hacerse en la zona costera, tanto por el número de actuaciones como porque les corresponde el presupuesto más elevado. La consulta de los datos estadísticos que se encuentra en el DVD nos indica que son principalmente obras relacionadas con la construcción de colectores en algunos de los principales núcleos urbanos (Mataró, Vilanova i la Geltrú, Badalona entre otras). Los datos de las obras de que disponemos generan la duda de si se recogieron todas las encuestas municipales, ya que se observan algunas carencias que parecen significativas: como es el caso de las obras previstas en la cuenca del Llobregat (11) localizadas todas en el tramo bajo del río, pasado Martorell, y no se menciona ninguna obra en los cursos alto y medio del río.

¹ La tesis doctoral del geógrafo David Pavon de la Universidad de Girona: *La gran obra hidráulica en las cuencas del Fluvià y de la Muga 1850-1980*, leída en el año 2007, ofrece una amplísima información sobre la política hidráulica y de riego de España y Cataluña en el período analizado. Tesis publicada con el título *Gran obra hidráulica en las cuencas del Fluvià y de la Muga 1850-198*, en el año 2009, por el Instituto de Estudios Ampurdaneses y el Patronato Eiximenis, con la colaboración de la Cátedra de Geografía y Pensamiento Territorial de la Universidad de Girona.

² Véase el artículo de P. García Faria: «Proyecto de rectificación del río Llobregat», publicado en la *Revista de Obras Públicas*, 1898, 45, tomo 1 (1169): p. 114-121. Este proyecto inicia el desvío a Molins de Rei y hace que el río desemboque en el Remolar.

Cuadro 22. Obras y presupuestos

Cuencas	Obras previstas	Presupuestos
Segre	40	4.024.300
Ter	19	1.181.900
Ebre	10	3.755.900
Llobregat	12	1.184.000
Noguera Pallaresa	8	820.500
Noguera Ribagorçana	8	314.900
Fluvià	9	329.000
Cardener	4	74.900
Muga	11	1.004.000
Anoia	5	158.900
Gaià	3	208.000
Francolí	6	146.000
Tordera	5	328.000
Besòs y Congost	11	2.417.200
Garona	4	214.600
Flamisell	4	42.500
Fresser	1	4.000
Mogent	2	113.500
Daró	7	414.000
Zona costera	21	5.341.100
Total	190	22.087.200
Plantaciones para a defensa de los márgenes		500.000
Total	190	22.587.200

En el cuadro número 23 se puede observar el grado de detalle de las obras previstas. En él se han especificado todos los enunciados indicados en la recopilación de datos. Se pueden identificar un conjunto de actuaciones genéricas (defensa de margen, colectores...) y otras específicas de lugares concretos, que suman dieciséis en total. Algunas de estas obras específicas las encontramos como hemos dicho en las compilaciones de obras por hacer de los planes de comienzos de siglo. Por ejemplo, la apertura del Daró, que es una de las obras consideradas urgentes por la Confederación Sindical Hidrográfica del Pirineo Oriental (CSHPO) en el Plan Gasset de 1902³.

Muchas de las obras previstas tenían un carácter mixto, es decir, actuaciones sobre los márgenes y al mismo tiempo sobre colectores o actuaciones sobre colectores, y de forma simultánea sobre los lechos de los ríos. En el cuadro 24, resumen del anterior, se puede observar el predominio de las obras previstas de defensa de márgenes, cuya tercera parte correspondía a la obra de construcción de muros y escalonamientos en el Segre a su paso por Lleida. Respecto a las obras sobre colectores, destacan la importancia de los previstos en Sabadell, Rubí, Mollet, Badalona, Mataró, etc. Se trataba claramente de resolver los problemas de saneamiento y salubridad que los cursos de los ríos o las rieras provocaban a su paso por estas poblaciones.

³ Véase la tesis citada de David Pavon y el artículo del mismo autor: «Antecedentes de los grandes proyectos de irrigación en el llano de L'Alt Empordà. La opción fracasada de los grandes regadíos catalanes del siglo XIX», *Scripta Nova, Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, Universidad de Barcelona, enero de 2007.

Cuadro 23. Tipos de obras por realizar

Tipo de obra	Presupuesto (pta.)
Defensa de los márgenes	5.125.900
Colector	5.971.000
Colector y defensa de los márgenes	333.620
Defensa del pueblo	323.500
Muros y defensa de márgenes	60.000
Defensa del pueblo y de los márgenes	354.100
Defensa de los márgenes con muros	291.400
Muros y escalonamientos (Lleida)	3.000.000
Desagüe del estanque y defensa de los márgenes (Banyoles)	98.800
Adaptación del río para la navegación (Tortosa y Amposta)	500.000
Defensa del pueblo y las salinas (Gerri de la Sal)	300.000
Colector y hundimiento de lecho (Crespità)	66.000
Colector y limpieza de lechos (Figueres)	260.000
Hundimiento de lechos y muros (Mediona)	100.000
Muro de la travesía (Viella)	150.000
Apertura del lecho del río (Gualta-Torroella de Montgrí-Pals)	100.000
Derribo del puente del molino (Pals)	8.000
Ensanchamiento de la riera (Fonteta)	5.000
Ensanchamiento de la riera: recrecimiento de las motas y defensa de márgenes (Palafrugell-Mont-ras-Vall-llobrega-Palamós)	825.000
Encauzamiento de la riera (St. Andreu de Llavaneres)	177.000
Colector y desvío de los torrentes (Argentona)	160.000
Colector y muros (Sant Pere de Premià)	400.000
Defensa con muros (Olesa de Bonesvalls)	23.500
Encauzamiento del colector (Vilanova i la Geltrú)	588.300

Cuadro 24. Resumen de obras por hacer

Tipos	Presupuesto (pta.)
Márgenes y muros	9.270.200
Colectores	6.559.300
Lechos de ríos	282.000
Obras mixtas	2.144.620
Otras	958.000

En el cuadro 25 figuran las obras previstas que superaban las 500.000 pesetas. Son once en total y representan más del 51% del total previsto. Una gran parte está situada en la zona costera.

Cuadro 25. Obras con presupuesto más elevado
(más de 500.000 pta.)

Cuenca	Río o afluente	Municipio	Tipos de obra	Presupuesto
Segre	Segre	Lleida	Muros y escalonamientos	3.000.000
Ebro	Ebro	Tortosa	Defensa de los márgenes con muro	1.500.000
Besòs Congost	Torrent de la Riereta	Sabadell	Colector	1.240.000
Zona costera	Riera de l'Aubi	Palafrugell–Mont-ras– Vall-llobrega-Palamós	Ensanchamiento de la riera y recrecimiento de las defensas de los márgenes	825.000
Besòs Congost	Torrent Caganell	Mollet	Colector	750.000
Zona costera	Riera d'en Folc	Badalona	Colector	750.000
Zona costera	Riera de Mataró	Mataró	Colector	700.000
Ebro	Ebro	Amposta	Defensa de los márgenes con muro	595.000
Zona costera	Torrent de la Pastera	Vilanova i la Geltrú	Encauzamiento del colector	588.300
Zona costera	Riera de Buscarons	Canet	Colector	575.000
Ebro	Ebro	Tortosa y Amposta	Navegabilidad de pequeñas embarcaciones	500.000
			Defensa de márgenes con plantaciones	500.000
Total				11.523.300

Como hemos comentado, las propuestas de este servicio se presentan de forma conjunta con las del Servicio de saneamiento de los terrenos en un mismo mapa. Este mapa nos da información complementaria sobre el tipo de obra concreta prevista: escolleras, gaviones, espigones en forma de martillo, muros y otras obras de fábrica, y cubrimiento del desvío de rieras y colectores. No tenemos más información sobre este tipo de obra que la dada por el mapa. Entre los documentos que hay en el Archivo Nacional de Cataluña, hay dibujos esquemáticos de este tipo de obras que se utilizan en los encauzamientos.

Como hemos comentado, el Plan de encauzamiento de ríos es uno de los planes menos desarrollados. Su presupuesto representa una inversión muy pequeña en relación con el presupuesto general del Plan: sólo un 2% del total. Llevarlo a la práctica requería necesariamente una mayor concreción y detalle. Por ejemplo, no hay ninguna referencia a la longitud de las actuaciones aunque en las encuestas se pide y algunos municipios concretan, como hemos visto en la encuesta de Torroella de Montgrí, y por tanto no es posible hacer ninguna valoración de los kilómetros en los que se prevé actuar. Sin embargo, probablemente es uno de los planes que, juntamente con los otros planes de los Servicios Hidráulicos, se tendría que desarrollar en un futuro muy inmediato, ya que en el mes de junio de 1936 el Estado traspasaba a Cataluña las competencias en materia hidráulica.

Sección de Saneamiento de Terrenos

De esta sección existe una memoria que pone de relieve su carácter marginal en relación con el conjunto del Plan. Este carácter es corroborado por los pocos documentos que hay sobre esta sección: sólo la Memoria y los cuadros estadísticos de las actuaciones previstas; no hay un mapa único de esta sección, sino que la información cartográfica se recoge en el mapa de sección de «encauzamientos de ríos». A pesar de ello, la elaboración es tan minuciosa como la de las otras secciones.

El plan de saneamiento de terrenos tiene fundamentalmente un objetivo sanitario: se quieren suprimir focos de posibles enfermedades mediante la desecación de zonas palustres, a la vez que se ganan nuevos terrenos para la agricultura, aunque con un coste superior al de la creación de nuevos regadíos en otras zonas.

La desecación de lagunas, marismas y terrenos pantanosos fue durante muchos años una práctica muy frecuente que tenía como objetivo aumentar la superficie de cultivo y luchar contra el paludismo y otras enfermedades asociadas a las aguas estancadas. De hecho, en el conjunto de la cuenca del Ebro y en otros lugares de Cataluña, las zonas húmedas se habían ido desecando desde principios del siglo xx. En este sentido, pues, el Plan no es innovador, ya que este tipo de inversión se había previsto anteriormente, aunque de forma puntual, por parte de la Mancomunidad. Además del estanque de Ivars, se había previsto la desecación de zonas del delta del Llobregat y de los humedales de L'Empordà, sobre todo a partir de las ventajas establecidas por la Ley Cambó, de 1918. En un ámbito internacional se tenía el ejemplo de Italia, con las actuaciones practicadas en el delta del Po y en la costa occidental de Mediterráneo debajo de los Apeninos basadas en la ley de *Bonifica Integrale* de 1933¹. Esta ley culmina una serie de leyes y decretos italianos sobre saneamiento que se iniciaron en 1882 y que afectaban a una extensión superior a cuatro millones de hectáreas. Al hablar de los costos estimados, vemos que los redactores también conocían las actuaciones de la Comisión de la Alta Silesia y sus normas.

Si bien no nos consta que el ingeniero inglés John Frederic Bateman (1810-1889), autoridad mundial en torno al tema de las obras hidráulicas y los desecamientos de terrenos, visitase Cataluña, seguramente sus obras inspiraron las políticas sobre recursos hidráulicos y desecamientos de terrenos en España y en Cataluña².

Como en el caso de otras secciones, la importancia del Plan es la voluntad de conseguir una visión global, conocer las actuaciones prioritarias y evaluar el coste del conjunto de obras necesarias. Una vez más, la encuesta proporcionó la información sobre este aspecto mediante preguntas referidas a «Marismas, terrenos pantanosos y estanques que, por su insalubridad o aprovechamiento de cultivo, convenga sanear y desecar, dentro del término municipal», y preguntando información sobre el nombre del lugar que sanear, la delimitación de los terrenos, la

superficie, el lugar donde desaguar y la longitud del colector. También se pedía un pequeño croquis de la localización de las actuaciones que se proponían. En la mayoría de las respuestas de los ayuntamientos, se adjuntan estos croquis que facilitaron al equipo redactor la posibilidad de hacer unas primeras valoraciones de las inversiones previstas. Resulta muy expresiva la respuesta de la encuesta del municipio de Calafell y la argumentación que presenta sobre la desecación del estanque Llarg: «La desecación del estanque Llarg es muy conveniente por estar emplazado justo al lado del barrio de la Playa. Las aguas embalsadas en verano se corrompen con la correspondiente cría de mosquitos que pueden propagar sus terribles enfermedades»³. La encuesta permitió también valorar las obras que eran de carácter general y diferenciarlas de las de carácter local, que tenían que ser resueltas por los ayuntamientos o por los propietarios.

Las actuaciones previstas por el Plan se concentraban sobre todo en las comarcas de Alt Empordà (1.238 ha y 2,7 millones) y Baix Llobregat (1.268 ha y 2,5 millones), que suponen más de la mitad tanto de en superficie como del coste. Otras comarcas con actuaciones relevantes son Segrià, Montsià, Baix Empordà, Tarragonès, Urgell, Garraf y Baix Penedès. Las obras previstas se concentran en veintinueve municipios, casi todos costeros, exceptuando algunos municipios de Empordà y, evidentemente, los municipios de Lleida.

Cuadro 26. Actuaciones previstas

Comarcas ⁴	Superficie (ha)	Coste aproximado (pta.)
Alt Empordà	1.238	2.720.000
Baix Empordà	167	334.000
Baix Llobregat	1.268	2.536.000
Baix Ebre	272	300.000
Baix Penedès	80	550.000
Camp de Tarragona	145	805.000
Segrià	140	1.500.000
Urgell	750	280.000
Otras zonas de reducidas dimensiones	100	200.000
Total	4.160	9.225.000

El Plan no prevé ninguna actuación en el Delta de l'Ebre «por la razón de considerar esos terrenos en período de formación», pero sí que hace un inventario completo de todas las otras zonas de humedales de Cataluña de una cierta dimensión. En total propone desecar más de 4.000 hectáreas, con un coste total de 9,2 millones de pesetas, de las cuales selecciona 2.566 hectáreas para la primera etapa, con un coste de 5,7 millones.

¹ Esta ley es la culminación de una serie de leyes y decretos sobre saneamiento que se iniciaron con la denominada ley Baccarinni de 1882.

² En las décadas de 1960 y 1970 del siglo xx. Bateman juntamente con William Hope, también ingeniero, obtuvo una concesión para desecar y sanear la Albufera y se iniciaron estos trabajos.

³ Véase en el DVD la respuesta y el croquis.

⁴ Cabe recordar que cuando el Plan habla de comarcas, se refiere a los partidos judiciales vigentes en el momento de su redacción. En este sentido Vilanova i la Geltrú y Cunit se incluyen en la comarca de El Baix Penedès.

Respecto a las tierras de Lleida en los alrededores del estanque de Ivars y Vila-sana, había numerosas lagunas, zonas de humedales que constituían zonas húmedas de origen endorreico. La desecación de estos lugares, en algunos casos, ya había reducido ayudas y subvenciones por medio de leyes específicas, como la Ley de 24 de julio de 1918 sobre desecación y saneamiento de lagunas, marismas y terrenos pantanosos y encharcados. En el caso del antiguo estanque de Ivars, un primer intento de desecación se realizó en el año 1914, pero no prosperó principalmente por la oposición de los regantes, ya que éstos reivindicaron el uso de las aguas para el riego. No fue hasta la década de 1940 cuando una empresa bien posicionada con la Dictadura consiguió las autorizaciones y las ayudas para expropiar, ejecutar el proyecto de *saneamiento* y vender los terrenos como fincas agrícolas. En el año 1951 se ejecutaron definitivamente las obras de desecación del estanque. El motivo sólo era ganar tierras para la agricultura, y la salubridad había dejado de ser la causa principal para el saneamiento de terrenos⁵.

El azarbe Amarga, también conocido como el azarbe de Almacelles, era la otra zona para desecar de las tierras de Lleida. Los azarbes son los canales de desagüe de las aguas sobrantes de las zonas de regadío. El barranco del azarbe Amarga, que desagua al Cinca en el límite entre Segrià y Litera, servía de desagüe en la zona de regadío del canal de Cataluña y Aragón. A menudo, este barranco no era capaz de canalizar y evacuar el agua sobrante del riego y provocaba inundaciones en un área amplia de los alrededores que generaban graves perjuicios para los cultivos. Frecuentemente, los medios de comunicación se hacían eco de estas inundaciones, de los problemas que ocasionaban y de las quejas y reivindicaciones de los campesinos. En el momento de redactar el Plan de saneamiento, el problema de las inundaciones en el azarbe Amarga y la necesidad de sanearla se ponen sobre la mesa. Muñoz Oms debía de conocer bien el problema y también sabía cómo resolverlo porque, de hecho, es una de las actuaciones para las que el Plan ya especifica el tipo de obra que se tenía que hacer. Treinta años más tarde, los problemas del azarbe Amarga continuaban siendo los mismos, ya que las escasas actuaciones que se hicieron en él después del año 1939 no habían resuelto los problemas de los campesinos, a pesar de que el programa del Instituto Nacional de Colonización fue adquiriendo las tierras de cultivo de los alrededores⁶.

El Plan no concretaba el sistema de saneamiento que se tenía que aplicar en cada caso –se decidiría en el momento de redactar cada uno de los proyectos–, pero para realizar la estimación de los costos totales se establece un coste por hectárea saneada de dos mil pesetas. Esta cifra se calcula a partir del coste de establecimiento de un sistema de drenes subterráneos conectados con un colector abierto. En algunos casos, pocos, se tuvo en cuenta algunas características específicas, dado que

por diversas razones eran conocidas por los redactores de Plan⁷. Como en otras secciones similares, para realizar las obras se preveía que se necesitaría, en primer lugar, abrir la información pública para recoger con más precisión las necesidades de saneamiento y completar así la información que habían suministrado las fichas municipales. Después de las eventuales correcciones, se tendrían que convocar concursos para la redacción de los proyectos específicos y fijar los límites de las aportaciones de acuerdo con los principios generales establecidos por el Plan.

La ejecución de las obras que se presentaban significaba el 0,62% del total del gato previsto en el conjunto del Plan de obras públicas, ya que era claramente un plan «menor» desde el punto de vista del esfuerzo económico que representaba. No queda claro en la Memoria de qué manera se tenían que articular las aportaciones de los municipios y de los particulares beneficiados con un aumento de su superficie agrícola.

Este plan, como otros, no se llevó a cabo. De hecho, a pesar de que las zonas en las que se preveía actuar quedaban identificadas, en la Memoria queda claro que cuando se haya llevado a la práctica se necesitarían nuevos estudios y concreciones más detalladas y muy probablemente la incorporación de nuevas zonas para sanear: «No tenemos en absoluto la pretensión de presentar, con el procedimiento empleado, una relación de las necesidades verdaderas de Cataluña en esta materia... los procedimientos seguidos nos habrán proporcionado una relación de obras que efectuar susceptible de fundamentar un presupuesto [...]»⁸.

Por mucho que en los planes de otras secciones el cambio de gobierno en la Generalidad después de las elecciones de febrero de 1936 no supuso ninguna interrupción en los correspondientes procesos de redacción, en el caso del Plan de saneamiento esto no queda claro, ya que si bien el mapa del Plan lleva fecha de junio de 1936 e incluye la firma de Muñoz Oms en el mismo mes de junio de 1936, el Parlamento de Cataluña aprueba por unanimidad la Ley de saneamiento de las poblaciones⁹ en la cual no se hace ninguna referencia al saneamiento de terrenos. El principal objetivo de la ley era el saneamiento de las ciudades y pueblos, con el fin de mejorar sus condiciones de salubridad.

El Plan de saneamiento de 1935 tal como está planteado en la Memoria y los documentos que lo acompañan no tuvo, pues, contrariamente a otros planes, continuidad en el gobierno de izquierdas. Durante el franquismo se hicieron algunas actuaciones específicas mencionadas en el Plan: la desecación del estanque de Ivars que ya hemos comentado, y algunas actuaciones para resolver los problemas causados por el azarbe Amarga.

Con el paso de los años, la mayoría de las zonas mencionadas en la Memoria han pasado a ser zonas protegidas. Una vez disminuido hasta

⁵ Actualmente el estanque se ha recuperado. La primera propuesta de esta recuperación aparece en el *Libro Blanco de la Gestión de la Naturaleza de los Países Catalanes*, ed. Barcino, 1976, p. 389. En 2002 es constituyó el Consorcio del Estanque de Ivars y Vila-sana con el objetivo de recuperarlo. La inundación se inició en el año 2005.

⁶ Véanse los artículos de José M. Milagro en *La Vanguardia* de los días 28 de octubre y 4 de noviembre de 1967.

⁷ Era el caso, como hemos comentado, de el azarbe Amarga, por la que se preveía la construcción de un colector revestido, y de las playas de Tarragona, en las cuales se preveían rellenos artificiales de tierras.

⁸ Memoria del Plan, p. 11.

⁹ Se puede consultar esta ley en el *Boletín Oficial de la Generalidad de Cataluña*, núm. 169, miércoles 17 de junio de 1936, p. 2.111-2.112, y en el Anexo núm. 1, y también en el *Diari de Sessions*, núm. 233 del Parlamento de Cataluña, p. 1-3.

parámetros muy bajos el riesgo para la salud pública, sus valores ambientales han justificado su protección y han dado un nuevo significado a esos «lugares pestilentes y cargados de miasmas que existían en nuestra tierra»¹⁰.

¹⁰ Memoria del Plan, p.12.

Sección de Electrificaciones Rurales

Llevar la electricidad a todos los pueblos era una antigua aspiración de los políticos catalanes, también manifestada por el consejero Vallès i Pujals¹, y respecto a la situación existente sabemos, como decía Rubió i Tudurí (Generalidad de Cataluña, 1932), que la red eléctrica catalana producía «la visión fácil de desorden».

De esta sección del Plan tampoco se ha localizado su correspondiente memoria (que probablemente no se llegó a redactar), por lo que no podemos conocer cuál era el enfoque que se habría establecido en el Plan, y los objetivos los tenemos que interpretar de la relación de obras cuya realización estaba prevista y de los planos de la propuesta.

Siguiendo el método de trabajo habitual, la información básica de los problemas existentes se obtiene de las respuestas de la encuesta que, como se ha comentado, tenía un apartado dedicado a los «pueblos o agregados del municipio superiores a 50 habitantes que no tienen alumbrado eléctrico», incluyendo en él preguntas sobre la «longitud aproximada del pueblo en la línea eléctrica más próxima», «nombre de la compañía propietaria de la línea a la que se tendría que unir», «nombre de los pueblos que tal vez pudieran asociarse para resolver en común esta necesidad».

Un ejemplo del nivel de concreción de la encuesta y de las respuestas de los ayuntamientos se puede comprobar en una de las respuestas, escogida al azar, incluida en el DVD: corresponde a Sant Vicenç de Calders, del partido judicial de El Vendrell. La encuesta, firmada con fecha de 7 de septiembre de 1935 por el alcalde Pablo Caralt, a la pregunta «Longitud aproximada del pueblo a la línea eléctrica más cercana» responde: «Unos dos kilómetros», y proporciona, además, el nombre de la compañía propietaria a la que se tendría que unir (Riegos y Fuerza del Ebro). En el apartado de observaciones se dice: «Este término municipal está atravesado por torres metálicas con cables de alta tensión conduciendo fluido eléctrico. Por la carretera próxima, que atraviesa dicho término, también pasa una línea de alta tensión de este fluido. También hay otras líneas que conducen fluido a la estación de ferrocarril, a su caserío y al de la playa de Comarruga. Todas las líneas mencionadas son de la Compañía Riegos y Fuerza del Ebro. De manera que sólo a la capitalidad de este municipio le falta alumbrado eléctrico [sic]».

Como en otras secciones, el grado de detalle de las obras propuestas es muy notable, ya que describe para cada una de las comarcas (partidos judiciales) los núcleos de Cataluña a los que se prevé llevar la electricidad, los habitantes afectados por el proyecto, los kilómetros de la nueva línea eléctrica que hay que construir, la compañía a la que se tiene que empalmar la nueva línea y el correspondiente presupuesto.

De la relación de obras mencionada y de los mapas se desprende que el objetivo del Plan es dotar de servicio eléctrico a todos los núcleos

de más de 50 habitantes que no dispongan de él. Esto comporta llevar esta infraestructura a 325 núcleos de población, que en total afectaban a casi 40.000 habitantes.

El grado de precisión del Plan se puede comprobar analizando el mapa de propuesta «Plan de electrificación rural» a escala 1:200.000, donde se grafían todos los núcleos en los que el plan prevé actuar. Los núcleos se dividen en tres categorías: los de 50 a 100 habitantes, los de 100 a 200 habitantes y, finalmente, los de más de 200 habitantes. También se dibujan en color verde las «líneas de alta tensión» que hay que hacer para llevar la electricidad a los núcleos que no la tienen.

A partir de esta información se confeccionó la relación de las instalaciones previstas en el Plan, que se incluye en el correspondiente DVD, donde se concreta para cada partido judicial la propuesta del Plan. Los datos que constan en él son:

Pueblos o núcleos directamente servidos

- Nombre del núcleo al que se tiene que servir
- Municipio al que pertenece
- Número de habitantes

Instalaciones eléctricas

- Kilómetros de línea
- Compañía a la que se tiene que enlazar

Presupuesto aproximado de las instalaciones, que se desglosa en:

- Líneas
- Transformadores
- Red de distribución
- Total

Clasificación

- Habitantes por kilómetro de línea
- Categoría (columna que no se rellena)

En referencia a las líneas eléctricas que se tienen que construir, en total se prevén 1.068 kilómetros de nuevas líneas.

En el apartado correspondiente a la comarca de El Vendrell, se puede comprobar que para Sant Vicenç de Calders se da plena satisfacción a las demandas expresadas en la encuesta: se prevén 2 kilómetros de línea, a conectar con la compañía Recs i Forces; el presupuesto aproximado de las instalaciones es de 6.000 pesetas para la construcción de la línea, 2.000 pesetas para transformadores y 649 pesetas para la red de distribución, con un total de 8.649 pesetas, que para los 133 habitantes del núcleo da una ratio de habitantes por kilómetro de línea de 66.

El mapa «Gráfico de los habitantes servidos por el Plan de electrificación rural y su relación con el total de cada comarca» refleja las comarcas donde el Plan plantea las actuaciones, y representa cinco niveles diferentes: las comarcas en las cuales no se necesita ninguna actuación

¹ Vallès i Pujals manifestaba: «Cuando tomé posesión de mi cargo en la Consejería, me tracé un lema: "Ningún pueblo sin camino, sin teléfono, sin luz eléctrica, sin agua potable". Para mí, el cumplimiento de este lema ha sido una cuestión de honor. No quiero que, en los años venideros, se me reproche la vergüenza de consentir que en Cataluña haya centenares de pueblos sin nada de esto» (Costa, Rovira, 1936, p. 48).

para estar «completamente servidas», las que afectan a menos del 1% del total de población, del 1 al 3%, del 3 al 19% (donde se encuentran Sort, Solsona, Ripoll, Girona, Santa Coloma de Farners, Vilafranca del Penedès y Montblanc), y por último, del 10 al 15%. En este último nivel está Tremp, La Seu d'Urgell y Olot. Para cada comarca se indica el porcentaje de población servida y el número de habitantes que abastece el Plan.

Del total de comarcas, hay seis (Barcelona, Sabadell, Sant Feliu de Llobregat, Valls, Borges Blanques y Vielha) en las que no se prevé ninguna actuación, por considerar que tienen un nivel de servicio suficiente, mientras que en el otro extremo hay comarcas cuyas mejoras del Plan afectan entre el 10 y el 15% de sus habitantes.

La distribución de la inversión prevista por el Plan se resume en el siguiente cuadro:

Cuadro 27. Distribución de la inversión prevista en el Plan

Comarcas	Núcleos que hay que servir	Habitantes afectados	km de línea	Total pts.
Arenys de Mar	1	88	2,0	8.514
Barcelona	-	-	-	-
Berga	10	1.286	49,0	173.358
Granollers	4	400	10,5	41.700
Igualada	16	1.111	47,0	189.183
Manresa	8	1.034	30,0	111.102
Mataró	1	51	1,5	6.903
Sabadell	-	-	-	-
Sant Feliu de Llobregat	-	-	-	-
Terrassa	1	98	5,0	17.544
Vic	8	884	38,0	134.652
Vilafranca del Penedès	14	1.495	46,0	173.981
Vilanova i la Geltrú	5	755	11,0	46.535
Falset	3	637	12,0	44.911
Gandesa	1	561	12,0	41.413
Montblanc	12	1.550	56,0	199.650
Reus	1	145	2,5	10.185
Tarragona	1	82	1,0	5.496
Tortosa	5	1.386	16,0	64.924
Valls	-	-	-	-
El Vendrell	3	490	11,0	41.220
Balaguer	16	745	48,0	185.235
Les Borges Blanques	-	-	-	-
Cervera	10	886	26,5	104.858
Lleida	1	51	8,0	26.403
La Seu d'Urgell	35	3.093	113,0	427.161
Solsona	10	716	51,0	177.648
Sort	12	1.160	40,5	151.980
Tremp	42	3.273	153,0	565.919
Vielha	-	-	-	-
La Bisbal d'Empordà	9	1.140	17,0	74.734

Comarcas	Núcleos que hay que servir	Habitantes afectados	km de línea	Total pts.
Figueres	12	1.228	34,5	134.184
Girona	43	6.807	93,1	397.051
Olot	26	4.573	83,5	322.721
Puigcerdà	9	1.597	26,5	104.531
Santa Coloma de Farners	6	2.037	23,0	90.158
Totals	325	39.359	1.068,1	4.073.854

Se comprueba que la comarca en la que se prevé tener que actuar en más núcleos es Girona, con 43 núcleos, de los cuales 17 tienen una población que oscila entre 50 y 100 habitantes, 17 de 100 a 200 habitantes y 9 de más de 200 habitantes. La segunda comarca con más núcleos que servir es Tremp, con 42, pero en este caso solamente dos núcleos tienen más de 200 habitantes, 11 entre 100 y 200, y 29 pertenecen al grupo de 50 a 100 habitantes. La tercera comarca es La Seu d'Urgell (35 núcleos) y Olot, con 26 núcleos, el resto de comarcas donde se actúa tienen menos de 20 núcleos urbanos.

Respecto al volumen de inversión previsto, del total de cuatro millones de pesetas aproximadamente la mitad se concentra en cinco comarcas: La Seu d'Urgell, Tremp, Girona, Olot y Montblanc. En total se prevé dar nuevo servicio a 40.000 habitantes, la cuya mitad estaba concentrada en las comarcas de Girona, Olot, Tremp y La Seu. Aunque el principal objetivo eran los usos domésticos, en algún caso se prevé también la posibilidad de usos industriales. Toda la inversión prevista se incluye en la primera etapa del Plan.

Conclusiones

En este trabajo se han querido analizar los contenidos y las características del Plan general de obras públicas de la Generalidad de Cataluña, realizado en el año 1935. Creemos que este Plan es un de los acontecimientos importantes de la historia de la planificación territorial catalana y que está al mismo nivel que las actuaciones avanzadas que en aquellos años se hacía en los países económicamente más desarrollados. El Plan se inscribe en una tradición europea del momento, la de la realización de grandes programaciones de infraestructuras, a pesar de que en nuestro país teníamos una circunstancia diferente respecto al órgano gestor del Plan, que era la falta de competencias y de recursos que sufría la Generalidad durante la Segunda República.

Metodológicamente, el Plan puede ser considerado en muchos aspectos innovador respecto a los anteriores que se habían redactado en Cataluña, pero también lo era en el campo de la planificación española y posiblemente europea de aquellos años. El volumen y las características de la información utilizada, su tratamiento, el cálculo de las necesidades y de sus costes, la estimación de los posibles ingresos, el establecimiento de fórmulas de cooperación entre administradores, la definición de etapas y su financiación, etc. son aspectos que nos hacen creer que hay algunas aportaciones en la planificación general de las obras públicas.

La búsqueda de sistemas que permitan evitar las arbitrariedades, de un automatismo que, una vez establecidos los criterios, les permita deducir las propuestas necesarias, hace que los autores del Plan realicen, como se ha ido explicando, un gran esfuerzo de recogida y análisis de la información, tanto de la existente como de la que obtienen mediante las encuestas a los municipios o de los informes solicitados a diferentes expertos.

Cabe destacar que, como corresponde a este tipo de instrumento, lo que se quiere es introducir una racionalidad explícita en la elección y la distribución de las inversiones por hacer, basada en la medida, lo más objetiva posible, de las necesidades, de los posibles beneficios y también de la colaboración de los afectados, tanto públicos como privados, en clara oposición a la práctica habitual en esos momentos, dominada más por los favoritismos.

Cuanto a la financiación, lo más relevante es que se cuantifican las diferentes propuestas y que se establece un techo temporal a las posibilidades de realización; cabe tener en cuenta que, dada su característica de propuesta inicial, se considera suficiente esta primera aproximación cuantitativa, que posteriormente cabría desarrollar para poder conocer exactamente las proporciones de la inversión, que en cada caso correspondería aportar al sector privado y al sector público y, dentro de este, a la Generalitat i a los ayuntamientos.

Fundamentalmente lo que quieren los autores del Plan es que éste permita destinar los recursos disponibles teniendo en cuenta el conjunto de las necesidades y sus prioridades.

El poder contemplar el conjunto de las infraestructuras permite que el Plan relacione entre sí algunas de las propuestas sectoriales, potenciando determinadas zonas de confluencia de los diferentes modos de comunicación o de desarrollo del regadío o de la energía eléctrica.

Respecto del coste del Plan, no podemos olvidar que no se incluye lo que se refiere a la mejora de la red de caminos existentes, que se considera una función de la Dirección General de Obras Públicas, y que representaba, sin duda, un gasto muy importante.

Una de las primeras cosas que hay que remarcar de este plan es la eficacia del trabajo de sus autores, que demostraron una productividad muy alta. Todo lo explicado hasta ahora, y alguna cosa más que no se ha podido recuperar, fue realizado por un equipo de seis personas dirigidas por Victoriano Muñoz Oms y en tan sólo once meses. Victoriano Muñoz Oms fue nombrado director por Joan Vallès i Pujals (entonces consejero de Obras Públicas y también impulsor del proyecto) del Plan el 17 de julio de 1935 y presentó la dimensión de este cargo el 21 de septiembre de 1937. Como dice la Memoria del Plan de caminos, es verdad que muchas personas más aportaron sus colaboraciones, de manera especial los ingenieros encargados en cada provincia de los servicios de Obras Públicas de la Generalidad. Pero en cualquier caso, la recopilación de la información (incluidas las encuestas municipales), su tratamiento y la combinación con las otras colaboraciones, la selección final de las propuestas de cada sección con las correspondientes memorias justificativas, los resúmenes finales y la valoración de todo de forma global, las propuestas de financiación y el despliegue gráfico, fueron labores realizadas por este equipo, y muchas específicamente por su director, con los limitados medios técnicos disponibles en la época. Esto sólo se puede entender por el entusiasmo y la extraordinaria dedicación horaria de estas personas, la mayoría alejada de sus familias, con las que se trabajó en los locales de la calle Sant Honorato, justo al lado del Palacio de la Generalidad, donde se establecieron las oficinas del Plan.

Otro aspecto que hay que poner de manifiesto es el del modelo territorial que propone el Plan. A pesar de que éste no está explicitado como tal, hay muchos elementos que pueden llevar a definirlo. Se considera que Cataluña tiene un problema de macrocefalia (“una cabeza demasiado grande con relación al resto del cuerpo” y una acumulación de la mitad de la población en torno a Barcelona), que tiene un sistema de ciudades desequilibrado y muchos núcleos rurales de pocos habitantes.

Pero aun así, se podría considerar que al Plan le falta una visión explícita del conjunto del territorio, ya que no encontramos en él una explicación

en su conjunto, ni que tenga en cuenta las características de sus componentes. El Plan busca mejorar la cohesión del territorio mediante el aumento de la accesibilidad y potenciando no únicamente la conexión de la red urbana básica, sino también la de todos los núcleos habitados de una cierta dimensión y la de todos los lugares relevantes del territorio. Por un lado, diríamos que quiere potenciar el sistema de ciudades medianas, pero por otro lado, intenta lograr un nivel mínimo de equipamientos para toda la población (agua, teléfono, electricidad, alcantarillado, etc.). Territorialmente, es claramente reequilibrador, y aunque no habla de objetivos de población o de dimensiones de ciudades, hace una distribución de la inversión bastante evidente en este sentido, e intenta aprovechar todos los recursos existentes. Así, mediante la resolución de los déficits en todos los campos de las infraestructuras, lleva a un territorio con menos desequilibrios. De alguna manera, el Plan quiere homogeneizar el territorio teniendo en cuenta la distribución de la población, la actividad económica y el tráfico que estos tres factores generan. Frecuentemente, esto se manifiesta intentando igualar las dotaciones por habitante de los diversos servicios.

