

# El Pla d'Obres Públiques de la Generalitat republicana: infraestructures i ordenació territorial

Josep M. Carreras, Jordi Bernat

**Josep Maria Carreras i Puigdemolas** (Vilanova i la Geltrú, 1942) és llicenciat en Ciències Econòmiques per la UB, *MA Regional Science* (Lancaster), *M. Sc. Urban Science* (Birmingham), tècnic superior d'Administració Especial i tècnic urbanista INAP. Va ser professor ajudant de Política Econòmica de la facultat de Ciències Econòmiques de la UB i d'Urbanisme de l'ETSAB, encarregat del curs de Planificació Regional i Urbana de la Facultat de Ciències Econòmiques (UAB) i professor del curs de postgrau "Economia i Gestió de la Hisenda Autònoma i Local" (UB). Va formar part de la junta directiva de la SCOT i va ser membre de la Comissió d'Urbanisme de Barcelona (*Plan director del Área Metropolitana de Barcelona*). També ha col·laborat en la realització d'estudis i plans d'ordenació de diversos municipis catalans amb Juli Esteban, Antonio Font i Jon Montero. Ha exercit diversos càrrecs com a tècnic a la Diputació de Barcelona i la Generalitat de Catalunya; entre d'altres, en el Comitè de Direcció i la Ponència Tècnica del Mapa Sanitari de Catalunya i en els equips de redacció del Pla de Ports Esportius i el Pla de Carreteres. Actualment, és membre del Tribunal Català de Defensa de la Competència.

**Jordi Bernat i Falomir** (Barcelona, 1953) és arquitecte tècnic per l'EUATB, arquitecte per l'ETSAB i Màster en Valoracions Immobiliàries per la UPC. En el camp de la docència, ha estat professor en diversos cursos del Màster de Valoracions Immobiliàries (UPC) i, des de 1995, imparteix l'assignatura de Valoracions Immobiliàries del Graduat en Estudis Immobiliaris i de la Construcció, de la Facultat de Ciències Econòmiques i Empresarials de la UB. Ha realitzat diversos treballs de planificació territorial, d'entre els quals es poden destacar el Pla de Carreteres de Catalunya (1981) i diversos treballs per al Pla Territorial General de Catalunya (1981-1985). També ha col·laborat en la redacció de diverses figures de planejament urbanístic, com els Plans Generals de Martorelles, Santa Maria de Martorelles i Sant Fost de Campsentelles. Des de 1990, és cap d'Àrea Urbana de la Gerència Regional del Cadastre de Catalunya. Ha publicat articles en revistes especialitzades i ha participat en diversos llibres col·lectius sobre història urbana i qüestions immobiliàries.

## **1. Introducció**

Aquest treball s'ha pogut portar a terme gràcies a una sèrie de factors que volem esmentar i agrair. En primer lloc, remarcar que els que van dissenyar el projecte global, triaren el Pla General d'Obres Públiques del 1935 com un dels punts bàsics de referència en la planificació catalana, fet que cal considerar prou innovador. En segon lloc, volem posar de manifest que hi ha diversos antecedents que han fet possible explicar el contingut d'aquest Pla.

Inicialment, agrair al senyor Victoriano Muñoz Oms (1900-2000) que hagués guardat durant tants anys els documents fonamentals del Pla i, sobretot, que ens hagués explicat tot allò que no hauríem pogut aclarir mirant únicament els papers. Entre els que ens han precedit en la tasca divulgadora –que creiem que ara culmina–, esmentar el Sr. Rafel Pujol, que l'any 1977 va ser el responsable de la primera edició pública de material del Pla –la Memòria del Pla de camins–, com a aportació de la Diputació de Barcelona a l'àmbit VIII del Congrés de Cultura Catalana. El Sr. Josep M. Camarasa, amb qui el 1982 vam preparar conjuntament l'edició de gran part dels primers materials facilitats pel Sr. Muñoz Oms, edició feta per la Conselleria de Política Territorial i Obres Públiques. Finalment, agrair a l'empresa ENHER que durant cinquanta anys hagi guardat papers que pertanyien a Muñoz Oms, molts corresponents al Pla, fet que ens ha permès aportar nova informació en aquest treball.

## **2. Planificació d'obres públiques i planificació regional**

Des de finals del segle XIX, l'intervencionisme de l'Estat en la vida econòmica espanyola es manifesta en les mesures proteccionistes i en l'empenta que els diversos governs donen a les obres públiques. Aquest intervencionisme s'accentua en alguns moments, especialment sota la dictadura de Primo de Rivera (1923-1929), en què la reactivació econòmica que vol impulsar el dictador –com a contrapartida del control dels treballadors– té en les obres públiques (ferrocarrils, carreteres i obres hidràuliques) i el creixement de les despeses pressupostàries els seus dos elements constitutius. Espanya, tanmateix, no és un cas aïllat.

En el període comprès entre les dues Guerres Mundials (1918-1939), l'actuació de l'Estat té un paper creixent en la resolució dels problemes econòmics, tant per als països que es mantenen en l'òrbita del capitalisme, com per al nou règim comunista implantat a l'URSS. Les obres públiques esdevenen un instrument en mans dels governants per afrontar la crisi econòmica i el territori es constitueix en el destina-

ri de fortes inversions, a la vegada que es cobreix un altre objectiu: donar resposta a les demandes d'una societat cada vegada més motoritzada i tecnificada.

Paral·lelament, des de la perspectiva de l'urbanisme s'aborden els problemes derivats del creixement urbà; en aquests anys sorgeix la necessitat de considerar la planificació de la ciutat juntament amb la del seu territori, entès aquest en un sentit molt més extens que el de l'àmbit immediat, propi dels eixamples de mitjan segle XIX. Els plantejaments de Howard sobre la ciutat jardí i les aportacions teòriques de Geddes serveixen de base per a la planificació regional, com a instrument que cerca alternatives a la ciutat existent, però estretament relacionada amb un territori (l'àrea-regió natural) on portar a terme la descentralització residencial i industrial, la planificació de les infraestructures i la utilització dels recursos.

Nombrosos exemples il·lustren ambdues maneres d'afrontar l'actuació sobre el territori, des de les obres públiques o des de la planificació regional, i en presentarem alguns per tal d'emmarcar el Pla d'Obres Públiques de 1935.

## 2.1 Les obres públiques: el territori com a recurs econòmic dels Estats

El dirigisme econòmic és la resposta dels règims dictatorials i feixistes al desgavell de l'economia, causat en primera instància pel conflicte bèl·lic de la Primera Guerra Mundial i, després, a la resta de països, per la depressió econòmica que segueix al *crack* del 29. L'execució d'obres públiques s'incrementa significativament, essent un factor que els ajuda a superar els desajustos econòmics i, sobretot, a mitigar l'atur.

A Itàlia, per exemple, les obres públiques adquireixen un paper important en l'organització econòmica i productiva i en l'estratègia per a la lluita contra l'atur del règim feixista. Les carreteres (on l'*Azienda autonoma strade statali* –organisme encarregat de la construcció i gestió de la xarxa primària de carreteres– elabora un programa de reconstrucció de 6.000 km en un període de 6 anys), les autopistes (la xarxa d'autopistes de peatge –*rete autostradale*–, desenvolupada des de l'any 1921 per la iniciativa privada mitjançant concessions, totalitza més de 500 km de longitud l'any 1935), l'ampliació de ports (Gènova, Palerm, Nàpols, Livorn...) i l'electrificació dels ferrocarrils (durant els 20 anys del feixisme s'electrifiquen 5.000 km i es construeixen estacions monumentals a les grans ciutats) són els eixos en els quals es basa l'actuació italiana en el camp de les infraestructures (Sica 1981, p. 356-358).

També és de destacar la planificació i construcció d'autopistes a Alemanya: l'any 1934 s'inicia la xarxa d'autopistes (*Reichsautobahnen*), que enllaça els principals centres urbans mitjançant dues directrius nord-sud i una altra est-oest; les dues pri-

meres van de Múnic fins al Bàltic, passant per Berlín, i de Múnic a Hamburg, per Hannover; la directriu est-oest connecta Berlín, Hannover i Colònia.

La Unió Soviètica, que assaja la implantació del nou sistema econòmic, també té entre els seus objectius la realització d'infraestructures: des de 1920, amb les Comissions Estatsals d'Electrificació i de Planificació i, especialment des de 1928, sota la figura dels plans econòmics quinquennals, es porten a terme importants obres d'electrificació i producció d'energia elèctrica, traçats ferroviaris, nous assentaments industrials i les derivades de la industrialització pesada, les noves instal·lacions petrolíferes i els nous alts forns.

En països amb tradició i estabilitat democràtica, el marasme econòmic dels anys trenta també posa en evidència la necessitat d'augmentar el paper de l'Estat, incrementant les inversions públiques per estimular la demanda i crear llocs de treball; orientacions que teoritzarà l'economista britànic J. M. Keynes l'any 1936.

Els Estats Units és el cas més representatiu de la vinculació entre la teoria keynesiana i la pràctica. La política del *new deal* de Roosevelt dels anys trenta es basa, entre altres mesures, en la inversió estatal en les obres públiques (camins, carreteres, ponts, aeroports, embassaments, edificis públics, parcs naturals, etc.). Una de les primeres actuacions es va portar a terme a la vall del riu Tennessee, amb la voluntat –com veurem més endavant– d'endegar un important pla finançat per l'Estat en una de les zones més deprimides del territori.

En aquest context, el territori esdevé un recurs econòmic per a l'Estat i un rellevant àmbit d'actuació. El territori és el destinatari d'importants inversions, que fan possible trobar una sortida a la complexa situació econòmica: així s'estimula la indústria, s'esmorteeix l'atur i, a la vegada, es milloren considerablement les infraestructures.

## 2.2 La planificació regional dels anys vint i trenta

Des de principis de segle s'assenten les bases per a la planificació a una escala més àmplia que la exclusivament urbana. Les contribucions teòriques anglosaxones sobre la planificació regional prenen cos i es difonen a partir de 1923, des de la *Regional Planning Association of America* (Associació per a la Planificació Regional d'Amèrica). Una de les primeres realitzacions –tot i que no segueixi fidelment els enunciats teòrics de l'Associació– serà el *Regional Planning of New York and its environs* (Pla Regional de Nova York), que es presenta l'any 1929. Abasta l'àrea pendular i de gravitació de Manhattan, amb una població de 9 milions d'habitants. També es proposaran *regional plannings* a d'altres ciutats (Los Angeles, Chicago o Filadèlfia) o estats (Wisconsin, Michigan i Il·linois, entre altres).

Al Regne Unit també es porten a terme nombroses experiències. A Londres, es constitueix, l'any 1927, el *Greater London Regional Planning* (Comissió de Planificació Regional per al Gran Londres), organisme oficial creat per impulsar la planificació d'un territori amb un radi d'uns 40 km amb centre a Londres, i a partir de la legislació urbanística de 1929 (*Local Government Act*) es redacten els *Regionals Schemes* de diversos territoris. A Alemanya, l'any 1926 es redacta el pla regional per a la mancomunitat de municipis de Renania-Westfàlia –que abasta la conca del Ruhr–, amb una extensió de 4.500 km<sup>2</sup> i més de 4 milions d'habitants. Cap als anys trenta apareix també a Europa i els Estats Units la planificació econòmica enfocada al desenvolupament de les regions.

Entre totes les actuacions, destaca la que porta a terme la *Tennessee Valley Authority* (Consell de la Vall del Tennessee) l'any 1933, on s'aborda l'ordenació del territori d'una conca d'uns 1.000 km de longitud, que afecta set estats i uns 100.000 km<sup>2</sup> en una de les regions més pobres dels EUA. Aquesta ordenació s'executa mitjançant un conjunt de programes adreçats al desenvolupament dels recursos naturals de la regió, que parteixen de la construcció d'embassaments per a la producció elèctrica i contempnen la repoblació forestal, les explotacions agrícoles i les localitzacions industrials, juntament amb la creació de quatre noves ciutats (*new town*), de les quals finalment se'n realitzen tres.

A Catalunya no triguen en arribar els nous corrents anglosaxons de planificació regional. L'any 1931, el primer govern de la Generalitat provisional, presidit per Francesc Macià, encarrega el “Pla de distribució en zones del territori català (*Regional planning*)”, que redactaran l'any 1932 el germans Rubió i Tudurí.

El *Regional planning* consta de dues parts: una anàlisi territorial més extensa i una proposta d'ordenació del territori, molt poc definida, que els mateixos autors defineixen com a avantprojecte. Com diu Oriol Bohigas: “Es tracta d'un avanç de pla en què se segueixen fidelment els principis del zonning, dins els mètodes establerts per tota l'escola anglosaxona, mantenint, però, la idea, ja de vella tradició noucentista, de la Catalunya entesa com una ciutat unitària. Més que els encerts del projecte [...] cal subratllar el fet important de la decisió política.” (Bohigas 1978, p. 96)

### **2.3 El Pla de 1935: un pla d'obres públiques**

El mateix enunciat del Pla General d'Obres Públiques de 1935 ja defineix sense cap dubte el seu contingut i abast. No aborda aspectes urbanístics relacionats amb el creixement de les ciutats, ni la zonificació del territori ni la localització d'activitats econòmiques.

Tot i que el Pla d'Obres Públiques té un precedent temporal gairebé immediat en el *Regional planning*, d'aquest no se'n fa cap cita, com tampoc es fa cap referència a la planificació regional. En el moment en què es redacten ambdós plans ens trobem davant de dos enfocaments ideològics molt diferents, de dues maneres d'entendre la planificació del territori, derivades de dues concepcions disciplinàries distintes: una, pròpia dels arquitectes i urbanistes, i l'altre, domini dels enginyers. Les diferències entre ambdues propostes són ja d'origen, conceptuals; el mateix Rubió i Tudurí explica que el *Regional planning* "no és un pla d'obres públiques (no és un pla quinquennal), per tant, no conté projectes que hagin d'arrossegar despeses" (Generalitat de Catalunya 1932, p. 66-67).