Pero también podemos considerar que es un plan reequilibrador en el ámbito de la población, como se puede ver en los datos que se han analizado referidos a la distribución territorial de las inversiones. Quiere potenciar el desarrollo económico (producción eléctrica, regadíos, comunicaciones, autopistas, etc.) y al mismo tiempo establecer este nivel básico de bienestar social, basado en las infraestructuras, aunque en el Plan no haya actuaciones de lo que se entendería como política social. En este sentido, los autores del Plan tenían claro que la mitad de Cataluña no había disfrutado hasta el momento de las infraestructuras y los servicios que correspondían a la época. A esto quizá se une un cierto sesgo «leridanista» del Plan, pero que podría estar plenamente justificado por la situación objetiva de esas comarcas. En sus principios deja bien claro que se quiere huir de arbitrariedades; otra cosa es que en algunas decisiones, como la centralidad viaria de Ponts o la selección de las obras ferroviarias, el amplio conocimiento que tenía el director del Plan le condujo a hacer que se seleccionasen determinadas propuestas. De todos modos, y respecto al conjunto de actuaciones, las comarcas con mayor inversión comarcalizada, tanto globalmente (Barcelona, Solsona, Sort, Tortosa, Tremp, Figueres, Puigcerdà) como por habitante (Sort, Solsona, Tremp, La Seu d'Urgell) no parecen reflejar ninguna desviación y sí que confirman la voluntad de mejorar el equipamiento de la mitad norte, pirenaica y prepirenaica del país. A pesar de esto, pueden verse en el Plan algunas ideas de posibles nuevas polarizaciones, siguiendo uno de los principios: reforzar los núcleos comarcales. Aparte del caso de Ponts, ya mencionado, destaca el conjunto de actuaciones centradas en la zona de Amposta-Sant Carles de la Ràpita, donde se proponen actuaciones conjuntas de infraestructuras viarias, portuarias y ferroviarias.

El Plan define como objetivo concretar todas las necesidades de Cataluña en materia de obras públicas de forma conjunta: es, por lo tanto, un plan de infraestructuras, que para su autor eran los elementos fundamentales para la mejora del conjunto del sistema, pero considerándolas como un conjunto, como un todo que interacciona. En su idea inicial, seguramente que hay que atribuir a Vallès i Pujal (tanto en su aspecto

planificador como en la pesada tarea de preparar las transferencias del Estado, y que suponía la continuidad de la obra de la Mancomunidad), en los orígenes del Plan se preveían únicamente actuaciones en las carreteras; pero, al recibir el encargo, Muñoz Oms planteó la necesidad de hacer conjuntamente la revisión de todas las actuaciones infraestructurales, ya que así se podía hacer de forma más racional al poder tener en cuenta las interrelaciones existentes entre todas ellas.

En la historia de la planificación territorial del primer tercio del siglo XX nos encontramos con diversas corrientes que no parecen mezclarse entre sí, y que están definidas por parámetros políticos y profesionales muy diferentes.

Dentro de estas corrientes, el Plan de 1935 formaría parte de los que, centrados fundamentalmente en infraestructuras básicas (carreteras, teléfonos, electricidad y agua), impulsó la Lliga Regionalista, primero desde la Diputación de Barcelona, después desde la Mancomunidad y, finalmente, desde la Generalitat. Profesionalmente podríamos decir que encontramos abogados y sobre todo ingenieros, que en el caso que estamos comentando son de la rama de Caminos, Canales y Puertos.

Pero hay que tener presente que en medio de estas dos actuaciones, encabezadas por la Lliga, la misma Generalitat, con el presidente Macià como impulsor (de Esquerra Republicana), encarga al arquitecto Nicolau Maria Rubió i Tudurí la redacción del “anteproyecto de distribución de la superficie de Cataluña”, conocido como el *Regional Planning* y publicado el año 1932. Rubió i Tudurí estaba muy en contacto con el mundo anglosajón, había participado en el “Housing and Town Planning Congress” en Londres el año 1922, y tuvo un papel destacable en la difusión en Cataluña del modelo de la ciudad-jardín. La redacción, pues, del *Regional Planning* es, además del primer proyecto de planeamiento territorial, una de las manifestaciones de la entrada de las corrientes anglosajonas en el campo del urbanismo y del planeamiento en Cataluña. En la redacción del *Regional Planning* y en su difusión, participó también el ingeniero Santiago Rubió i Tudurí, hermano de Nicolau Maria. El *Regional Planning* no pasó de ser un anteproyecto, y el Servicio del Plan regional que lo tenía que desarrollar no se llegó a crear. Dos lemas estaban en la base de sus propuestas: el primero “No tenemos que creer demasiado en la industrialización de Cataluña” estaba relacionado con la idea que para salir de la crisis hacía falta una cierta vuelta al campo. El segundo “Hace falta crear la Cataluña-ciudad dentro de la cual Barcelona no sea más que un barrio” se fundamentaba en una serie de propuestas de protección de tierras agrícolas, de reforzamiento de las comunicaciones, de nuevos impulsos al turismo etc. que en definitiva suponían, sin explicitarlo claramente, un reequilibrio territorial en Cataluña. En este sentido los objetivos implícitos del *Regional Planning* coincidían con los del Plan de obras públicas.

Paralelamente a la redacción del *Regional Planning*, el grupo de arquitectos del GATCPAC, muy próximo a los planteamientos de Le Corbusier, presentaba el año 1932 y de una manera autónoma, una propuesta global para la ciudad de Barcelona, alternativa a la ciudad que se estaba construyendo. La propuesta se conoce como Plan Macià, ya que a pesar de no tener apoyo legal sí que tuvo el del presidente y de alguno de

los consejeros. La propuesta planteaba una importante reforma interior de la ciudad, en la que el suelo para la industria y las viviendas obreras, por un lado, y los elementos de capitalidad, por el otro, tenían una relevancia especial. Una de las propuestas estelares de este proyecto fue la Ciudad de reposo y de vacaciones.

Durante la presidencia de Lluís Companys, un decreto de la Generalitat de 10 de marzo de 1937 ponía en marcha la Conferencia del aprovechamiento industrial de las riquezas naturales de Cataluña (CAIRN), que es una propuesta de los ingenieros industriales, titulación que ostentan su presidente, Ventura Arán i Ferrer, y su secretario, Santiago Rubió i Tudurí, que había colaborado con su hermano Nicolau M. en el Regional Planning.

A pesar de no estar directamente relacionado con el planeamiento territorial o sectorial como las iniciativas anteriores, en estos primeros años de la década de los años 30, el gobierno de la Generalitat se plantea aprobar una nueva división territorial basada en el hecho comarcal. El año 1933 se publicaba el libro: *La División Territorial de Cataluña. Estudios y Proyectos. Nomenclátor de Municipios*. Era el libro que recogía la propuesta de la división territorial de Cataluña de la Ponencia de la estructura comarcal de Cataluña, que había recibido el encargo del Gobierno de la Generalitat el año 1932 para la delimitación de las comarcas. El presidente de esta Ponencia fue el geógrafo Pau Vila i Dinarès. Pau Vila fue el geógrafo que introdujo en Cataluña los planteamientos y metodologías de la geografía posibilista francesa, cuyo iniciador fue Paul Vidal de la Blache. En este sentido, la metodología y las herramientas de trabajo utilizadas para la ponencia estaban muy relacionadas con las que postulaba la escuela posibilista para la identificación de regiones.

En definitiva, en estos primeros años de la década de los 30 se presentan y plantean diversas iniciativas relacionadas con el planeamiento, sea sectorial, territorial, de división administrativa... Estas iniciativas son independientes las unas de las otras, tienen influencias y conexiones internacionales diferentes y están protagonizadas por profesionales de ámbitos muy diversos.

Paradójicamente, el Plan de obras públicas no recoge ni una de las propuestas urbanísticas que se habían hecho hacía poco (como el *Regional Planning* de los hermanos Rubió i Tudurí, del cual no se da ninguna noticia), ni las propuestas del Plan Macià, ni las propuestas urbanísticas de ampliación del puerto en los terrenos de la zona Franca. Ni, por otra parte, la CAIRN, centrada en las fuentes de energía y los recursos naturales y que, por lo tanto, quiere analizar entre otros el tema hidroeléctrico y el de los regadíos, menciona el Plan general de obras públicas de dos años atrás.

Estos "olvidos" se produjeron posiblemente por la doble razón: política y profesional, que los diferenciaba. Por diversas razones, que quizás todavía es demasiado pronto para analizar, este olvido también se produjo respecto del Plan general de obras públicas después de la Guerra Civil, y podemos ver que cuando se reanuda una incipiente planificación del territorio a nivel provincial, o posteriormente en el ámbito de la zona metropolitana de Barcelona, no aparece mencionado este claro antece-

dente, aunque, sobre todo en el esquema viario, se siguen algunas de sus propuestas.

El Plan de obras públicas es pues un plan "de ingenieros" y no de urbanistas, con una clara diferenciación disciplinaria que hace que se ignoren mutuamente. Tampoco se da ninguna noticia de las propuestas del Plan a las revistas de arquitectura del momento. Sí en cambio se da noticia en el Plan de la división territorial propuesta por la Ponencia, pero, como ya se ha comentado, no se utilizó, entre otras cosas por que no era vigente; en su lugar se utilizó la división en partidos judiciales que configuraba unos ámbitos de tamaño similar y para la cual se disponía de una cierta información estadística.

Otro hecho que caracteriza este plan es que, siguiendo en cierta manera la tradición que la Liga ya había practicado en el gobierno de la Mancomunidad, el Plan se redacta planteando su realización con la colaboración entre la Generalidad y los municipios. La importancia que se da a la encuesta municipal como fuente de información, la participación en la información pública, los diferentes mecanismos de cooperación para llevar a cabo las inversiones, etc. son muestras importantes de esta relación.

Asimismo, es un plan ejecutivo, planteado con una visión realista y posibilista, que quería lograr su realización en las etapas previstas, sobre todo en la primera. También debe remarcar que en muchos aspectos es un plan de síntesis, que recoge propuestas sectoriales ya existentes en ese momento y planteadas anteriormente o contemporáneas, a las que aporta ideas y propuestas nuevas. Así, por ejemplo, recoge diversos planes como los de política hidráulica de Lorenzo Pardo, el Plan de aeropuertos de la Generalidad, de Josep Canudas, propuestas concretas (autopistas, transvases, la propuesta existente del aeropuerto de Barcelona...) y teóricas (como las de Creus i Vidal), pero siempre realiza una cuidadosa selección en la que descarta algunas y modifica otras.

No hay que olvidar que el Plan que presentamos tenía previsto someterse a información pública y, una vez introducidas las modificaciones derivadas de ésta, presentarlo al Parlamento para su aprobación. Por lo tanto, estamos ante una propuesta técnica que nunca se aprobó, ni en su conjunto, ni en sus diferentes secciones.

El Plan demuestra tener un buen conocimiento de cuáles eran las soluciones más avanzadas en los diferentes campos y hace apuestas que, en aquel momento, se podían considerar arriesgadas, como es el caso de la importancia del transporte por carretera en frente del ferrocarril, o de los aviones más pesados que el aire frente a los dirigibles, la construcción de autopistas, etc.

El mismo caso se produce con la aplicación del concepto de malla y de los cálculos para su densidad en las diversas infraestructuras, pero especialmente en la de caminos, y también en cuanto a su jerarquización, para dar un acceso similar a los servicios en todos los puntos del territorio teniendo presentes las diferentes características y evitando el aislamiento de ningún núcleo habitado.

Creemos que la «modernidad» del Plan queda finalmente demostrada por el hecho de que, pasados más de setenta años de su redacción, todavía podemos considerar bastante completo y ponderado el decálogo de sus objetivos y cabe señalar que todavía mantiene en gran parte su validez. Respecto a las propuestas, también debe considerarse el acierto de la elección, ya que una gran parte se han llevado a cabo de forma más o menos aproximada; otras han quedado obsoletas, pero hay algunas que todavía están vigentes y se podrían emprender.

La mejor prueba de que las propuestas del Plan no eran desacertadas es que una buena parte se han realizado. La lástima es que en lugar de realizarse en diez años se han necesitado más de cincuenta.

El Plan de obras públicas de la Generalidad de 1935 es otra evidencia, de las muchas que ya se han señalado, del terrible perjuicio que para Cataluña supuso la Guerra Civil. A lo largo de sus páginas podemos ir observando la distancia que en materia de infraestructuras nos separaba de los países más avanzados de ese momento y las actuaciones que hacían posible reducirla en pocos años. Si la propuesta se hubiera emprendido, a pesar de los previsibles retardos, hubiera sido muy posible que en la década de 1940 se hubiera logrado un nivel muy parecido al del resto de las zonas industriales europeas. En cambio, la realidad fue que, en aquella década, la posición relativa de Cataluña perdió muchas posiciones y estaba falta de todo tipo de infraestructuras, ya que éstas no sólo no se habían realizado, sino que se habían destruido. Si nos acogemos al planeamiento de infraestructuras, la situación era similar: se tendrá que esperar muchos años para volver a redactar algún plan, no ya la Generalidad, sino cualquier organismo que prevea como objetivo la dotación homogénea de un conjunto de infraestructuras a escala del territorio catalán, que tenga en cuenta el desequilibrio territorial y que se plantee la comunicación de los pequeños núcleos aislados tanto por carretera como por teléfono, que prevea el equipamiento portuario a lo largo de toda la costa o la localización de otros aeropuertos además del de Barcelona.

Aunque implícitamente pueden encontrarse algunas referencias, la visión de la economía productiva no está centrada en la industria, que con su desarrollo había convertido Cataluña en la fábrica de España; no hay una especial preocupación por la accesibilidad de los centros industriales, ni por el traslado de mercaderías, a pesar de que se puede considerar incluido en los diversos índices que utiliza para la estimación del tráfico o de la riqueza. Podemos decir que no se habla de la industria, y en cambio se menciona la importancia de los cultivos y de los aprovechamientos agroforestales, así como de los recursos hidráulicos como sectores clave para la economía, cosa que también hace, por ejemplo, Creus i Vidal.

Respecto a los objetivos sociales que el Plan lleva implícitos, lo que queda claro es que los instrumentos para conseguirlos son las infraestructuras. Como hemos comentado, es un plan hecho desde la mentalidad del ingeniero de caminos, desde la premisa de que mejorando las comunicaciones de todo tipo y proporcionando agua y energía se pueden solucionar una buena parte de los problemas económicos existentes en el país. También hay una clara mentalidad económica, tanto en

las propuestas (por ejemplo, en el caso del Plan de riegos, en el cual se calcula el incremento de patrimonio que comporta su realización) como en los mecanismos de financiación, sectoriales y también en relación con la financiación conjunta del Plan, que, a pesar de ser muy ambiciosa y optimista, como mínimo ofrece un encaje financiero que permite considerar el Plan como realizable en un determinado período y no, como pasa a menudo en este tipo de propuestas, como un ejercicio utópico sin ninguna previsión temporal para su realización y menos todavía para su financiación.

También cabe remarcar que, en su afán de tener en cuenta todos los aspectos y evitar toda posible discriminación, en el Plan se propone modificar el sistema de subvenciones para la construcción de los caminos, para dar también posibilidades de realizar los accesos a los municipios con menor riqueza. De hecho, podemos decir que en el Plan se establecen mecanismos de justicia redistributiva, derivados de la construcción de las obras públicas. Hasta el punto de que se puede detectar en algunas de las propuestas un cierto desvío para potenciar regiones más desfavorecidas.

Quizás no era una condición suficiente, pero parece estar bastante claro que buena parte de las actuaciones, vista la situación existente y comparándola con la de los países más desarrollados, era una condición necesaria para avanzar el país.

Debe señalarse que el autor del Plan, en su larga dedicación profesional después de la guerra, continuó impulsando algunas propuestas, muy especialmente en el campo de las obras hidráulicas y en el de las carreteras, haciendo alguna revisión. En otros sectores, por ejemplo, en el caso de los teléfonos, los puertos, las depuradoras o las alcantarillas, se han llevado a cabo algunas de las propuestas del Plan por parte de los organismos encargados de estos aspectos, frecuentemente sin ser conocedores de estas coincidencias.

Estos hechos nos ponen de manifiesto el acierto de esas propuestas y el valor que habría tenido conocerlas como un antecedente digno de consideración a la hora de plantearnos nuevas actuaciones.

Bibliografia

- ALEGRET TEJERO, Joan Lluís (dir), (2003), *El port de Palamós, 1902-2002*, Barcelona: Ports de la Generalitat. Generalidad de Cataluña.
- ALEMANY I BARRIS, Joan (2002), *El port de Barcelona. Un passat, un futur*, (2a edició), Barcelona: Autoritat Portuària de Barcelona, Barcelona: Lunwerg.
- ALLENDE PORTILLO, Fermín; VELARDE REVILLA, Pedro M. (1994), "Infraestructura de comunicaciones en Vizcaya (1857-1975)", *Lurr@lde*, nº 17, p. 295-316.
- BAHAMONDE MAGRO, Ángel; OTERO CARVAJAL, Luis Enrique (1993), "El teléfono, el nacimiento de un nuevo medio de comunicación, 1877-1936". A: Bahamonde Magro, Ángel; Martínez Lorente, Gaspar; Otero Carvajal, Luis Enrique, *Las comunicaciones en la construcción del estado contemporáneo en España, 1700-1936*. Madrid: Ministerio de Obras Públicas y Medio Ambiente, p. 189-232.
- BARAVELLI, G.C. (1937), *Política de Obras Públicas del Régimen Fascista*, Roma A. XIII, Secretà Editrice di "Novissima".
- BARCELÓ MARCO, Juan (1935), "Problemas ferroviarios: la competencia entre el ferrocarril y la carretera", *Revista de Obras Públicas*, 83, tomo I (2666), p. 140-142.
- BARDÍA I BARDÍA; Ramon [1935?], "Notes per a l'estudi de l'economia agrícola i ramadera de Catalunya en relació amb el Pla general d'obres públiques". Barcelona: Escola Superior d'Agricultura (no publicado).
- BERNAT I FALOMIR, Jordi (1983), "Antecedents històrics", *Pla de Carreteres de Catalunya, Annex I*, Barcelona: Generalidad de Cataluña, Departamento de Política Territorial y Obras Públicas.
- BOHIGAS I GUARDIOLA, Oriol (1978), *Arquitectura i urbanisme durant la República*, Barcelona: Tusquets.
- C.A.I.R.N. (1937), *Conferència per a l'aprofitament industrial de les riqueses naturals de Catalunya*. Barcelona: Conselleria d'Economia, Generalidad de Cataluña.
- CALVO CALVO, Ángel (2006), "Telefónica toma el mando. Monopolio privado, modernización y expansión de la telefonía en España, 1924-1945", *Revista de Historia Industrial*, nº 32, año XV, p. 69-97.
- (2008), "Cambio tecnológico en la telefonía de Cataluña durante el monopolio de CTNE, 1924-1936", *Actes d'Història de la Ciència i de la Tècnica*, Nueva época, vol. 1, p. 169-176.
- CAMPS I BOSSER, Manel (1986), "L'obra pública sempre crea riquesa: entrevista a Victoriano Muñoz", *Espais*, nº 1, septiembre-octubre, p. 24-27.
- CARRERA I PUJAL, Jaime (1961), *La economía de Catalunya en el siglo XIX*, tomo IV, Barcelona: Bosch.
- CARRERAS I PUIGDENGOLAS, Josep Maria (1997), "Les finances de la Mancomunitat de Catalunya" (tesis doctoral dirigida por: Ernest Lluch i Martín, Departament d'Història i Institucions Econòmiques), Barcelona: Universitat de Barcelona, Facultat de Ciències Econòmiques i Empresariales (no publicada).
- CARRERAS I PUIGDENGOLAS, Josep Maria; BERNAT FALOMIR, Jordi (2007), "El Pla d'obres públiques de la Generalitat republicana: infraestructures i ordenació territorial", En: PIÉ, Ricard (ed.), *Aportacions catalanes en el camp de la urbanística i de l'ordenació del territori, des de Cerdà als nostres dies*, Barcelona: Societat Catalana d'Ordenació del Territori, Institut d'Estudis Catalans, p. 191-239.
- CASASSAS I SIMÓ, Lluís (1977), *Barcelona i l'espai català*, Barcelona: Curial.
- CASTELLTORT I RIBA, Antoni (2002), "L'establiment de xarxes hidràuliques a Catalunya". En: *Els transvasaments en la història de Catalunya*, Girona: Fundació Pere Garcia Fària, Universitat de Girona, Departament d'Arquitectura i Enginyeria de la Construcció (Jornada: Els transvasaments en la història de Catalunya, Girona, novembre 2002), p. 47-57.
- CHALONS, Vicents (1934), "Per fi el Noguera-Pallaresa?", *Camins*, p. 10-11.
- CORREA LLOREDA, Lorenzo (2002), "Porcioles i la batalla de l'aigua", *Els transvasaments en la història de Catalunya*, Girona: Fundació Pere Garcia Fària, Universitat de Girona, Departament d'Arquitectura i Enginyeria de la Construcció (Jornada: Els transvasaments en la història de Catalunya, Girona novembre 2002), p. 167-170.

- COSTA I DEU, Joan; ROVIRA, Joan (1936), *Joan Vallès i Pujals a la Conselleria d'Obres Públiques de la Generalitat. Reportatge de l'obra que ha de transformar Catalunya*, Barcelona: Llibreria Verdguer.
- CREUS I VIDAL, Lluís (1934), *Visió econòmica de Catalunya* (dos volumens), Barcelona: Catalònia.
- CRUAÑAS RULDUÁ, Jaime (1934), *Anteproyecto de Autopista de Barcelona a Bilbao, Memoria Interna*. Bilbao: Cámara de Comercio de Bilbao (MICCB).
- (1934), *Anteproyecto de Autopista de Barcelona a Bilbao*. (Documento no publicado).
- DÍAZ-MARTA, Manuel (1983), “Indalecio Prieto, ministro de Obras Públicas”, Madrid: Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, Catálogo de la exposición (dirigida y proyectada por Salvador Tarragó).
- (1997), “La génesis del inconcluso Plan Hidrológico Nacional”, *Añil: Cuadernos de Castilla-La Mancha*, nº 13, p. 34-36.
- DÍAZ I RULL, Joan (2003), “La visió en xarxa de Victoriano Muñoz Oms” (tesina en el Departament d'Enginyeria de la Construcció), Barcelona: Universitat Politècnica de Catalunya, Escola Tècnica Superior d'Enginyers de Camins, Canals i Ports de Barcelona <<http://hdl.handle.net/2099.1/6175>>.
- DIPUTACIÓ DE BARCELONA, GABINET TÈCNIC D'OBRES PÚBLIQUES (1977), *Pla de Camins 1935*, (reproducció en facsímil del original de la Memoria de Caminos y del Mapa de Cataluña, a escala 1:400.000 de setembre de 1935, Generalidad de Cataluña), Barcelona (aportació a los trabajos del ámbito VIII “Ordenació del territori” del Congrés de Cultura Catalana).
- El Constructor* (1924), “El Circuito Nacional de Turismo. Interesante Memoria presentada al Directorio por el Real Automóvil Club de Cataluña”, nº 12 p. 33 i 34.
- Els transvasaments en la història de Catalunya* (2002), Girona: Fundació Pere Garcia Fària, Universitat de Girona, Departament d'Arquitectura i Enginyeria de la Construcció (Jornada: Els transvasaments en la història de Catalunya, Girona novembre de 2002).
- ESCODA I MÚRRRIA, Coia (2002), *El port de Tarragona*, Tarragona: Autoritat Portuària de Tarragona, Barcelona: Lunwerg.
- FONT I GAROLERA, Jaume (1991), “Infraestructures viàries i organització del territori: contribució al coneixement del procés de formació de la xarxa viària de Catalunya”, (tesis doctoral dirigida por Roser Majoral Moliné, Departament de Geografia i Anàlisi Geogràfica Regional), Barcelona: Universitat de Barcelona, Facultat de Geografia i Història.
- (1999), *La formació de les xarxes de transport a Catalunya (1761-1935)*, Vilassar de Mar: Oikos-Tau, col. Xarxes i Territoris.
- FUSTER TOMÁS, José (1928), “La electrificación del ferrocarril transpirenaico de Ripoll a Puigcerdá”, *Revista de Obras Públicas*, 76, tomo I (2496), p. 79-81.
- GARCÉS, J. (1924), “Carreteras especiales”, *El Constructor*, nº 10, p. 26.
- GARCÍA ORTEGA, Pedro (1974), “Autovías y autopistas en la década de los veinte”, *Boletín de Información del Ministerio de Obras Públicas*, nº 204, diciembre, p. 10-11.
- GENERALITAT DE CATALUNYA (1932), *El Pla de distribució en zones del territori de Catalunya (Regional Planning)*, Barcelona.
- GENERALITAT DE CATALUNYA. DEPARTAMENT DE POLÍTICA TERRITORIAL I OBRES PÚBLIQUES (1982), *Pla general d'obres públiques, any 1935*, (Introducció de J. M. Cullell, Proemio de V. Muñoz, y Prólogo de J. M. Carreras, J. Bernat i J. M. Camarasa). [Reedició de parte de los documentos, gráficos y mapas conocidos el 1982], Barcelona.
- GRAS BARTROLÍ, Jaume (2005), *Trens de Catalunya*, Sant Feliu de Llobregat: Edicions el Mirador.
- HERRANZ LONCAN, Alfonso. (2004), “La dotación de infraestructuras en España (1844-1935)”, *Estudios*, nº 45, Madrid: Banco de España, Servicio de Estudios.
- LAGO, Luis; ROBUSTÉ, Francesc (2000), *Aeroport de Barcelona. Impuls i reflex d'una ciutat moderna*. Barcelona: AENA.
- LATORRE I PIEDRAFITA, Xavier (1995, 1998 2a ed.), *Història de l'Aigua a Catalunya*, Barcelona, Associació Catalana d'Amics de l'Aigua.
- (2006), *Hace 40 años*. Barcelona: Associació Catalana d'Amics de l'Aigua.
- LORENZO PARDO, Manuel (1933), *Plan Nacional de Obras Hidráulicas*, Madrid. (se puede consultar en el Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas (CEDEX) <[web:http://hercules.cedex.es/Informes/Planificacion/1933-Plan_Nacional_de_Obras_Hidraulicas/](http://hercules.cedex.es/Informes/Planificacion/1933-Plan_Nacional_de_Obras_Hidraulicas/)>)
- MANCOMUNITAT DE CATALUNYA (1923), *L'obra realitzada*, Barcelona: Impremta de la Casa de la Caritat.
- MARCUELLO CALVÍN, José Ramón (1990), *Manuel Lorenzo Pardo*, Madrid-Zaragoza: Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Aragón.
- MARTÍ I HENNEBERG, Jordi (1998), “El proyecto de una red integrada de ferrocarriles secundarios en Cataluña”, a Capel, H. y Linteanu P.-A. (Coord.), *Barcelona-Montréal, desarrollo urbano comparado*, Barcelona: Publicacions de la Universitat de Barcelona, p. 89-100.

- MARTÍN PASCUAL, Manuel (2002), "El rec comtal, una infraestructura mil·lenària d'abastament d'aigua a Barcelona". En: *Els transvasaments en la història de Catalunya*, Girona: Fundació Pere Garcia Fària, Universitat de Girona, Departament d'Arquitectura i Enginyeria de la Construcció (Jornada: Els transvasaments en la història de Catalunya, Girona, novembre 2002), p. 89-100.
- MENÉNDEZ MARTÍNEZ, José M. (1984), "Notas históricas sobre la planificación de carreteras", Madrid. (texto incluido en el *Plan Nacional de Carreteras 1984/1991*).
- MERCHÁN GABALDÓN, Faustino (2004), "Plan director del aeropuerto Barcelona-el Prat para el nuevo milenio: luz verde para su ampliación y desarrollo", *Revista Cimbra*, nº 357, marzo-abril, p. 38-47.
- MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y URBANISMO (1983), "Indalecio Prieto, ministro de Obras Públicas", Madrid: Catálogo de la exposición proyectada y dirigida por Salvador Tarragó, texto de Manuel Díaz-Marta.
- MOLAS I BATLLORI, Isidre (1974), "El govern d'Ignasi Vilallonga de la Generalidad de Cataluña", Valencia: *Arguments*, nº 1, p. 131-156.
- MONTANER I GARCIA, M. Carme (1998), "Cartografia i Administració a Catalunya (1914-1982)", *L'Avenç*, dossier: Història i Cartografia, nº 224, abril, p. 59-63.
- MORENO I GUALLAR, Josep Antoni (2003), "La construcción del ferrocarril de Val de Zafán a Sant Carles de la Ràpita entre 1880 y 1906", Gijón (Astúries): III Congreso de Historia Ferroviaria, 24-26 setembre.
- MUÑOZ OMS, Victoriano (1934), *Información sobre el Plan Nacional de Obras Hidráulicas*, Lleida: Ajuntament de Lleida.
- (1967), "Tráfico y estructura de una red de carreteras", *Memorias de la Real Academia de Ciencias y Artes de Catalunya*, nº 2789, vol. XXXVIII, nº 6 (octubre).
- (1982), "Planificación de carreteras en Cataluña. Historia", Conferència a les Jornadas de Estudio de la Asociación Española de la Carretera. Barcelona, mayo.
- NAVAS I FERRER, Teresa (2002), "Apunts sobre l'origen de la xarxa viària moderna en el territori de Barcelona. (1833-1847)", *Quaderns d'història de l'enginyeria*, vol. V, 2002-2003, p. 247-259, (<http://hdl.handle.net/2099/756>).
- NEL·LO I COLOM, Oriol; LLUCH I MARTIN, Enric (1983), *La Gènesi de la divisió territorial de Catalunya*. Barcelona: Diputació de Barcelona.
- OTERO, L. E. (1993), "El teléfono, el nacimiento de un nuevo medio de comunicación, 1877-1936", a Bahamonde, A., Otero, L. E.: *Las comunicaciones en la construcción del estado contemporáneo en España, 1700-1936*, Madrid: MOPTMA.
- PAVON I GAMERO, David (2002), "Els antecedents de l'obra hidràulica al riu Ter fins a la construcció dels grans embassaments de Sau i Susqueda". En: *Els transvasaments en la història de Catalunya*, Girona: Fundació Pere Garcia Fària, Universitat de Girona, Departament d'Arquitectura i Enginyeria de la Construcció (Jornada: Els transvasaments en la història de Catalunya, Girona, novembre 2002), p. 101-120.
- (2007), Antedentes de los grandes proyectos de irrigación el llano del Alto Ampurdán. La opción fracasada de los grandes regadíos catalanes del siglo XIX". *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, Barcelona, Universitat de Barcelona.
- (2009), *Gran obra hidràulica i territori a les conques de la Muga i del Fluvià (1850-1980)*. 2 vol. Figueres: Institut d' Estudis Empordanesos.
- PÉREZ DE LA CANAL, M. (1978), "Evolución de la transferencia de servicios estatales a la Generalidad de Cataluña durante la Segunda República", Madrid: *Documentación Administrativa*, nº 177 (enero-marzo).
- PORCIOLES COLOMER, José M. de, (1994), *Mis Memorias*, Barcelona: Prensa Ibérica.
- PRIETO, Lluís; ENGUIX, Joan Carles (1994), *El transpirenaico del Noguera Pallaresa y el ferrocarril Lleida-Teruel-Baeza*. Madrid: Ed. Monografías del Ferrocarril.
- (2008), *Línia Lleida-la Pobla. El Ferrocarril transpirinenc del Noguera Pallaresa*, Barcelona: Ferrocarrils de la Generalidad de Cataluña.
- PUIG I CADAVALCH, Josep, (1919), "Discurs als diputats de la Mancomunitat de Catalunya en prendre possessió de la Presidència, 12 de setembre de 1919", Barcelona: Impremta de la Casa de la Caritat.
- RIBAS I MASSSANA, Frederic, (1999), "L'enginyer Muñoz Oms, el darrer regeneracionista", *Revista de Catalunya*, nº 137, p. 45-58.
- RIERA I FIGUERAS, Pilar (1996), "Del Pla d'Obres Públiques de 1935 al Pla general d'aigües de 1957 (Victorià Muñoz Oms)", programa de doctorado abierto "Propostes d'Ordenació integral del territori a la Catalunya contemporània" (coordinado por Enric Lluch i Martín), Bellaterra: Universitat Autònoma de Barcelona, Departament de Geografia, documento inédito.
- ROCA I ROSSELL, Francesc (1976), "El Regional Planning de 1932". *Revista Novatècnica*, nº 1.
- (1977), *El pla Macià*, Barcelona: Edicions La Magrana.
- (1979), *Política Econòmica i territori a Catalunya. 1901-1939*. Barcelona: Ketres.

- RODRÍQUEZ LÁZARO, Francisco Javier, (2004), *Las primeras autopistas españolas (1925/1936)*, Madrid: Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.
- RUBIÓ I TUDURÍ, Nicolau M. I Santiago (1937), *El Pla de distribució en zones del territori de Catalunya (Regional Planning)*. Barcelona: Generalidad de Cataluña (Reeditat per Novatècnia, nº 1, Barcelona, enero-febrero 1978).
- SÀNCHEZ I VILANOVA, Llorenç (1993), *Victoriano Muñoz, enginyer*, Lleida: Empresa Hidroelèctrica Ribagorçana SA.
- SENRA I PETIT, Pau (2004), "L'enginyer dels valors. Victoriano Muñoz Oms", *Catalunya Recerca*, nº 7, p. 21-23.
- SERRATOSA I PALET, Albert (1993), *Nomenament Doctor Honoris Causa de Victorià Muñoz Oms*, Barcelona: Universitat Politècnica de Catalunya: Escola Tècnica Superior d'Enginyers de Camins, Canals i Ports (conferencia del acto de investidura).
- SICA, Paolo (1981), *Historia del urbanismo. El siglo XX*, Madrid: Instituto de Estudios de Administración Local.
- SOL, Romà; TORRES, Carme (2005), "Victorià Muñoz Oms". *Gent de Ponent*, Lleida: Ajuntament de Lleida, "La Caixa", La Mañana, p. 52.
- TARRÉS I TURON, Josep (2002a), "El projecte de Bertrand de transvasament d'aigua fluvial de les Guilleries a Barcelona", *Els transvasaments en la història de Catalunya*, Girona: Fundació Pere Garcia Fària, Universitat de Girona, Departament d'Arquitectura i Enginyeria de la Construcció (Jornada: Els transvasaments en la història de Catalunya, Girona, novembre 2002), p. 133-148.
- (2002b), "Pere Garcia Fària el transvasament del Ter a Barcelona", *Els transvasaments en la història de Catalunya*, Girona: Fundació Pere Garcia Fària, Universitat de Girona, Departament d'Arquitectura i Enginyeria de la Construcció (Jornada: Els transvasaments en la història de Catalunya, Girona novembre 2002), p. 149-161.
- TORT I DONADA, Joan; TOBARUELA MARTÍNEZ, Pere (1999), "Victoriano Muñoz Oms", *L'home i el territori. Vint converses geogràfiques*, Barcelona: Rafael Dalmau Editor, p. 105-114.
- (2002), "Victoriano Muñoz Oms, un segle d'Obra Pública a Catalunya". *Biblio 3W*, vol. VII, nº 339, Barcelona: Universitat de Barcelona.
- UCELAY ISASI, José Clemente, de (1924), "La obras municipales y el servicio hidráulico". *Revista de Obras Públicas*, 72, tomo I (2408), p. 254-257.
- (1931a), "Los abastecimientos de agua a los pueblos 1". *Revista de Obras Públicas*, 79, tomo I (2565) p. 36-37.
- (1931b), "Los abastecimientos de agua a los pueblos 2". *Revista de Obras Públicas*, 79 tomo L (2574) p. 220-221.
- (1932), "Los abastecimientos de agua a los pueblos 3". *Revista de Obras Públicas*, 80, tomo I (2589), p. 44-46.
- VILA I DINARÈS, Pau (1930), "Regionalisme hidrogràfic". *La Publicitat*, 2 de març. Reproduït a: *Aspectes Geogràfics de Catalunya. Selecció d'escrits de Geografia de Pau Vila*, Barcelona: Curial, 1978, p. 367-369.
- (1933), *Divisió Territorial. Estudis i projectes. Nomenclàtor de municipis*. Barcelona: Generalidad de Cataluña.
- VILLARES I JUNYENT, Míriam; NAVAS I FERRER Teresa; JUNYENT I COMAS, Rosa (1997), "Apuntes históricos de los puertos del Delta del Ebro", *Revista de Obras Públicas*, nº 3.368, septiembre, p. 113-124.