Aquesta dualitat d'enfocaments respecte a la planificació del territori permet explicar, al menys en part, el nul ressò que el Pla d'Obres Públiques té entre els arquitectes i urbanistes catalans,<sup>1</sup> en un moment en què l'urbanisme és objecte d'especial atenció: les propostes del GATCPAC per a Barcelona (la urbanització de la Diagonal, el Pla Macià –pla regulador de la Nova Barcelona, en el qual col·labora Le Corbusier–, la Ciutat del Repòs i de les Vacances), molt relacionades amb les teories i tendències progressistes del moment, expressades a través dels CIAM (Congressos Internacionals d'Arquitectura Moderna). Si bé aquestes propostes es concreten en la ciutat de Barcelona, es fan sense precisar els seus límits.

---

1. Una mostra significativa és el fet que en la revista *AC. Documentos de Actividad Contemporánea*, mitjà d'expressió dels arquitectes i urbanistes relacionats amb el GATCPAC, que es publica entre els anys 1931 i 1937, no es faci cap referència al Pla d'Obres Públiques (tot i que tampoc es comenta ni se cita, en cap dels números, el *Regional planning* de la Generalitat).

2. El 1926 es forma el *Patronato de firmas especiales*, amb el projecte inicial de millorar o construir 7.000 km de carreteres, dels quals al final de la dictadura s'havien arranjat 2.800 km de la xarxa radial i s'havia duplicat la longitud dels camins veïnals, amb la descentralització derivada de l'*Estatuto Provincial*, que incrementarà les possibilitats de despesa local.

3. La Confederació, sota la direcció tècnica de Lorenzo Pardo, promotor de la idea, es va crear amb la finalitat de regular l'abastament d'aigua de la població, els regadius i els aprofitaments hidroelèctrics i hidràulics de la conca, i a la vegada obtenir el màxim rendiment del riu; per tant, abastava els recursos hidràulics, agrícoles, forestals, ramaders i fins i tot industrials; va mantenir-se activa fins a l'any 1931 (Marcuello 1990, p. 175-176; Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo 1983).

4. Redactat des del *Centro de Estudios Hidrográficos*, organisme d'estudi i planificació impulsat pel ministre de Foment, Indalecio Prieto, adreçat al disseny de la política hidràulica de l'Estat. Inclou estudis pluviomètrics, hidrològics, forestals, agrònoms i econòmics, incrementava considerablement les zones de regadiu i plantejava els transvasaments com a solució per a la regulació de les conques. S'avaluaven els projectes necessaris, es fixaven els terminis mínims de realització, s'estimava el cost global i –el que era més important– s'inventariaven detalladament els recursos hidrològics i s'insinuaven les línies essencials del seu aprofitament òptim (Marcuello 1990, p. 226).

### 3. Els antecedents en la planificació d'infraestructures a l'Estat espanyol

El Pla d'Obres Públiques de la Generalitat de 1935 aborda per primera vegada la planificació global i integrada de totes les infraestructures a Catalunya. Els antecedents a l'Estat espanyol fan referència a aspectes sectorials, tot i que sorgeixen molt abans: ja al segle XVIII, els il·lustrats endeguen el seu programa reformista –amb una visió centralista de l'Estat–, que es manifesta en el primer Pla de carreteres de 1761.

Posteriorment, les propostes del liberalisme moderat (al llarg de tot el segle XIX i part del XX) desenvolupen el seu procés d'estructuració i centralització de l'Estat: els plans de carreteres estatals dels anys 1860, 1864, 1877 i 1914 en són un bon exemple. El Pla de 1926, portat a terme sota la dictadura de Primo de Rivera,<sup>2</sup> s'emmarca en les actuacions d'obres públiques de l'etapa d'entre guerres, que ja hem comentat anteriorment. Tots aquests plans segueixen l'esquema en xarxa radial centrada a Madrid; pel que fa a Catalunya, seran unes relacions de les carreteres construïdes o per construir que queden a càrrec de l'Estat a efectes de conservació i manteniment, però sense arribar a proposar una xarxa estructuradora o jerarquizada.

Tanmateix, hi ha propostes que qüestionen aquesta visió de l'Estat: unes s'emmarquen dins el regeneracionisme, encapçalat per Joaquín Costa; d'altres sorgeixen a iniciativa de l'emergent catalanisme polític, que qüestionen el model centralista sobretot a partir de la desfeta de 1898. Entre les propostes emmarcades en el regeneracionisme, cal destacar les que fan referència a la política hidràulica: el Pla de 1902 (primer projecte estatal d'obres hidràuliques, de Rafael Gasset, ministre d'Agricultura i de Foment durant diversos governs) i els successius programes d'obres hidràuliques de 1909, 1916 i 1919. Aquests són antecedents dels treballs realitzats per l'enginyer Manuel Lorenzo Pardo, primer a la *Confederación Sindical Hidrológica de la Cuenca del Ebro*<sup>3</sup> (creada l'any 1926, sota la dictadura de Primo de Rivera, amb l'enfocament integral de l'aprofitament de la conca) i posteriorment en el *Plan Nacional de Obras Hidráulicas*,<sup>4</sup> que es presenta l'any 1933; tot i que no va arribar a aprovar-se, va tenir una indubtable influència en les planificacions hidràuliques posteriors, sobretot en el *Plan Nacional de Obras Públicas*, redactat per a tot l'Estat en els primers anys del franquisme, entre 1939 i 1944. També és un dels punts de partida de la Secció de regatges i grans obres hidràuliques del Pla d'Obres Públiques de 1935.

Des de Catalunya, els intents d'incidir en la formació de la xarxa viària es remunten a principis del segle XIX, tot i que sense èxit, com la proposta de l'any 1805 de l'intendent de Catalunya, Blas de Aranza,<sup>5</sup> i el Pla de la Junta de Comerç, de 1816.<sup>6</sup> Les que van tenir més incidència, ja que van ser realitzades en part, foren les propostes de la Junta de Carreteres de Catalunya,<sup>7</sup> creada l'any 1848 per portar a terme la construcció de les carreteres d'un pla elaborat per a tot

el territori de Catalunya, a partir d'una proposta redactada inicialment per a la província de Barcelona.

Llevat d'aquest darrer pla, la tasca de planificació i construcció de la xarxa de carreteres es fa per compte de l'Estat en les vies principals, i per les Diputacions i Ajuntaments en allò que pertoca a la xarxa secundària, encara que generalment amb precarietat de recursos econòmics; només la Diputació de Barcelona disposarà de mitjans suficientment acceptables per afrontar les obres provincials.

No serà fins a la constitució de la Mancomunitat de Catalunya quan es podrà tenir una visió conjunta de les necessitats de Catalunya en matèria de comunicacions. Tot i que les competències de la Mancomunitat no provenien de l'Estat<sup>8</sup> –sinó dels serveis que les Diputacions traspasessin o dels que no en fessin ús–, la tasca duta a terme mostra la voluntat d'arribar a una xarxa adequada a les necessitats del país. Malgrat que no es va fer pròpiament un pla –més aviat es va donar

---

5. El 1805, Blas de Aranza, intendent de Catalunya, proposa un Pla General de Camins, sorgit de l'informe que elaborà per a la construcció de la carretera de Tarragona a Lleida. El 1806 l'exèrcit comença aquesta carretera i, una mica més tard, la de Vic a Manresa. Poca cosa més es va poder fer d'aquest pla, car la guerra amb els francesos va deturar les inversions a obres públiques (Bernat i Falomir 1983, p. 64-66).

6. Davant d'un pla de la *Dirección General de Correos y Caminos* per a reparar els camins existents, la Junta de Comerç de Catalunya informava el 1816 que la majoria de camins eren de ferradura i pocs permetien el pas de carros o bé ho feien amb moltes dificultats i perills, per la qual cosa era inútil reparar-los, bo i essent més convenient fer-los de nou i encara que aquesta era una tasca molt costosa a causa de les dificultats orogràfiques del territori, era preferible al pla presentat. En aquesta proposta es fa esment de la necessitat de construir un "eix transversal" (Figueres-Olot-Vic-Manresa), denominació utilitzada a escala estatal per referir-se a les carreteres que complementaven la xarxa radial del pla de carreteres de Carles III, de 1761.

7. Organisme presidit pel capità general de Catalunya, general Pavía, i formada per un representant de cada Diputació. Tenia la missió de distribuir els fons dels arbitris de camins –establerts específicament per a aquesta finalitat– entre les quatre províncies i negociar i contractar els préstecs necessaris (Bernat i Falomir 1983, p. 64-66; Font Garolera 1991, p. 566-577).

8. Malgrat que es va demanar la delegació de funcions de l'administració central, no es va portar a terme cap traspàs de serveis per part de l'Estat. Els plans de vies de comunicació es van elaborar a l'empared dels Concursos de Subvencions de camins veïnals convocats per l'Estat els anys 1914 i 1918, als quals va concórrer la Mancomunitat. Les realitzacions de les obres "més necessàries i urgents" de 1915 i 1917, juntament amb la resta d'actuacions en matèria de planificació de camins i carreteres, quedava reflectida en el Pla General de Vies de Comunicació de 1920, del qual es recollien les obres considerades de caràcter preferent en el Pla-selecció d'obres a construir per la Mancomunitat l'any 1922.

9. Cita que en Joan Vallès també fa seva l'any 1935: "En possessionar-me de la Conselleria [d'Obres Públiques] vaig traçar-me un lema: «Cap poble sense camí, sense telèfon, sense llum elèctrica, sense aigua potable» (Costa 1936, p. 48).



prioritat a les demandes existents (semblant als anteriors plans provincials) i a un repartiment més equilibrat de les actuacions–, la tasca de la Mancomunitat en el camp de les infraestructures és remarcable, a banda de l'actuació en la xarxa viària, en la planificació de ferrocarrils de via estreta i, sobretot, en l'extensió del servei telefònic (Carreras 1997, p. 749-753).

La necessitat d'ordenar el territori de Catalunya es manifesta aviat: l'any 1911, en una conferència pronunciada en un acte en defensa de la creació d'una Mancomunitat de Catalunya, Jaume Bofill i Mates demanava un programa de repoblació forestal, l'establiment d'una xarxa de vies de comunicació i de ferrocarrils secundaris, una organització de centres docents i tècnics, l'estímul de l'agricultura, de la indústria i el comerç... (Casassas 1977, p. 196) Puig i Cadafalch assenyalava la necessitat d'estructurar el país mitjançant les obres públiques: "L'endarreriment històric en els serveis públics és causa del nostre malestar econòmic [...]. Els serveis públics han de contribuir a la formació d'«una terra estructurada», és a dir, comunicada, productiva i, en definitiva, habitable" (Roca 1979, p. 87). Per a Puig, aquests serveis són, en primer lloc, el sistema viari (carreteres, camins, navegació fluvial i xarxa ferroviària): "Tenim encara a Catalunya de dos a tres-cents pobles incomunicats". En segon lloc, les obres hidràuliques. En tercer lloc, la base tècnica, els estudis: "El país no és estructurat perquè no es pot estructurar sense conèixer-lo". Aquests aspectes els reitera en el seu missatge presidencial a la Mancomunitat de Catalunya el setembre de 1919: "Catalunya és una zona d'Europa devastada. Hem d'emprendre la restauració del país amb l'activitat dels països devastats. El nostre no ho ha estat per la guerra actual, però ho és pels mals governs indiferents i hostils [...]. A les terres devastades han desaparegut tots els serveis públics: aquí podem dir que no hem tingut mai altra cosa que la que hem fet amb les pròpies mans... Una gran part del país no té ferrocarrils ni camins ni altra acció de l'Estat que la parella de guàrdies civils o l'agent de l'*apremi* que s'incauta de la finca abandonada. Una part de Catalunya no té més accés que per França. Ni tan sols coneixem el país geogràficament; l'Estat no ha tingut temps de fer un mapa geogràfic" (Costa 1936, p. 46).

En el seu discurs de presa de possessió de la Presidència de la Mancomunitat, el 1920, Puig i Cadafalch diu "que el carro arribi a tots els pobles", "cap poble sense comunicació elèctrica".<sup>9</sup>

Posteriorment, un cop dissolta la Mancomunitat pel general Primo de Rivera el 1925, tornen a ésser les Diputacions les que aniran trenant la xarxa complementària de vies de comunicació. A l'*Estatuto provincial* de 1925 s'especifica que les Diputacions han d'elaborar plans generals de camins veïnals, mentre que el *Reglamento de Vías y Obras Provinciales* estableix que a cada Diputació es configuri una Secció de vies i obres, al front de la qual ha d'haver-hi un enginyer de camins o

un ajudant d'Obres Públiques. A la Diputació de Lleida, l'enginyer director d'aquesta secció és Victoriano Muñoz Oms, des de desembre de 1925.

#### 4. El context polític-administratiu de Catalunya als anys trenta i quaranta

Arran del triomf de les esquerres en les eleccions municipals, el 14 d'abril de 1931 Francesc Macià proclamava la “República Catalana com a Estat integrant de la Federació Ibèrica”, que després de negociacions amb el nou govern de Madrid (format per republicans moderats i republicans d'esquerres) se substituïa per la restauració de la Generalitat de Catalunya. Amb l'aprovació de l'Estatut l'any 1932, s'iniciava un període de normalitat estatutària, que durarà fins al 6 d'octubre de 1934. Es recobrava el Parlament i l'autogovern, amb unes cotes molt més altes que les assolides per la Mancomunitat, però menors que les plantejades inicialment a l'Estatut de Núria de 1931.