Anexos

Memorias de los planes

Del Plan de obras públicas sólo se han localizado las memorias correspondientes a las secciones de caminos, aeropuertos, teléfonos, saneamiento y desecación de terrenos y de abastecimiento de agua potable. El resto, probablemente no se llegó a redactar, y la única que llegó a exposición pública fue la correspondiente a la sección de caminos.

Las memorias completas se encuentran en el DVD adjunto, tanto en formato lectura como en formato imprimible (pdf). En este anexo se reproducen las “Consideraciones sobre el Plan General”, que acompañan a la primera de las secciones redactadas (la de caminos), comunes a todas las otras secciones, y los índices de las memorias redactadas del resto de secciones.

GENERALITAT DE CATALUNYAOBRES PÚBLIQUESPLA GENERAL

M E M O R I A

PRIMERA PARTCONSIDERACIONS SOBRE EL PLA GENERAL

ANTECEDENTS:- L'Honorable senyor Conseller d'Obres Públiques, per Ordre del 16 de Juliol del corrent any, va encarregar a la Direcció d'Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya, l'estudi i redacció d'un Pla General d'Obres Públiques, les quals orientacions i directrius restaven perfectament definides en el següent paràgraf de la part expositiva:

"Tanmateix, però, res no priva que, per tal d'orientar i endegar les activitats d'aquest Departament, siguin reunides i acoblades tot seguit les dades necessàries per a redactar un pla general i orgànic comprensiu de totes aquelles matèries relacionades amb les obres públiques, degudament classificades i agrupades, tot esguardant-les no pas isoladament, sinó en concepció totalitària i com a fruit de l'estudi i conjugament d'aquelles dades, en forma que sigui apte per a recolzar-hi i enquadrar-hi les necessitats de Catalunya en aquest aspecte, mitjançant les enquestes i publicitat a que oportunament serà sotmès, única manera d'obtenir la deguda racionalització i justificació de l'obra a fer."

Inmediatament de publicada l'Ordre de referència, foren començats els treballs conduents a la concreció desitjada, desenvolupant-les de manera tal que abarçant la totalitat dels problemes existents en matèria d'obres públiques, sota una visió de conjunt, poguessin ésser estudiats, considerats i desenvolupats paral·lelament.

No obstant, hagut esment de la urgència en posseir acabada la part que fa referència a la secció de camins, per causa de la imminent en-

- 2 -

trada en efectivitat dels traspassos a la Generalitat de Catalunya dels serveis de camins, hem considerat que era convenient imprimir un major ritme en la realització d'aquesta part, sense perjudici, però, de sempre tenir ben present la relació dels seus peculiars problemes amb els corresponents als de les altres seccions i d'ensamblar-los conjuntament dins de la concepció previa que hem format sobre l'idea orgànica perseguida.

Per la raó exposada, avui presentem solament la part esmentada, la qual, cal considerar-la únicament com a un capítol de l'obra que a no tardar haurem de sotmetre de manera completa a l'apreciació superior.

No obstant, forçat serà que abans de internar-nos en l'exposició del capítol dedicat a camins, parlem encara que sigui de manera suscita i ràpida, de les consideracions generals que caracteritzen la comanda.

NECESSITAT DEL PLA. - En Prat de la Riba, deia:

"S'ha de tenir viva, brillant, vigorosa a dins de l'anima
"la concepció de les transformacions futures, l'ideal a
"devenir, per a facilitar el seu esdeveniment. És clar
"que l'ideal no pot traduir-se en realitat totalment des-
"seguida; però si es té ferm el propòsit d'assolir-lo, gra-
"dualment anirà informant tota la nostra obra, acostant-la
"de mica en mica, pel dret o fent marrades segons la força
"dels obstacles, a la perfecció desitjada!"

Puix bé; seguim aquest guiatge: fixem aquest ideal el millor que puguem, en l'ordre de les obres públiques; concretant-lo en un Pla i així no sols de mica en mica ens acostarem a la consecució dels bens que d'ell s'en han de derivar sino que sacrifici que es faci, quantitat que s'emmerci, sabrem que lluny d'emmer eixorc i desaprofitada, constituirà una peça mes ben sentada de la riquesa i prosperitat col·lectiva.

Seguint un pla formulat d'una manera raonable i sotmés a totes aquelles rectificacions que siguin aconsellables per les informacions que s'efectuen es fuig del perill de caure en un sistema anarquic, en el que, sense idea fixa de conjunt i moltes vegades sense mes raó que la del favor es van posant en marxa obres que

- 3 -

després d'acabades i d'haver esmerçat en elles considerables quantitats, la realitat s'encarrega de demostrar sino llur ineficàcia, si, amb disortada freqüència, llur desproporcionada utilitat.

A aquest respecte, sigui-nos permès recordar les perturbacions reportades al país per la manca d'orientació general seguida en matèria d'obres públiques pels diferents Govers haguts a Espanya. Així, a vegades s'ha dit; tot a ferrocarrils; a vegades tot a recs i rès a comunicacions! com si tot no estigués lligat i relacionat en la vida complexa d'una Nació!

No; cal fugir d'aquestes arbitrarietats i cercar els procediments que amb acert les eviti i que a l'igual que passa amb tots els assumptes d'aquest món, no pot ésser altre que el deduit d'un treball previ meditat i que per les depuracions successives a que se'l sotmeti arribi a mereixer la confiança i respecte de tothom.

OPORTUNITAT DEL PLA.- EXEMPLES D'ALTRES PAISOS.- Sobres les raons de caràcter general exposades en el paràgraf anterior cal estimar l'aspecte de l'oportunitat, trobant-nos en que, precisament en l'actualitat, s'ha d'entrar ací, en l'exercici de les facultats reconegudes per l'Estatut en matèria d'obres públiques i qual extensió bé requereix una pregonera preparació i cercar el procediment de poder continuar amb la proporció corresponent l'assoliment de les satisfaccions que va reportar l'assaig realitzat amb plé èxit per la Mancomunitat de Catalunya.

No pot ésser, doncs, mes oportú el moment actual, per a intentar la formació d'un Pla General d'envergadura proporcionada a les facultats reconegudes i a les necessitats del país.

Altrament, les circumstàncies que dominen a l'univers fan que tots els països, com mes civilitzats amb mes intensitat, estiguin preocupats per aquestes qüestions d'obres públiques i així veiem que ja sigui per a obtenir un millorament en el nivell de la vida, ja sigui per una mes fàcil competència, ja per a remeiar l'atur poques nacions s'excusen d'estudiar a fons aquests problemes d'obres

- 4 -

públicas.

Recordem a aquests efectes quina es la política de veritable audacia seguida per Roosevelt als Estats Units; com es disputen els homes de l'Anglaterra amb motiu del "New Deal" presentat per en Lloyd George i el qual si be encara no ha estat acceptat en la forma concebuda es evident que els Govern coincideix en la pràctica amb ell en l'incrementació dels treballs públics; com els alemanys construeixen les grans xarxes d'autopistes; com els italians han prè, es pot dir, com a unitat d'esmerçament en els treballs públics la xifra de cinc cents milions de lires i fins ací, a Espanya, com el Govern ha presentat darrerament el seu Pla d'Obres Públiques.

Es doncs, completament oportú estudiar a fons aquest problema i reunir tots els elements necessaris, com es l'estudi i estructuració de les necessitats per a que sigui possible l'acometiment, amb coneixement de causa, de llurs solucions.

EXTENSIO DEL PLA.- Necessitem abordar el problema, en gran.

No es pot reduir l'estudi a un sol capítol ni podem tampoc apreciar les peculiaritats amb migradesa. Devem tractar de millorar i arranjar les coses, com diu en Lloyd George, d'acord no amb la necessitat d'ahir sino amb les d'avui, d'aquesta generació i les de demà.

Cal no esporugir-se davant les xifres que per quantioses que ens resultin sempre han d'esser modestes amb relació amb les dels altres països. Cal saber, per exemple, que a Italia país pobre per naturalesa, sense la mes petita importància ni no mes que per la voluntat del voler fer, s'han esmerçat per exemple en el port de Genova 500 milions de lires, que han construït un tunel de 10,5 Km. a doble via de cost igual a 1.122 milions de lires, que n'han posat un altre en construcció de llargada similar per a carreteres etc., etc., que a l'Anglaterra el plan que proposa emprendre Lloyd George després d'estudis acurats executats per un consell integrat per homes de reconeguda autoritat tecnico-economica, ascendeix a la

Q- 5 -

suma de 250 milions de lliures (10.000 milions de pessetes) el qual es àdhuc superat a 400 milions de lliures per l'ex-Ministre d'Hisenda Mr. Snowden en el seu llibre "Mr. Lloyd George's New Deal".

Naturalment que a casa nostra, avui per avui, no podem, si no volem esser reputats de megalomans, incorrer en xifres escandaloses, pero, si podem i devem estudiar el problema com hem dit, pensant no en el moment present sino en que el treball d'ara ha d'esser la pauta i guió d'un cert esdevenidor.

Abordarem l'estudi de tots els problemes relacionats amb les obres públiques i així ens ocuparem de les seccions de camins, de donar sortida als ferrocarrils en construcció, de la secció de ports maritims i dels aeris, dels rams de recs, d'abastament d'aigües, de claveguerats, de sanejament de terrenys, d'endegaments, de les comunicacions telefòniques i dels serveis d'enllumenat elèctric i d'assaigs d'electrificacions diverses.

Tal vegada el Plà formulat amb aquesta latitud i malgrat de pensar tant sols circumscriure'l a les veritables necessitats, podra resultar desproporcionat als mitjans economics disponibles. Molta fé tenim en el pervindre de la nostra terra, i per tant, molta fé tenim en poder arrollar tota mena de dificultats, pero, en cara que així no fés, amb l'agrupament classificat que proposem, hi cap el recurs de l'esgraonament en la construcció, acompanyant-la al ritme que calgui. Saber administrar bé vol dir esmerçar poc o molt, vol dir saber esmerçar bé, i al igual, tenir un plà, no vol dir que s'hagui de realitzar d'una manera immediata, totes les obres que compren, vol dir tindre una ordenació, una idea, per a que, les quantitats que s'esmercin es faci bé i amb profit. Sempre es preferible tenir consciencia de les necessitats que manca satis fer, que no discorrer en mig d'una suïcida indiferencia.

No ignorem, tampoc, les dificultats que han de presentar-se en el desenvolupament d'aquest Plà totalitari per raó de les dificultats que van sorgint en l'aplicació de les funcions atribuïdes a Catalunya

- 6 -

en l'Estatut d'autonomia i sabem, també, que alguna de les modalitats a to car, tal vegada, no sigui encaixada perfectament dins de les funcions propies; pero, no hi fá rés, per a que l'obra empresa sigui eficaç; cal que compregui i relacioni totes les matories i totes les necessitats i si mes no, l'estudi de conjunt sempre servirà per a relacionar uns serveis amb els altres, així com, per a poder actuar prop dels organismes encarregats dels serveis no traspassats en el sentit que convingui dins del desenvolupament ^{general} de les nostres obres públiques.

INFLUENCIA DE LES OBRES PUBLICUES EN L'ECONOMIA SOCIAL.- Dins de les consideracions generals que ens porten a la justificació d'aquest treball no podem deixar d'esmentar i apreciar i mes en el moment critic actual de transformació i de crisi pel qual passa el mon, la influencia que exerceixen les obres públiques sobre la societat humana, tant pel que correspon als aspectes de millorament del nivell de vida, com a l'utilització d'elles com a instruments per a paliar l'atur forçós i també, a la inversa, per a l'elecció del moment indicat per a emprendre-les, hagut esment de l'estat econòmic-social del país.

En quant fá referència al primer concepte, tenim que avui l'home es molt mes exigent que abans: per a viurer no en té prou en tindre assegurada la manutenció sino que necessita, pel contrari, com diu en Lloyd George en el seu llibre "Organizing Prosperity" poder assegurar la satisfacció de quatre necessitats:

"Alimentació, vestir, llar, i viatjar". Endemés la competència per a la vida, cada dia es fá mes concorreguda i per, tant s'han d'afinar els instruments de treball i de producció.

Sobre aquestes afirmacions tenim la constatació del que passa en els llocs de vida incomoda o dificil. Fá pena pensar en la despoblació dels nostres districtes rurals i en canvi asusta la tendència observada de les grans aglomeracions en els llocs de vida mes elevada.

Per altra banda, es natural que la barrega dels inconvenients i

- 7 -

miserias que reporten les perturbacions i atonies al·ludides, ocasionen, no sols un malestar ben lamentable, sino àdhuc, conseqüències catastrofiques. Així a Italia, on les causes han estat mes profundes s'ha pogut observar que després de l'execució d'un gran numero d'obres públiques i per tant després del millorament del nivell de vida conseqüent els suïcidis han disminuït notablement i es diu que en la regió de per sí pobre, de la part meridional les xifres anuals han baixat de 4,125 a 1,396.

Pel que respecta al segon aspecte de la qüestió enunciada o sigui a la utilització de l'instrument que forneixen les obres públiques per a l'alleugerament de l'atur forçós el "Bureau International du Travail" (Ginebra) en la seva publicació "Le Chomage et les travaux publics" arriba a definir les tres classes següents d'atur forçós : el d'estació, el cíclic i el permanent; deduïnt-se, pel mitigament del primer, les obres urgents pero ajornables, pel segon les obres ajornables i pel tercer les obres d'execució absolutament indispensable.

També relacionat amb aquestes materies, cal tenir en compte el tercer aspecte de la qüestió enunciada o sigui el problema invers; es a dir, la fixació del moment oportú per a emprendre les obres i ens troben que aquesta es evidentment, com es dedueix de les recomanacions fetes per l'esmentat Bureau i també confirmat en el projecte del New Deal de Lloyd George, quan encara en periode de crisi, ha passat el primer esclat, ja que llavors per una banda els bancs els troben replets de diners per causa del temor dels particulars a emplear-los en afers d'indole privada, l'adquisició del mateix, es per conseqüència de la raó exposada, barata i per altre costat convé impulsar la circulació del diner i iniciar el desenvolupament de les indústries, començant per aquelles relacionades amb la construcció.

En virtut d'aquestes consideracions i hagut esment de la nostra situació actual cal afirmar la necessitat que tenim de pensar serio-

- 8 -

sament en tot alló que fa referència a la preparació raonada i activació escaient de les nostres obres públiques.

OBJECTIUS I CONDICIONS BASIQUES DEL PLA.- El Pla ha de tenir una anima i aquesta ha de plasmar-se en l'assoliment dels següents postulats.

- 1^{er} .- Equitat i recobrament de l'equilibri entre les comarques catalanes.
- 2^{on} .- Igualtat entre els ciutadans del pla i de la muntanya. Endegament de la civilització vers tots els recons de Catalunya.
- 3^{er} .- Tendrà a l'aprofitament integral de totes les riqueses actives i en potencial del país.
- 4^{on} .- Millora i coordinació de l'existent.
- 5^è .- Facilitament de les relacions entre les diferents comarques i amb les terres veïnes.
- 6^è .- Tot mirant cap a Barcelona, tendir a la creació de forts nuclis comarcals.
- 7^è .- Unitat de criteri, normes generals previes a tota deducció i com a conseqüència i en el que sigui possible, un cert automatisme. Defugir les arbitrietats, no contradir les circumstàncies naturals i fonaments sobre realitats i sobre antecedents generals i econòmics.
- 8^è .- Flexibilitat i perpetuitat.
- 9^è .- Cooperació econòmica dels pobles i dels interessats d'acord amb llur potencialitat relativa.
- 10^è .- Col.laboració activa de tot el país mitjançant informacions i participacions públiques i privades.

En tot el transcurs del nostre treball hem procurat ajustar-nos fins a la obsesió a aquestes directrius i creiem que hem pogut atenyer en el conjunt i en els detalls, l'impregnar l'esperit de les mateixes.

FINALITAT DEL PLA.- La finalitat del Pla ha restat en els paràgrafs anteriors amplament al·ludida i comentada, si bé, encara pot

- 9 -

resumir-se dient que obeix a la necessitat d'arribar a la concreció d'un programa d'estudis d'obres, orgànic i de conjunt, que afectant a totes les modalitats de les obres públiques, permeti, en l'esdevenidor, immediat @ llunya, l'atenyer la satisfacció de les veritables necessitats de Catalunya en ordre a acreixer i a abaratir la producció, a procurar un millorament del nivell de la vida del nostre país i a fomentar en ff, tot quant sigui i representi la vida activa de la terra nostrada.

LIMITACIO DE LA COMANDA.- S'ha expressat quina es la sustancia del Plà i quines son les finalitats perseguides, pero, resta encara per a definir completament la nostra tasca, el límit o alcang del treball present.

Entenem, que el Plà ha de comprendre la relació estructurada i fins valorada, de totes les obres corresponents a les necessitats de Catalunya, pero, entenem que el nostre comés, no s'ha d'extendre ni a la concreció de les peculiaritats de cada obra ni a la determinació de quins han d'esser els procediments, medis i tràmits a emprendre per a la realització d'aquells, així com tampoc a estatuir quines han d'esser les aportacions dels interessats.

Considerem que aquestes aspectes han d'esser fixats amb la base que ofereix el present Plà, després de que hagi estat depurat, el mateix, dels seus errors possibles, per les informacions i rectificacions escaients i d'acord amb la política general que sobre aquestes importants questions es tingui a bé implantar.

DEMORAMENT EN LA PRESENTACIO DE LES SECCIONS QUE NO FAN REFERENCIA A CAMINS.- Fetes aquestes consideracions generals que ^{absten} comprenen a totes les idees del Plà i que afecten a totes les obres, enem, com hemdit al començament, a estudiar exclusivament en el moment present i com un dels capítres de l'obra completa que haurem de formular, la secció de camins, prescindint ara, per tant, de descriurer geogràfica i geològicament a Catalunya, així com de parlar de les altres concrecions de caracter especial i propi de cadascun del problemes.

.....

Segunda parte: plan de caminos

- 10 -

SEGONA PARTPDA DE CAMINSI.- CONSIDERACIONS GENERALS

IMPORTANCIA D'AQUEST SERVEI:- Avui dia l'existència d'una bona xarxa de comunicacions, que permeti l'econòmic transport de mercaderies, i el ràpid i comode tràfec de vianants, constitueix indubtablement una de les primeres necessitats per a la bona marxa econòmica i benestar d'un país.

Entre els sistemes de comunicació, avui dia, degut a la invenció cada dia mes perfeccionada del motor d'explosió, el de camins, es el que mes notorietat té i per tant cal, lluny de negligir la solució dels problemes que resten per resoldre en referència a aquest servei, atorgar-los-hi la maxima atenció i cura.

Aquesta es, avui per avui i en tot el termini humanament previsible, la maxima preocupació de totes les nacions mes civilitzades; ja hem vist com Lloyd George inclou la necessitat de viatjar dins del que ell qualifica les quatre primeres necessitats; ja hem al.ludit com a Italia acompasen aquest medi amb el progrés construïnt, inclús, tunels de llargada, poc menys que inversemblants per a unir Florencia amb Bolonia.

De tots modos, cal continuar per a resaltar la magnitud del problema esmentant alguns exemples mes:

Així tenim que ultra arranjar i sistematitzar completament tots els països llurs xarxes, es dediquen a la construcció de camins exclusivament per a automòbils i ultimament es comença, inclús, la matització i així veiem com a Italia es construeix una autoestrada exclusivament per a camions entre Genova i Serravalle-Scrvia de 50 quilometres amb onze tunels i trenta ponts, amb una amplada per a quatre vehicles pesats, mes una de central per vehicles menors; tenim que a Alemanya la xarxa de les autopistes, de dimensions extraordinaries, a realitzar enxset anys, es de 7,000 quilometres;

Sección de aeropuertos Índice

PLA GENERAL D'OBRES PÚBLIQUESTITOL CINQUEPLA D'AERIPORTS I DE RUTES AÈRIESI N D E X

	I. Generalitats:
Importancia del servei de comunicacions aèries.	
Necessitat dels serveis d'aeriports i de rutes aèries.	
=	
	II. Concepció dels sistema d'aeriports i de rutes aèries.
Abast del pla de comunicacions aèries en relació a les Obres Públiques.	
Rutes aèries.	
Aeriports.	
Categories d'aeriports.	
Dimensions dels aeriports.	
Instal·lacions dels aeriports segons llurs categories.	
Abalisament de les rutes aèries.	
=	
	III. Concreció del Pla.
Rutes aèries de Catalunya.	
Aeriports de Catalunya.	
Abalisaments de les rutes aèries de Catalunya.	
Costos parcials.	
Pressupost general.	
=	
	IV. Realització del Pla.
Etales de realització.	
Procediment de realització i cooperació dels Ajuntaments.	
=	
	V. Consideracions finals
=	
	A P E N D I X S

Sección de teléfonos Índice

PLA GENERAL D'OBRES PUBLIQUESTITOL SISEPLA DE COMUNICACIONS TELEFONIQVESI N D E X

I. Consideracions generals i antecedents.

Importancia i necessitat de les comunicacions telefòniques.
Circumstàncies especials del problema.
Situació legal.

II. Concepció del Pla.

Abast polític.
Abast del Pla en ordre a les noves instal·lacions
Objectius i avantatges que s'assoleixen.
Agrupació de les noves instal·lacions.
Cooperació dels interessats en els nous serveis telefònics.

III. Concreció del Pla.

Estudi de les necessitats i de les instal·lacions precises.
Resultats de l'estudi i comparacions.
Costos unitaris.
Pressupost de les noves instal·lacions.
Possibilitat econòmica de l'explotació de les noves instal·lacions.

IV. Realització del Pla.

Tramitació i procediments.
Possibilitat de les aportacions econòmiques.

V. Instal·lacions complementaries dels serveis del camins.

Justificació.
Resultats, pressupost i epoca de realització.

VI. Resum i consideracions finals.

Pressupost total.
Presentació del Pla.
Consideració final.

A P E N D I X S

&

Sección de saneamiento Índice

PLA GENERAL D'OBRES PÚBLIQUESTITOL ONZEPLA DE SANEJAMENTS I DESSECCACIÓ DE TERRENY.-I N D E X

I. Generalitats.

Antecedents.

II. Concepció del Pla.

Finalitat del Pla

Abast del Pla

Determinació de les necessitats.

III. Concresió del Pla.

Resultats de l'estudi

Manera de valorar les obres

Pressupost general

IV. Realització del Pla

Etapas primera de realització

Procediment de realització

V. Consideracions finals

Consideracions finals.

A P È N D I X S

Sección de abastecimiento de agua Índice

PLA GENERAL D'OBRES PÚBLIQUESTITOL VUITÈPLA D'ABASTAMENT D'AIGUA POTABLEI N D E X

I. Generalitats.

Importància i necessitat del servei.
Dificultat del problema.

II. Concepció del Pla.

Abast del Pla.
Determinació de les necessitats.
Manera d'abordar l'estudi del Pla
Dotacions.
Previsió pel creixement de les poblacions.
Cabals bàsics.

III. Obres tipus.

Captacions.
Estacions elevatòries.
Canonades.
Dipòsits reguladors.
Depuracions.
Aprofitaments d'aigües pluvials.

IV. Connexió del Pla.

Aplicació de les directrius assenyalades.
Substitució possible d'algunes de les solucions estimades.
Constatació dels resultats obtinguts.
Agrupació dels resultats.
Resultats de l'estudi.
Pressupost general.

V. Realització del Pla.

Etapa primera de realització.
Procediment de realització.

VI. Consideracions finals.

A P E N D I X S



Inventario de la documentación del Plan que conserva el Archivo Nacional de Cataluña

Sumario

Fondo

Generalidad de Cataluña (Segunda República)

Subfondo

Departamento de Obras Públicas

Grupo de series

Plan General de Obras Públicas 1935

Inventario parcial

Documentación del Plan General de Obras Públicas 1935

Índice

Toponímico

Guía del fondo

• Identificación del fondo¹

Código de referencia	CAT ANC 1- 0001
Título	Generalidad de Cataluña (Segunda República)
Fecha(s)	Fechas de creación: predomina 1931-1939. Incluye, excepcionalmente, documentación anterior (1756, 1826, 1862/1869, 1908, 1911 1917-1930) y posterior (1940 y 1945). Los índices de algunos libros de actas del Consejo Ejecutivo los realizó la Diputación de Barcelona en 1983. Fechas de agregación: 1931-1939.
Volumen y soporte	239,7 m. (1.806 unidades de instalación de diversos formatos) de documentación textual, papel. Unos 160 mapas y gráficos, unos 5.600 positivos, 40 postales + biblioteca y hemeroteca.

• Contexto

Nombre del productor: Generalidad de Cataluña.

Historia del productor

Ente de autogobierno creado en 1931. El 14 de abril de 1931, a raíz del resultado de las elecciones municipales del 12 de abril, Francesc Macià, de Esquerra Republicana de Cataluña, proclamó la República Catalana como *estado integrado en la Federación Ibérica*, horas antes que se instaurara en Madrid la República española. Después de negociar con el nuevo gobierno de Madrid se acordó sustituir la República Catalana por un ente meramente autonómico, al cual sentó mal el antiguo nombre de Generalidad de Cataluña. Se redactó un proyecto de Estatuto de Autonomía de Cataluña (conocido como el Estatut de Núria) que fue sometido a plebiscito y aprobado por el 99'4% de los votos. El texto, recortado por las Cortes de Madrid, fue aprobado en septiembre de 1932.

La Generalitat estaba integrada por el presidente, el Gobierno o Consejo Ejecutivo y el Parlamento. Serían presidentes Francesc Macià y Llussà (1931-1933) y Lluís Companys i Jover (1934-1940). Asumió competencias en materia de agricultura, comercio, industria, finanzas, cultura, orden público, administración local, sanidad, justicia, obras públicas, trabajo y asistencia social. Una Comisión Mixta negociaba con la Administración central el traspaso progresivo de estas competencias. Se organizó en consejerías (o departamentos), en número que osciló entre siete y catorce. La azarosa historia del periodo ocasionó muchos cambios de gobiernos. El

más estable fue el último, entre el 30 de junio de 1937 y el fin de la guerra.

En octubre de 1934, como reacción contra la formación en Madrid de un gobierno derechista y antiautonomista, se declaró una huelga general y el 6 de octubre, el presidente Companys proclamó el Estado Catalán. El movimiento fracasó, el Estatuto y la Generalitat quedaron parcialmente suspendidos y el ejecutivo catalán fue encarcelado. Aun así, la Generalitat no se paralizó totalmente y se crearon nuevos ejecutivos, encabezados primero por un militar y más adelante por gobernadores generales.

El 16 de febrero de 1936 hubo nuevas elecciones en las Cortes. El triunfo del Frente Popular comportó el pleno restablecimiento de la Generalitat y del Estatuto, y la reanudación de funciones por parte del presidente Companys y su gobierno.

La revuelta militar de julio fracasó a Cataluña como en otras zonas del Estado, y derivó en guerra civil. En Cataluña, donde la reacción del pueblo y de las organizaciones obreras había tenido un importante papel en la derrota de los sublevados, proliferaron los comités y grupos formados por los obreros más radicales decididos a instaurar la revolución social. Serían unos días de crisis que el presidente Companys recondujo con la creación del Comité de Milicias Antifascistas y la incorporación de todas las fuerzas de izquierda, partidos y también organizaciones obreras, en el gobierno.

A raíz de la nueva situación bélica, la Generalitat se hizo cargo de competencias aún pendientes de traspaso (servicios penitenciarios, administración de justicia) y asumió algunas de nuevas (defensa, abastecimientos).

En mayo de 1937 las crecientes tensiones entre las fuerzas que integraban el gobierno de la Generalitat desembocaron en un conflicto sangrante entre los que priorizaban la instauración de la

¹ La versión completa de la guía del fondo Generalidad de Cataluña (Segunda República) se puede consultar en papel en el Archivo Nacional de Cataluña o a través de <http://cultura.gencat.cat/anc>.

revolución social (los anarquistas de la CNT y la FAI y el POUM) y los que consideraban prioritario ganar la guerra, para lo cual era necesario fortalecer el gobierno y posponer la revolución social (ERC y PSUC). Éstos fueron los que se impusieron, y la CNT, la FAI y el POUM fueron apartados del gobierno. Por otra parte, el curso negativo de la guerra provocó que a partir del mes de octubre el gobierno de la República se trasladara a Barcelona, donde desde julio también estaba el gobierno de Euskadi.

Como consecuencia de los hechos de mayo y más tarde de la presencia en Barcelona del gobierno central, la Generalitat perdió totalmente las competencias en Defensa, y una parte de las que había incorporado en materia de orden público.

A partir de la primavera de 1938, a medida que el ejército rebelde del general Franco va avanzando, el ámbito territorial de actuación de la Generalitat va disminuyendo. El 26 de enero de 1939 las tropas fascistas entraban en Barcelona. El gobierno de la Generalitat, como el vasco y el de la República, se retiraban hacia Francia. Se inicia el exilio y la diáspora de las instituciones catalanas y sus representantes. El 10 de febrero de 1939 la dictadura franquista imponía por toda Cataluña la supresión del Estatuto de Autonomía y, con él, de la Generalitat.

Historia archivística

Suprimida la Generalitat, su fondo se fragmentó y conoció destinos bien diversos: acompañar a los políticos al exilio, se conservó clandestinamente en escondites diversos, fue requisado por organismos al servicio de la represión franquista, se integró en los archivos de oficina de los organismos del nuevo régimen o quedó arrinconado y olvidado por negligencia o falta de interés...

Con el restablecimiento de la democracia y el retorno del autogobierno se ha iniciado la recuperación del fondo. Desde 1981 ingresan transferencias, retornos o restituciones, entregadas a menudo por otras instituciones, pero también por particulares. Los ingresos más singulares son: el de la Diputación de Barcelona que restituyó la documentación que había quedado en el Palau de la Generalitat; la Biblioteca Nacional de Madrid devolvió más de 6.000 positivos del Comisariado de Propaganda; el Ayuntamiento de Barcelona entregó la documentación sobre el salvamento de archivos que llevó a cabo Agustí Duran i Sampere; el Gobierno de Euskadi y la Fundación Sabino Arana depositaron la documentación que había acompañado a Companys y sus consejeros al exilio de París. La documentación del Plan de Obras Públicas de 1935 fue restituida por el responsable del Plan, el ingeniero Victoriano Muñoz.

Sin embargo, el retorno más esperado y conocido es el de la documentación que fue requisada por los organismos al servicio de la represión franquista e instalada en el convento de San Ambrosio de Salamanca. En 1980 en Cataluña se inicia un largo y complicado proceso de reclamación de esta documentación, en el cual además de la Generalitat participan los partidos políticos con representación en el Parlamento de Cataluña y la sociedad civil ca-

talana -una parte aglutinada por la Comisión de la Dignidad. La resolución del conflicto llega con la aprobación de la Ley 21/2005 de restitución de los documentos y objetos confiscados. En el Archivo Nacional de Cataluña, así como en bibliotecas y hemerotecas generales, se pueden encontrar artículos, noticias y publicaciones relacionadas con la polémica.

Los inventarios hechos antes de restituir la documentación son:

- Inventario de la documentación de la Generalidad de Cataluña en el Archivo Histórico Nacional, Sección Guerra Civil: M. Teresa Díez de los Ríos (dirección), Carmen Pastor, Sagrario Flores, Carmen de la Cal, Carmen Hermosa, del Archivo Histórico Nacional-Sección Guerra Civil, y Miquel Casademont, Antoni Mayans, Josep M. Porta, Sabí Peris, Jacinto Sastre, del Departamento de Cultura de la Generalidad de Cataluña, 1983-1986.
- Inventario provisional de la documentación entregada por la Diputación de Barcelona: Assumpta Rodón te. al., AHDB, 1988 y 1994.
- Inventario provisional de la documentación de la Sección de Archivos: Sebastià Riera, Archivo Histórico de la Ciudad de Barcelona, 1995.
- Inventario de la documentación salvaguardada por el PNB: Iñaki Goigogana, Archivo del Nacionalismo de la Fundación Sabino Arana, junio de 1999.

Datos sobre el ingreso

El fondo ha ingresado en etapas sucesivas a partir de 1981. Los procedimientos de ingreso, como los volúmenes y las tipologías, han sido diferentes. Hay: a) ingresos mediante transferencias procedentes de diversos departamentos de la Generalidad de Cataluña; b) restituciones hechas por organismos públicos (Diputación y Ayuntamiento de Barcelona, Biblioteca Nacional de Madrid, Gobierno de Euskadi y Fundación Sabino Arana, Archivo de la Corona de Aragón, Ministerio de Cultura, entre otros); c) retornos de particulares. (Ved Registro de ingresos del ANC).

• Contenido y estructura

Alcance y contenido

Fondo generado por el Consejo Ejecutivo y los órganos centrales de los departamentos. Los organismos autónomos y el Parlamento de Cataluña constituyen fondos diferenciados.

El grueso de la documentación corresponde al periodo 14.4.1931-10.2.1939. Hay también documentos anteriores, a causa de la asunción por parte de la Generalitat de las funciones de las cuatro diputaciones provinciales, y algún documento posterior a febrero de 1939 (básicamente del Servicio de archivos). Se conserva documentación de todos los departamentos, si bien en cantidad y calidad muy desigual. La de los departamentos de Presidencia,

Finanzas, y Gobernación y Asistencia Social en conjunto superan el 70% de la documentación del fondo. La documentación conservada de los otros departamentos tiene un volumen muy menor, en ningún caso superior al 10%.

Entre las series más completas destacan las actas del Consejo de la Generalitat (y de su predecesora, la Diputación Provisional de la Generalitat), las de la Comisión Mixta del Estatuto y de la de trasposos de servicios, y los 41 volúmenes de protocolos de disposiciones. A pesar de ser de volumen mucho más reducido, la documentación de la Secretaría de Relaciones Exteriores da una visión general de la actuación de la Generalitat en relación con otros gobiernos, especialmente con ocasión de la Guerra Civil.

Son muy amplias las series de correspondencia de los diferentes departamentos. Hay que mencionar aquí el Registro General de documentos del Gobierno de la Generalitat, más los de algunos organismos como el Comité de Servicios Correccionales, el de los departamentos de Agricultura o de Finanzas o el referente a Haciendas Locales.

Por su volumen, destacan las series de Intervención General y Patrimonio, junto con otra documentación económica. Es muy importante toda la documentación que hace referencia a la Administración local, en especial los expedientes de constitución de ayuntamientos y los de presupuestos locales. Menos amplia es la documentación referida a personal: concursos, nombramientos, nóminas y algunos expedientes de personal, casi todos de centros de asistencia social.

De la documentación más específica hay que mencionar, en materia de infraestructuras, el Plan general de obras públicas de 1935, así como la larga serie de expedientes de construcción, mantenimiento y reparación de la red viaria. Y con respecto a justicia, además de los registros de correspondencia, la documentación de prisiones: expedientes de internos (sólo de algunos preventorios), fichas de reclusos y documentos diversos relacionados con traslados de reclusos entre los establecimientos penitenciarios.

El estallido y desarrollo de la Guerra Civil dio lugar a una producción documental específica, como por ejemplo, la documentación sobre el salvamento de archivos durante la guerra. Es relativamente numerosa, y, sobre todo, completa, con el valor añadido de documentar plenamente la restitución hecha a los titulares entre 1939-1940. Otras series generadas a raíz de la guerra son las de incautaciones y apropiaciones de bienes, tanto por parte de la Generalitat como de partidos y sindicatos (expedientes de la Junta de Seguridad Interior y del Comité de Apropiaciones), así como las relacionadas con las milicias antifascistas (sobre todo la larga serie de pagos de subsidios a los milicianos) y toda la documentación que gira entorno a la ayuda y asistencia a los refugiados. Aunque con menor entidad, y seguramente con muchas carencias, también tienen el mismo carácter las que responden a las necesidades de la defensa pasiva y la generada por un organismo específico

como es el Comisariado de Propaganda (que incluye los positivos fotográficos y el singular Libro de Oro).