Aquest autogovern feia possible recuperar la visió global del territori de Catalunya i donava resposta a les demandes del país a partir del coneixement de la pròpia realitat social, econòmica i territorial. Com hem vist a l'apartat anterior, en diversos moments ja s'havia fet palesa la necessitat de planificar, programar i executar –des de Catalunya– els plans i les obres que havien d'estructurar el territori. Les actuacions de la Mancomunitat havien estat un assaig, però mancat d'instruments teòrics (pel que fa al planejament), d'autonomia política i amb escassetesa de recursos econòmics.

Ben aviat, la Generalitat dóna mostres de sensibilitat cap als problemes de l'ordenació del territori, encarregant la redacció del *Regional planning* l'any 1931. Com hem vist, també es redacten plans urbanístics per a Barcelona sota l'auspici del govern d'Esquerra Republicana. Però poca cosa més es pot fer: les eleccions de novembre de 1933 donen el govern de Madrid a l'agrupació dels partits conservadors (la CEDA i els radicals de Lerroux). A Catalunya, mentrestant, els resultats electorals són diferents; s'inicia una aturada respecte als plantejaments autonomistes. Els fets d'octubre de 1934 (la proclamació de “l'Estat català dins la República

---

10. Joan Vallès fou conseller d'Obres Públiques amb els governs presidits per Pich i Pon (fins a novembre de 1935), Ignasi Vilallonga (des de novembre de 1935) i Félix Escalas (des de desembre de 1935 fins a febrer de 1936). Les eleccions generals del 16 de febrer de 1936 donaren el triomf al Front d'Esquerres, i el 29 de febrer es nomena el primer govern Companys, amb Pere Mestres (ERC) com a conseller d'Obres Públiques i Assistència Social, que seguirà com a conseller d'Obres Públiques amb el segon govern Companys, de maig de 1936.

federal el 6 d'octubre" pel president Companys, convidant l'oposició espanyola a formar un govern provisional a Barcelona contra el govern de Madrid) tenen com a conseqüència la supressió de l'Estatut d'Autonomia de Catalunya i l'empresonament del president Companys i la resta de consellers. L'Estatut no es recobrarà fins al febrer de 1936, després de les eleccions que donaran el triomf al Front Popular.

En aquest període, des d'octubre de 1934 fins a febrer de 1936, la presidència de la Generalitat requeia en la figura del governador general de Catalunya, nomenat directament des de Madrid. A partir d'abril de 1935, es torna a configurar el Consell Executiu, en el qual la Lliga Catalana accepta participar-hi amb tres consellers (que els diaris de l'oposició anomenaven gestors), posant –entre altres condicions– que es fessin efectius els traspassos pendents i que tornessin a ser vigents els ja efectuats, anul·lats des d'octubre de 1934.

El Consell Executiu va quedar presidit pel radical Joan Pich i Pon, amb consellers del partit radical, de la CEDA i de la Lliga Catalana, que es farà càrrec de les conselleries de Finances, Cultura i Obres Públiques; aquesta darrera conselleria l'ocuparà Joan Vallès i Pujals fins al febrer de 1936, malgrat els canvis de Presidents i consellers que s'aniran produint.<sup>10</sup>

#### **4.1 L'inacabable traspàs de competències**

Fins a finals de 1933 es van produir els traspassos del Govern central a la Generalitat de diversos serveis (règim local, legislació civil, ordre públic i justícia, etc.). El 4 de desembre de 1933, la Comissió Mixta de Traspassos aprovava el servei d'obres públiques. Aquest acord fixava que el traspàs es faria efectiu el primer dia del mes següent al de la publicació del Decret del Govern central, però no va aparèixer a *La Gaceta* fins al 4 de setembre de 1934 (9 mesos de retard); per aquest motiu, els traspassos d'obres públiques serien efectius el primer d'octubre de 1934. Com ja hem comentat, però, l'octubre de 1934 se suspenia l'Estatut d'autonomia i s'anul·laven els traspassos ja efectuats.

Tot i que amb la participació de la Lliga en el govern de la Generalitat semblava que els traspassos havien de produir-se amb rapidesa, el cert és que es van retardar molt de temps: si bé a l'abril de 1935 un Decret del govern de Madrid recuperava la vigència del traspàs del servei de carreteres, no eren efectius fins que no es valoressin; valoració que es va efectuar amb més temps del previst. Finalment, el 26 d'octubre el president de la República signava el decret de traspassos de carreteres i el Consell de Ministres l'aprovava el 30 de novembre, amb efectivitat el primer de desembre.<sup>11</sup> És a dir, des del 4 de desembre de 1933, data en que la Comissió

Mixta de Traspasos acordava el del servei d'Obres Públiques, fins que es produeix l'1 de desembre de 1935, havien passat dos anys, en els quals el govern de Catalunya no va tenir cap competència en matèria d'obres públiques.<sup>12</sup>

El 17 juliol de 1935, el Butlletí Oficial de la Generalitat de Catalunya publicava l'ordre encarregant a la Direcció d'Obres Públiques l'estudi i la redacció del Pla General d'Obres Públiques. D'aquesta manera es volia tenir previstes les actuacions que s'havien de fer en el moment en què els traspasos fossin efectius.

## 5. El Pla d'Obres Públiques de 1935. Objectius i Realització

L'esmentada Ordre deia, en el seu primer article: “La Direcció d'Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya procedirà tot seguit a l'estudi i redacció d'un pla general d'obres públiques [...] el qual pla haurà de comprendre, degudament classificades i estructurades, totes les necessitats de Catalunya en matèria d'obres públiques i de quantes activitats puguin contribuir al foment de la riquesa en relació amb aquest servei públic, per tal de que pugui ser emprat com a base i guió de la missió a complir per aquest Departament, tenint en compte no solament les funcions que actualment exerceix, sinó també les que han estat o han d'ésser traspasades a la Generalitat en virtut de l'Estatut de Catalunya, i, a més, les que pertocaria realitzar per a completar i intensificar, en el que calgui, aquelles l'execució de les quals s'ha reservat l'Estat”.

---

11. El procés de traspasos va ser lent, i el 14 de gener de 1936 encara s'estan fent els inventaris del que s'ha traspasat i es demana també el cos de motoristes que presta servei a les carreteres de Catalunya. El 15 de gener Vallés i Pujals és nomenat representant de la Generalitat en la Comissió de Traspasos.

12. Per part de l'oposició es van fer comentaris crítics respecte als traspasos. Per exemple, a l'editorial del diari *La Humanitat* del 5 de desembre de 1935, Rovira i Virgili comenta el fet anomenant-lo *retraspàs*, subratllant que no es tracta d'un veritable traspàs sinó “d'una simple delegació governativa” en la qual el conseller d'Obres Públiques queda com un subordinat de Madrid.

13. Que segons Vallés i Pujals concretava el seu pensament sobre el Pla; no va ser publicat perquè “encara no estava prou arrelat en els nostres usos fer precedir de preàmbul d'aquella índole les disposicions administratives” (Costa 1936, p. 58-62).