En conclusión, el fondo presenta grandes diferencias con respecto al volumen y la integridad de las diferentes series, que van de la existencia de series prácticamente completas a la existencia de vacíos que a estas alturas no sabemos si pueden ser transitorios o definitivos, originados por pérdidas intencionadas o no.

Sistema de organización

El fondo se organiza según la procedencia orgánica y las funciones y actividades de la institución. Respecto a la procedencia, se divide en subfondos correspondientes a los diversos departamentos. Dada la compleja evolución de la estructura departamental se considera órgano productor el último departamento que ejerció cada competencia, según la remodelación del último gobierno el 13 de enero de 1938. Así, las procedencias son: 1) Presidencia (incluye Departamento de la Presidencia), 2) Agricultura, 3) Cultura, 4) Economía (incluye Servicios Públicos), 5) Finanzas, 6) Gobernación y Asistencia Social (incluye Sanidad), 7) Justicia, 8) Obras Públicas, 9) Provisiones, 10) Trabajo y, además, 11) Defensa (agosto 1936-mayo 1937) y 12) General (para la documentación de carácter general o interdepartamental, como las publicaciones).

Respecto a las funciones y las actividades, el primer nivel de clasificación es: 1) administración general; 2) administración local; 3) asistencia social y beneficencia; 4) cultura; 5) defensa; 6) economía y finanzas; 7) educación; 8) justicia y derecho; 9) medios de comunicación; 10) obras públicas, urbanismo y comunicaciones; 11) sanidad; 12) seguridad pública, y 13) trabajo y previsión social, más el fondo bibliográfico. Se trata de una primera clasificación, un cuadro abierto que se puede ver modificado con nuevos ingresos a medida que se profundice en el tratamiento de las series documentales.

En algunas tipologías o series documentales se ha aplicado un vocabulario controlado y/o descriptores onomásticos, temáticos o toponímicos.

Condiciones de acceso y reproducción: Libre.

Reglas o convenciones: NODAC.

Subfondo

• Identificación del subfondo

Código de referencia	CAT ANC 1- 0001 008
Título	Departamento de Obras Públicas
Fecha(s)	Fechas de creación: Predomina 1931-1939. Incluye documentación anterior (1909/1930). Fechas de agregación: 1931-1939.
Volumen y soporte	7,5 m (75 unidades de instalación) de documentación textual, papel. Contiene positivos b/n, mapas y planos + biblioteca En total 971 unidades de catalogación

• Contexto

Nombre del productor

Departamento de Obras Públicas de la Generalidad de Cataluña.

Historia del productor

Los cambios de denominación del departamento, motivados por remodelaciones del Gobierno o a consecuencia de los Hechos del seis de octubre de 1934 y de los Hechos de mayo de 1937, fueron:

1931, mayo - diciembre	Departamento de Fomento y Agricultura
1931, diciembre – 1932, octubre	Departamento de Fomento
1932, octubre - 1933, enero	Departamento de Obras Públicas
1933, enero – 1934, octubre	Departamento de Trabajo y Obras Públicas
1934, octubre	Departamento de Obras Públicas, Asistencia Social y Sanidad
1934, octubre – 1935, enero	Gobierno de concentración, Presidencia accidental (autoridad militar)
1935, enero – mayo	Gobierno de concentración, Presidencia accidental (autoridad civil)
1935, mayo – 1936, febrero	Departamento de Obras Públicas
1936, marzo – mayo	Departamento de Obras Públicas, Asistencia Social y Sanidad
1936, mayo – septiembre	Departamento de Obras Públicas
1936, septiembre – 1938, enero	Departamento de Trabajo y Obras Públicas
1938, enero – 1939, enero	Departamento de Obras Públicas

Los titulares de la Consejería fueron:

1931, mayo - diciembre	Salvador Vidal i Rosell - UGT
1931, diciembre – 1932, octubre	Joan Casanovas i Maristany – ERC
1932, octubre - 1933, enero	Joan Lluhí i Vallescà - ERC
1933, enero – 1933, octubre	Francesc X. Casals i Vidal - ERC
1933, octubre – 1934, septiembre	Martí Barrera i Maresma - ERC
1934, septiembre - octubre	Pere Mestres i Albet - ERC
1934, octubre – 1935, enero	Coronel Francisco Jiménez Arenas
1935, enero – abril	Gobernador General de Cataluña Manuel Portela Valladares
1935, mayo – 1936, febrero	Joan Vallès i Pujals – Liga Catalana
1936, marzo – septiembre	Pere Mestres i Albet - ERC
1936, septiembre – 1937, abril	Miquel Valdès i Pujals - PSUC
1937, abril	Joan Comorera i Soler - PSUC
1937, abril – mayo	Rafael Vidiella i Franch - UGT
1937, mayo	Antoni Sesé i Artaso – UGT (Asesinado durante los Hechos de Mayo)
1937, mayo - 1938, enero	Rafael Vidiella i Franch – UGT PSUC
1938, enero – 1939, enero	Miquel Serra i Pàmies - PSUC

134

El Estatuto de Cataluña atribuía a la Generalidad de Cataluña las competencias legislativas y ejecutivas no reservadas al Estado en materia de infraestructuras y comunicaciones. Eso era: la ejecución de la legislación del Estado sobre ferrocarriles, carreteras, canales, teléfonos y puertos de interés general, y la legislación exclusiva y la ejecución directa de ferrocarriles, caminos, canales, puertos y otras obras públicas de Cataluña.

El uno de octubre de 1934 se comenzaron a traspasar los primeros servicios, pero a consecuencia de los Hechos del seis de octubre, se paralizó la aplicación de los acuerdos de la Comisión Mixta y no se produjo ningún nuevo traspaso hasta mayo de 1935.

De acuerdo con el decreto de 14 de mayo de 1935, formaban el Departamento: una Sección Jurídica y la Dirección General de Obras Públicas de la que dependían —inicialmente y a la espera de la futura división territorial— los servicios de Obras Públicas de las demarcaciones de Barcelona, Girona, Lleida y Tarragona. Este sencillo organigrama, con pocos cambios, perdurará hasta el final de la guerra.

Historia archivística

Entre la documentación restituida por la Diputación de Barcelona, una treintena de cajas contienen la documentación del Departa-

mento de Obras Públicas, básicamente son expedientes de las demarcaciones de Barcelona, Girona, Lleida y Tarragona.

En aplicación de la Ley 21/2005 de restitución a la Generalitat, el Ministerio de Cultura retorna los 507 fardos que se encontraban en el Archivo de Salamanca. De éstos, el fardo 259 contiene documentación del Departamento de Trabajo y Obras Públicas, con 160 documentos archivados en siete expedientes fechados entre 1932 y 1939.

La documentación generada durante la elaboración del Plan General de Obras Públicas la conservó su autor durante el franquismo, el ingeniero director Victorià Muñoz. Con el restablecimiento de la democracia y de la Generalidad de Cataluña, Victorià Muñoz depositó una parte importante en el Archivo Nacional de Cataluña (ANC). Recientemente, Josep M. Carreras i Puigdemolas ha realizado una tercera restitución del material que Victorià Muñoz todavía conservaba antes de morir.

En el capítulo de recuperaciones y pendientes de descubrir, debe comentarse que el 13 de abril de 1939 la Delegación del Estado para la Recuperación de Documentos (DERD) registró la sede de la Consejería de Obras Públicas de la avenida Diagonal 530-532 y, según el libro de registro de aquel organismo al servicio de la

represión franquista (registros 972 y 973), la DERD recogió 283 archivadores. Sin embargo, según los documentos de la DERD que se conservan en el Centro Documental de la Memoria Histórica (Fondo DNSD-Recuperación-Barcelona, expediente 76), el contenido de algunos de los archivadores fue reclamado en ese mismo año por el ingeniero jefe de Obras Públicas de Barcelona, Juan A. Lagarde Irazoqui, por considerarlos necesarios para continuar la labor diaria. De momento, no se conoce el destino o destinos actuales de aquellos 283 archivadores.

Algunos mapas y gráficos del Plan General de Obras Públicas sobre materia hidráulica fueron reutilizados durante el franquismo. Para esta finalidad, en la parte superior de los documentos se puso una etiqueta con la traducción en castellano del título en catalán, tapando así el título y la leyenda originales.

Datos sobre el ingreso

Las restituciones efectuadas por Victorià Muñoz corresponden a los ingresos 58 (19.12.1983) y 807 (25.4.1997) y la realizada por Josep M. Carreras al ingreso 2.406 (5.3.2009). La documentación de obras públicas devuelta por la Diputación de Barcelona forma parte del ingreso 423 (22.7.1994) y la que confiscada por la DERD y restituida por el Ministerio de Cultura en aplicación de la Ley 21/2005 correspondía al ingreso 1.931 (31.1.2006).

• Contenido y estructura

Alcance y contenido

El subfondo del Departamento de Obras Públicas contiene, sobre todo, documentación del Plan General de Obras Públicas de 1935 y expedientes de infraestructuras (1931-1939) de las demarcaciones del departamento en Barcelona, Girona, Lleida y Tarragona. Y, en menor medida, documentación suelta del mismo período sobre regulación de transportes y comunicaciones, y sobre temas de administración general (organización administrativa, personal o hacienda). En este último caso, las series presentan lagunas importantes.

Sistema de organización

Los niveles del cuadro de clasificación general del fondo utilizados en el subfondo del Departamento de Obras Públicas son los siguientes:

01.	ADMINISTRACIÓN GENERAL
... 01.02.	Organización administrativa
... 01.04.	Personal
01.05.	Hacienda
... 10.	OBRAS PÚBLICAS, URBANISMO Y COMUNICACIONES
10.01.	INFRAESTRUCTURAS
10.01.01.	Plan General de Obras Públicas 1935

10.02. REGULACIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

... **98. FONDO BIBLIOGRÁFICO**

• Condiciones d'acceso y uso

Instrumentos de descripción

Aplicativo GANC. ANC *Generalidad de Cataluña (Segunda República)*, procedencia Departamento de Obras Públicas, con 410 registros de documentación textual. Consultable por Internet.

El catálogo en papel de las series del Plan General de Obras Públicas de 1935, documentación textual y gráfica, base de datos con 561 registros. Incluye un índice toponímico.

• Documentación relacionada

Documentación relacionada

Entre la documentación de los departamentos de Presidencia, Economía (que incluye Servicios Públicos), Gobernación y Defensa hay alguna documentación que hace referencia a obras públicas, urbanismos y comunicaciones —infraestructuras o regulación de transportes y comunicaciones.

• Notas

Archiveros/ras que han participado en la informatización de los expedientes de infraestructuras y otra documentación suelta del subfondo Departamento de Obras Públicas: M. Josep Miralbell i Jaume Zamora.

• Control de la descripción

Autoría y fecha(s)

Marc-Aureli Berenguer Casulleras, junio, 2009. Revisión: Àngels Bernal Cercós, julio 2009.

Fuentes

La propia unidad de descripción, la bibliografía citada y la legislación publicada en el *Boletín/ Diario Oficial de la Generalidad de Cataluña* (1931-1939), entre otras:

Cataluña. Decreto del 26 de enero de 1933 de Presidencia poniendo en vigor el acuerdo de la Comisión Mixta para la implantación del Estatuto de Cataluña relativo al traspaso de los servicios de aviación civil en todo lo que afecte a la construcción de aeropuertos. *BOGC*, núm. 2 del 28 de enero de 1933. p. 22.

Cataluña. Decreto del 15 de diciembre de 1933 de Presidencia,

poniendo en vigor el acuerdo de la Comisión Mixta para la implantación del Estatuto de Cataluña, relativo a la adaptación a la Generalidad de Cataluña de los servicios de carreteras, caminos y otras obras públicas. *BOGC*, núm.136 del 16 de diciembre de 1933. p.1370.

Cataluña. Decreto del 11 de julio de Presidencia, poniendo en vigor el acuerdo de la Comisión Mixta para la implantación del Estatuto de Cataluña, relativo a la adaptación a la Generalidad de Cataluña de los servicios de puertos y otras obras públicas. *BOGC*, núm. 193 del 12 de julio de 1934. p. 229.

Cataluña. Decreto del 6 de septiembre de 1934 de Presidencia, dando publicidad al del Gobierno de la República, relativo a la determinación del coste de los servicios de carreteras y caminos, y otras obras públicas, y al complemento de su evaluación, consignados en los acuerdos, con los correspondientes anexos de la Comisión Mixta. *BOGC*, núm. 253 del 10 de septiembre de 1934. p.1425.

Cataluña. Orden del 22 de enero de 1935 de Presidencia dando publicidad al decreto del Ministerio de Obras Públicas del gobierno de la República del 17 del mes en curso, dejando en suspenso todos los servicios de carreteras, caminos y otras obras públicas traspasados a la Generalidad. *BOGC*, núm. 24 del 24 de enero de 1935. p. 634-635.

Cataluña. Decreto del 9 de mayo de 1935 de Obras Públicas disponiendo que a partir del 15 de mayo de 1935 los servicios de carreteras, caminos y otras obras públicas del Estado en Cataluña pasarán a depender de la Generalidad en virtud de los traspasos establecidos por el Decreto del Gobierno de la República del 1 de octubre de 1934. *BOGC*, núm. 130 del 10 de mayo de 1935. p.1186.

Cataluña. Decreto del 14 de mayo de 1935, de Obras Públicas que establece las bases de la organización de los servicios facultativos, técnico-administrativos y auxiliares de obras públicas, como consecuencia del traspaso de estos servicios a la Generalidad. *BOGC*, núm. 136 del 15 de mayo de 1935. p.1342.

Cataluña. Orden del 16 de julio de 1935 de Obras Públicas de confección del Plan General de Obras Públicas y nombramiento de su director Victorià Muñoz i Oms. *BOGC*, núm.198 del 17 de julio de 1935. p. 452.

Cataluña. Orden del 10 de septiembre de 1935 de Presidencia dando publicidad al decreto de la Presidencia del Consejo de Ministros de la República del 7 de septiembre de 1935 declarando subsistente el acuerdo de la Comisión Mixta para la implantación del Estatuto de Cataluña que determinará el coste de los servicios de carreteras, caminos y otras obras públicas traspasados a la Generalidad. *BOGC*, núm. 257 del 14 de septiembre de 1935. p.1866.

Cataluña. Orden del 17 de octubre de 1935 de Obras Públicas prorrogando el plazo presentación del Plan General de Obras Públicas al 31 de diciembre de 1935. *BOGC*, núm. 291 del 18 de octubre de 1935. p. 291.

Cataluña. Orden del 31 de octubre de 1935 de Obras Públicas dando publicidad al decreto del Gobierno de la República del 26 de octubre de 1935 declarando subsistentes los apartados, tercero, cuarto, quinto, sexto, séptimo y noveno del acuerdo adoptado por la Comisión Mixta para la implantación del Estatuto de Cataluña relativo a los traspasos de los servicios de carreteras, caminos y otras obras públicas. *BOGC*, núm. 305 del 1 de noviembre de 1935. p. 1005.

Cataluña. Decreto del 2 de diciembre de 1935 de Obras Públicas, poniendo en vigor los preceptos contenidos en el decreto de 9 de mayo de 1935 relativos al traspaso de los Servicios de Carreteras, Caminos y otras obras públicas. *BOGC*, núm. 337 del 3 de diciembre de 1935. p. 1962.

Cataluña. Orden del 17 de junio de 1936 de Obras Públicas dando publicidad al decreto del Gobierno de la República, del 13 del mes en curso por el que ha sido implantado el acuerdo adaptando a la Generalidad los servicios referentes a las aguas, obras hidráulicas y servicios complementarios. *BOGC*, núm.171 del 19 de junio de 1936. p. 2174.

Cataluña. Decreto del 21 de julio de 1937 de Trabajo y Obras Públicas, estableciendo el Plan de condicionamiento urgente de carreteras para satisfacer las necesidades derivadas de la guerra. *DOG*, núm. 216 del 4 de agosto de 1937. p. 450.

Cataluña. Orden del 24 de septiembre de 1937 de Trabajo y de Obras Públicas, aceptando la dimisión presentada por Victorià Muñoz i Oms de su cargo de ingeniero segundo del Departamento de Obras Públicas. *DOG*, núm. 278 de 30 de septiembre de 1937. p. 1355.

Grupo de series

• Identificación del grupo de series

Código de referencia	CAT ANC 1- 0001 008 01.01.01
Título	Plan General de Obras Públicas 1935
Fecha(s)	Fechas de creación: 1909-1939, predomina la documentación de 1935. Incluye también documentación anterior (1909/1934) y muy excepcionalmente de 1938-1939. Fechas de agregación: 1935-1937.
Volumen y soporte	4,5 m (45 unidades de instalación), de documentación textual, papel. Contiene 24 positivos b/n, 74 gráficos y tablas + 102 mapas y planos, y 2 monografías. 561 unidades de catalogación.

• Contexto

Nombre del productor

Dirección General de Obras Públicas del Departamento de Obras Públicas de la Generalidad de Cataluña.

Historia del productor

El 16 de julio de 1935, el consejero Joan Vallès i Pujals encargaba a la Dirección General de Obras Públicas el estudio y la redacción del Plan General de Obra Públicas, cuyos resultados se tenían que presentar antes de tres meses. A la vez se nombró director de proyecto al ingeniero de caminos, canales y puertos, Victorià Muñoz i Oms.

A continuación se iniciaron los trabajos de preparación con la recogida de datos de las diez secciones en las que quedó estructurado el Plan General: 1) Abastecimientos de agua potable, 2) Puertos y servicios marítimos, 3) Regadíos y grandes obras hidráulicas, 4) Ferrocarriles, 5) Teléfonos, 6) Caminos, 7) Aeropuertos y rutas aéreas, 8) Alcantarillado y depuración de aguas residuales, 9) Electrificaciones rurales y 10) Saneamiento y encauzamientos.

Algunos datos pudieron ser recogidos con los medios técnicos al alcance del equipo de ingenieros de la Dirección y de otras, como las que afectaban a los abastecimientos de aguas, alcantarillado, saneamiento de terrenos, encauzamientos y alumbrado eléctrico se tuvo que recurrir a la encuesta. Así, para llevarlo a cabo, el Consejero dictó el 27 de agosto una circular en la que se ordenaba enviar a todos los ayuntamientos unas hojas donde figuraban los datos sobre las necesidades de obra pública para que éstos las retornasen debidamente cumplimentadas.

Sin embargo, dificultades de orden técnico obligaron a prorrogar el plazo de ejecución del estudio del Plan General fijado en la orden de 16 de julio en dos meses más (orden del 17 de octubre) debiendo quedar terminado a finales de año.

El estallido de la Guerra Civil en julio de 1936 impidió la presentación y la publicación del Plan General de Obras Públicas, a pesar de que los planes de las secciones estaban casi acabados y pendientes de revisión. No obstante, en este sentido, cabe mencionar que algunos datos del Plan de Caminos sirvieron para la realización del plan de acondicionamiento urgente de los caminos que confluían en el frente de Aragón, plan previsto en la orden del 13 de julio de 1937 en un contexto que imponía actuaciones para satisfacer las necesidades de la guerra.

Victorià Muñoz presentó la dimisión de sus cargos de ingeniero segundo y director del Plan General el 21 de septiembre de 1937.

A consecuencia de la extinción del régimen autonómico por el desenlace de la Guerra Civil, el Plan se mantuvo inédito hasta veinte años después cuando se aprovechó la documentación gráfica de la Sección de Riegos y grandes obras hidráulicas para la elaboración del Plan de Aguas de Cataluña de 1957, promovido por el Ayuntamiento de Barcelona.

Posteriormente, en 1977, con motivo del Congreso de Cultura Catalana, el Plan de Caminos se publicó a iniciativa de Rafel Pujol i Marigot y Josep Maria Carreras i Puigdengolas.

• Contenido y estructura

Alcance y contenido

El grupo de series Plan General de Obras Públicas de 1935 conservado en el ANC contiene la documentación textual y gráfica generada durante las fases de estudio y redacción del Plan, entre 1935 y 1937, y también documentos reunidos para la elaboración del Plan, fechados entre 1909 y 1934. Excepcionalmente, incluye documentos de 1938 y 1939.

Está formado por 240 expedientes (unidades documentales compuestas, udc) y 321 documentos gráficos y textuales (unidades documentales simples, uds) que tratan de los diferentes proyectos

previstos básicamente sobre infraestructuras viarias, hidráulicas, transportes y comunicaciones, y suministro eléctrico.

Las tipologías documentales más habituales, de mayor a menor volumen, son:

- Relaciones de necesidades y estados de la cuestión por municipios y comarcas (1909-1936).
- Mapas, gráficos, planos y tablas (1920-1937).
- Compilaciones estadísticas, por municipios (1909-1936).
- Correspondencia (cartas, oficios, instancias, etc.) de particulares y organismos oficiales (1934-1936).
- Memorias y presupuestos (antecedentes, borradores, copias y/o originales) de cuatro de las secciones de Plan: Saneamiento de terrenos, Caminos, Teléfonos y Aeropuertos, y rutas aéreas (1933-1937).
- Informes y estudios (1926-1937).
- Libros de los planes de teléfonos, caminos y alcantarillado, y depuración de aguas residuales; libros sobre ferrocarriles y caminos; y libros de los estudios del Plan Hidráulico y de Abastecimientos de agua (1935-1936).
- Propuestas de modificación del Plan de Caminos presentadas a consecuencia del proceso de información pública (1936).
- Publicaciones. Ejemplares del BOGC y del DOGC (1936-1938).
- Instrucción y tabla para la elaboración urgente de planes urgentes de caminos (1939).
- Otra documentación suelta (1933-1936).

Sistema de organización

La documentación del Plan de Obras está organizada de acuerdo con la clasificación originaria hecha por el productor de la siguiente manera:

10.01.01.	Plan General de Obras Públicas 1935
10.01.01.01.	Sección de Abastecimientos de Agua Potable
10.01.01.02.	Sección de Puertos y Servicios Marítimos
10.01.01.03.	Sección de Riegos y Grandes Obras Hidráulicas
10.01.01.04.	Sección de Ferrocarriles
10.01.01.05.	Sección de Teléfonos
10.01.01.06.	Sección de Caminos
10.01.01.07.	Sección de Aeropuertos y Rutas Aéreas
10.01.01.08.	Sección de Alcantarillado y Depuración de Aguas Residuales

10.01.01.09.	Sección de Electrificaciones Rurales
10.01.01.10.	Sección de Encauzamiento y Saneamiento
10.01.01.11.	Principales características, Presupuesto General y posibles Resultados del Plan General de Obras Públicas

• Condiciones de acceso y uso

Características físicas y requerimientos técnicos

La documentación gráfica del Plan General de Obras Públicas de 1935 se consulta en soporte de sustitución (copias digitales).

Instrumentos de descripción

Inventario de las series del Plan General de Obras Públicas de 1935 disponible en soporte de papel y basándose en datos con 561 registros. Incluye un índice de topónimos. Se prevé su migración a la programación del ANC para permitir la consulta a través de la página web del archivo, donde además del título, los datos, los volúmenes y los soportes de los documentos, se incluirá una breve descripción del contenido.

• Documentación relacionada

Existencia y localización de los originales

Un ejemplar original del Mapa de Cataluña a escala 1:400.000 (núm. 549 del inventario parcial) se conserva en la Consejería del departamento actual de Política Territorial y Obras Públicas de la Generalidad de Cataluña. El documento que conserva el ANC es una reproducción realizada por el Gabinete Técnico de Obras Públicas de la Diputación de Barcelona con motivo del Congreso de la Cultura Catalana, celebrado en Barcelona en septiembre de 1977, como aportación a los trabajos de ámbito VIII «Ordenación del Territorio».

Bibliografía

Cataluña. Generalidad. *Pla General d'Obres públiques any 1935*. Barcelona, Departamento de Política Territorial y Obras Públicas de la Generalidad de Cataluña, 1982. p. 124.

• Notas

Archiveros que han participado en el tratamiento de la documentación del Plan de Obras: Inventario sumario de 1994 realizado por Jaume Zamora y catálogo de 2008 a cargo Marc-Aureli Berenguer. Dirección técnica: Àngels Bernal.

Inventario de la documentación

008 · DEPARTAMENTO DE OBRAS PÚBLICAS

10. OBRAS PÚBLICAS, URBANISMO Y COMUNICACIONES

10.01. INFRAESTRUCTURAS

10.01.01. PLAN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS 1935

<i>nº</i>	<i>título · nivel de descripción · volumen y soporte</i>	<i>fechas</i>
10.01.01.01	SECCIÓN DE ABASTECIMIENTOS DE AGUA POTABLE	
1	Correspondencia entre algunos ayuntamientos de Cataluña y el ingeniero director del Plan de Obras Victoriano Muñoz sobre la encuesta de datos para la formulación del Plan de abastecimientos de aguas <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 93 · soporte: papel</i>	09.1935 - 04.1936
2	Hoja de estimaciones de los costos para obras de mejoras en las comarcas de Girona por número de habitantes <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 3 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
3	Hojas informativas enviadas por los ayuntamientos de las comarcas de Girona sobre las necesidades de abastecimiento de agua potable de acuerdo con la circular del consejero de Obras Públicas del 27 de agosto de 1935 con respuesta negativa <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 111 · soporte: papel</i>	09.1935 - 10.1935
4	Hojas informativas enviadas por los ayuntamientos de las comarcas de Tarragona sobre necesidades de abastecimiento de agua potable de acuerdo con la circular del consejero de Obras Públicas del 27 de agosto de 1935, con respuesta negativa <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 50 · soporte: papel</i>	09.1935
5	Hojas informativas enviadas por algunos municipios de la comarca de Girona sobre las necesidades de abastecimiento de agua potable de acuerdo con la circular del consejero de Obras Públicas del 27 de agosto de 1935 <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 12 · soporte: papel</i>	09.1935 - 10.1935
6	Hojas informativas sin datos enviados por los ayuntamientos de las comarcas de Lleida sobre las necesidades de abastecimiento de agua potable de acuerdo con la circular del consejero de Obras Públicas del 27 de agosto de 1935 <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 99 · soporte: papel</i>	09.1935 - 11.1935
7	Hojas informativas sobre las necesidades de abastecimiento de agua entregadas por algunos ayuntamientos de Tarragona de acuerdo con la circular del consejero de Obras Públicas del 27 de agosto de 1935 pendientes de respuesta <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 2 · soporte: papel</i>	10.09.1935
8	Hojas informativas sobre las necesidades de abastecimiento de agua entregadas por algunos ayuntamientos de las comarcas de Barcelona de acuerdo con la circular del consejero de Obras Públicas del 27 de agosto de 1935 con resultado negativo <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 6 · soporte: papel</i>	10.1935 - 11.1935
9	Hojas informativas sobre necesidades de abastecimiento de agua enviadas por los ayuntamientos de las comarcas de Barcelona de acuerdo con la circular del consejero de Obras Públicas del 27 de agosto de 1935, con resultado negativo o sin datos <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 156 · soporte: papel</i>	09.1935
10	Libro de las estimaciones del Plan de abastecimiento de agua de Cataluña ordenadas por comarcas y municipios <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 152 · soporte: papel</i>	1936

nº	título · nivel de descripción · volumen y soporte	fechas
10.01.01.01 SECCIÓN DE ABASTECIMIENTOS DE AGUA POTABLE		
11	Oficios de Victoriano Muñoz, ingeniero director del Plan de obras, reclamando a los alcaldes de Bellvis y Sidamon la entrega de las hojas informativas sobre necesidades de abastecimiento de agua, alcantarillado, saneamiento, encauzamiento y alumbrado eléctrico cumplimentados <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 7 · soporte: papel</i>	10.1935
12	Compilación de leyes, disposiciones y estudios foronómicos en materia de abastecimiento de agua potable <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 102 · soporte: papel</i>	11.1922 - 08.1935
13	Relación de las necesidades de obra pública de abastecimiento de agua potable por realizar en la comarca de El Vendrell <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 32 · soporte: papel</i>	08.1935 - 09.1935
14	Relación de las necesidades de obra pública de abastecimiento de agua potable por realizar en la comarca de Arenys de Mar <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 20 · soporte: papel</i>	08.1935 - 10.1935
15	Relación de las necesidades de obra pública de abastecimiento de agua potable por realizar en la comarca de Balaguer <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 95 · soporte: papel</i>	08.1935 - 10.1935
16	Relación de las necesidades de obra pública de abastecimiento de agua potable por realizar en la comarca de Berga <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 26 · soporte: papel</i>	09.1935 - 11.1935
17	Relación de las necesidades de obra pública de abastecimiento de agua potable por realizar en la comarca de Cervera <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 86 · soporte: papel</i>	09.1935 - 11.1935
18	Relación de las necesidades de obra pública de abastecimiento de agua potable por realizar en la comarca de Falset <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 59 · soporte: papel</i>	09.1935 - 10.1935
19	Relación de las necesidades de obra pública de abastecimiento de agua potable por realizar en la comarca de Figueres <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 89 · soporte: papel</i>	09.1935 - 10.1935
20	Relación de las necesidades de obra pública de abastecimiento de agua potable por realizar en la comarca de Gandesa <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 30 · soporte: papel</i>	09.1935
21	Relación de las necesidades de obra pública de abastecimiento de agua potable por realizar en la comarca de Girona <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 66 · soporte: papel</i>	09.1935 - 11.1935
22	Relación de las necesidades de obra pública de abastecimiento de agua potable por realizar en la comarca de Granollers <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 24 · soporte: papel</i>	09.1935 - 11.1935
23	Relación de las necesidades de obra pública de abastecimiento de agua potable por realizar en la comarca de la Bisbal de Empordà <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 43 · soporte: papel</i>	09.1935 - 10.1935
24	Relación de las necesidades de obra pública de abastecimiento de agua potable por realizar en la comarca de La Seu d'Urgell <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 72 · soporte: papel</i>	08.1935 - 10.1935
25	Relación de las necesidades de obra pública de abastecimiento de agua potable por realizar en la comarca de Les Borges Blanques <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 42 · soporte: papel</i>	09.1935 - 11.1935
26	Relación de las necesidades de obra pública de abastecimiento de agua potable por realizar en la comarca de Lleida <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 69 · soporte: papel</i>	08.1935 - 11.1935
27	Relación de las necesidades de obra pública de abastecimiento de agua potable por realizar en la comarca de Manresa <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 33 · soporte: papel</i>	09.1935 - 10.1935

<i>nº</i>	<i>título · nivel de descripción · volumen y soporte</i>	<i>fechas</i>
10.01.01 SECCIÓN DE ABASTECIMIENTOS DE AGUA POTABLE		
28	Relación de las necesidades de obra pública de abastecimiento de agua potable por realizar en la comarca de Mataró <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 15 · soporte: papel</i>	09.1935 - 10.1935
29	Relación de las necesidades de obra pública de abastecimiento de agua potable por realizar en la comarca de Montblanc <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 50 · soporte: papel</i>	08.1935 - 10.1935
30	Relación de las necesidades de obra pública de abastecimiento de agua potable por realizar en la comarca de Puigcerdà <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 38 · soporte: papel</i>	09.1935 - 11.1935
31	Relación de las necesidades de obra pública de abastecimiento de agua potable por realizar en la comarca de Reus <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 26 · soporte: papel</i>	09.1935 - 10.1935
32	Relación de las necesidades de obra pública de abastecimiento de agua potable por realizar en la comarca de Sabadell <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 19 · soporte: papel</i>	09.1935
33	Relación de las necesidades de obra pública de abastecimiento de agua potable por realizar en la comarca de Sant Feliu de Llobregat <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 41 · soporte: papel</i>	09.1935 - 10.1935
34	Relación de las necesidades de obra pública de abastecimiento de agua potable por realizar en la comarca de Santa Coloma de Farners <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 22 · soporte: papel</i>	09.1935
35	Relación de las necesidades de obra pública de abastecimiento de agua potable por realizar en la comarca de Solsona <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 27 · soporte: papel</i>	09.1935
36	Relación de las necesidades de obra pública de abastecimiento de agua potable por realizar en la comarca de Sort <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 80 · soporte: papel</i>	09.1935 - 10.1935
37	Relación de las necesidades de obra pública de abastecimiento de agua potable por realizar en la comarca de Tarragona <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 19 · soporte: papel</i>	10.1935
38	Relación de las necesidades de obra pública de abastecimiento de agua potable por realizar en la comarca de Terrassa <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 16 · soporte: papel</i>	09.1935
39	Relación de las necesidades de obra pública de abastecimiento de agua potable por realizar en la comarca de Tortosa <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 55 · soporte: papel</i>	09.1935 - 10.1935
40	Relación de las necesidades de obra pública de abastecimiento de agua potable por realizar en la comarca de Tremp <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 67 · soporte: papel</i>	09.1935
41	Relación de las necesidades de obra pública de abastecimiento de agua potable por realizar en la comarca de Valls <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 32 · soporte: papel</i>	09.1935 - 10.1935
42	Relación de las necesidades de obra pública de abastecimiento de agua potable por realizar en la comarca de Vic <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 45 · soporte: papel</i>	09.1935 - 11.1935
43	Relación de las necesidades de obra pública de abastecimiento de agua potable por realizar en la comarca de Vielha <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 25 · soporte: papel</i>	09.1935
44	Relación de las necesidades de obra pública de abastecimiento de agua potable por realizar en la comarca de Vilafranca del Penedès <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 40 · soporte: papel</i>	09.1935 - 11.1935

nº	título · nivel de descripción · volumen y soporte	fechas
10.01.01.01 SECCIÓN DE ABASTECIMIENTOS DE AGUA POTABLE		
45	Relación de las necesidades de obra pública de abastecimiento de agua potable por realizar en la comarca de Vilanova i la Geltrú <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 15 · soporte: papel</i>	09.1935 - 10.1935
46	Relación de las necesidades de obra pública de abastecimiento de agua potable por realizar en la comarca de Igualada <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 37 · soporte: papel</i>	09.1935 - 10.1935
47	Relación de las necesidades de obra pública de abastecimiento de agua potable por realizar en la comarca de Olot <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 27 · soporte: papel</i>	09.1935 - 10.1935
48	Relación de los costos correspondientes en los municipios de las comarcas de Barcelona por obras de mejora de los abastecimientos <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 2 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
49	Gráfico de las curvas de los tratamientos de las aguas con indicación del coste por el número de habitantes <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 2 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
50	Mapa a escala 1:200.000 del Plan de abastecimiento de agua potable de Cataluña firmado por Victoriano Muñoz, ingeniero director del Plan de obras <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	06.1936
51	Planos a escala 1:100 de espigones utilizados en los anteproyectos de obras de encauzamiento de ríos y rieras a base de gabiones firmado por Victoriano Muñoz, ingeniero director del Plan de obras <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
52	Planos de diferentes anteproyectos de obras de encauzamiento de ríos y rieras a base de gabiones y espigones <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	[1935]
53	Planos de diferentes anteproyectos de obras de encauzamiento de ríos y rieras a base de gabiones, espigones y márgenes <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
54	Planos del Depósito regulador circular firmado por Victoriano Muñoz, ingeniero director del Plan de obras <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
55	Planos de los anteproyectos de las obras de abastecimiento de agua potable: captaciones, impulsiones y filtros firmados por Victoriano Muñoz, ingeniero director del Plan de obras <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
56	Relación de las necesidades de obra pública de abastecimiento de agua de nueva construcción de la comarca de Falset <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
10.01.01.02 SECCIÓN DE PUERTOS Y SERVICIOS MARÍTIMOS		
57	Relaciones de las obras en los puertos de Cataluña previstas en el Plan de puertos y servicios marítimos <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 61 · soporte: papel</i>	1936
58	Mapa a escala 1:200.000 de las obras y señales marítimas de Cataluña firmado por Victoriano Muñoz, ingeniero director del Plan de obras <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	06.1936
59	Plano a escala 1:10.000 de las instalaciones ubicadas en el Puerto de Barcelona donde se indican las obras de ampliación en construcción, proyectadas y en estudio para la mejora de los servicios firmados por José María Jàuregi Anglada <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	31.12.1934
60	Plano a escala 1:2.000 del Puerto de Blanes firmado por Victoriano Muñoz, ingeniero director del Plan de obras <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
61	Plano a escala 1:2.000 del Puerto de L'Ametlla de Mar firmado por Victoriano Muñoz, ingeniero director del Plan de obras <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
62	Plano a escala 1:2.000 del Puerto de Sant Feliu de Guíxols firmado por Victoriano Muñoz, ingeniero director del Plan de obras <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]