14. Afirmació que es deixa de banda, voluntàriament o involuntàriament, el *Regional planning* de 1932.

## 5.1 Els objectius del Pla

L'Ordre tenia previst un Preàmbul,<sup>13</sup> que –tot i no ser publicat– fou repartit als tècnics redactors del Pla perquè coneguessin el propòsit i la finalitat perseguida amb la confecció del pla. Aquest text atorgava un paper molt rellevant a la planificació, condicionant que tota tasca de la Conselleria obeís a un pla de conjunt. “És menys dolent seguir un pla equivocat que no pas anar obrant sense pla de cap mena”, afirma Vallès, qui considera que no hi ha res de tant funest com les improvisacions: “Sols un pla ponderat i de conjunt, en el qual tot estigui lligat i relacionat, en el qual tot obeeixi a una realitat i una possibilitat, pot ésser base d’una labor continuada i de profit”. Se subratlla també que, fins al moment, “Catalunya mai no ha tingut aquest pla complet i totalitari”, realitzant-se només plans parcials (territorials o sectorials), però tots “han estat parcials, limitats, sense una visió de conjunt”.<sup>14</sup>

El Pla ha de tenir unes bases científiques objectives, però també ha de tenir en compte l’opinió dels afectats: per això s’ha de donar publicitat i facilitar la participació. És a dir, ha d’obtenir “la deguda racionalització i justificació de l’obra a fer”.

Els “objectius i condicions bàsiques del Pla General” estan resumits en el decàleg que s’inclou en la Memòria del Pla de camins:

- 1r. Equitat i recobrament de l’equilibri entre les comarques catalanes.
- 2n. Igualtat entre els ciutadans del pla i de la muntanya. Endegament de la civilització vers tots els racons de Catalunya.
- 3r. Tendir a l’aprofitament integral de totes les riqueses actives i en potencial del país.
- 4t. Millora i coordinació de l’existent.
- 5è. Facilitar les relacions entre les diferents comarques i amb les terres veïnes.
- 6è. Tot mirant cap a Barcelona, tendir a la creació de forts nuclis comarcals.
- 7è. Unitat de criteri, normes generals prèvies a tota deducció i, com a conseqüència i en el que sigui possible, un cert automatisme. Defugir les arbitrarietats, no contradir les circumstàncies naturals i fonaments sobre realitats i antecedents generals i econòmics.
- 8è. Flexibilitat i perpetuïtat.
- 9è. Cooperació econòmica dels pobles i dels interessats d’acord amb llur potencialitat relativa.
- 10è. Col·laboració activa de tot el país mitjançant informacions i participacions públiques i privades.”

## 5.2 Vallès i Pujals, Muñoz Oms i l'equip tècnic que va redactar el Pla

Quan en Joan Vallès es fa càrrec de la Conselleria a primers de maig de 1935, era un polític amb una àmplia experiència en diversos càrrecs públics. Advocat, nascut a Terrassa l'any 1881, ingressa aviat a la Lliga Regionalista; havia estat regidor de l'Ajuntament de Barcelona, diputat provincial per Barcelona-capital i senador per Girona. Des de 1917, era president de la Diputació de Barcelona i conseller de Política Social de la Mancomunitat; en les eleccions al Parlament de Catalunya de 1932 és elegit pel partit judicial de Puigcerdà.

Vallès i Pujals és l'impulsor del Pla d'Obres Públiques de 1935; tot sembla apuntar que bona part del seu disseny es deu a ell. La memòria del Pla de camins –que conté les consideracions generals sobre el pla i en justifica la necessitat, l'extensió i els objectius– tenen la seva empremta.<sup>15</sup>

Ben aviat es posen en marxa els treballs per a la realització del Pla d'Obres Públiques. En col·laboració amb Frederic Turell –director tècnic del Servei de Carreteres de la Conselleria–, Vallès cerca els membres de l'equip entre els funcionaris de les Diputacions catalanes. Per comandar aquest equip, Vallès triarà Muñoz Oms, amb qui havia tingut contacte professional per un afer particular.

Victoriano Muñoz Oms neix a Lleida l'any 1900; enginyer de Camins, Canals i Ports, a finals de 1925 entra a formar part de la Diputació de Lleida com a enginyer director de Vies i Obres, on hi romandrà fins a l'any 1935, moment en què s'incorpora a l'oficina de Barcelona del Pla d'Obres Públiques. En aquests deu anys,

---

15. Paràgrafs sencers de la Memòria del Pla es reproduïen en el llibre de Joan Costa i Joan Rovira, en afirmacions realitzades per Vallès i Pujals (Costa 1936, p. 110-124).

16. Tots ells apareixen citats a la Memòria del Pla de camins, com els funcionaris de la Generalitat que han “treballat de manera directa i constant”, als quals se'ls hi reconeix l'ajut intel·ligent i el zel emprat. També hi havia una secretària-mecanògrafa, primer de la Diputació de Lleida (a qui van dir que es tractava d'una feina de dos mesos), posteriorment substituïda per una persona de la Diputació de Barcelona.

17. Per exemple, l'enginyer agrònom Ramon Bardía va col·laborar en la Secció de regatges i obres hidràuliques; l'enginyer de Camins Sr. Riera, en la redacció de la Secció d'abastament d'aigües; i l'enginyer de la telefònica, Sr. Aragonés, en la Secció de telèfons.

18. Hi ha, però, alguns comentaris que atribueixen les propostes del pla al govern anterior (el diari *Última Hora* del 6 de desembre de 1935 comenta: “El gestor d'Obres Públiques es fa seu un projecte de comunicacions del darrer govern d'esquerra”; de forma semblant, a *La Humanitat* del dia 7 de desembre s'afirma: “Un projecte de comunicacions del darrer govern d'Esquerra, planejat pel gestor de Obres Públiques, que pretén fer-se'l seu”). No hem trobat, però, cap prova documental d'aquesta suposada apropiació, i en canvi sí que hem pogut seguir, tant documentalment com mitjançant el testimoni del seu director, tot el procés de redacció del Pla des del seu inici.

Muñoz Oms porta a terme nombroses obres de vialitat (recordem que en aquest període les obres públiques provincials van rebre un important impuls) i obres hidràuliques.

En l'ordre de 17 de juliol es designava Victoriano Muñoz Oms per preparar i elaborar els treballs necessaris des de la Direcció d'Obres Públiques de la Generalitat. Poc abans, el juny de 1935, s'inicien els treballs de redacció del Pla amb un reduït equip de sis tècnics, procedents dels serveis provincials d'obres públiques en qualitat de comissió de serveis: Francesc Izquierdo (Diputació de Girona), Artur Reñé (Diputació de Tarragona), Nemesi Navés, Alfons Franco i Josep Gual (Diputació de Lleida) i Lluís Pérez de la Torre (Diputació de Barcelona).<sup>16</sup> No eren tècnics superiors, sinó que el seu càrrec era homologat al d'ajudant d'Obres Públiques. D'aquest equip, cal destacar dos aspectes: d'una banda, la diferent procedència geogràfica, que feia que en conjunt es disposés d'un ampli coneixement territorial; de l'altra, la procedència professional uniforme, que a més de facilitar el treball en equip, feia bascular l'orientació del Pla cap a les obres públiques. Aquesta procedència explica que no es trobi en les propostes cap rastre d'anteriors plans urbanístics o de planejament regional. A més de l'equip de redacció, va haver-hi col·laboracions puntuals en determinats aspectes del Pla.<sup>17</sup>

### 5.3 Cronologia dels treballs

L'esmentada Ordre també especificava que "el pla haurà de quedar enllestit en el termini de tres mesos a partir de la data de la present disposició". Si bé aquest calendari gairebé impossible no es va acomplir, el Pla es va realitzar en un termini extraordinàriament curt, inferior a un any.

Tots els estudis i propostes dels diferents serveis van començar i avançar en paral·lel, però els corresponents al Pla de camins es van acabar abans a causa de la imminència dels traspassos. Quan el mes de gener de 1936 es va exposar el Pla de camins, es preveia lliurar abans del mes de juny tots i cadascun dels plans sectorials. Segurament, això no es va poder acomplir pels canvis polítics que s'iniciaren a principis de l'any 1936, perquè a la vista de la documentació localitzada sobre el Pla, sembla evident que si s'hagués continuat treballant com els primers dotze mesos, ben aviat s'hauria pogut enllestir i presentar la totalitat del Pla.

El 6 de desembre, cinc dies després del traspass de serveis d'obres públiques a la Generalitat, es porta a terme una exposició del Pla de camins a la premsa, que es repeteix el 5 de gener per a la premsa comarcal. El fet dona lloc a comentaris força elogiosos als diaris.<sup>18</sup>

Mentrestant, s'inicia la tramitació administrativa: el 24 de desembre comença la informació pública, de 30 dies naturals, però aquest tràmit es va anar allargant en successives pròrrogues fins al 31 de març de 1936. Tot i que el Pla estava en període d'informació pública, el 22 de gener de 1936 la Conselleria treu a subhasta una sèrie de 16 obres de carreteres i camins, per valor de més de 6 milions de ptes.

Malgrat els canvis polítics derivats de les eleccions de febrer de 1936 –que donaran lloc a un nou govern presidit per Lluís Companys i amb Pere Mestres com a conseller d'Obres Públiques–, tot sembla indicar que els treballs del Pla van continuar molt després,<sup>19</sup> com ho demostren les pròrrogues de l'exposició pública i l'existència de documents del Pla amb data de juny de 1937. Encara el 9 d'abril de 1936, una vegada tancat el període d'al·legacions i amb més de mil observacions recollides –que eren examinades per l'equip de redacció del Pla–, el conseller Pere Mestres demana als diputats de les Corts i el Parlament que li facin arribar els suggeriments de les seves demarcacions i, als ajuntaments, que es pronuncïin al respecte. El 22 d'abril, el conseller comenta a la premsa els treballs que es realitzen en l'adaptació de les demandes sorgides dels suggeriments anteriors, amb la intenció de presentar al Parlament les bases tècniques i econòmiques del Pla.<sup>20</sup> La premsa es fa ressò de l'estat dels treballs fins a mitjan 1936.<sup>21</sup> De totes maneres, però, l'any 1937 el nou govern de la Generalitat no sembla tan preocupat per les obres públiques i es decanta cap a projectes més relacionats amb l'urbanisme, com el Pla Macià o la Ciutat de Repòs i Vacances. També hi ha noves propostes planificadores d'àmbit regional de caràcter molt diferent, com la CAIRN<sup>22</sup> o la campanya d'electrificació integral de Catalunya; el Pla General d'Obres Públiques queda així totalment abandonat.

---

19. Tot i que en algunes fonts s'afirma que el Pla es va abandonar el gener de 1936 (Sánchez 1993, p. 61).

20. Declaracions del conseller Pere Mestres al diari *El Diluvio* del 22 d'abril de 1936.

21. El 17 de juny de 1936, el diari *La Humanitat* recull les afirmacions del conseller Pere Mestres reiterant la immediatesa de la presentació del Pla al Parlament, i el 26 de juny el mateix diari reproduïx unes declaracions del president Companys efectuades a la premsa francesa, on manifesta: "Aviat presentarem al Parlament un Pla extraordinari de grans treballs. Catalunya no tindrà ni un poblet sense comunicacions i telèfon". Aquesta és la darrera referència que hem trobat del Pla d'Obres Públiques.

22. Conferència per a l'Aprofitament Industrial de les Riqueses Naturals de Catalunya, que es desenvoluparà l'any 1937, i de la qual en serà secretari general en Santiago Rubió i Tudurí, coautor del *Regional planning* de 1932.

23. Segons es descriu a la "Memòria de Pla d'Abastament d'Aigua Potable".

24. "Memòria del Pla de camins".

25. Entre els documents de treball del Pla hem trobat fulls del Mapa Geològic (*Instituto Geológico y Minero de España, Mapa Geológico de España* escala 1:50.000. Madrid 1933) i també un mapa de la Diputació de Barcelona "Situació de carreteres i camins. Província de Barcelona". Barcelona, 1917.



## 5.4 La informació de base utilitzada

Quant al Pla, en primer lloc calia confeccionar una base cartogràfica i decidir el nivell administratiu d'actuació. Per altra banda, per conèixer les necessitats s'utilitzaren dos mètodes: les Seccions de camins, ferrocarrils, ports, aeroports, telèfons i regatges i grans obres hidràuliques es van fer “a base d'estudis efectuats amb els elements de judici que teníem a mà o que podíem trobar sense l'ajut directe dels propis pobles”;<sup>23</sup> per a les seccions d'abastament d'aigües, claveguerams, endegament de rius, sanejament de terrenys i enllumenats de poblacions la determinació de les necessitats existents es va fer mitjançant una enquesta als municipis.

## 5.5 Cartografia

Un dels primers treballs que es van realitzar va ser la confecció d'un mapa de Catalunya a escala 1:200.000, encara inexistent en aquella data, que contemplés “tots els accidents orohidrogràfics, la situació veritable dels pobles, l'expressió dels límits de les comarques i les vies de comunicació amb totes llurs peculiaritats de traçat”.<sup>24</sup>

Es van utilitzar els fulls existents del mapa 1:50.000 de l'Institut Geogràfic i Estadístic d'Espanya, els plànols de l'Estat Major de l'Exèrcit i els publicats pel Servei Cartogràfic de Catalunya (heretat de la Diputació de Barcelona i que anteriorment havia estat de la Mancomunitat). Tanmateix, com aquests plànols no cobrien tot el territori es van completar amb nombrosos mapes municipals i d'altres orígens de diverses escales.<sup>25</sup> Amb aquest material –un cop revisat i posat al dia amb l'ajuda de l'esmentat Servei Cartogràfic de la Generalitat, mitjançant la utilització de procediments fotogràfics–, es va arribar a formar el mapa de Catalunya. Aquest mapa no va ser editat fins al final dels treballs; inclús en la presentació del Pla de camins es diu que encara s'està acabant la toponímia. Però va furnir des del principi la base en la qual es plasmaren gràficament els mapes temàtics d'antecedents i de les propostes de les diferents seccions.