<i>nº</i>	<i>título · nivel de descripción · volumen y soporte</i>	<i>fechas</i>
10.01.01.02 SECCIÓN DE PUERTOS Y SERVICIOS MARÍTIMOS		
63	Plano a escala 1:3.000 del Puerto de Cambrils firmado por Victoriano Muñoz, ingeniero director del Plan de obras <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
64	Plano a escala 1:3.000 del Puerto de Palamós donde se indiquen las ampliaciones proyectadas en los muelles, los diques y los espigones en ejecución del Plan firmado por Victoriano Muñoz, ingeniero director del Plan de obras <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
65	Plano a escala 1:3.000 del Puerto de Els Alfacs en Sant Carles de la Ràpita firmado por Victoriano Muñoz ingeniero director del Plan de obras <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
66	Plano a escala 1:3.600 del Puerto de Arenys de Mar firmado por Victoriano Muñoz, ingeniero director del Plan de obras <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
67	Plano a escala 1:5.000 del Puerto de L'Estartit y de las Islas Medes firmado por Victoriano Muñoz, ingeniero director del Plan de obras <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
68	Plano a escala 1:5.000 del Puerto de Roses firmado por Victoriano Muñoz, ingeniero director del Plan de obras <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
69	Plano a escala 1:5.000 del Puerto de Tarragona donde se indican las ampliaciones proyectadas en los muelles en ejecución del Plan firmado por Victoriano Muñoz, ingeniero director del Plan de obras <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
70	Plano del Puerto de Vilanova y la Geltrú firmado por Victoriano Muñoz, ingeniero director del Plan de obras <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
71	Planos de los espigones en forma de martillo a escala 1:500 y de las secciones y plantas a escala 1:10 <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
72	Tabla de los costes económicos de las obras a ejecutar en aplicación del Plan de puertos y servicios marítimos <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
10.01.01.03 SECCIÓN DE REGADÍOS Y GRANDES OBRAS HIDRÁULICAS		
73	Hojas de datos de los aprovechamientos hidráulicos de los ríos integrados en las cuencas hidrográficas de Cataluña <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 80 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
74	Hojas de observaciones de las capacidades, caudales y potencias del río Noguera Ribagorçana entre los años 1913-1933 <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 36 · soporte: papel</i>	[1935]
75	Hojas de observaciones y estudios foronómicos de las cuencas hidrográficas catalanas <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 42 · soporte: papel</i>	[1937]
76	Hojas de observaciones y estudios foronómicos de los ríos de Cataluña <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 76 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
77	Gráficos de los perfiles y capacidades de los principales ríos de Cataluña. Borrador <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 19 · soporte: papel</i>	1921 - 1935
78	Gráficas de aforos y caudales, capacidades y temperaturas mensuales del río Garona observados entre los años 1917-1935 <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 4 · soporte: papel</i>	[1937]
79	Gráficas de aforos y caudales, capacidades y temperaturas mensuales de los ríos Flamisell y Cardener observados entre los años 1915-1934 <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 15 · soporte: papel</i>	[1937]
80	Gráficas de las escorrentías y las curvas pluviométricas de Cataluña <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 2 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]

nº	título · nivel de descripción · volumen y soporte	fechas
10.01.01.03 SECCIÓN DE REGADÍOS Y GRANDES OBRAS HIDRÁULICAS		
81	Libro de los estudios efectuados sobre la concreción y los resultados del plan hidráulico, los presupuestos y las posibilidades económicas <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 25 · soporte: papel</i>	1936
82	Recopilación de datos del año 1935 correspondientes a los aprovechamientos hidráulicos de las cuencas hidrográficas catalanas <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 104 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
83	Recopilación de datos relativos a la potencia y las cotas de los principales ríos de Cataluña <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 30 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
84	Recopilación de datos relativos a las curvas hidrodinámicas y la potencia teórica de los principales ríos de Cataluña <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 7 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
85	Recopilación de datos sobre las curvas hidrodinámicas de los principales ríos de Cataluña <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 7 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
86	Recopilación del estado de los aprovechamientos industriales de los ríos por términos municipales con indicación de las potencias instaladas <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 31 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
87	Relación de datos relativos a las cotas de los ríos de Cataluña <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 28 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
88	Relaciones de los contribuyentes con indicación de los importes liquidados por aprovechamiento hidráulico <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 29 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
89	Estado de las superficies de las cuencas de los ríos Francolí, Flamisell y Gaià <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
90	Estudio de la economía agrícola y ganadera de Cataluña considerada en relación con el Plan general de obras públicas <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 94 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
91	Gráfico comparativo de la producción y el consumo de los productos agrícolas y ganaderos de Cataluña firmado por Victoriano Muñoz, ingeniero director del Plan de obras <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	06.1936
92	Gráfico comparativo de las superficies de los diversos cultivos de Cataluña con su valor bruto de producción firmado por Victoriano Muñoz, ingeniero director del Plan de obras <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	06.1936
93	Gráfico de las curvas hidrodinámicas de los principales ríos de Cataluña a escala, caudal 3 mm a 1 m³ y cotas 1:2.500, firmado por Victoriano Muñoz, ingeniero director del Plan de obras <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
94	Gráfico de las escorrentías de Cataluña firmado por Victoriano Muñoz, ingeniero director del Plan de obras <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
95	Gráfico de la estadística del aprovechamiento mensual del río Fluvià en relación con su capacidad durante los años 1928 a 1934 firmado por Victoriano Muñoz ingeniero director del Plan de obras <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
96	Gráfico de los perfiles longitudinales a escala horizontal de los principales ríos de Cataluña: Besòs y Congost, Garona, Flamisell, Freser y Mogent firmado por Victoriano Muñoz, ingeniero director del Plan de obras <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
97	Gráfico de los perfiles longitudinales a escala horizontal de los principales ríos de Cataluña: Cardener, Muga, Anoia, Gaià, Francolí y Tordera firmado por Victoriano Muñoz, ingeniero director del Plan de obras <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
98	Gráficos comparativos de la distribución de las tierras de España con las de Cataluña y la distribución de las tierras de Cataluña antes y después del Plan firmado por Victoriano Muñoz, ingeniero director del Plan de obras <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	06.1936

<i>nº</i>	<i>título · nivel de descripción · volumen y soporte</i>	<i>fechas</i>
10.01.01.03 SECCIÓN DE REGADÍOS y GRANDES OBRAS HIDRÁULICAS		
99	Gráficos de la estadística del aprovechamiento mensual del río Llobregat-Muga en relación con su capacidad durante los años 1929 a 1934 firmado por Victoriano Muñoz, ingeniero director del Plan de obras <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
100	Gráficos de la estadística del aprovechamiento mensual del río Llobregat a Cabrianes en relación con su capacidad durante los años 1927 a 1931 firmado por Victoriano Muñoz, ingeniero director del Plan de obras <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
101	Gráficos de la estadística del aprovechamiento mensual del río Muga a Boadella en relación con su capacidad durante los años 1928 a 1934 firmado por Victoriano Muñoz, ingeniero director del Plan de obras <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
102	Gráficos de la estadística del aprovechamiento mensual del río Segre en la presa del canal de Urgell en relación con su capacidad durante los años 1921-1929 <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
103	Gráficos de la estadística del aprovechamiento mensual del río Segre a la presa del Supercanal en relación con su capacidad durante los años 1923 a 1933 firmado por Victoriano Muñoz, ingeniero director del Plan de obras <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
104	Gráficos de la estadística del aprovechamiento mensual del río Ter en relación con su capacidad durante los años 1913-1934 firmado por Victoriano Muñoz, ingeniero director del Plan de obras <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 3 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
105	Mapa a escala 1:100.000 de la cuenca hidrográfica del Noguera del Cardós (Noguera Pallaresa) <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	[1931 - 1936]
106	Mapa a escala 1:200.000 del aprovechamiento integral de los ríos de Cataluña en aplicación del Plan Hidráulico firmado por Victoriano Muñoz, ingeniero director del Plan de obras <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	06.1936
107	Mapa a escala 1:400.000 de las curvas isoyetas del año 1930 en las comarcas de Tarragona, Barcelona y Girona <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	02.09.1935
108	Mapa a escala 1:400.000 de sistematización de los ríos de Cataluña con indicación de las superficies y de los tramos por aprovechamiento agrícola y de energía <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
109	Mapa de Andorra a escala 1:50.000 de los planes de trabajos de la central hidroeléctrica de las Fuerzas Hidráulicas de Andorra (FHASA) <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	01.04.1930 - 20.05.1932
110	Mapa de Cataluña a escala 1:200.000 de los aprovechamientos industriales y agrícolas firmado por Victoriano Muñoz, ingeniero director del Plan de obras <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
111	Mapa de Cataluña a escala 1:400.000 de hipsometría, cultivos y geología aplicada, y 06.1936 pluviometría firmado por Victoriano Muñoz, ingeniero director del Plan de obras <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	06.1936
112	Mapa de Cataluña a escala 1:400.000 de las capacidades de regulación de los ríos según los lugares de almacenamiento de agua por km² de la cuenca necesaria para regularizar el río firmado por Victoriano Muñoz, ingeniero director del Plan de obras <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	06.1936
113	Mapa de Cataluña a escala 1:400.000 de las curvas de caudales mínimos por km² de cuenca firmado por Victoriano Muñoz, ingeniero director del Plan de obras <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	06.1936
114	Mapa de Cataluña a escala 1:400.000 de las curvas isomodulares según los lugares de cantidad igual de agua circulada por km² <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	06.1936
115	Mapa de Cataluña a escala 1:400.000 de las estaciones de aforo con sus cuencas <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]

nº	título · nivel de descripción · volumen y soporte	fechas
10.01.01.03 SECCIÓN DE REGADÍOS y GRANDES OBRAS HIDRÁULICAS		
116	Mapa de Cataluña a escala 1:400.000 de las irregularidades de los ríos indicados según los lugares de igual coeficiente entre los volúmenes de almacenamiento y de circulación para la regularización de los ríos firmado por Victoriano Muñoz, ingeniero director del Plan de obras <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	06.1936
117	Mapa de Cataluña a escala 1:400.000 de las observaciones y estudios foronómicos firmado por Victoriano Muñoz, ingeniero director del Plan de obras <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	06.1936
118	Mapa de Cataluña a escala 1:400.000 de escorrentías con el detalle de las curvas según los lugares de coeficiente igual entre el agua circulada y la precipitada firmado por Victoriano Muñoz, ingeniero director del Plan de obras <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
119	Mapa de Cataluña a escala 1:500.000 de las precipitaciones pluviométricas medianas estacionales firmado por Victoriano Muñoz, ingeniero director del Plan de obras <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	06.1936
120	Mapa de Cataluña con indicación del gráfico fluvial de las cuatro estaciones: invierno, primavera, verano y otoño <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	[1931 - 1936]
121	Mapa de los ríos de Cataluña <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	[1931 - 1936]
122	Mapa geológico de Cataluña a escala 1:400.000 <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	[1931 - 1936]
123	Mapa geológico de Cataluña a escala 1:400.000 aplicado a la hidrografía y a las tierras aptas para el cultivo <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	06.1936
124	Mapa pluviométrico de Cataluña a escala 1:400.000 con las variaciones anuales en relación con la precipitación media y según los datos recogidos entre los años 1861-1932 <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
125	Notas para el estudio de la economía agrícola-ganadera en Cataluña en relación con el Plan General de Obras públicas realizado por el ingeniero agrícola Ramon Bardia i Bardia adjunto a la Estación de Fitopatología Agrícola de Barcelona <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 42 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
126	Plan de trabajo para la realización de los estudios sobre las obras hidráulicas. Borrador <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 4 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
127	Plano a escala 1:400.000 de curvas de nivel e isoyetas del año 1931 en las comarcas de Tarragona, Barcelona y Girona <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	02.09.1935
128	Plano a escala 1:400.000 de las curvas isoyetas del año 1932 en las comarcas de Tarragona, Barcelona y Girona señalando los territorios de Riudecanyes, Besalú, Vilafranca del Penedès, Olot y Berga <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	02.09.1935
129	Plano a escala 1:400.000 de las curvas isoyetas del año 1930 en las comarcas de Tarragona, Barcelona y Girona con los territorios de Olot y Vilafranca del Penedès <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	02.09.1935
130	Plano a escala 1:400.000 de las curvas isoyetas del año 1932 en las comarcas de Tarragona, Barcelona y Girona <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	02.09.1935
131	Plano a escala 1:400.000 de las curvas isoyetas del año 1933 en las comarcas de Tarragona, Barcelona y Girona <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	02.09.1935
132	Plano a escala 1:400.000 de las curvas isoyetas del año 1933 en las comarcas de Tarragona, Barcelona y Girona señalando los territorios de Besalú, Olot, Crespìà, Vilafranca del Penedès y Riudecanyes <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	02.09.1935

<i>nº</i>	<i>título · nivel de descripción · volumen y soporte</i>	<i>fechas</i>
10.01.01.03 SECCIÓN DE REGADÍOS Y GRANDES OBRAS HIDRÁULICAS		
133	Plano a escala 1:400.000 de las curvas isoyetas del año 1934 en las comarcas de Tarragona, Barcelona y Girona <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	02.09.1935
134	Plano a escala 1:400.000 de las curvas isoyetas del año 1934 en las comarcas de Tarragona, Barcelona y Girona señalando los territorios de Olot, Berga, Vilafranca del Penedès y Riudecanyes <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	02.09.1935
135	Plano a escala 1:400.000 de las isoyetas a partir de los datos recogidos en 40 años en las comarcas de Tarragona, Barcelona y Girona <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	02.09.1935
136	Plano a escala 1:400.000 de las isoyetas a partir de los datos recogidos en 40 años en las comarcas de Tarragona, Barcelona y Girona con la indicación de sus intensidades medidas de 300 a 1.200 mm <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	02.09.1935
137	Plano general a escala 1:400.000 de las estaciones pluviométricas en comarcas de Tarragona, Barcelona y Girona <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	02.09.1935
138	Plano topográfico del término municipal de Castellgalí <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	[1931 - 1936]
139	Planos de los perfiles longitudinales a escalas 1:400.000 horizontal y 1:10.00 vertical de los ríos Fluvià, Noguera Ribagorçana, Noguera Pallaresa, Llobregat, Ebro, Ter y Segre firmado por Victoriano Muñoz, ingeniero director del Plan de obras <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
140	Planos de obras hidráulicas por tipos de altura con indicación de su longitud y su coste <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
141	Tabla de la superficie en hectáreas de las tierras de Cataluña dedicadas a la actividad agrícola y la ganadera <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
142	Tabla del resumen del valor total de la producción agrícola y ganadera de Cataluña <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
143	Tabla resumen de los sobrantes y los déficits de los productos agrícolas y ganaderos en Cataluña en relación con el consumo expresados en cantidades y valores económicos <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
144	Tabla del resumen general del valor consumido de productos agrícolas y ganaderos en Cataluña <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
145	Tabla del número de pantanos distribuidos por cuencas hidráulicas con indicación del número, la capacidad, la longitud, las instalaciones y los aprovechamientos agrícolas e industriales <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
146	Tabla del número y del valor de la producción ganadera en Cataluña <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
147	Tabla de los valores de los productos agrícolas <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
148	Tablas de los sobrantes y de los déficits de los diferentes productos agrícolas y ganaderos en Cataluña en relación con el consumo <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
10.01.01.04 SECCIÓN DE FERROCARRILES		
149	Libro de los ferrocarriles previstos en el Plan general con indicación de los presupuestos parciales y totales de las obras por ejecutar <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 10 · soporte: papel</i>	1936
150	Mapa de las líneas ferroviarias existentes, en construcción y proyectadas en Cataluña y en el Estado español firmado por Victoriano Muñoz, ingeniero director del Plan de obras en ejecución del Plan de ferrocarriles <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]

nº	título · nivel de descripción · volumen y soporte	fechas
10.01.01.05 SECCIÓN DE TELÉFONOS		
151	Estimaciones de los costos económicos de la ejecución del Plan de teléfonos <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 10 · soporte: papel</i>	1936
152	Estudios y trabajos realizados para la formulación del Plan de teléfonos <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 5 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
153	Hojas de la estadística de las instalaciones telefónicas previstas en el Plan en relación con el número de habitantes y de los núcleos de población en las demarcaciones de Barcelona, Girona, Tarragona y Lleida agrupados por partidos judiciales <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 40 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
154	Hojas estadísticas del número de habitantes de los municipios o agregados de las demarcaciones de Barcelona, Girona, Lleida y Tarragona agrupados por partidos judiciales <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 35 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
155	Hojas sueltas duplicadas, recopilación de datos y cálculos previstos en la redacción del texto definitivo de la Memoria del Plan de Teléfonos <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 73 · soporte: papel</i>	12.1935 - 02.1936
156	Informes técnicos y económicos de los trabajos de instalación de la red telefónica entregados por la Compañía Telefónica Nacional de España a Victoriano Muñoz, ingeniero director del Plan de obras <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 71 · soporte: papel</i>	1926 - 1935
157	Instancias de algunos ayuntamientos solicitando la instalación y la mejora de la línea telefónica en cumplimiento de las disposiciones del Decreto de la Presidencia de la Generalidad del 8 de junio de 1935 presentadas fuera de plazo <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 41 · soporte: papel</i>	1935 - 1936
158	Instancias presentadas por los ayuntamientos de las comarcas de Barcelona solicitando la instalación y la mejora de la línea telefónica en cumplimiento de las disposiciones del Decreto de la Presidencia de la Generalidad del 8 de junio de 1935 <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 87 · soporte: papel</i>	06.1935 - 07.1935
159	Instancias presentadas por los ayuntamientos de las comarcas de Girona solicitando la instalación y la mejora de la línea telefónica en cumplimiento de las disposiciones del Decreto de la Presidencia de la Generalidad del 8 de junio de 1935 <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 84 · soporte: papel</i>	06.1935 - 07.1935
160	Instancias presentadas por los ayuntamientos de las comarcas de Lleida solicitando la instalación y la mejora de la línea telefónica en cumplimiento de las disposiciones del Decreto de la Presidencia de la Generalidad del 8 de junio de 1935 <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 90 · soporte: papel</i>	06.1935 - 07.1935
161	Instancias presentadas por los ayuntamientos de las comarcas de Tarragona solicitando la instalación y la mejora de la línea telefónica en cumplimiento de las disposiciones del Decreto de la Presidencia de la Generalidad del 8 de junio de 1935 <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 71 · soporte: papel</i>	06.1935 - 07.1935
162	Libro del Plan de teléfonos con indicación de las instalaciones previstas en cada comarca en ampliación de la red telefónica sin fecha ni firma <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 104 · soporte: papel</i>	1936
163	Libro del Plan de teléfonos firmado por Victoriano Muñoz, ingeniero director del Plan de obras, con indicación de las instalaciones previstas en cada comarca con ampliación de la red telefónica <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 104 · soporte: papel</i>	30.06.1936
164	Memoria del Plan de teléfonos firmado por Victoriano Muñoz, ingeniero director del Plan de obras <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 74 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
165	Memoria del Plan de teléfonos. Borrador primera versión <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 91 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
166	Memoria del Plan de teléfonos. Borrador segunda versión <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 92 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
167	Recopilación de datos técnicos y económicos para la formulación de los estudios del Plan de teléfonos <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 153 · soporte: papel</i>	08.1935 - 07.1936

<i>nº</i>	<i>título · nivel de descripción · volumen y soporte</i>	<i>fechas</i>
10.01.01.05 SECCIÓN DE TELÉFONOS		
168	Relación de las necesidades de obra pública de teléfonos por realizar en los pueblos de las comarcas comprendidas en las demarcaciones de Barcelona, Girona, Lleida y Tarragona <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 74 · soporte: papel</i>	06.1935 - 08.1937
169	Relaciones de las líneas de la red telefónica ampliadas o modificadas a partir de los datos entregados por la Compañía Telefónica Nacional de España en las demarcaciones de Barcelona, Girona, Lleida y Tarragona <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 19 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
170	Relaciones de precios de los materiales utilizados para la instalación de la red telefónica presentados por diferentes empresas <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 105 · soporte: papel</i>	1929 - 1936
171	Relaciones de los nuevos centros de la red telefónica de las demarcaciones de Barcelona, Girona, Lleida y Tarragona con indicación de la longitud y el coste económico <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 37 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
172	Convenio entre la Generalidad de Cataluña y la Compañía Telefónica Nacional de España para la extensión de la red telefónica de Cataluña. Anteproyecto <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 4 · soporte: papel</i>	[01.07.1936 - 31.07.1936]
173	Hoja de la estadística del número de teléfonos por continentes y países remitida por la Compañía Telefónica Nacional de España a Victoriano Muñoz, ingeniero director del Plan de obras <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 4 · soporte: papel</i>	19.02.1936
174	Gráfico del alcance del Plan de teléfonos donde se indican los centros telefónicos existentes y de nueva construcción en los municipios distribuidos por el número de habitantes firmado por Victoriano Muñoz, ingeniero director del Plan de obras <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	30.06.1936
175	Gráfico que representa los resultados del Plan de teléfonos en orden al número de centros telefónicos existentes y previstos en las comarcas de Cataluña firmado por Victoriano Muñoz, ingeniero director del Plan de obras <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	30.06.1936
176	Gráfica de los resultados del Plan de teléfonos en relación con las poblaciones de las comarcas de Cataluña firmado por Victoriano Muñoz, ingeniero director del Plan de obras <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	30.06.1936
177	Gráficos comparativos en relación con los servicios telefónicos de Cataluña y del resto de España firmado por Victoriano Muñoz, ingeniero director del Plan de obras <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	30.06.1936
178	Gráficos de los servicios telefónicos existentes y previstos en el Plan en relación con los habitantes y en los núcleos urbanos de Cataluña firmado por Victoriano Muñoz, ingeniero director del Plan de obras <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	30.06.1936
179	Gráficos por comarcas del número de centros telefónicos existentes y previstos en el plan por km² de superficie territorial y por municipio firmado por Victoriano Muñoz, ingeniero director del Plan <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	30.06.1936
180	Mapa de Cataluña a escala 1: 200.000 del Plan de Teléfonos <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
181	Mapa de Cataluña a escala 1:200.000 de la concreción del Plan de teléfonos firmado por Victoriano Muñoz, ingeniero director del Plan de obras <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	06.1935
182	Mapa de Cataluña indicando el estado de las comunicaciones telefónicas existentes firmado por Victoriano Muñoz, director del Plan de obras, y Frederic Turell, director de Obras públicas <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	30.06.1936
183	Relación de las instalaciones telefónicas previstas en la ampliación de la red en la comarca de Manresa <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 3 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
184	Relación de las instalaciones telefónicas previstas en los municipios de las comarcas de Tarragona <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 7 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]

nº	título · nivel de descripción · volumen y soporte	fechas
10.01.01.05 SECCIÓN DE TELÉFONOS		
185	Relación de las instalaciones telefónicas previstas en la ampliación de la red en diferentes municipios de las comarcas de Barcelona <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 7 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
186	Relación de las instalaciones telefónicas previstas en ampliación de la red en la comarca de Arenys de Mar <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 3 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
187	Relación de las instalaciones telefónicas previstas en ampliación de la red en la comarca de Berga <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 3 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
188	Relación de las instalaciones telefónicas previstas en ampliación de la red en la comarca de Granollers <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 3 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
189	Relación de las instalaciones telefónicas previstas en ampliación de la red en la comarca de Santa Coloma de Farners <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 3 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
190	Relación de las instalaciones telefónicas previstas en ampliación de la red en la comarca de Terrassa <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 3 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
191	Relación de las instalaciones telefónicas previstas en ampliación de la red en la comarca de Tortosa <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 6 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
192	Relación de las instalaciones telefónicas previstas en ampliación de la red en la comarca de Valls <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 4 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
193	Relación de las instalaciones telefónicas previstas en ampliación de la red en la comarca de Vic <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 6 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
194	Relación de las instalaciones telefónicas previstas en ampliación de la red en la comarca de Vilafranca del Penedès <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 6 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
195	Relación de las instalaciones telefónicas previstas en ampliación de la red en los municipios de las comarcas de Girona <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 14 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
196	Relación de las instalaciones telefónicas previstas en ampliación de la red en los municipios de las comarcas de Lleida <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 14 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
197	Relación de las instalaciones telefónicas previstas en ampliación de la red en la comarca de El Vendrell <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 3 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
198	Relación de las instalaciones telefónicas previstas en ampliación de la red en la comarca de Solsona <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 6 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
199	Relación de las instalaciones telefónicas previstas en ampliación de la red en la comarca de Igualada <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 6 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
200	Relación de los centros telefónicos números de 8 al 18 de algunos municipios de la comarca de El Baix Empordà <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 2 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
201	Relación de los centros telefónicos números 1, 2 y 4 al 37 de algunos municipios de las comarcas de Girona <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 12 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
202	Relación de los centros telefónicos números 1, 14 y 17 de los municipios de la comarca de la Selva <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 3 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
203	Relación de los centros telefónicos números del 10 al 16 de diferentes municipios de las comarcas del Bages, Anoia y El Vendrell <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 7 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
204	Relación de los centros telefónicos números del 11 al 25 de algunos municipios de la comarca de la Garrotxa <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 3 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]

<i>nº</i>	<i>título · nivel de descripción · volumen y soporte</i>	<i>fechas</i>
10.01.01.05 SECCIÓN DE TELÉFONOS		
205	Relación de los centros telefónicos números del 12 al 18 de los municipios de Falset, Móra la Nova, Alforja, Cornudella, Pradip y Vandellòs <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 3 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
206	Relación de los centros telefónicos números del 15 al 21 de algunos municipios de la comarca de L'Alt Urgell <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
207	Relación de los centros telefónicos números del 5 al 18 de la comarca del Pallars Sobirà <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 3 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
208	Relación de los centros telefónicos números 5, 7, 8, 10, 16 y 17 de algunos municipios de las comarcas del Berguedà y del Bages <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 3 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
209	Relación de los centros telefónicos números del 8 al 18 de algunos municipios de la comarca de El Baix Empordà <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
210	Relación de los centros telefónicos números 9, 18 y 19 de Berga, Gironella y Prats de Lluçanès <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 3 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
211	Relación de los centros telefónicos números del 15 al 21 de algunos municipios de las comarcas de L'Alt Urgell y Cerdanya <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
212	Resumen de las instalaciones telefónicas previstas en ampliación de la red en las comarcas catalanas <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 6 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
213	Tabla de las comarcas catalanas en relación con los servicios telefónicos existentes y los previstos por el Plan de teléfonos <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 2 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
214	Tabla de los estados de las comarcas catalanas en relación con los servicios telefónicos existentes y los derivados del Plan de teléfonos <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
215	Tabla de los resultados del Plan de teléfonos en relación con el número y las clases de núcleos de población y de habitantes que servir <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
216	Tabla de los resultados del Plan de teléfonos en relación con el número y las clases de núcleos de población y de habitantes que servir <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 2 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
10.01.01.06 SECCIÓN DE CAMINOS		
217	Correspondencia y otra documentación administrativa gestionada en la Comisaría de la Generalidad de Lleida <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 143 · soporte: papel</i>	1934 - 1935
218	Documentación administrativa gestionada en la Comisaría de la Generalidad de Lleida sobre el Plan de caminos, relaciones de personal, planos y catálogos <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 76 · soporte: papel</i>	1935 - 1936
219	Borrador del Plan de condicionamiento urgente de carreteras señaladas en la orden del consejero de Obras públicas de 13 de julio de 1937 <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 25 · soporte: papel</i>	21.07.1937
220	Hojas de registro de las instancias presentadas en la información pública del Plan de caminos procedentes de las comarcas de Barcelona, Girona, Lleida y Tarragona <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 12 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
221	Hojas de observaciones para la modificación de los datos del mapa de caminos de Cataluña <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 42 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
222	Hojas estadísticas de las contribuciones territorial e industrial de las comarcas tarraconenses <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 5 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
223	Información pública del Plan de caminos en las comarcas de Barcelona <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 33 · soporte: papel</i>	23.05.1936

nº	título · nivel de descripción · volumen y soporte	fechas
10.01.01.06 SECCIÓN DE CAMINOS		
224	Información pública del Plan de caminos en las comarcas de Girona <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 21 · soporte: papel</i>	05.05.1936
225	Información pública del Plan de caminos en las comarcas de Lleida <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 24 · soporte: papel</i>	27.04.1936
226	Información pública del Plan de caminos en las comarcas de Tarragona <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 19 · soporte: papel</i>	10.05.1936
227	Instancias de diferentes ayuntamientos de las comarcas de Lleida dirigidas al consejero de Obras Públicas exponiendo sus necesidades en infraestructura viaria, telefónica e hidrológica <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 38 · soporte: papel</i>	03.1934 - 09.1935
228	Instancias de diferentes ayuntamientos de las comarcas de Tarragona y Girona dirigidas al consejero de Obras Públicas exponiendo sus necesidades en infraestructura viaria <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 38 · soporte: papel</i>	03.1935 - 09.1935
229	Instancias de los ayuntamientos del partido judicial de Figueres dirigidas al comisario de la Generalidad en Girona sobre las obras que se tienen que realizar para paliar el paro forzoso <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 82 · soporte: papel</i>	05.1935 - 06.1935
230	Instancias de los ayuntamientos del partido judicial de Girona dirigidas al comisario de la Generalidad en Girona sobre las obras que se tienen que realizar para paliar el paro forzoso <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 65 · soporte: papel</i>	05.1935 - 06.1935
231	Instancias de los ayuntamientos del partido judicial de La Bisbal d'Empordà dirigidas al comisario de la Generalidad en Girona sobre las obras que se tienen que realizar para paliar el paro forzoso <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 38 · soporte: papel</i>	05.1935 - 06.1935
232	Instancias de los ayuntamientos del partido judicial de Puigcerdà dirigidas al comisario de la Generalidad en Girona sobre las obras que se tienen que realizar para paliar el paro forzoso <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 45 · soporte: papel</i>	05.1935 - 06.1935
233	Instancias de los ayuntamientos del partido judicial de Santa Coloma de Farners dirigidas al comisario de la Generalidad en Girona sobre las obras que se tienen que realizar para paliar el paro forzoso <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 32 · soporte: papel</i>	05.1935 - 06.1935
234	Instancias de los ayuntamientos del partido judicial de Olot dirigidas al comisario de la Generalidad en Girona sobre las obras que se tienen que realizar para paliar el paro forzoso <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 35 · soporte: papel</i>	05.1935 - 06.1935
235	Instancias efectuadas por diferentes ayuntamientos de las comarcas de Tarragona, Girona y Lleida sobre la construcción y mejora de carreteras <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 29 · soporte: papel</i>	1934 - 1935
236	Instancias presentadas por algunos ayuntamientos de Cataluña durante el período de información pública del Plan de Caminos <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 38 · soporte: papel</i>	1935 - 1936
237	Instrucciones para la cumplimentación de los datos que se tienen que incluir en los planes de obras de carreteras y caminos <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 4 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
238	Instrucciones para la cumplimentación de los datos descriptivos de las carreteras que se tienen que incluir en el Plan <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 2 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
239	Liquidación de las obras de caminos de nueva construcción e incluidas en el Plan preferente a cargo de la Comisaría de la Generalidad en Lleida hasta el 30 de septiembre de 1935 <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 31 · soporte: papel</i>	1935
240	Libro de la denominación y numeración de los caminos de Cataluña incluidos en el Plan de Caminos <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 21 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
241	Libro del Plan de caminos con indicación de los de nueva construcción previstos relacionados por comarcas <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 129 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
242	Memoria de la sección de caminos del Plan general de obras públicas firmado por Victoriano Muñoz, ingeniero director del Plan de obras <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 208 · soporte: papel</i>	29.11.1935

<i>nº</i>	<i>título · nivel de descripción · volumen y soporte</i>	<i>fechas</i>
10.01.01.06 SECCIÓN DE CAMINOS		
243	Memoria del Plan de caminos. Borradores <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 163 · soporte: papel</i>	29.11.1935
244	Memoria del Plan de caminos. Segunda versión <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 53 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
245	Memoria del Plan general, primera parte, y del Plan de caminos. Primera versión <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 63 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
246	Memoria y estimación de costos de las obras de acondicionamiento urgente de carreteras señaladas en la Orden del consejero de Obras Públicas de 13 de julio de 1937 <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 81 · soporte: papel</i>	21.07.1937
247	Planos de los caminos de Cataluña numerados incluidos en el Plan. Borrador <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 9 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
248	Planos de los caminos locales de Cataluña numerados incluidos en el Plan. Borrador <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 12 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
249	Propuestas de modificación del Plan de caminos presentadas después del período de información pública <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 94 · soporte: papel</i>	05.1936 - 06.1936
250	Publicaciones oficiales. Boletín y Diario Oficial de la Generalidad de Cataluña. Ejemplares sueltos de los años 1935, 1936 y 1937 <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 155 · soporte: papel</i>	1935 - 1937
251	Relación de los caminos en las comarcas de Barcelona con indicación de los descartados en el Plan general <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 98 · soporte: papel</i>	1935
252	Relación de los caminos con las modificaciones introducidas a consecuencia de la información pública en la demarcación de Barcelona <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 8 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
253	Relación de los caminos con las modificaciones introducidas a consecuencia de la información pública en la demarcación de Girona <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 11 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
254	Relación de los caminos con las modificaciones introducidas a consecuencia de la información pública en la demarcación de Lleida <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 9 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
255	Relación de los caminos con las modificaciones introducidas a consecuencia de la información pública en la demarcación de Tarragona <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 6 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
256	Relación de los caminos de Cataluña con indicación de los tramos construidos y de nueva construcción en las comarcas de Lleida <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 112 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
257	Relación de los caminos de las comarcas de Barcelona según su numeración y el número de habitantes <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 9 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
258	Relación de los caminos de las comarcas de Girona con indicación de los descartados en el Plan general <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 95 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
259	Relación de los caminos incluidos en el Plan agrupados por orden alfabético de comarcas <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 36 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
260	Relación de los caminos vecinales de la provincia de Lleida incluidos en los planes aprobados por la Diputación de Lleida y por el gobierno del Estado publicados en el Boletín Oficial de la Provincia de Lleida de los años 1926 y 1928 <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 10 · soporte: papel</i>	18.05.1926 - 25.05.1928
261	Relación y estadística de la longitud de las nuevas carreteras catalanas con sus intercomunicaciones. Borrador <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 17 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
262	Relaciones de caminos incluidos en el Plan con su denominación y numeración <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 62 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]

nº	título · nivel de descripción · volumen y soporte	fechas
10.01.01.06 SECCIÓN DE CAMINOS		
263	Relaciones de caminos numerados agrupados por categorías y divisiones que afectan las demarcaciones de Barcelona, Girona, Lleida y Tarragona <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 37 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
264	Relaciones de carreteras construidas y proyectadas. Borrador <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 22 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
265	Relaciones de datos extraídos de las peticiones de los diferentes ayuntamientos de las comarcas de Girona agrupados por partidos judiciales sobre las necesidades de obra pública <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 240 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
266	Relaciones de las carreteras catalanes incluidas en el Plan de caminos con indicación de su denominación, categoría y partido judicial <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 79 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
267	Relaciones de los caminos de Cataluña con la su denominación y numeración previstos en el Plan de caminos. Original <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 93 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
268	Relaciones de los caminos de Cataluña incluidos en el Plan con indicación de su longitud <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 49 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
269	Relaciones de los caminos de Cataluña previstos en el Plan por categorías <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 45 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
270	Relaciones de los caminos de Cataluña previstos en el Plan por categorías y denominación. Borrador <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 53 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
271	Relaciones de los caminos de Cataluña previstos en el Plan por categorías, denominación y longitud <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 45 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
272	Relaciones de los caminos de las comarcas de Tarragona con indicación de los descartados en el Plan General <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 71 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
273	Relaciones de los caminos numerados agrupados por divisiones que afectan a las demarcaciones de Barcelona, Girona, Lleida y Tarragona <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 14 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
274	Relaciones y estadísticas de nuevos caminos por construir para comunicar los pueblos aislados de 100 a 200 habitantes ordenados por partidos judiciales. Borrador <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 65 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
275	Relaciones y estadísticas de nuevos caminos por construir para comunicar los pueblos aislados de 75 a 150 habitantes ordenados por partidos judiciales. Borrador <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 51 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
276	Relaciones y estadísticas de nuevos caminos por construir para comunicar los pueblos aislados de más de 150 habitantes ordenados por partidos judiciales. Borrador <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 53 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
277	Anteproyecto de construcción de una carretera en el Serrat de l'Ocata del municipio de Figaró-Montmany, en la comarca del Vallès Oriental, entregado por el Centro Excursionista de Cataluña <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 2 · soporte: papel</i>	09.10.1935
278	Carta de la agencia en Barcelona de la Compañía Arrendataria del Monopolio de Petróleos S.A. (CAMPSA) al consejero de Obras públicas adjuntando una relación de los centros de venta de combustible durante el año 1934 <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 5 · soporte: papel</i>	07.11.1935
279	Carta de la agencia en Girona de la Compañía Arrendataria del Monopolio de Petróleos, S.A. (CAMPSA) al Departamento de Obras públicas de la Generalidad de Cataluña adjuntando el total de litros de combustible servidos en las carreteras gerundenses <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 2 · soporte: papel</i>	19.08.1935
280	Carta de la agencia en Lleida de la Compañía Arrendataria de Petróleos. S.A. (CAMPSA) dirigida al consejero de Obras públicas adjuntando la relación de los surtidores de su propiedad ubicados en diferentes localidades de Lleida. <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 5 · soporte: papel</i>	30.07.1935

<i>nº</i>	<i>título · nivel de descripción · volumen y soporte</i>	<i>fechas</i>
10.01.01.06 SECCIÓN DE CAMINOS		
281	Carta de la agencia en Tarragona de la Compañía Arrendataria del Monopolio de Petróleos, S.A. (CAMPESA) comunicando los datos sobre las cantidades de combustible consumido en la demarcación de Tarragona solicitadas por el Departamento de Obras Públicas <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	28.08.1935
282	Circular de la Administración de Rentas Públicas de Girona rectificando los repartos de contribución urbana para el año 1935 <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 2 · soporte: papel</i>	14.11.1936
283	Circular de la Administración de Rentas Públicas de Tarragona relativa al reparto de cuotas de contribución rústica y pecuaria para el año 1935 <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 4 · soporte: papel</i>	18.09.1934
284	Dibujo de los rótulos indicadores de población que se tienen que instalar en los cruces de las carreteras <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
285	Estado de la estadística del número de habitantes, de las riquezas contributivas territoriales e industriales, del consumo de gasolina, del fluido eléctrico y de las concesiones de automóviles de las comarcas catalanes <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 4 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
286	Hoja de señalizaciones de líquidos imponibles, coeficientes de cuotas y recargas de la contribución urbana durante el año 1935 efectuada por la Administración de Rentas de Girona <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 4 · soporte: papel</i>	30.09.1934
287	Hoja de calculadora con indicación del total de los importes sumados correspondientes en concepto de contribución de utilidades en los pueblos de la provincia de Girona agrupados por partidos judiciales <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
288	Hoja de calculadora con indicación del total de los importes sumados por contribución rústica y pecuaria correspondientes a la provincia de Girona <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
289	Hoja de calculadora con indicación del total de los importes sumados por contribución rústica y pecuaria correspondientes a los pueblos de la provincia de Lleida agrupados por partidos judiciales <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
290	Hoja de calculadora con indicación del total de habitantes en el año 1910 de los pueblos de la provincia de Girona agrupados por partidos judiciales <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
291	Hoja de calculadora con indicación del total de habitantes en el año 1910 de los pueblos de la provincia de Barcelona agrupados por partidos judiciales <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
292	Hoja de calculadora con indicación del total de habitantes en el año 1910 de los pueblos de la provincia de Lleida agrupados por partidos judiciales <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
293	Hoja de calculadora con indicación del total de habitantes en el año 1910 de los pueblos de la provincia de Tarragona agrupados por partidos judiciales <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
294	Hoja de reparto de la cuota de contribución rústica y pecuaria para el año 1910 correspondiente a los municipios de la demarcación de Girona efectuada por la Administración de Rentas de Girona <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 3 · soporte: papel</i>	30.10.1909
295	Hoja de reparto de la cuota de contribución rústica y pecuaria para el año 1910 correspondiente a los municipios de la demarcación de Lleida efectuada por la Administración de Rentas de Lleida <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 4 · soporte: papel</i>	17.09.1909
296	Hoja de reparto de la cuota de contribución rústica y pecuaria para el año 1932 correspondientes a los municipios de la demarcación de Girona efectuada por la Administración de Rentas de Girona <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 4 · soporte: papel</i>	15.09.1931
297	Hoja de reparto de la cuota de contribución rústica y pecuaria para el año 1932 correspondiente a los municipios de la demarcación de Lleida efectuada por la Administración de Rentas de Lleida <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 3 · soporte: papel</i>	29.08.1931

nº	título · nivel de descripción · volumen y soporte	fechas
10.01.01.06 SECCIÓN DE CAMINOS		
298	Hoja de reparto de la cuota de contribución rústica y pecuaria para el año 1932 correspondiente a los municipios de la demarcación de Tarragona efectuada por la Administración de Rentas de Tarragona <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 2 · soporte: papel</i>	05.09.1931
299	Hoja de reparto de la cuota de contribución rústica y pecuaria para el año 1933 correspondiente a los municipios de la demarcación de Girona efectuada por la Administración de Rentas de Girona <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 3 · soporte: papel</i>	29.08.1932
300	Hoja de reparto de la cuota de contribución rústica y pecuaria para el año 1934 correspondiente a los municipios de la demarcación de Girona efectuada por la Administración de Rentas de Girona <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 2 · soporte: papel</i>	19.09.1933
301	Hoja de reparto de la cuota de contribución rústica y pecuaria para el año 1934 correspondiente a los municipios de la demarcación de Lleida efectuada por la Administración de Rentas de Lleida <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 4 · soporte: papel</i>	15.09.1933
302	Hoja de reparto de la cuota de contribución rústica y pecuaria para el año 1934 correspondientes a los municipios de la demarcación de Tarragona efectuada por la Administración de Rentas de Tarragona <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 2 · soporte: papel</i>	09.09.1933
303	Hoja de reparto de la cuota de contribución rústica y pecuaria para el año 1935 correspondiente a los municipios de la demarcación de Girona efectuada por la Administración de Rentas de Girona <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 4 · soporte: papel</i>	26.09.1934
304	Hoja de reparto de la cuota de contribución urbana para el año 1910 correspondiente a los municipios de la demarcación de Girona efectuada por la Administración de Rentas de Girona <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 6 · soporte: papel</i>	30.09.1909
305	Hoja de reparto de la cuota de contribución urbana para el año 1910 correspondiente a los municipios de la demarcación de Lleida efectuada por la Administración de Rentas de Lleida <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 4 · soporte: papel</i>	17.09.1909
306	Hoja de reparto de la cuota de contribución urbana para el año 1932 correspondiente a los municipios de la demarcación de Girona efectuada por la Administración de Rentas de Girona <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 2 · soporte: papel</i>	17.10.1931
307	Hoja de reparto de la cuota de contribución urbana para el año 1933 correspondiente a los municipios de la demarcación de Girona efectuada por la Administración de Rentas de Girona <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 2 · soporte: papel</i>	17.10.1932
308	Hoja de reparto de la cuota de contribución urbana para el año 1934 correspondiente a los municipios de la demarcación de Girona efectuada por la Administración de Rentas de Girona <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 2 · soporte: papel</i>	30.09.1933
309	Hoja de reparto de la cuota de contribución urbana para el año 1934 correspondiente a los municipios de la demarcación de Lleida efectuada por la Administración de Rentas de Lleida <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 2 · soporte: papel</i>	18.10.1933
310	Hoja de reparto de la cuota de contribución urbana para el año 1934 correspondiente a los municipios de la demarcación de Tarragona efectuada por la Administración de Rentas de Tarragona <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	04.09.1933
311	Hoja del total de los importes sumados correspondientes en concepto de patentes de automóvil en los pueblos de la demarcación de Girona agrupados por partidos judiciales <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
312	Gráfico comparativo de la intensidad del tráfico existente y futuro por comarcas. Borrador <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
313	Gráfico comparativo de la intensidad del tráfico existente y futuro firmado por Victoriano Muñoz, ingeniero director del Plan de obras <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
314	Gráfico comparativo de la longitud de los caminos construidos y previstos de carácter general, comarcal y local <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 2 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]

<i>nº</i>	<i>título · nivel de descripción · volumen y soporte</i>	<i>fechas</i>
10.01.01.06	SECCIÓN DE CAMINOS	
315	Gráfico comparativo de la longitud de los caminos existentes, los previstos en el Plan y los necesarios expresado en kilómetros en base de igualdad de condiciones de resistencia al tráfico de caminos por comarcas <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 3 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
316	Gráfico comparativo de las longitudes en kilómetros de los diferentes caminos construidos y proyectados en aplicación del Plan <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
317	Gráfico comparativo de las longitudes en kilómetros de los diferentes caminos construidos y proyectados en aplicación del Plan firmado por Victoriano Muñoz, ingeniero director del Plan de obras <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
318	Gráfico comparativo por comarcas de los kilómetros de caminos existentes, de nueva construcción en ejecución del Plan de caminos y los que se necesitan <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
319	Gráfico de la longitud total de los caminos por pueblos aislados previstos en el Plan general distribuidos por comarcas <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
320	Gráfico de la longitud total de los caminos por pueblos aislados previstos en el Plan general distribuidos por comarcas firmado por Victoriano Muñoz, ingeniero director del Plan de obras <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
321	Gráfico del cálculo de los coeficientes de dificultad de las comarcas en aplicación del Plan de caminos <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
322	Gráfico del cálculo de los coeficientes de dificultad de las comarcas en aplicación del Plan general de caminos firmado por Victoriano Muñoz, ingeniero director del Plan de obras <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
323	Gráfico del número de núcleos aislados superiores a 75 habitantes que permanecerán comunicados como resultado del Plan de caminos firmado por Victoriano Muñoz, ingeniero director del Plan de obras <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	29.11.1935
324	Gráfico del tráfico en las comarcas de Cataluña medido según la intensidad existente y futura <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 2 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
325	Gráfico de los coeficientes de dificultad de las comarcas en aplicación del Plan de caminos <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 4 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
326	Gráfica de los caminos incluidos en el Plan para los pueblos aislado en cada comarca expresado en kilómetros <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 3 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
327	Gráficos de las curvas hipsométricas de Cataluña en contraste de la menor accidentalidad en el resto de España y de la Península Ibérica <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 4 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
328	Gráficos de las curvas hipsométricas y constatación de la mayor accidentalidad de Cataluña en relación con las tierras del resto de España y de la Península Ibérica, firmado por Victoriano Muñoz, ingeniero director del Plan de obras <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
329	Informe sobre la necesidad de construcción de nuevas carreteras en las zonas de montaña: La ruta del Pirineo catalán enviada por el Centro Excursionista de Cataluña <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 10 · soporte: papel</i>	[1934 - 1936]
330	Informe sobre las necesidades de construcción de nuevas carreteras enviado por el secretario del Centro Excursionista de Cataluña a Victoriano Muñoz, ingeniero director del Plan de obras <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 5 · soporte: papel</i>	18.09.1935
331	Instrucciones dirigidas a los responsables de las prefecturas de obras públicas para la elaboración de los planes urgentes de carreteras y los caminos <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 4 · soporte: papel</i>	[1939]
332	Inventario topográfico de la documentación archivada con indicación de las vías de comunicación identificadas por su número <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 75 · soporte: papel</i>	05.1936

nº	título · nivel de descripción · volumen y soporte	fechas
10.01.01.06 SECCIÓN DE CAMINOS		
333	Mapa a escala 1:200.000 de carreteras del norte de Cataluña con inclusión de las proyectadas en el Plan de caminos nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel	[1935 - 1936]
334	Mapa a escala 1:200.000 de carreteras del sur de Cataluña con inclusión de las proyectadas en el Plan de caminos nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel	[1931 - 1936]
335	Mapa a escala 1:200.000 de las carreteras de la demarcación de Lleida firmado por el ingeniero Javier de Salas nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel	28.03.1934
336	Mapa a escala 1:200.000 de las carreteras del sur de Cataluña nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel	[1935 - 1936]
337	Mapa a escala 1:200.000 de las vías ferroviarias y de carreteras de la demarcación de Lleida nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel	[1935 - 1936]
338	Mapa a escala 1:300.000 indicando las longitudes de los caminos de Cataluña en relación con la periferia de la Península Ibérica firmado por Victoriano Muñoz, ingeniero director del Plan de obras nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel	29.11.1935
339	Mapa a escala de 1:200.000 de las carreteras del norte de Cataluña nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel	[1931 - 1936]
340	Mapa comarcal de Cataluña indicando el total de kilómetros de caminos existentes en cada comarca firmado por Victoriano Muñoz, ingeniero director del Plan de obras nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel	29.11.1935
341	Mapa comarcal de Cataluña indicando los km² de superficie por caminos construidos firmado por Victoriano Muñoz, ingeniero director del Plan de obras nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel	29.11.1935
342	Mapa comarcal de Cataluña indicando las cantidades contributivas por kilómetro de camino construido firmado por Victoriano Muñoz, ingeniero director del Plan de obras nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel	29.11.1935
343	Mapa comarcal de Cataluña indicando las cantidades correspondientes por kilómetro en concepto de riqueza contributiva firmado por Victoriano Muñoz, ingeniero director del Plan de obras nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel	29.11.1935
344	Mapa de carreteras de Cataluña en construcción y en proyecto el 1 de diciembre de 1935 nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel	[1935 - 1936]
345	Mapa de carreteras de la provincia de Barcelona firmado por el ingeniero Lluís Riera nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel	09.1935
346	Mapa de Cataluña a escala 1:200.000 de la concreción del Plan y la clasificación de caminos firmado por Victoriano Muñoz, ingeniero director del Plan de obras nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel	29.11.1935
347	Mapa de Cataluña a escala 1:200.000 de la denominación y la numeración de los caminos firmado por Victoriano Muñoz, ingeniero director del Plan de obras nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel	29.11.1935
348	Mapa de Cataluña a escala 1:200.000 de las superficies forestales y de cultivos firmado por Victoriano Muñoz, ingeniero director del Plan de obras nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel	29.11.1935
349	Mapa de Cataluña a escala 1:200.000 de los antecedentes del Plan de caminos firmado por Victoriano Muñoz, ingeniero director del Plan de obras nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel	29.11.1935
350	Mapa de Cataluña a escala 1:200.000 de los paradores y los teléfonos firmado por Victoriano Muñoz, ingeniero director del Plan de obras nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel	29.11.1935
351	Mapa de Cataluña a escala 1:200.000 firmado por Victoriano Muñoz, ingeniero director del Plan de obras, donde se localizan las minas, los monumentos arquitectónicos, las vías turísticas y las estaciones hidrominerales nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel	29.11.1935

<i>nº</i>	<i>título · nivel de descripción · volumen y soporte</i>	<i>fechas</i>
10.01.01.06 SECCIÓN DE CAMINOS		
352	Mapa de Cataluña a escala 1:500.000 representando la red de caminos generales del Plan firmado por Victoriano Muñoz, ingeniero director del Plan de obras <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	29.11.1935
353	Mapa de Cataluña con indicación de las vías principales construidas y por construir <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
354	Mapa de Cataluña representando en gráfico los coeficientes de enrarecimiento de las comarcas con expresión en kilómetros de los caminos existentes y los necesarios firmado por Victoriano Muñoz, ingeniero director del Plan de obras <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	11.1935
355	Mapa de la provincia de Barcelona a escala 1:400.000 con la descripción de las líneas de autotransportes <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
356	Mapa de las comarcas de Cataluña indicando el número de habitantes por kilómetro de camino construido firmado por Victoriano Muñoz, ingeniero director del Plan de obras <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	11.1935
357	Mapa de las longitudes de los caminos de Cataluña en relación con su periferia firmado por Victoriano Muñoz, ingeniero director del Plan de obras <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	29.11.1935
358	Mapa de las vías de comunicación por carretera y por ferrocarril de las comarcas de Tarragona <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel-tela</i>	1932
359	Mapa de pueblos, caminos y bosques de la Costa Brava enviado a Victoriano Muñoz, ingeniero director del Plan de obras, por Frederic Turell, ingeniero director de obras públicas de la Generalidad de Cataluña <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 3 · soporte: papel</i>	25.11.1935
360	Mapa minero y minero metalúrgico de Cataluña a escala 1:200.000 firmado por los ingenieros del cuerpo facultativo de minas del nordeste de España. Impresión <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	05.07.1931
361	Noticia publicada de las declaraciones del consejero de Obras Públicas, Rafael Vidiella, sobre la Orden de 13 de julio de 1937 para la construcción urgente de nuevas carreteras para satisfacer las necesidades de guerra <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	07.1937
362	Plano a escala 1:50.000 del anteproyecto de trazado de la vía metropolitana de Barcelona en Manresa firmado por Victoriano Muñoz, ingeniero director del Plan de obras <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	29.11.1935
363	Plano topográfico a escala 1:25.000 del término municipal de Barberà del Vallès con indicación de las vías de comunicación <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	[1931 - 1936]
364	Propuesta al Plan de carreteras del Estado en las comarcas de Tarragona efectuada por la Oficina de Obras Públicas de la Comisaría de la Generalidad en Tarragona <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 12 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
365	Publicaciones oficiales. Boletín Oficial de la Generalidad de Cataluña núm. 358, de 24 de diciembre de 1935, donde se reproduce el anuncio de apertura de la información pública sobre el Plan de caminos <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 50 · soporte: papel</i>	17.12.1935
366	Publicaciones. Boletín núm. 65 de la Cámara del Autómnibus de Cataluña (Asociación de Empresas de Transporte de Pasajeros en Automóvil) <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 10 · soporte: papel</i>	09.1935
367	Relación de caminos de nueva construcción con proyecto acabado y en condiciones de comenzar las obras efectuada por la Comisaría de la Generalidad en Lleida <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	14.09.1935
368	Relación de carreteras y caminos vecinales en construcción en la demarcación de Tarragona efectuada por la Oficina de Obras Públicas de la Comisaría de la Generalidad en Tarragona <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
369	Relación de la riqueza pecuaria de la demarcación de Lleida clasificada por cabezas y agrupada por partidos judiciales <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 10 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]

nº	título · nivel de descripción · volumen y soporte	fechas
10.01.01.06 SECCIÓN DE CAMINOS		
370	Relación de las áreas hipsométricas correspondientes en la Península Ibérica, en Cataluña y en el resto del Estado español <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 2 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
371	Relación de las carreteras de Lleida conservadas por el Estado en julio de 1935 <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	07.1935
372	Relación de las carreteras de Lleida conservadas por el Estado firmada por el ingeniero en jefe de la Prefectura de Obras públicas de Lleida, José Núñez <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	31.07.1935
373	Relación de las carreteras de titularidad de la Generalidad conservadas, previstas y no construidas por la Comisaría de la Generalidad en Girona <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 14 · soporte: papel</i>	01.08.1935
374	Relación de las carreteras de titularidad estatal conservadas, previstas y no construidas por la Prefectura de Obras Públicas de Girona <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 11 · soporte: papel</i>	01.08.1935
375	Relación de las carreteras del Plan preferente aprobado el 16 de marzo de 1928 que están incluidas en el Plan general <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	[07.1935 - 12.1935]
376	Relación de las carreteras en construcción en Lleida firmada por el ingeniero en jefe de la Prefectura de Obras públicas de Lleida, José Núñez <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	31.07.1935
377	Relación de las carreteras en construcción de la demarcación de Lleida con indicación de las longitudes de las secciones. Borrador <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	07.1935
378	Relación de las carreteras y los caminos vecinales conservadas en las comarcas de Tarragona por el Estado y la Generalidad efectuada por la Oficina de Obras Públicas de la Comisaría de la Generalidad en Tarragona <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 5 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
379	Relación de las carreteras proyectadas en las comarcas de Lleida. Borrador <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	07.1935
380	Relación de las carreteras proyectadas en Lleida firmada por el ingeniero en jefe de la Prefectura de Obras públicas de Lleida, José Núñez <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	31.07.1935
381	Relación de las carreteras proyectadas y propuestas para ser incluidas en el Plan general en la demarcación de Barcelona <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 8 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
382	Relación de las carreteras provinciales y los caminos vecinales que integraban la red de vías conservadas por la Generalidad de Cataluña en la demarcación de Barcelona el 31 de diciembre de 1934 <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 30 · soporte: papel</i>	15.05.1935
383	Relación de las concesiones de transporte de viajeros por carreteras existentes en la demarcación de Lleida realizada por el ingeniero jefe de la Prefectura de Obras Públicas en Lleida <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 2 · soporte: papel</i>	31.07.1935 - 07.09.1935
384	Relación de las concesiones de transporte por carretera a la demarcación de Tarragona con indicación de los kilómetros y el número de viajes al día <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 3 · soporte: papel</i>	[1934 - 1936]
385	Relación de las estaciones hidrominerales y termales de Cataluña clasificada por categorías según su importancia, elaborada por la Dirección de Sanidad de la Generalidad de Cataluña <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 2 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
386	Relación de las obras aprobadas de caminos de alta montaña con indicación de su presupuesto <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	[08.1935 - 09.1935]
387	Relación de las cuotas de contribución de patente nacional correspondientes a los municipios de la demarcación de Lleida distribuidos por zonas <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 14 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]

<i>nº</i>	<i>título · nivel de descripción · volumen y soporte</i>	<i>fechas</i>
10.01.01.06 SECCIÓN DE CAMINOS		
388	Relación de las cuotas en concepto de contribución rústica y pecuaria del año 1910 que les corresponden a los municipios de la provincia de Tarragona <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 10 · soporte: papel</i>	[01.10.1909 - 15.10.1909]
389	Relación de las cuotas en concepto de contribución urbana del año 1910 que les corresponden a los municipios de la provincia de Tarragona <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 11 · soporte: papel</i>	01.09.1909 - 28.08.1935
390	Relación de las vías provinciales conservadas por la Comisaría de la Generalidad en Lleida el 1 de julio de 1935 ordenadas por partidos judiciales, anchura y longitud <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 4 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
391	Relación del estado de las obras de los caminos de nueva construcción en la demarcación de Lleida el 1 de julio de 1935 <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
392	Relación de suministradores de combustible existentes en la demarcación de Tarragona entregada con una carta de la Compañía del Monopolio de Petróleos S.A. (CAMPESA) al consejero de Obras Públicas <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 2 · soporte: papel</i>	02.08.1935
393	Relación del cálculo de las medias diarias de tráfico según las clases de vehículos en los puntos kilométricos 608 y 631 de la carretera nacional de Madrid a Francia por La Jonquera <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 2 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
394	Relación del número de habitantes y de la riqueza contributiva de los partidos judiciales de las cuatro demarcaciones catalanas <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 3 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
395	Relación del Plan general de caminos vecinales en la provincia de Lleida aprobado por RO del 16 de marzo de 1928 <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 6 · soporte: papel</i>	12.01.1928
396	Relación del volumen de tráfico existente en los caminos y las carreteras conservadas por la Comisaría de la Generalidad en Lleida durante el primer semestre del año 1935 <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
397	Relación de los caminos de la demarcación de Barcelona abiertos al tráfico el 1 de julio de 1935 y de los que estaban en construcción el 1 de enero de 1935 <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	31.07.1935
398	Relación de los caminos incluidos en el Plan en la comarca de Puigcerdà con indicación de los costos y la longitud. Borrador <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
399	Relación de los caminos vecinales construidos, en construcción y proyectados en las comarcas de Tarragona incluidos en el Plan provincial efectuada por la Oficina de Obras Públicas de la Comisaría de la Generalidad en Tarragona <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 6 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
400	Relación de los concesionarios de líneas de transporte por carretera de carácter interprovincial que afectan a las poblaciones de las comarcas de Tarragona <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
401	Relación de los concesionarios de transporte de viajeros por carretera efectuada por Orden de la Dirección General de Transportes por carretera del Ministerio de Obras Públicas <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 8 · soporte: papel</i>	22.09.1934
402	Relación de los concesionarios de transporte por carretera en la demarcación de Girona con indicación de los kilómetros existentes <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 5 · soporte: papel</i>	[1934 - 1936]
403	Relación de los importes de contribución industrial del año 1934 correspondientes a los partidos judiciales de las comarcas gerundenses <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 2 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
404	Relación de los importes de las contribuciones de tabaco y timbre del año 1933 correspondientes a las localidades de la demarcación de Lleida agrupadas por partidos judiciales. <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]

nº	título · nivel de descripción · volumen y soporte	fechas
10.01.01.06	SECCIÓN DE CAMINOS	
405	Relación de los importes de las matrículas y la contribución industrial del año 1934 correspondientes a los municipios de las comarcas gerundenses <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 9 · soporte: papel</i>	1934
406	Relación de los importes de las matrículas y contribución industrial del ejercicio 1923-1924 correspondientes a los municipios de las comarcas gerundenses <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 9 · soporte: papel</i>	1923 - 1924
407	Relación de los importes de las cuotas del tesoro del año 1932 correspondientes a los municipios de las comarcas de Girona desglosados por contribuciones industrial y urbana <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 6 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
408	Relación de los importes de las cuotas del tesoro del año 1932 correspondientes a los municipios de las comarcas de Tarragona desglosados por contribuciones industrial y urbana <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 5 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
409	Relación de los importes de las cuotas por contribución rústica y pecuaria del año 1910 correspondientes a los municipios de la demarcación de Barcelona <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 8 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
410	Relación de los importes de las cuotas por contribución urbana del año 1910 correspondientes a los municipios de la demarcación de Barcelona <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 7 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
411	Relación de los importes en concepto de contribución industrial del año 1934 realizada por la Oficina de Recaudación de la Generalidad en Tarragona por orden alfabético de municipios y agrupada por zonas <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 2 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
412	Relación de los importes en concepto de contribuciones durante el año 1933 agrupados por zonas de la demarcación de Tarragona <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
413	Relación de los importes en concepto de matrícula y médicos del año 1934 realizada por la Oficina de Recaudación de la Generalidad en Tarragona por orden alfabético de municipios y agrupada por zonas <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 4 · soporte: papel</i>	1934
414	Relación de los importes en concepto de matrícula y médicos del año 1934 realizada por la Oficina de Recaudación de la Generalidad en Tarragona por orden alfabético de municipios y agrupada por zonas <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 4 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
415	Relación de los importes por el recargo del 2% de la cuota del tesoro del año 1935 que tienen que pagar los socios de la Cámara Oficial de Comercio y Navegación de Barcelona desglosada por municipios y zonas de recaudación <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 5 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
416	Relación de los importes recaudados de contribución industrial en el año 1934 en los municipios de la demarcación de Lleida <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 16 · soporte: papel</i>	[1933 - 1934]
417	Relación de los importes recaudados de Contribución industrial en el año 1934 en los pueblos de la demarcación de Barcelona agrupados por partidos judiciales efectuada por la Oficina de Recaudación de la Generalidad en Barcelona <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 14 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
418	Relación de los importes satisfechos por contribución industrial para los pueblos de la demarcación de Girona durante el año 1934 <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 7 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
419	Relación de los litros de combustible consumidos durante el año 1934 con indicación de los agentes y emplazamientos de surtido a Cataluña ordenados por demarcaciones <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 6 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
420	Relación de los litros de combustible consumidos por los surtidores emplazados en las localidades de las comarcas gerundenses entregados por la Compañía Arrendataria del Monopolio de Petróleos. S.A. (CAMPSA) <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 2 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]

<i>nº</i>	<i>título · nivel de descripción · volumen y soporte</i>	<i>fechas</i>
10.01.01.06 SECCIÓN DE CAMINOS		
421	Relación de los pueblos comunicados de más de 100 habitantes de la demarcación de Lleida agrupados por partidos judiciales realizada por la Oficina de Obras Públicas de la Comisaría de la Generalidad en Lleida <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 8 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
422	Relación de los proyectos de obra de las carreteras en las comarcas de Tarragona efectuada por la Oficina de Obras Públicas de la Comisaría de la Generalidad en Tarragona <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
423	Relación de obras aprobadas de carreteras de alta montaña <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 2 · soporte: papel</i>	21.12.1929
424	Relación numerada de los caminos y puentes incluidos en el Plan de caminos de la Diputación de Girona publicada en el Boletín Oficial de la provincia de Girona núm. 92 <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	05.07.1926
425	Resumen de los resultados de los padrones individuales de base para el Padrón del año 1935 por municipios en las comarcas de Tarragona elaborado por la Administración de Rentas Públicas de Tarragona <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 4 · soporte: papel</i>	13.09.1934
426	Tabla de las características de las comarcas en relación con las necesidades de nuevos caminos <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
427	Tabla de las características que ha de tener el Plan de construcción de nuevos caminos <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 2 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
428	Tabla de los datos correspondientes a la ejecución del Plan y la clasificación de los caminos con indicación de los kilómetros construidos y por construir firmado por Victoriano Muñoz, ingeniero director del Plan de obras <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	29.11.1935
429	Tabla de las obras de nueva construcción y de mejora de los caminos nacionales, comarcales y locales con expresión de los signos <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 10 · soporte: papel</i>	[1939]
430	Tabla del cálculo de las necesidades de nuevos caminos por comarcas en aplicación del Plan general de caminos firmado por Victoriano Muñoz, ingeniero director del Plan de obras <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
431	Tabla de los costos aproximados por kilómetros de caminos incluidos en las dos fases de ejecución del Plan de caminos <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
432	Tabla de los kilómetros correspondientes a los caminos en construcción y proyectados incluidos en el Plan distribuidos por categorías y comarcas firmado por Victoriano Muñoz, ingeniero director del Plan de obras <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
433	Tabla descriptiva de los caminos generales con su numeración y longitudes en kilómetros construidos y por construir <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
434	Tabla de los importes por liquidar durante el año 1934 por las zonas integradas en la demarcación de Tarragona en concepto de contribución de utilidades y de patentes nacionales efectuada por la Oficina de Recaudación de la Generalidad en Tarragona <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	09.1935
435	Tabla resumen de los nuevos caminos incluidos en el Plan con indicación de la longitud en kilómetros y desglosado por comarcas <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 2 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
10.01.01.07 SECCIÓN DE AEROPUERTOS Y RUTAS AÉREAS		
436	Estudio del Plan de aeropuertos y de rutas aéreas <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 6 · soporte: papel</i>	1936
437	Memoria del Plan de aeropuertos y de rutas aéreas. Borrador <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 41 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]

nº	título · nivel de descripción · volumen y soporte	fechas
10.01.01.07 SECCIÓN DE AEROPUERTOS Y RUTAS AÉREAS		
438	Memoria del Plan de aeropuertos y de rutas aéreas. Primera versión <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 44 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
439	Memoria del Plan de aeropuertos y de rutas aéreas. Segunda versión <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 38 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
440	Recopilación de datos para la elaboración de la memoria del Plan de aeropuertos y de rutas aéreas <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 83 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
441	Conferencia pronunciada por Carles Muntadas S. Prim, aviador y propietario de la empresa España Industrial, con motivo del Ciclo de conferencias sobre el futuro aeropuerto de Barcelona <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 20 · soporte: papel</i>	03.1933
442	Mapa de Cataluña donde se indican las rutas y su balizamiento, los aeropuertos según su categoría y los faro luminosos previstos en el Plan firmado por Victoriano Muñoz, ingeniero director del Plan de obras <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	06.1936
443	Mapa de Europa representando en gráfico las principales comunicaciones aéreas continentales firmado por Victoriano Muñoz, ingeniero director del Plan de obras <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	06.1936
444	Memoria del Plan de aeropuertos y de rutas aéreas. Copia <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 37 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
445	Memoria del Plan de comunicaciones aéreas realizada por Josep Canudas, jefe de los Servicios de Aeronáutica de la Generalidad de Cataluña <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 14 · soporte: papel</i>	01.02.1934
446	Plan de condiciones aéreas de Cataluña efectuado por los Servicios de Aeronáutica de la Generalidad de Cataluña <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 3 · soporte: papel</i>	[1934 - 1935]
164 447	Presupuestos de las obras del puerto de zeplines provisional en la zona del puerto franco efectuados por el Ayuntamiento de Barcelona y la Generalidad de Cataluña <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 2 · soporte: papel</i>	23.03.1933
448	Publicaciones oficiales. Boletín Oficial de la Generalidad de Cataluña núm. 163 de 11 de junio de 1936, donde se reproducen cinco órdenes dictadas por el consejero de Economía y Agricultura Lluís Prunés en materia de aeronáutica <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 3 · soporte: papel</i>	06.06.1936
449	Relación de los monumentos arqueológicos de Cataluña clasificados en tres categorías y realizada por el arquitecto Jeroni Martorell <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 2 · soporte: papel</i>	09.1935
10.01.01.08 SECCIÓN DE ALCANTARILLADO Y DEPURACIONES DE AGUAS RESIDUALES		
450	Hojas informativas sobre las necesidades de alcantarillado y depuraciones de aguas residuales entregadas por los ayuntamientos de las comarcas de Lleida de acuerdo con la circular del consejero de Obras Públicas de 27 de agosto de 1935 sin datos <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 42 · soporte: papel</i>	09.1935 - 10.1935
451	Hojas informativas sobre las necesidades de alcantarillado entregadas por ayuntamientos de las comarcas de Barcelona de acuerdo con la circular del consejero de Obras Públicas de 27 de agosto con resultado negativo <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 40 · soporte: papel</i>	09.1935 - 11.1935
452	Hojas informativas sobre las necesidades de alcantarillado entregadas por ayuntamientos de las comarca de Girona de acuerdo con la circular del consejero de Obras Públicas de 27 de agosto con resultado negativo <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 66 · soporte: papel</i>	09.1935 - 11.1935
453	Hojas informativas sobre las necesidades de alcantarillado enviadas por los ayuntamientos de las comarcas de la demarcación de Barcelona de acuerdo con la circular del consejero de Obras Públicas de 27 de agosto de 1935 con resultado negativo <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 97 · soporte: papel</i>	09.1935 - 11.1935
454	Libro del Plan de alcantarillado y depuración de aguas residuales <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 204 · soporte: papel</i>	1936

<i>nº</i>	<i>título · nivel de descripción · volumen y soporte</i>	<i>fechas</i>
10.01.01.08	SECCIÓN DE ALCANTARILLADO Y DEPURACIONES DE AGUAS RESIDUALES	
455	Relación de las necesidades de obra pública de alcantarillado por realizar en la comarca de Arenys de Mar <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 31 · soporte: papel</i>	09.1935 - 10.1935
456	Relación de las necesidades de obra pública de alcantarillado por realizar en la comarca de Balaguer <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 120 · soporte: papel</i>	09.1935 - 11.1935
457	Relación de las necesidades de obra pública de alcantarillado por realizar en la comarca de Barcelona <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 7 · soporte: papel</i>	09.1935
458	Relació de les necessitats d'obra pública de clavegueram a realitzar a la comarca de Berga <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 39 · soporte: papel</i>	09.1935 - 11.1935
459	Relación de las necesidades de obra pública de alcantarillado por realizar en la comarca de Les Borges Blanques <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 50 · soporte: papel</i>	09.1935 - 11.1935
460	Relación de las necesidades de obra pública de alcantarillado por realizar en la comarca de Cervera <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 102 · soporte: papel</i>	09.1935 - 11.1935
461	Relación de las necesidades de obra pública de alcantarillado por realizar en la comarca de Falset <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 90 · soporte: papel</i>	08.1935 - 10.1935
462	Relación de las necesidades de obra pública de alcantarillado por realizar en la comarca de Figueras <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 108 · soporte: papel</i>	09.1935 - 12.1935
463	Relación de las necesidades de obra pública de alcantarillado por realizar en la comarca de Gadesa <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 40 · soporte: papel</i>	09.1935 - 10.1935
464	Relación de las necesidades de obra pública de alcantarillado por realizar en la comarca de Girona <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 99 · soporte: papel</i>	09.1935 - 11.1935
465	Relación de las necesidades de obra pública de alcantarillado por realizar en la comarca de Granollers <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 40 · soporte: papel</i>	09.1935 - 11.1935
466	Relación de las necesidades de obra pública de alcantarillado por realizar en la comarca de La Bisbal d'Empordà <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 76 · soporte: papel</i>	09.1935 - 11.1935
467	Relación de las necesidades de obra pública de alcantarillado por realizar en la comarca de La Seu d'Urgell <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 87 · soporte: papel</i>	08.1935 - 11.1935
468	Relación de las necesidades de obra pública de alcantarillado por realizar en la comarca de Lleida <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 82 · soporte: papel</i>	09.1935 - 11.1935
469	Relación de las necesidades de obra pública de alcantarillado por realizar en la comarca de Manresa <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 42 · soporte: papel</i>	09.1935 - 11.1935
470	Relación de las necesidades de obra pública de alcantarillado por realizar en la comarca de Mataró <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 35 · soporte: papel</i>	09.1935 - 11.1935
471	Relación de las necesidades de obra pública de alcantarillado por realizar en la comarca de Montblanc <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 70 · soporte: papel</i>	09.1935 - 11.1935
472	Relación de las necesidades de obra pública de alcantarillado por realizar en la comarca de Reus <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 39 · soporte: papel</i>	09.1935 - 10.1935
473	Relación de las necesidades de obra pública de alcantarillado por realizar en la comarca de Sabadell <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 32 · soporte: papel</i>	09.1935 - 11.1935
474	Relación de las necesidades de obra pública de alcantarillado por realizar en la comarca de Sant Feliu de Llobregat <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 63 · soporte: papel</i>	09.1935 - 11.1935
475	Relación de las necesidades de obra pública de alcantarillado por realizar en la comarca de Solsona <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 31 · soporte: papel</i>	08.1935 - 10.1935
476	Relación de las necesidades de obra pública de alcantarillado por realizar en la comarca de Sort <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 78 · soporte: papel</i>	08.1935 - 11.1935
477	Relación de las necesidades de obra pública de alcantarillado por realizar en la comarca de Tarragona <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 33 · soporte: papel</i>	09.1935 - 11.1935

nº	título · nivel de descripción · volumen y soporte	fechas
10.01.01.08 SECCIÓN DE ALCANTARILLADO Y DEPURACIONES DE AGUAS RESIDUALES		
478	Relación de las necesidades de obra pública de alcantarillado por realizar en la comarca de Terrassa <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 26 · soporte: papel</i>	09.1935 - 10.1935
479	Relación de las necesidades de obra pública de alcantarillado por realizar en la comarca de Tortosa <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 64 · soporte: papel</i>	09.1935 - 10.1935
480	Relación de las necesidades de obra pública de alcantarillado por realizar en la comarca de Tremp <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 71 · soporte: papel</i>	09.1935 - 11.1935
481	Relación de las necesidades de obra pública de alcantarillado por realizar en la comarca de Valls <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 44 · soporte: papel</i>	08.1935 - 11.1935
482	Relación de las necesidades de obra pública de alcantarillado por realizar en la comarca de Vic <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 67 · soporte: papel</i>	09.1935 - 11.1935
483	Relación de las necesidades de obra pública de alcantarillado por realizar en la comarca de Vielha <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 33 · soporte: papel</i>	09.1935 - 11.1935
484	Relación de las necesidades de obra pública de alcantarillado por realizar en la comarca de Vilafranca del Penedès <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 49 · soporte: papel</i>	09.1935 - 11.1935
485	Relación de las necesidades de obra pública de alcantarillado por realizar en la comarca de Vilanova i la Geltrú <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 23 · soporte: papel</i>	09.1935 - 10.1935
486	Relación de las necesidades de obra pública de alcantarillado por realizar en la comarca de El Vendrell <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 60 · soporte: papel</i>	08.1935 - 11.1935
487	Relación de las necesidades de obra pública de alcantarillado por realizar en la comarca de Igualada <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 53 · soporte: papel</i>	09.1935 - 10.1935
488	Relación de las necesidades de obra pública de alcantarillado por realizar en la comarca de Olot <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 34 · soporte: papel</i>	09.1935 - 10.1935
489	Relación de las necesidades de obra pública de alcantarillado por realizar en la comarca de Puigcerdà <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 66 · soporte: papel</i>	09.1935 - 11.1935
490	Relación de las necesidades de obra pública de alcantarillado por realizar en la comarca de Santa Coloma de Farners <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 43 · soporte: papel</i>	09.1935 - 11.1935
491	Tabla de estimaciones de costos de construcción de conducciones de alcantarillado por número de habitantes <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 4 · soporte: papel</i>	09.1935
492	Mapa de Cataluña a escala 1:200.000 del Plan de alcantarillado y depuración de aguas residuales firmado por Victoriano Muñoz, ingeniero director del Plan de obras <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	06.1936
493	Mapa de Cataluña con indicación del porcentaje de habitantes por comarca servidos por el Plan de alcantarillado y depuración de aguas residuales firmado por Victoriano Muñoz, ingeniero director del Plan de obras <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	06.1936
10.01.01.09 SECCIÓN DE ELECTRIFICACIONES RURALES		
494	Correspondencia entre algunos ayuntamientos de Cataluña y el ingeniero director del Plan de obras Victoriano Muñoz sobre los datos relativos a las necesidades de alumbramiento eléctrico <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 20 · soporte: papel</i>	09.1935 - 05.1936
495	Estudio del Plan de los servicios eléctricos rurales, alumbramientos y pequeñas instalaciones industriales <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 82 · soporte: papel</i>	1936
496	Hojas informativas sobre las necesidades de alumbramiento eléctrico entregadas por los ayuntamientos de la demarcación de Barcelona agrupados por partidos judiciales de acuerdo con la circular del consejero de Obras Públicas de 27 de agosto de 1935 <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 68 · soporte: papel</i>	09.1935 - 11.1935

<i>nº</i>	<i>título · nivel de descripción · volumen y soporte</i>	<i>fechas</i>
10.01.01.09 SECCIÓN DE ELECTRIFICACIONES RURALES		
497	Hojas informativas sobre las necesidades de alumbramiento eléctrico entregadas por los ayuntamientos de la demarcación de Barcelona agrupados por partidos judiciales de acuerdo con la circular del consejero de Obras Públicas de 27 de agosto de 1935 con resultado negativo <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 7 · soporte: papel</i>	11.1935
498	Hojas informativas sobre las necesidades de alumbramiento eléctrico entregadas por los ayuntamientos de la demarcación de Girona agrupadas por partidos judiciales de acuerdo con la circular del consejero de Obras Públicas del 27 de agosto de 1935 <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 78 · soporte: papel</i>	09.1935 - 11.1935
499	Hojas informativas sobre las necesidades de alumbramiento eléctrico entregadas por los ayuntamientos de la demarcación de Girona agrupadas por partidos judiciales de acuerdo con la circular del consejero de Obras Públicas de 27 de agosto de 1935 con resultado negativo <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 8 · soporte: papel</i>	05.1935 - 11.1935
500	Hojas informativas sobre las necesidades de alumbramiento eléctrico entregadas por los ayuntamientos de la demarcación de Lleida agrupadas por partidos judiciales de acuerdo con la circular del consejero de Obras Públicas de 27 de agosto de 1935 <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 80 · soporte: papel</i>	09.1935 - 10.1935
501	Hojas informativas sobre las necesidades de alumbramiento eléctrico entregadas por los ayuntamientos de la demarcación de Lleida agrupados por partidos judiciales de acuerdo con la circular del consejero de Obras Públicas de 27 de agosto de 1935 con resultado negativo <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 10 · soporte: papel</i>	09.1935 - 11.1935
502	Hojas informativas sobre las necesidades de alumbramiento eléctrico entregadas por los ayuntamientos de la demarcación de Tarragona agrupadas por partidos judiciales de acuerdo con la circular del consejero de Obras Públicas de 27 de agosto de 1935 <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 26 · soporte: papel</i>	09.1935 - 11.1935
503	Hojas informativas sobre las necesidades de alumbramiento eléctrico entregadas por los ayuntamientos de la demarcación de Tarragona agrupadas por partidos judiciales de acuerdo con la circular del consejero de Obras Públicas de 27 de agosto de 1935 con resultado negativo <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 3 · soporte: papel</i>	09.1935 - 10.1935
504	Relaciones de las necesidades de obra pública en el sector de alumbramiento eléctrico <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 37 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
505	Mapa de Cataluña a escala 1:200.000 del Plan de electrificación rural firmado por Victoriano Muñoz, ingeniero director del Plan de obras <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	06.1936
506	Mapa de Cataluña representando en gráfica el número de los habitantes servidos por el Plan de electrificación rural y su relación con el total de cada comarca firmado por Victoriano Muñoz, ingeniero director del Plan de obras <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	06.1936
10.01.01.10 SECCIÓN DE ENCAUZAMIENTOS / SANEAMIENTOS		
507	Antecedentes. Recopilación de datos de los encauzamientos de ríos y saneamientos de terrenos <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 18 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
508	Estudio de la desecación de marismas, terrenos pantanosos y estanques incluidos en el Plan de saneamiento de terrenos <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 13 · soporte: papel</i>	1936
509	Estudio de los encauzamientos por efectuar en los pueblos, pasos y tramos de río y desguaces <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 48 · soporte: papel</i>	1936
510	Memoria del Plan de saneamiento de terrenos <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 108 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
511	Memoria del Plan de saneamiento de terrenos firmado por Victoriano Muñoz, ingeniero director del Plan de obras <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 18 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
512	Memoria del Plan de saneamiento de terrenos. Borrador <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 15 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]

nº	título · nivel de descripción · volumen y soporte	fechas
10.01.01.10 SECCIÓN DE ENCAUZAMIENTOS / SANEAMIENTOS		
513	Memoria del Plan de saneamiento de terrenos. Estudios preparatorios <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 39 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
514	Presupuestos aproximados para los encauzamientos por realizar en las cuencas de los ríos de las comarcas de Barcelona, Girona, Lleida y Tarragona <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 8 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
515	Relación de las necesidades de obra pública de encauzamientos por realizar en las comarcas de Barcelona <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 71 · soporte: papel</i>	1935
516	Relación de las necesidades de obra pública de encauzamientos por realizar en las comarcas de Girona <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 115 · soporte: papel</i>	1935
517	Relación de las necesidades de obra pública de encauzamientos por realizar en las comarcas de Lleida <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 66 · soporte: papel</i>	1935 - 1936
518	Relación de las necesidades de obra pública de encauzamientos por realizar en las comarcas de Tarragona <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 30 · soporte: papel</i>	1935
519	Relación de los costos presupuestados de las obras previstas en ejecución del Plan por cuencas hidrográficas <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 6 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
520	Relaciones de las necesidades de obra pública de saneamientos de terrenos por realizar en Cataluña <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 70 · soporte: papel</i>	09.1935 - 11.1935
521	Tablas de los costos de encauzamientos de las cuencas fluviales de Cataluña y de la superficie de los terrenos por sanear <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 2 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
522	Mapa de Cataluña a escala 1: 200.000 del Plan de encauzamientos de ríos y saneamientos de terrenos firmado por Victoriano Muñoz, ingeniero director del Plan de obras <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	06.1936
10.01.01.11 PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS, PRESUPUESTO GRAL. Y POSIBLES RESULTADOS DEL PLAN GRAL. DE OBRAS PÚBLICAS		
523	Catálogos de aparatos topográficos y de pozos para saneamiento de terrenos <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 19 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
524	Correspondencia enviada por algunos ayuntamientos de Cataluña al ingeniero director del Plan de obras, Victoriano Muñoz, aclarando la información sobre las necesidades de alcantarillado, alumbramiento eléctrico, abastecimiento de aguas, encauzamientos y saneamiento de terrenos <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 15 · soporte: papel</i>	08.1935 - 12.1935
525	Correspondencia entre algunos ayuntamientos de Cataluña y el ingeniero director del Plan de obras Victoriano Muñoz sobre la encuesta de datos para la formulación del Plan general <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 29 · soporte: papel</i>	10.1935 - 05.1936
526	Correspondencia entre algunos ayuntamientos de Cataluña y el ingeniero director del Plan de obras, Victoriano Muñoz, sobre la encuesta de datos para la formulación del Plan general <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 39 · soporte: papel</i>	09.1935 - 03.1936
527	Correspondencia entre los ayuntamientos y Victoriano Muñoz, ingeniero director del Plan de obras, sobre la encuesta de datos para la formulación del Plan general. Abella de la Conca en Cruïlles <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 124 · soporte: papel</i>	09.1935 - 11.1935
528	Correspondencia entre los ayuntamientos y Victoriano Muñoz, ingeniero director del Plan de obras, sobre la encuesta de datos para la formulación del Plan general. Darnius en La Morera de Montsant <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 150 · soporte: papel</i>	09.1935 - 10.1935
529	Correspondencia entre los ayuntamientos y Victoriano Muñoz ingeniero director del Plan de obras obre la encuesta de datos para la formulación del Plan general. Navata en Sant Feliu de Llobregat <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 107 · soporte: papel</i>	08.1935 - 10.1935

<i>nº</i>	<i>título · nivel de descripción · volumen y soporte</i>	<i>fechas</i>
10.01.01.11	PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS, PRESUPUESTO GRAL. Y POSIBLES RESULTADOS DEL PLAN GRAL. DE OBRAS PÚBLICAS	
530	Correspondencia entre los ayuntamientos y Victoriano Muñoz ingeniero director del Plan de obras sobre la encuesta de datos para la formulación del Plan general. Sant Feliu de Pallerols en Vullpellac <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 131 · soporte: papel</i>	09.1935 - 11.1935
531	Documentación aplegada por Victoriano Muñoz, ingeniero director del Plan de obras, sobre materia hidráulica, forestal y de pruebas de diseño de mapas y dibujos <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 11 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
532	Hojas informativas sobre las necesidades de abastecimiento de agua, alumbrado y alcantarillado entregados por algunos ayuntamientos de Girona, Lleida y Tarragona de acuerdo con la circular del consejero de Obras Públicas de 27 de agosto de 1935 <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 35 · soporte: papel</i>	09.1935 - 11.1935
533	Hojas informativas sobre las necesidades de encauzamiento, alcantarillado y saneamientos entregadas por algunos ayuntamientos de acuerdo con la circular del consejero de Obras Públicas de 27 de agosto de 1935 con resultado negativo o pendientes de aclaración <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 32 · soporte: papel</i>	10.1935 - 11.1935
534	Oficios de diversos ayuntamientos de Cataluña dirigidos al consejero de Obras Públicas sobre obras de abastecimientos de agua, teléfonos y alumbrado que se tienen que realizar para paliar el paro forzoso y otra documentación <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 112 · soporte: papel</i>	1934 - 1936
535	Peticiones de diferentes ayuntamientos de las comarcas de Lleida sobre el Plan de caminos tratadas en el Consejo del Gobierno de la Generalidad de 12 de diciembre de 1935 <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 24 · soporte: papel</i>	12.1935
536	Peticiones de diferentes ayuntamientos de las comarcas de Tarragona y Girona sobre el Plan de teléfonos <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 4 · soporte: papel</i>	01.1936
537	Peticiones de subvenciones para obras efectuadas dentro del Plan para paliar el paro forzoso dirigidas al consejero de Obras Públicas por diferentes ayuntamientos de Cataluña <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 16 · soporte: papel</i>	08.1935 - 01.1936
538	Publicaciones oficiales. Diario Oficial de la Generalidad de Cataluña. Ejemplares sueltos del 1 al 22 de abril de 1938 <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 155 · soporte: papel</i>	01.04.1938 - 22.04.1938
539	Publicaciones oficiales. Diario Oficial de la Generalidad de Cataluña. Ejemplares sueltos del 23 de abril al 16 de mayo 1938 <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 148 · soporte: papel</i>	23.04.1938 - 16.05.1938
540	Registro de las hojas informativas presentadas por algunos ayuntamientos de las comarcas de Tarragona, Barcelona, Girona y Lleida pendientes de aclaración <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 11 · soporte: papel</i>	12.1935
541	Relación de las peticiones de algunos municipios de la comarca de Lleida sobre el Plan general tratadas en el Consejo del Gobierno de la Generalidad de 12 de diciembre de 1935 <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 14 · soporte: papel</i>	12.1935
542	Tabla indicativa del presupuesto resumido de las obras del Plan general. Borrador. Copias <i>nivel: UDC · volumen (hojas): 2 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
543	Esquema de las principales características del Plan con indicación de las obras por realizar y su coste clasificado por servicios y secciones <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
544	Esquema de los costos presupuestados en la ejecución del Plan general de Obras Públicas por servicios y secciones <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
545	Esquema general del presupuesto del Plan general de Obras Públicas con un resumen de los costos de las obras de mayor interés <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	[1930 - 1935]

nº	título · nivel de descripción · volumen y soporte	fechas
10.01.01.11	PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS, PRESUPUESTO GRAL. Y POSIBLES RESULTADOS DEL PLAN GRAL. DE OBRAS PÚBLICAS	
546	Hoja de los datos recogidos en la comarca de Balaguer sobre las producciones actuales y futuras en las zonas afectadas por el Plan general. Borrador <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
547	Hoja de estimaciones económicas para la ejecución de la primera etapa del Plan general durante 10 años <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
548	Mapa de carreteras y poblaciones de Cataluña impreso por el cartógrafo de la Generalidad, Vicenç Turell <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	[1931 - 1936]
549	Mapa de Cataluña a escala 1:400.000 reproducido con motivo del Congreso de la Cultura Catalana a partir del original realizado en 1936 por la Dirección General de Obras Públicas <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	1936 (reproducción realizada en septiembre de 1977)
550	Mapa de Cataluña a escala 1:500.000 con indicación de la superficie en km² y la subdivisión por partidos judiciales <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	27.01.1935
551	Mapa de las poblaciones de Cataluña impreso por el cartógrafo de la Generalidad, Vicenç Turell <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	[1931 - 1936]
552	Mapa político de Europa con las fronteras determinadas en los tratados de Versalles, Saint Germain, Sevres y Rapallo, dibujado y grabado por J. Soler y editado en el Atlas Artero <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	[1920 - 1922]
553	Relación de los costos por obras de mejora que corresponden a los municipios de las comarcas de Lleida estimados por el número de habitantes <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 3 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
554	Relación de los costos por obras de mejora que corresponden a los municipios de las comarcas de Tarragona estimados según el número de habitantes <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
555	Relación de los objetivos y las condiciones básicas del Plan general <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	[1935]
556	Relación de los recursos anuales para atender la anualidad de amortización y pago de los intereses del préstamo. Copia <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
557	Tabla de datos relativos de incremento de la producción en las tierras beneficiadas por el Plan General de Obras Públicas expresada en pesetas y por superficie en hectáreas <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
558	Tabla de datos relativos a los aumentos de valor de los terrenos por todo Cataluña por comarcas <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
559	Tabla de datos relativos al resumen del presupuesto general del coste del Plan general de obras de los servicios de comunicaciones, hidráulicos y eléctricos firmado por Victoriano Muñoz, ingeniero director del Plan de obras <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 1 · soporte: papel</i>	[1935 - 1936]
98	FUENTES BIBLIOGRÁFICAS	
560	«Estadística Gráfica año 1914». Madrid: Ministerio de Fomento. 1914 <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 17 · soporte: papel</i>	1914
561	«Nomenclátor de las ciudades, villas y pueblos de Cataluña». Barcelona: Imprenta de la Casa de la Caridad 1918 <i>nivel: UDS · volumen (hojas): 48 · soporte: papel</i>	1918

Índice toponímico del Inventario

Comarcas

- Alt Camp, 37, 41, 192, 477, 481
 Alt Empordà, 19, 229, 462
 Alt Penedès, 13, 33, 44, 194, 197, 474, 484, 486
 Alt Urgell, 24, 35, 198, 206, 211, 467, 475
 Alta Ribagorça, 40, 480
 Andorra, 109
 Anoia, 46, 199, 203, 487
- Bages, 27, 183, 203, 208, 469
 Baix Camp, 31, 472
 Baix Ebre, 39, 191, 479
 Baix Empordà, 5, 21, 23, 200, 209, 231, 265, 464, 466
 Baix Llobregat, 33, 457, 474
 Baix Penedès, 13, 37, 197, 203, 477, 486
 Barcelona, demarcación de, 1, 8, 9, 48, 88, 107, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 153, 154, 158, 168, 169, 171, 220, 223, 249, 251, 252, 257, 263, 273, 291, 345, 355, 381, 382, 397, 409, 410, 417, 451, 453, 496, 497, 504, 508, 514, 515, 520, 540
 Barcelonès, 33, 457, 474
 Berguedà, 16, 35, 187, 198, 208, 458, 475
- Cerdanya, 30, 211, 232, 448, 489
 Conca de Barberà, 29, 471
 Costa Brava, 58, 359
- Garraf, 45, 485
 Garrigues, 25, 459, 541
 Garrotxa, 19, 47, 204, 234, 462, 488
 Girona, demarcación de, 1, 2, 3, 88, 107, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 153, 154, 159, 168, 169, 171, 195, 201, 220, 224, 228, 235, 249, 253, 258, 263, 265, 266, 273, 282, 286, 287, 288, 290, 294, 296, 299, 300, 303, 304, 306, 307, 308, 311, 373, 374, 402, 403, 405, 406, 407, 418, 424, 452, 498, 499, 504, 508, 514, 516, 520, 532, 540
- Gironès, 5, 19, 21, 34, 47, 189, 200, 209, 230, 462, 464, 466, 488, 490
- Lleida, demarcación de, 1, 6, 88, 153, 154, 160, 168, 169, 171, 196, 217, 218, 220, 225, 227, 235, 239, 249, 254, 256, 260, 263, 266, 273, 280, 289, 292, 295, 297, 301, 305, 309, 335, 337, 367, 369, 371, 372, 376, 377, 379, 380, 383, 387, 390, 391, 395, 404, 416, 421, 450, 491, 500, 501, 504, 508, 514, 517, 520, 532, 535, 536, 540, 553
- Maresme, 14, 28, 186, 455, 470
 Montsià, 39, 191, 479
- Noguera, 15, 35, 198, 456, 475, 546
- Osona, 27, 34, 42, 183, 189, 193, 469, 482, 490
- Pallars Jussà, 36, 40, 207, 476, 480
 Pallars Sobirà, 36, 40, 207, 476, 480
 Pla d'Urgell, 25, 459
 Priorat, 18, 56, 461
- Ribera d'Ebre, 20, 463
 Ripollès, 42, 193, 482
- Segarra, 17, 35, 198, 460, 475
 Segrià, 26, 468
 Selva, 5, 21, 34, 189, 202, 233, 464, 490
 Solsonès, 16, 35, 187, 198, 208, 458, 475
- Tarragona, demarcación de, 1, 4, 7, 88, 107, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 153, 154, 161, 168, 169, 171, 184, 220, 222, 226, 228, 235, 249, 255, 263, 272, 273, 281, 283, 293, 298, 302, 310, 358, 364, 368, 378, 384, 388, 389, 392, 399, 400, 408, 411, 412, 413, 414, 422, 425, 434, 502, 503, 504, 508, 514, 518, 520, 532, 540, 554
- Tarragonès, 37, 477
 Terra Alta, 20, 463
- Urgell, 15, 17, 456, 460, 546
- Val d'Aran, 43, 483
 Vallès Occidental, 22, 27, 32, 38, 183, 188, 190, 465, 469, 473, 478
 Vallès Oriental, 14, 22, 27, 28, 42, 183, 186, 188, 193, 455, 465, 469, 470, 482

Municipios

- Abella de la Conca (Pallars Jussà; Lleida), 527
 Agullana (Alt Empordà; Girona), 527
 Aiguaviva (Gironès; Girona), 527
 Albanyà (Alt Empordà; Girona), 527
 Albons (Baix Empordà; Girona), 527
 Alcanyís (Aragó), 149
 Aleixar, l' (Baix Camp; Tarragona), 527
 Alfara de Carles (Baix Ebre; Tarragona), 527
 Alforja (Baix Camp; Tarragona), 7, 205, 527
 Almoster (Baix Camp; Tarragona), 527
 Alòs de Balaguer (Noguera; Lleida), 527
 Amer (Selva; Girona), 527
 Ametlla de Mar, l' (Baix Ebre; Tarragona), 61
 Amposta (Montsià; Tarragona), 58
 Anglès (Selva; Girona), 527
 Arbeca (Garrigues; Lleida), 525
 Arbolí (Baix Camp; Tarragona), 527
 Arbúcies (Selva; Girona prov.), 527
 Arenys de Mar (Maresme; Barcelona), 66, 527
 Arenys de Munt (Maresme; Barcelona), 527
 Argentona (Maresme; Barcelona), 527
 Armentera, l' (Alt Empordà; Girona), 527
 Arnes (Terra Alta; Tarragona), 527
 Arsèguel (Alt Urgell; Lleida), 527
 Artesa de Segre (Noguera; Lleida), 532
 Avellanès i Santa Linya, les (Noguera; Lleida), 541
 Avià (Berguedà; Barcelona), 527, 534
 Avinyonet de Puigventós (Alt Empordà; Girona), 527
 Avinyonet del Penedès Alt Penedès; Barcelona), 527
- Balaguer (Noguera; Lleida), 527
 Balsareny (Bages; Barcelona), 527
 Banyoles (Pla de l'Estany; Girona), 527
 Barberà del Vallès (Vallès Occidental; Barcelona), 363, 527
 Barcelona (Barcelonès; Barcelona), 58, 59, 362, 415, 441, 447
 Bàscara (Alt Empordà; Girona), 525
 Batea (Terra Alta; Tarragona), 527
 Begur (Baix Empordà; Girona), 527
 Bellaguarda (Garrigues; Lleida), 529
 Bellcaire d'Urgell (Noguera; Lleida), 527
 Bellmunt del Priorat (Priorat; Tarragona), 527
 Bellví (Pla d'Urgell; Lleida), 11
 Benissanet (Ribera d'Ebre; Tarragona), 527, 534
 Berga (Berguedà; Barcelona), 128, 134, 210
 Besalú (Garrotxa; Girona), 128, 132, 527
 Bescanó (Gironès; Girona), 527
 Beuda (Garrotxa; Girona), 527
 Bisbal de Falset, la (Priorat; Tarragona), 527
 Bisbal de l'Empordà, la (Baix Empordà; Girona), 527
 Biure (Alt Empordà; Girona), 527
- Blancafort (Conca de Barberà; Tarragona), 527
 Blanes (Selva; Girona), 60, 527
 Boadella d'Empordà (Alt Empordà; Girona), 527
 Bolvir (Cerdanya; Girona), 527
 Bonastre (Baix Penedès; Tarragona), 527
 Bòrdes, es (Val d'Aran; Lleida), 527
 Bordils (Gironès; Girona), 527
 Borges del Camp (Baix Camp; Tarragona), 527, 534
 Bot (Terra Alta; Tarragona, prov), 527
 Botarell (Baix Camp; Tarragona), 527
 Breda (Selva, Girona), 527
 Brunyola (Selva, Girona), 527
- Cabanelles (Alt Empordà; Girona), 527
 Cabanes (Alt Empordà; Girona), 527
 Cabanyes, les (Alt Penedès; Barcelona), 527
 Cadaqués (Alt Empordà; Girona), 527
 Caldes de Malavella (Selva; Girona), 525
 Calldetenes (Osona; Barcelona), 530, 529
 Calonge (Baix Empordà; Girona), 527, 529
 Cambrils (Baix Camp; Tarragona), 63, 524
 Campdevànol (Ripollès; Girona), 527
 Campelles (Ripollès; Girona), 527
 Camprodon (Ripollès; Girona), 527, 528
 Canet d'Adri (Gironès; Girona), 527
 Cantallops (Alt Empordà; Girona), 527
 Capafonts (Baix Camp; Tarragona), 527
 Capmany (Alt Empordà; Girona), 527
 Cassà de la Selva (Gironès; Girona), 527
 Castell de Mur (Pallars Jussà; Lleida prov.), 227, 491
 Castellar del Riu (Berguedà; Barcelona), 527
 Castelldefels (Baix Llobregat; Barcelona), 527
 Castellfollit de la Roca (Garrotxa; Girona), 527
 Castellgalí (Bages; Barcelona), 138
 Castellnou de Seana (Pla d'Urgell; Lleida), 532
 Castelló d'Empúries (Alt Empordà; Girona), 527
 Castell-Platja d'Aro (Baix Empordà; Girona), 527
 Castellterçol (Vallès Oriental; Barcelona), 527
 Castellvell del Camp (Baix Camp; Tarragona), 527
 Catllar, el (Tarragonès; Tarragona), 527
 Cava (Alt Urgell; Lleida), 527
 Cellera de Ter, la (Selva; Girona), 527
 Celrà (Gironès; Girona), 527
 Cerdanyola del Vallès (Vallès Occidental; Barcelona), 525, 527
 Cervià de Ter (Gironès; Girona), 527
 Cistella (Alt Empordà; Girona), 527
 Colera (Alt Empordà; Girona), 524, 527
 Coldejou (Baix Camp; Tarragona), 527
 Conesa (Conca de Barberà; Tarragona), 527
 Constantí (Tarragonès; Tarragona), 527

Municipios

- Corbera d'Ebre (Terra Alta; Tarragona), 527
 Corçà (Baix Empordà; Girona), 527
 Cornellà de Terri (Pla de l'Estany; Girona), 527, 529
 Cornudella de Montsant (Priorat; Tarragona), 205, 524
 Creixell (Tarragonès; Tarragona), 527
 Crespià (Pla de l'Estany; Girona), 132, 527
 Cruïlles, Monells i Sant Sadurn de l'Heura (Baix Empordà; Girona), 527, 528
- Darnius (Alt Empordà; Girona), 528
 Duesaigües (Baix Camp; Tarragona), 528
- Escala, l' (Alt Empordà; Girona), 528
 Esparreguera (Baix Llobregat; Barcelona), 528
 Espinelves (Osona; Girona), 530
 Espuga de Francolí, l' (Conca de Barberà; Tarragona), 528
 Espugues de Llobregat (Baix Llobregat; Barcelona), 528
 Espolla (Alt Empordà; Girona), 525, 528
 Esponellà (Pla de l'Estany; Girona), 528
- Falset (Priorat; Tarragona), 205, 528
 Fatarella, la (Terra Alta; Tarragona), 524, 528
 Febró, la (Baix Camp; Tarragona), 528
 Figaró-Montmany (Vallès Oriental; Barcelona), 277
 Figuera, la (Priorat; Tarragona), 528
 Figueres (Alt Empordà; Girona), 448, 528, 530
 Flaçà (Gironès; Girona), 528
 Flix (Ribera d'Ebre; Tarragona), 528
 Foixà (Baix Empordà; Girona), 528
 Fonollosa (Bages; Barcelona), 528
 Forès (Conca de Barberà; Tarragona), 528
 Fornells de la Selva (Gironès; Girona), 525
 Fortià (Alt Empordà; Girona), 528
 Freginals (Montsià; Tarragona), 528
- Gandesa (Terra Alta; Tarragona), 528
 Garcia (Ribera d'Ebre; Tarragona), 528
 Garriguella (Alt Empordà; Girona), 528
 Gavet de la Conca (Pallars Jussà; Lleida), 227
 Ger (Cerdanya; Girona), 528
 Girona (Gironès; Girona), 528, 530
 Gironella (Berguedà; Barcelona), 210
 Godall (Montsià; Tarragona), 528
 Golmés (Pla d'Urgell; Lleida), 528
 Granja d'Escarp, la (Segrià; Lleida), 528
 Gratallops (Priorat; Tarragona), 525, 528
 Guiamets, els (Priorat; Tarragona), 528
 Guils de Cerdanya (Cerdanya; Girona), 525, 528
 Guingueta d'Àneu (Pallars Sobirà; Lleida), 534
- Hospitalet de Llobregat, l' (Barcelonès; Barcelona), 534
 Hostalric (Selva; Girona), 528
- Isona i Conca Dellà (Pallars Jussà; Lleida), 227
 Isòvol (Cerdanya; Girona), 528
 Ivars de Noguera (Noguera; Lleida), 541
 Ivorra (Segarra; Lleida), 540
- Jafre (Baix Empordà; Girona), 528
 Jonquera, la (Alt Empordà; Girona), 393
 Juià (Gironès; Girona), 528
- Lladó (Alt Empordà; Girona), 528
 Lagostera (Gironès; Girona), 528
 Llambilles (Gironès; Girona), 528
 Lleida (Segrià; Lleida), 149, 396
 Llers (Alt Empordà; Girona), 528
 Llimiana (Pallars Jussà; Lleida), 227, 532
 Llívia (Cerdanya; Girona), 528
 Lloar, el (Priorat; Tarragona), 528
 Llobera (Solsonès; Lleida), 525
 Lorac (Conca de Barberà; Tarragona), 528
 Lloret de Mar (Selva; Girona), 528
 Losses, les (Ripollès, Girona), 528, 529, 530, 532
- Maçanet de Cabrenys (Alt Empordà; Girona), 525, 528
 Maçanet de la Selva (Selva, Girona), 528
 Madremanya (Gironès; Girona), 528
 Maià de Montcal (Garrotxa; Girona), 528
 Manresa (Bages; Barcelona), 362, 528
 Marçà (Priorat; Tarragona), 528
 Margalef (Priorat; Tarragona), 528, 532
 Martorelles (Vallès Oriental; Barcelona), 530
 Mas de Barberans (Montsià; Tarragona), 235
 Masarac (Alt Empordà; Girona), 528
 Masllorenç (Baix Penedès; Tarragona), 528
 Masó, la (Alt Camp; Tarragona), 528
 Masroig, el (Priorat; Tarragona), 528
 Massanes (Selva; Girona), 528
 Massoteres (Segarra; Lleida), 525
 Meranges (Cerdanya; Girona), 528
 Mieres (Garrotxa; Girona), 528
 Miravet (Ribera d'Ebre; Tarragona), 528
 Molar, el (Priorat; Tarragona), 528
 Mollet de Peralada (Alt Empordà; Girona), 528
 Molló (Ripollès; Girona), 528
 Monistrol de Montserrat (Bages; Barcelona), 528
 Montblanc (Conca de Barberà; Tarragona), 529
 Montbrió del Camp (Baix Camp; Tarragona), 528
 Montellà i Martinet (Cerdanya; Lleida), 525, 534

Municipios

- Montferrer i Castellbò (Alt Urgell; Lleida), 227
 Montgai (Noguera; Lleida), 528
 Mont-ras (Baix Empordà; Girona), 528
 Mont-roig del Camp (Baix Camp; Tarragona), 235, 528
 Móra d'Ebre (Ribera d'Ebre; Tarragona), 528
 Móra la Nova (Ribera d'Ebre; Tarragona), 205, 534
 Morell, el (Tarragonès; Tarragona), 528
 Morera de Montsant, la (Priorat; Tarragona), 528
- Navata (Alt Empordà; Girona), 529, 530
 Noves de Segre (Alt Urgell; Lleida), 524, 534
 Nulles (Alt Camp; Tarragona), 529
- Odèn (Solsonès; Lleida), 540
 Ogassa (Ripollès; Girona), 529
 Oliana (Alt Urgell; Lleida), 541
 Olot (Garrotxa; Girona), 128, 129, 132, 134, 529
 Olvan (Berguedà; Barcelona), 525
 Ordis (Alt Empordà; Girona), 529
 Os de Balaguer (Noguera; Lleida), 541
 Osor (Selva; Girona), 529
 Ossó de Sió (Urgell; Lleida), 524
- Palafrugell (Baix Empordà; Girona), 532
 Palamós (Baix Empordà; Girona), 64, 529
 Palau de Santa Eulàlia (Alt Empordà; Girona), 525
 Palau-sator (Baix Empordà; Girona), 529
 Palau-saverdera (Alt Empordà; Girona), 529
 Pallaresos, els (Tarragonès; Tarragona), 529
 Palma d'Ebre, la (Ribera d'Ebre; Tarragona), 529
 Palol de Revardit (Pla de l'Estany; Girona), 529
 Pals (Baix Empordà; Girona), 525, 529
 Papiol, el (Baix Llobregat; Barcelona), 529
 Pardines (Ripollès; Girona), 529
 Parlavà (Baix Empordà; Girona), 529
 Pau (Alt Empordà; Girona), 529
 Penelles (Noguera; Lleida), 529
 Pera, la (Baix Empordà; Girona), 529
 Perafort (Tarragonès; Tarragona), 529
 Peralada (Alt Empordà; Girona), 529, 530
 Pinell de Brai, el (Terra Alta; Tarragona), 529
 Pira (Conca de Barberà; Tarragona), 529
 Planes d'Hostoles, les (Garrotxa; Girona), 529
 Planoles (Ripollès; Girona), 529
 Poal, el (Pla d'Urgell; Lleida), 235
 Pobla de Cérvoles, la (Garrigues; Lleida), 529
 Pobla de Massaluca, la (Terra Alta; Tarragona), 529
 Pobla de Segur (Pallars Jussà; Lleida), 227
 Poboleda (Priorat; Tarragona), 529
 Pont de Suert, el (Alta Ribagorça; Lleida), 227, 528
- Pontils (Conca de Barberà; Tarragona), 530
 Port de la Selva (Alt Empordà; Girona), 529
 Portbou (Alt Empordà; Girona), 529
 Pradell de la Teixeta (Priorat; Tarragona), 529
 Prades (Baix Camp; Tarragona), 529
 Prat de Llobregat, el (Baix Llobregat; Barcelona), 448
 Prat del Comte (Terra Alta; Tarragona), 529
 Pratedip (Baix Camp; Tarragona), 205, 529
 Prats de Lluçanès (Osona; Barcelona), 210
 Prats i Sansor (Cerdanya; Lleida), 529
 Preixana (Urgell; Lleida), 529
 Premià de Mar Maresme; Barcelona), 529
 Puigcerdà (Cerdanya; Girona), 149, 529
 Puigdàlber (Alt Penedès; Barcelona), 534
- Quart (Gironès; Girona), 529
 Querol (Alt Camp; Tarragona), 529
 Rabós (Alt Empordà; Girona), 529
 Rasquera (Ribera d'Ebre; Tarragona), 529
 Regencós (Baix Empordà; Girona), 529
 Renau (Tarragonès; Tarragona), 529
 Reus (Baix Camp; Tarragona), 529
 Rialp (Pallars Sobirà; Lleida), 529, 530
 Riba-roja d'Ebre (Ribera d'Ebre; Tarragona), 529
 Ribes de Freser (Ripollès; Girona), 527, 529
 Riera de Gaià, la (Tarragonès; Tarragona), 529
 Ripoll (Ripollès; Girona), 149, 529
 Ríodarenes (Selva; Girona), 529
 Ríodaura (Garrotxa; Girona), 525, 529
 Riódecanyes (Baix Camp; Tarragona), 128, 132, 134
 Riódecols (Baix Camp; Tarragona), 529, 534
 Ríodoms (Baix Camp; Tarragona), 529
 Ríomors (Alt Empordà; Girona), 529
 Rocafort de Queralt (Conca de Barberà; Tarragona), 529
 Roses (Alt Empordà; Girona), 68, 529
 Rourell, el (Alt Camp; Tarragona), 529
 Rubí (Vallès Occidental; Barcelona), 529
- Salardú (Val d'Aran; Lleida), 527
 Salt (Gironès; Girona), 529
 Sanaüja (Segarra; Lleida), 529
 Sant Aniol de Finestres (Garrotxa; Girona), 529
 Sant Antoni de Vilamajor (Vallès Oriental; Barcelona), 529, 530
 Sant Carles de la Ràpita (Montsià; Tarragona), 58, 65, 149, 529
 Sant Climent Sescebes (Alt Empordà; Girona), 529
 Sant Cugat de Sesgarrigues (Alt Penedès; Barcelona), 529
 Sant Esteve de la Sarga (Pallars Jussà; Lleida), 227
 Sant Esteve de Palautordera (Vallès Oriental; Barcelona), 529
 Sant Feliu de Buixalleu (Selva; Girona), 529
 Sant Feliu de Codines (Vallès Oriental; Barcelona), 529

Municipios

- Sant Feliu de Guíxols (Baix Empordà; Girona), 58, 62, 529
 Sant Feliu de Llobregat (Baix Llobregat; Barcelona), 529
 Sant Feliu de Pallerols (Garrotxa; Girona), 530
 Sant Feliu Sasserra (Bages; Barcelona), 530
 Sant Ferriol (Garrotxa; Girona), 530
 Sant Fost de Campsentelles (Vallès Oriental; Barcelona), 530
 Sant Gregori (Gironès; Girona), 530
 Sant Hilari Sacalm (Selva; Girona), 530
 Sant Jaume de Llierca (Garrotxa; Girona), 530
 Sant Jaume dels Domenys (Baix Penedès; Tarragona), 235
 Sant Joan de les Abadesses (Ripollès; Girona), 530
 Sant Joan de les Fonts (Garrotxa; Girona), 527
 Sant Joan de Mollet (Gironès; Girona), 530
 Sant Jordi Desvalls (Gironès; Girona), 235
 Sant Julià de Ramis (Gironès; Girona), 528, 530
 Sant Julià de Vilatorrada (Osona; Barcelona), 530
 Sant Just Desvern (Baix Llobregat; Barcelona), 530
 Sant Llorenç de la Muga (Alt Empordà; Girona), 530
 Sant Martí de Llémena (Gironès; Girona), 530
 Sant Martí Vell (Gironès; Girona), 530
 Sant Miquel de Campmajor (Pla de l'Estany; Girona), 530
 Sant Miquel de Fluvià (Alt Empordà; Girona), 530
 Sant Mori (Alt Empordà; Girona), 530
 Sant Pau de Segúries (Ripollès; Girona), 530
 Sant Pere de Vilamajor (Vallès Oriental; Barcelona), 530
 Sant Pere Pescador (Alt Empordà; Girona), 530
 Sant Sadurní d'Osormort (Osona; Barcelona), 530
 Sant Vicenç de Montalt (Maresme; Barcelona), 524
 Santa Coloma de Farners (Selva; Girona), 530
 Santa Coloma de Gramenet (Barcelonès; Barcelona), 530
 Santa Coloma de Queralt (Conca de Barberà; Tarragona), 530
 Santa Cristina d'Aro (Baix Empordà; Girona), 530
 Santa Llogaia d'Àlguema (Alt Empordà; Girona), 530
 Santa Maria de Corcó (Osona; Barcelona), 530
 Santa Pau (Garrotxa; Girona), 530
 Santa Susanna (Maresme; Barcelona), 530
 Sarraí (Conca de Barberà; Tarragona), 530
 Sarrià de Ter (Gironès; Girona), 530
 Sarroca de Bellera (Pallars Jussà; Lleida), 227, 524
 Sarroca de Lleida (Segrià; Lleida), 530
 Saus (Alt Empordà; Girona), 530
 Savallà del Comtat (Conca de Barberà; Tarragona), 530
 Secuïta, la (Tarragonès; Tarragona), 530
 Selva de Mar, la (Alt Empordà; Girona), 530
 Sen Gironç (França), 149
 Senan (Conca de Barberà; Tarragona), 530
 Senterada (Pallars Jussà; Lleida), 227, 530
 Serinyà (Pla de l'Estany; Girona), 530
 Serra de Daró (Baix Empordà; Girona), 530
 Setcases (Ripollès; Girona), 530
 Sidamon (Pla d'Urgell; Lleida), 11
 Sils (Selva; Girona), 530
 Siurana (Alt Empordà; Girona), 527
 Susqueda (Selva; Girona), 530
 Tarragona (Tarragonès; Tarragona), 58, 69, 530
 Terrades (Alt Empordà; Girona), 530
 Tivissa (Ribera d'Ebre; Tarragona), 530
 Tordera (Maresme; Barcelona), 530
 Torms, els (Garrigues; Lleida), 532
 Torre de l'Espanyol, la (Ribera d'Ebre; Tarragona), 530
 Torredembarra (Tarragonès; Tarragona), 235
 Torres de Segre (Segrià; Lleida), 530
 Torroella de Fluvià (Alt Empordà; Girona), 530
 Torroella de Montgrí (Baix Empordà; Girona), 67, 530
 Tortellà (Garrotxa; Girona), 530
 Tossa de Mar (Selva; Girona), 530
 Tremp (Pallars Jussà; Lleida), 235, 530
 Ullastret (Baix Empordà; Girona), 530
 Ulldecona (Montsià; Tarragona), 524
 Ulldemolins (Priorat; Tarragona), 530
 Ultramort (Baix Empordà; Girona), 530
 Urtx (Cerdanya; Girona), 530
 Urús (Cerdanya; Girona), 530
 Vajol, la (Alt Empordà; Girona), 530
 Vall de Bianya, la (Garrotxa; Girona), 530
 Vall de Boí, la (Alta Ribagorça; Lleida), 227
 Vall d'en Bas, la (Garrotxa; Girona), 528, 529, 530
 Vallcebre (Berguedà; Barcelona), 530
 Vallclara (Conca de Barberà; Tarragona), 530
 Vallfogona de Ripollès (Ripollès; Girona), 530
 Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant (Baix Camp; Tarragona), 205,
 524
 Vendrell, el (Baix Penedès; Tarragona), 235
 Ventalló (Alt Empordà; Girona), 530
 Verdú (Urgell; Lleida), 530
 Verges (Baix Empordà; Girona), 530
 Vidrà (Osona; Girona), 530
 Vidreres (Selva; Girona), 530
 Vilabertran (Alt Empordà; Girona), 530
 Vilablareix (Gironès; Girona), 525
 Viladamat (Alt Empordà; Girona), 530
 Viladecans (Baix Llobregat; Barcelona), 530
 Vilademuls (Pla de l'Estany; Girona), 530
 Viladrau (Osona; Girona), 530
 Vilafant (Alt Empordà; Girona), 530
 Vilafranca del Penedès (Alt Penedès; Barcelona), 128, 129, 132,
 134
 Vilajuiga (Alt Empordà; Girona), 530

Municipios

Vilalba dels Arcs (Terra Alta; Tarragona), 530	Vilaverd (Conca de Barberà; Tarragona), 530
Vilamacolum (Alt Empordà; Girona), 530	Vilella Alta, la (Priorat; Tarragona), 530
Vilamalla (Alt Empordà; Girona), 530	Vilella Baixa, la (Priorat; Tarragona), 530
Vilamaniscla (Alt Empordà; Girona), 530	Vilobí del Penedès (Alt Penedès; Barcelona), 530
Vilanant (Alt Empordà; Girona), 530	Vinebre (Ribera d'Ebre; Tarragona), 530
Vilanova de Meià (Noguera; Lleida), 530	Vinyols i els Arcs (Baix Camp; Tarragona), 530
Vilanova de Segrià (Segrià; Lleida), 530	Viver i Serrateix (Berguedà; Barcelona), 530
Vilanova d'Escornalbou (Baix Camp; Tarragona), 530	Vulpellac (Baix Empordà; Girona), 528, 529, 530
Vilanova i la Geltrú (Garraf; Barcelona), 70	
Vilaplana (Baix Camp; Tarragona), 530	
Vila-sacra (Alt Empordà; Girona), 530	Xerta (Baix Ebre; Tarragona), 525

Ríos y cuencas hidrográficas

Canal d'Urgell, 102	Río Flamisell, 77, 79, 87, 89, 93, 96
Cuenca de Besòs, 77	Río Fluvià, 82, 87, 93, 95, 139
Cuenca de Bossost, 77	Río Francolí, 87, 89, 93, 97
Cuenca de Montblanc, 77	Río Freser, 82, 87, 93, 96
Cuenca del Noguera de Cardós, 105	Río Gaià, 77, 87, 89, 93, 97
Cuenca d'Espot, 77	Río Garona, 77, 78, 82, 87, 93, 96
Cuenca Mediterránea de Tarragona, 82, 87	Río Llobregat, 77, 82, 87, 93, 99, 100, 139
	Río Mogent, 77, 87, 93, 96
Pantano de Boadella, 101	Río Muga, 82, 87, 93, 97, 99, 101
Pantano de Cabrianes, 100	Río Noguera de Cardós i Lladorre, 93
	Río Noguera de la Vall Ferrera, 93
Río Anoia, 77, 87, 93, 97	Río Noguera de Tor, 93
Río Besòs, 77, 82, 87, 93, 96	Río Noguera Pallaresa, 87, 93, 105, 139
Río Cardener, 77, 79, 87, 93, 97	Río Noguera Ribagorçana, 12, 74, 87, 93, 139
Río Congost, 77, 87, 93, 96	Río Segre, 82, 87, 93, 102, 103, 139
Río Ebre, 87, 139	Río Ter, 82, 87, 93, 104, 139
	Río Tordera, 77, 82, 87, 93, 97

Recopilación de prensa sobre el Plan general de obras públicas de 1935

Elaborado por Anna Mateo Ferrer y Anna Subirats Ribas

<i>Diario</i>	<i>Fecha</i>	<i>Noticias y artículos de opinión</i>
<i>Boletín Oficial Generalitat</i>	<i>24/12/1935, nº. 358 (p. 2569-2573)</i>	<i>Anuncio de la exposición pública del Plan de Caminos. Clasificación de los caminos</i>
<i>Boletín Oficial Generalitat</i>	<i>24/12/1935, nº. 358 (p. 2594-2620)</i>	<i>Actuaciones previstas por partidos judiciales</i>
<i>Boletín Oficial Generalitat</i>	<i>14/01/1936, nº. 14 (p. 329-331)</i>	<i>Nombramientos composición de la Comisión Mixta de Traspasos</i>
<i>Boletín Oficial Generalitat</i>	<i>23/02/1936, nº. 54 (p. 1569-1570)</i>	<i>Prórroga de la información pública del Plan de Caminos</i>
<i>Boletín Oficial Generalitat</i>	<i>25/02/1936, nº. 56 (p. 1597)</i>	<i>Orden referente a los funcionarios traspasados al servicio de carreteras</i>
<i>Boletín Oficial Generalitat</i>	<i>25/02/1936, nº. 56 (p. 1593)</i>	<i>Anuncios de concursos de la Confederación Hidrográfica del Ebro y de la delegación de los Servicios Hidráulicos del Pirineo Oriental</i>
<i>Boletín Oficial Generalitat</i>	<i>24/03/1936, nº. 84 (p. 2193-2200)</i>	<i>Prórroga de la información pública del Plan de obras públicas</i>
<i>Diario de Barcelona</i>	<i>03/12/1935 (p. 2, 8 y 9)</i>	<i>El subsecretario de Obras Públicas en Barcelona</i>
<i>Diario de Barcelona</i>	<i>06/12/1935 (p. 9)</i>	<i>De obras públicas (exposición de los planes de carreteras y caminos)</i>
<i>Diario de Barcelona</i>	<i>07/12/1935 (p. 11)</i>	<i>El plan general de Obras Públicas (visita de la prensa a la exposición)</i>
<i>Diario de Barcelona</i>	<i>15/12/1935 (p. 14)</i>	<i>El estado actual de las obras públicas</i>
<i>Diario de Barcelona</i>	<i>19/12/1935 (p. 13)</i>	<i>Visita del consejero de Obras Públicas (visita de Vallès i Pujals a diversas poblaciones del Alt Empordà)</i>
<i>Diario de Barcelona</i>	<i>24/12/1935 (p. 11)</i>	<i>Visita a la comarca ampurdanesa (visita de Vallès i Pujals a diversas poblaciones del Alt Empordà)</i>
<i>Diario de Barcelona</i>	<i>25/12/1935 (p. 11)</i>	<i>El plan de Obras Públicas (información pública del plan de caminos y carreteras)</i>
<i>Diario de Barcelona</i>	<i>28/12/1935 (p. 9)</i>	<i>El plan general de carreteras. Visita al Baix Empordà</i>
<i>Diario de Barcelona</i>	<i>31/12/1935 (p. 13)</i>	<i>Visita al Baix Empordà</i>
<i>Diario de Girona</i>	<i>07/01/1936</i>	<i>El plan general de carreteras y caminos de Cataluña. Visita y explicación en la prensa comarcal</i>
<i>Diario de Mataró</i>	<i>25/01/1936</i>	<i>Jaume Castellví: Sobre el Plan General de carreteras y caminos</i>
<i>Diario de Tarragona</i>	<i>07/01/1936</i>	<i>El magno Plan de Caminos y Carreteras de Cataluña. Visita y explicación en la prensa comarcal</i>
<i>Diario de Tarragona</i>	<i>08/01/1936</i>	<i>En qué consiste el Plan general de caminos y carreteras de Cataluña</i>
<i>Diario de Madrid</i>	<i>04/12/1935</i>	<i>La entrega de los servicios de Obras Públicas a la Generalitat</i>
<i>El Día Gráfico</i>	<i>07/12/1935 (p. 6)</i>	<i>Van a construirse tres mil kilómetros de carretera ...</i>
<i>El Diluvio</i>	<i>06/12/1935 (p. 6)</i>	<i>Exposición del nuevo plan general de carreteras y caminos de Cataluña</i>
<i>El Diluvio</i>	<i>09/04/1936 (p. 11)</i>	<i>El plan de caminos de Cataluña. Finalización del período de información pública del plan de caminos y carreteras</i>
<i>El Diluvio</i>	<i>22/04/1936 (p. 8)</i>	<i>El nuevo plan de caminos y carreteras de Cataluña. (el nuevo Plan de Caminos entrará en el Parlamento)</i>

Díario	Fecha	Noticias y artículos de opinión
<i>El Gironès</i>	09/01/1936	J. Sierra Cortada: <i>El Plan General de carreteras y caminos de Cataluña</i>
<i>El Noticiero</i>	06/12/1935 (p. 2)	<i>Obras Públicas (presentación del plan de caminos)</i>
<i>El Noticiero</i>	06/01/1936 (p. 17)	<i>La prensa comarcal se reunió ayer en la Generalitat para examinar el plan general de caminos y carreteras de Cataluña</i>
<i>La Mañana</i>	03/12/1935 (p. 1 y 3)	<i>Los servicios de Obras Públicas a cargo de la Generalitat (resumen de parlamentos diversos)</i>
<i>La Mañana</i>	07/12/1935 (p. 1 y 4)	<i>El nuevo plan de obras públicas. Invitados por el consejero Sr. Vallès i Pujals, los representantes de la prensa efectuaron ayer una detenida visita a la exposición de mapas y planes ...</i>
<i>La Mañana</i>	11/12/1935 (p. 3)	<i>El plan general de Carreteras y Caminos (información pública)</i>
<i>La Mañana</i>	25/12/1935 (p. 3)	<i>El consejero de Obras públicas Sr. Vallès i Pujals ha tomado posesión de la consejería de Gobernación. Obras públicas. Anuncio de apertura de una información pública</i>
<i>La Mañana</i>	28/12/1935 (p. 3)	<i>Información Pública del Plan de Caminos</i>
<i>La Mañana</i>	15/01/1936 (p. 3)	<i>La Comisión Mixta de Traspasos (nombramiento de los miembros de la Comisión Mixta de Traspasos)</i>
<i>La Mañana</i>	22/01/1936 (p. 3)	<i>... El plan de obras públicas y el desempleo obrero ...</i>
<i>La Mañana</i>	22/01/1936 (p. 4)	<i>Anuncio de subastas para la construcción de nuevas carreteras y caminos</i>
<i>La Mañana</i>	23/01/1936 (p. 3)	<i>Obras públicas. La información pública sobre el plan general de obras públicas (prórroga hasta el 24 de febrero)</i>
<i>La Humanitat</i>	03/12/1935 (p. 12)	<i>Traspaso del Servicio de caminos y carreteras. Visita del subsecretario de obras públicas Bosch i Marín</i>
<i>La Humanitat</i>	05/12/1935 (p. 1)	<i>Antoni Rovira i Virgili: El retraspaso de servicios y la escuela de la Lliga</i>
<i>La Humanitat</i>	07/12/1935 (p. 8)	<i>Un proyecto del último gobierno de Esquerra que el gestor de Obras Públicas pretende hacérselo suyo (entrevista del consejero con los periodistas de Gobierno)</i>
<i>La Humanitat</i>	25/03/1936 (p. 12)	<i>Prórroga de la información pública del Plan de Obras Públicas</i>
<i>La Humanitat</i>	20/05/1936 (p. 1)	<i>Sobre la marcha. Leyes, obras (la ley de saneamiento de zonas urbanas insalubres)</i>
<i>La Humanitat</i>	20/05/1936 (p. 1)	<i>El Presidente de la Generalitat leyó en la Cámara un importantísimo proyecto de saneamiento urbano y de realización de obras contra el desempleo</i>
<i>La Humanitat</i>	23/05/1936 (p. 8)	<i>Recopilación nota del BOG ratificando a Frederic Turell como subdirector de Obras Públicas</i>
<i>La Humanitat</i>	27/05/1936 (p. 8)	<i>La Comisión Mixta de Traspasos. Se ha empezado a discutir el traspaso de los servicios hidráulicos</i>
<i>La Humanitat</i>	07/06/1936 (p. 1)	<i>Política de realidades (la nueva ley de saneamiento)</i>
<i>La Humanitat</i>	07/06/1936 (p. 12)	<i>Decreto de nombramiento del ingeniero Frederic Turell como director de Obras Públicas</i>
<i>La Humanitat</i>	11/06/1936 (p. 7)	<i>Trabajo e Higiene (aprobación de la ley de saneamiento de zonas insalubres)</i>
<i>La Humanitat</i>	11/06/1936 (p. 10)	<i>El parlamento de Cataluña aprueba la ley de saneamiento de las poblaciones</i>

Diario	Fecha	Noticias y artículos de opinión
La Humanitat	13/06/1936 (p. 1)	El Consejo de ministros ha concedido el traspaso del Servicio de Obras Hidráulicas a la Generalitat
La Humanitat	17/06/1936 (p. 6)	Las actividades del consejero Mestres (rueda de prensa del consejero)
La Humanitat	17/06/1936 (p. 8)	El traspaso de los servicios hidráulicos incrementará considerablemente las obras públicas en Cataluña
La Humanitat	18/06/1936 (p. 8)	El consejero de obras públicas en Madrid (Victoriano Muñoz acompaña al consejero)
La Humanitat	19/06/1936 (p. 7)	Una maniobra contra el traspaso de los servicios hidráulicos
La Humanitat	23/06/1936 (p. 1)	Los traspasos de servicios. Las obras hidráulicas
La Humanitat	23/06/1936 (p. 6)	La tarea del consejero de Obras Públicas se traduce en realidades (asignación presupuestaria de obras en tramos de carreteras)
La Humanitat	23/06/1936 (p. 6)	Nombramientos de subdirectores de Obras Públicas: Tomàs Rivera i Atienza y Joan Moreno i Rubio
La Humanitat	26/06/1936 (p. 1 y 7)	El presidente Companys habla a "Le Petit Journal"
La Humanitat	26/06/1936 (p. 1 y 7)	El traspaso del servicios de Obras hidráulicas a la Generalitat y la C.H.E. La protesta contra este traspaso es una maniobra de viejos caciques ...
La Humanitat	26/06/1936 (p. 6)	Nuestra campaña (el traspaso de los servicios hidráulicos)
La Humanitat	26/06/1936 (p. 7)	"Sería de dordre..." un atinado artículo de "La Publicitat" (traspaso de servicios hidráulicos)
La Humanitat	26/06/1936 (p. 8)	Nota de la Consejería de Obras Públicas (tareas del consejero de Obras Públicas Pere Mestres)
La Humanitat	27/05/1936 (p. 1 y 7)	Cataluña tiene nuevo gobierno (Pere Mestres, consejero de Obras Públicas)
La Nit	06/12/1935 (p. 18)	El plan de Obras Públicas representa tres mil kilómetros de carreteras con un coste de 319 millones de pesetas
La Publicitat	07/12/1935 (p. 4)	La primera de las dos etapas del Plan de carreteras (presentación y exposición del Plan de Carreteras)
La Publicitat	22/12/1935 (p. 4)	El retorno del señor Vallès i Pujals (viaje a Madrid de Vallés i Pujals)
La Publicitat	25/12/1935 (p. 4)	El señor Vallès i Pujals, gestor de Gobernación
La Publicitat	11/01/1936 (p. 5)	El señor Escalas hace declaraciones (viaje a Madrid de Fèlix Escalas para tratar sobre el tema de la constitución de la Comisión Mixta de Traspasos de Servicios a la Generalitat)
La Publicitat	14/01/1936 (p. 4)	De retorno de Madrid el Sr. Escalas explica las gestiones realizadas (declaraciones sobre la constitución de la Comisión Mixta de Traspasos de Servicios a la Generalitat)
La Publicitat	22/01/1936 (p. 4)	El plan de carreteras (subasta para la construcción de la primera lista de carreteras y caminos)
La Publicitat	20/02/1936 (p. 4)	Disposición del Boletín Oficial de la Generalitat sobre las "jefaturas" de Obras Públicas
La Publicitat	25/02/1936 (p. 4)	Prórroga de la información pública del plan de caminos

Díario	Fecha	Noticias y artículos de opinión
<i>La Publicitat</i>	26/02/1936 (p. 4)	<i>Traspaso de funcionarios del servicio de carreteras</i>
<i>La Tribuna (Lleida)</i>	08/01/1936	<i>El Plan general de Obras Públicas de Cataluña. Los periodistas comarcales en la Generalitat</i>
<i>La Tribuna (Lleida)</i>	08/07/1935	<i>Honroso encargo a D. Victoriano Muñoz Oms</i>
<i>La Vanguardia</i>	01/12/1935 (p. 8)	<i>Crónica de Barcelona. Hoy tendrá lugar la entrega oficial de los servicios de Obras públicas</i>
<i>La Vanguardia</i>	01/12/1935 (p. 25)	<i>Crónica de Madrid. Los traspasos de servicios. El de Obras Públicas. Decreto del traspaso</i>
<i>La Vanguardia</i>	03/12/1935 (p. 3, 9 y 10)	<i>Se efectuó el traspaso oficial de los servicios de Obras públicas. Visita del subsecretario de obras públicas Bosch i Marín</i>
<i>La Vanguardia</i>	03/12/1935 (p. 10)	<i>Visita del subsecretario de obras públicas a Oliana y rueda de prensa</i>
<i>La Vanguardia</i>	06/12/1935 (p. 7)	<i>Líneas generales del plan de obras públicas de Cataluña</i>
<i>La Vanguardia</i>	07/12/1935 (p. 7)	<i>Plan general de carreteras y caminos de Cataluña. Exposición del Plan de Carreteras</i>
<i>La Vanguardia</i>	07/01/1936 (p. 3)	<i>El plan general de caminos (visita de periodistas comarcales a la exposición del Plan de Caminos)</i>
<i>La Veu de Catalunya</i>	04/12/1935 (p. 11)	<i>El Plan de carreteras de Cataluña</i>
<i>La Veu de Catalunya</i>	05/12/1935 (p. 10)	<i>Jaume Carrera: El Plan de Carreteras de Cataluña. Lo que representa el traspaso de servicios</i>
180 <i>La Veu de Catalunya</i>	06/12/1935 (p. 10)	<i>Jaume Carrera: El Plan de Carreteras de Cataluña. Los factores generales a tener en cuenta</i>
<i>La Veu de Catalunya</i>	06/12/1935	<i>Joan Costa i Diez: La reunión de gobierno ha sido laboriosa (referencia a la exposición del plan de caminos)</i>
<i>La Veu de Catalunya</i>	07/12/1935 (p. 10)	<i>Joan Costa i Diez: La exposición del plan general de obras públicas</i>
<i>La Veu de Catalunya</i>	07/12/1935 (p. 10)	<i>Jaume Carrera: El plan de caminos de Cataluña. Características físicas y de riqueza del territorio. Estructuración de la red general</i>
<i>La Veu de Catalunya</i>	08/12/1935 (p. 12)	<i>Jaume Carrera: El plan de caminos de Cataluña. Clasificación de las nuevas construcciones. Presupuesto de las dos etapas del plan</i>
<i>La Veu de Catalunya</i>	10/12/1935 (p. 12, 13 y 14)	<i>Jaume Carrera: El Plan de Carreteras de Cataluña. Las autopistas y los principales circuitos de turismo. Conclusión</i>
<i>La Veu de Catalunya</i>	07/01/1936 (p. 1)	<i>Periodistas comarcales visitaron el plan general de caminos y carreteras</i>
<i>El Instante</i>	06/12/1935 (p. 1 y 3)	<i>El plan general de carreteras y caminos de Cataluña. Una visita de los periodistas a la Consejería de Obras Públicas</i>
<i>Última Hora</i>	06/12/1935 (p. 2)	<i>El gestor de obras públicas se hace suyo el proyecto de comunicaciones del último gobierno de izquierdas</i>
<i>Tierra firme</i>	28/12/1935	<i>Una charla con Victoriano Muñoz</i>

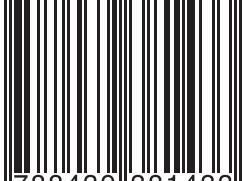
Cronología de la Generalidad de la República

Marco político		Política Territorial y Obras Públicas
1931		
		Enero: Nº. 1 de la revista A.C. (Documento de actividad contemporánea), publicación del GATPAC.
14 abril	Proclamación de la República catalana después del triunfo de las izquierdas en las elecciones municipales. Proclamación de la República en el Estado español.	
28 abril	Primer gobierno de la Generalitat provisional.	Consejería de Fomento: Josep Jové i Surroca (UGT).
20 junio	Estatuto de Núria.	
28 junio	Elecciones de diputados para las Cortes Constituyentes. Triunfo en Catalunya de Esquerra Republicana.	
2 agosto	Referéndum plebiscitario del Estatuto de Autonomía	
18 agosto	Empieza en las Cortes la discusión del Estatuto.	
15 octubre	2º gobierno republicano. Primer gabinete Azaña.	
9 diciembre	Se aprueba la Constitución española.	
15 diciembre	3er gobierno republicano. Segundo gabinete Azaña.	
29 diciembre	2º gobierno de la Generalitat provisional.	Consejería de Vicepresidencia y Fomento: Joan Casanovas (ERC).
1932		
	29, 30 y 31 marzo	Reunión en Barcelona del CIRPAC (Comitè Internacional pour la Réalisation des Problèmes de l'Architecture Contemporaine) con Le Corbusier, Gropius, Giedion, Van Eastern, etc. Publicación en la Revista A.C. de estudios de "La Ciutat del Repòs".
6 mayo	Empieza en las Cortes la discusión del Estatuto de Autonomía.	"Regional Planning", Plan de distribución en zonas del territorio catalán, de Rubió i Tudurí.
9 septiembre	Se aprueba de Estatuto de Autonomía.	
25 septiembre	El Estatuto se convierte en ley.	
3 octubre	3er gobierno de la Generalitat provisional.	Consejería de Obras Públicas: Joan Lluhí i Vallescà (ERC).
20 noviembre	Elecciones en el Parlamento de Catalunya. Victoria de Esquerra Republicana de Catalunya.	
14 diciembre	Francesc Macià, presidente de la Generalitat	
19 diciembre	Formación del gobierno Lluhí, 4º gobierno de la Generalitat.	Consejero delegado de la Presidencia, jefe del Consejo Ejecutivo y consejero de Obras Públicas: Joan Lluhí i Vallescà (ERC).

Marco político		Política Territorial y Obras Públicas	
1933			
24 enero	5º gobierno de la Generalitat (gobierno Pi i Sunyer).		Consejero de Trabajo y Obras Públicas: Francesc X. Casals (ERC).
		marzo	Se hacen efectivos diversos traspasos de servicios de la Administración central a la Generalitat. Proyecto "La ciudad del reposo y de vacaciones". Plan Macià
12 junio	4º gobierno republicano: 3er gabinete Azaña.		Finalizan los trabajos de la Ponencia de la división territorial de Catalunya.
12 septiembre	5º gobierno republicano: 1er gabinete Lerrooux.		
4 octubre	6º gobierno de la Generalitat (gobierno Santaló).		Consejero de Trabajo y Obras Públicas: Martí Barrera (ERC).
9 octubre	6º gobierno republicano: 1er gabinete Martínez Barrios.		
19 noviembre	Elecciones de diputados en Cortes. Triunfo de las derechas (de la Lliga en Catalunya).		
		4 diciembre	La Comisión Mixta de Traspasos concede el traspaso de caminos y carreteras que debe entrar en vigor el primer día del mes siguiente de la publicación en la "Gaceta" del decreto aprobatorio.
6 diciembre	7º gobierno republicano: 2º gabinete Lerrooux.		
1934			
3 enero	Lluís Companys, presidente de la Generalitat.		
2 mayo	8º gobierno republicano: gabinete Samper.		
		Julio	Exposición del Plan de la Nueva Barcelona (Plan Macià).
		4 septiembre	Aparece en la "Gaceta" el decreto aprobatorio de los traspasos.
		1 octubre	Entran en vigor los traspasos de caminos y carreteras.
4 octubre	9º gobierno republicano: 3er gabinete Lerrooux con tres miembros de la CEDA.		
6 octubre	Proclamación de la "república catalana dentro de la Federación española".		
7 octubre	El Consejo de la Generalitat es detenido. Gobernador general de Catalunya y presidente de la Generalitat: Francisco Jiménez Arenas.		
1935			
2 enero	Ley que suspende <i>sine die</i> los servicios traspasados a la Generalitat.	2 enero	Los servicios traspasados quedan suspendidos.
10 enero	Gobernador general de Catalunya y presidente de la Generalitat: Manuel Portela Valladares.		
3 abril	10º gobierno republicano: 4º gabinete Lerrooux.		
23 abril	Gobernador general de Catalunya y presidente de la Generalitat: Joan Pich i Pon.		
29 abril	Se configura el Consejo Ejecutivo de la Generalitat con consejeros sin cartera (3 radicales y 3 miembros de la Lliga).		
2 mayo	Se forma el Consejo Ejecutivo (Gobierno Pich i Pon).		Consejería de Obras Públicas: Joan Vallès i Pujals (Lliga).
6 mayo	11º gobierno republicano: 5º gabinete Lerrooux.		

Marco político		Política Territorial y Obras Públicas
1935		
		17 julio Orden encargando el estudio y redacción del Plan general de obras públicas y designando para hacerlos a Victorià Muñoz i Oms.
25 septiembre	12º gobierno republicano: 1er gabinete Chapaprieta.	
29 septiembre	13º gobierno republicano: 2º gabinete Chapaprieta.	
28 octubre	Gobernador interino de Catalunya y presidente de la Generalitat: Eduardo Alonso Alonso.	Consejería de Obras Públicas: Joan Vallès i Pujals (Lliga).
27 noviembre	Gobernador general de Catalunya y presidente de la Generalitat: Ignasi Villalonga.	Consejería de Obras Públicas: Joan Vallès i Pujals (Lliga).
		1 diciembre Entrega oficial del Servicio de Obras Públicas a la Generalitat.
		6 diciembre Exposición a la prensa del Plan de obras públicas.
14 diciembre	14º gobierno republicano: 1er gabinete Portela Valladares.	
16 diciembre	Gobierno de Joan Maluquer.	
18 diciembre	Gobierno de Fèlix Escalas (totalidad de miembros de la Lliga).	
		24 diciembre Se inicia el periodo de información pública del Plan de caminos con un plazo de 30 días naturales.
31 diciembre	15º gobierno republicano: 1er gabinete Portela Valladares.	
1936		
		5 enero Exposición del Plan a la prensa comarcal.
		22 enero Se prorroga hasta el 24 de febrero el plazo de información pública.
16 febrero	Elecciones de diputados a las Cortes. Triunfo del Frente de Izquierdas.	
19 febrero	16º gobierno republicano: 4º gabinete Azaña.	
29 febrero	Restitución de la Generalitat. Primer gobierno Companys.	
		23 febrero Se prorroga hasta el 14 de marzo el plazo de información pública. Consejero de Obras Públicas y Asistencia Social y Sanitaria: Pere Mestres (ERC).
		23 marzo Se prorroga hasta el 31 de marzo el periodo de información pública.
10 mayo	17º gobierno republicano: gabinete Casares Quiroga.	
26 mayo	Segundo gobierno Companys.	Consejero de Obras Públicas: Pere Mestres (ERC).
		13 junio El Consejo de ministros concede el traspaso del Servicio de Obras Hidráulicas a la Generalitat.
		10 junio Se aprueba en el Parlamento la Ley de saneamiento de la población.
18 julio	Levantamiento militar contra la República.	

ISBN 978-84-393-8143-3



9 788439 381433



Generalitat
de Catalunya
**Departament
de Política Territorial
i Obres Públiques**

1359 · 2009
650
ANYS

PTOP