## 5.6 Divisions administratives

Tot i que la divisió comarcal de l'any 1932 és coneguda i esmentada de forma elogiada en el text del Pla, s'utilitza com a divisió administrativa bàsica el partit judicial. No es fa ús de la divisió comarcal perquè encara no està aprovada oficialment i perquè moltes dades que s'utilitzen com a font estan agrupades per partits o distric-

tes. S'utilitza la informació relativa als mercats a partir de la Ponència de l'estudi de la divisió territorial, remarcant la seva importància per definir la xarxa viària.

Per tant, cal tenir present que quan en el Pla se citen les comarques –cosa que es fa molt sovint–, la divisió a la qual fa referència és prou diferent a la de la Ponència de 1932. Exemples de diferències entre les dues divisions serien: la comarca de la Ribera de l'Ebre, que està repartida entre les de Falset i Gandesa; les del Baix Ebre i el Montsià formen una sola comarca, la de Tortosa; la Cerdanya de la província de Girona i el Ripollès forma la comarca de Puigcerdà, mentre que la Cerdanya de la província de Lleida va amb la Seu; la comarca de Solsona és molt més gran que el Solsonès; el mateix passa amb la de Girona respecte al Gironès; el Vallès Occidental es divideix en les “comarques” de Sabadell i Terrassa, i el Maresme entre les d'Arenys de Mar i Mataró.

### 5.7 Estadístiques i altres fonts

En el Pla s'utilitzen tot un seguit d'estudis i dades com a fonaments d'informació que es concreten en mapes, taules i gràfics. Ja en els seus inicis, es mostra la voluntat d'utilitzar tot allò que aportí una major informació i coneixement de les necessitats i característiques del territori: “La labor de l'enginyer ha de recolzar-se en la major feina possible d'estudis geogràfics i estadístics, agrícoles i econòmics, i ha de tenir en compte l'estat de l'opinió pública respecte a cadascun dels extrems que en el pla es continguin.”<sup>26</sup>

La informació i dades recopilades són molt diverses i completes; n'hi ha de físiques (hipsometria i geologia, escorrenties, aforaments i cabals dels rius, pluviometria, perfils dels rius...); inventaris de recursos, tant naturals (belleses naturals, balnearis i aigües minerals) com culturals (monuments arquitectònics, arqueològics i altres) i econòmics (riquesa minera, riquesa agrícola i forestal, aprofitaments industrials i agrí-

---

26. Preàmbul que havia de precedir a l'Ordre, encarregant l'estudi i redacció del Pla General d'Obres Públiques.

27. Vegeu la relació d'aquesta documentació en l'annex al final d'aquest text.

28. No és el *New Deal* de F. D. Roosevelt, sinó que es fa referència al Pla de Lloyd George explicat en el llibre de Showden *Mr. Lloyd George's New Deal*.

29. Per exemple, es va fer un catàleg de les carreteres i camins existents, amb les seves característiques, d'acord amb les dades que proporcionen els diferents organismes responsables (*Jefaturas de Obras Públicas* provincials, Direcció d'Obres Públiques de la Generalitat a Barcelona, Girona, Lleida i Tarragona). En total es llisten de l'ordre de 10.000 km de vies.

30. Memòria del Pla d'Abastament d'Aigües (no publicada).

coles, produccions agrícoles i ramaderes, superfícies de conreus); dades sobre consums (mercats, consums de benzina i gasoil, consums agrícoles i ramaders); de transports (autobusos, trànsit de ports, comunicacions, rutes turístiques), i de riquesa (riquesa contributiva dels pobles: contribució urbana i rústica i contribució industrial).

Gràcies a la documentació localitzada recentment sobre el Pla podem conèixer algunes d'aquestes fonts d'informació, ja que en les memòries no es donen gaires referències. Per una banda, atesa la procedència dels redactors del pla, es va utilitzar força documentació existent en les antigues Diputacions Provincials (en aquells anys incorporades a la Generalitat de Catalunya), la Mancomunitat i la pròpia Generalitat,<sup>27</sup> així com documentació de la Biblioteca de l'Escola d'Enginyers de Camins. També es van consultar tot un seguit d'estadístiques publicades per diversos organismes públics i es va utilitzar informació de les Cambres Catalanes de comerç, indústria i navegació; es van tenir en compte les actuacions o la legislació de diferents organismes administratius espanyols del sector ferroviari, elèctric, telefònic, etc. També s'utilitzen referents d'altres països, principalment d'Itàlia, França i Alemanya, alguns d'ells citats a la Memòria del Pla de camins: es fa esment a la "política de veritable audàcia" seguida per Roosevelt als Estats Units; el projecte del *new deal* presentat a Anglaterra per Lloyd George;<sup>28</sup> les obres públiques realitzades a Itàlia (citant les inversions al port de Gènova, la construcció de túnels, ponts i carreteres) i la construcció d'autopistes a Alemanya (fent esment a la previsió de construir 7.000 km en set anys). Per altra banda, s'utilitzen dades no publicades que es demanen als serveis oficials, tant de la Generalitat com d'altres administracions.<sup>29</sup> Finalment, també hi ha dades que s'obtenen d'empreses privades.

## 5.8 L'enquesta municipal

Com hem indicat anteriorment, es va considerar que la millor manera de conèixer les necessitats existents era mitjançant una enquesta a tots els municipis de Catalunya, que es va fer oficial a partir d'una Ordre del conseller. Els impresos es van enviar a tots els ajuntaments i es va estimular la resposta "amb no poques lletres i recordatoris".<sup>30</sup>

L'enquesta, de cinc pàgines, portava l'encapçalament: "Pla General. Informació sobre les necessitats públiques en els ordres d'abastament d'aigües, claveguerams, sanejament de terrenys, endegaments i enllumenat elèctrics". Es feien 48 preguntes, de tipus molt variat, que havien de contestar cadascun dels nuclis de més de 100 habitants. Dues preguntes es repetien en cada apartat: la primera, sobre el nom del nucli o del lloc on calia actuar; i la segona, de tipus genèric, d'observacions.<sup>31</sup> Es

demanaven localitzacions, projectes existents i dades físiques, numèriques o altres, sobre cada un dels aspectes enquestats. Tot i les dificultats inherents al mètode emprat, els redactors del Pla consideraven que, amb les comprovacions necessàries, les enquestes esdevenien una bona base d'informació.

## 5.9 Esquema i documentació existent del Pla General d'Obres Públiques

El Pla està format per tres Serveis, dividits en onze Seccions. Aquest esquema és el que seguirem per a la descripció del Pla i és el que figura en el quadre del pressupost, reproduït en l'apartat següent.

Quant a l'esborrany, el Pla pràcticament es va enllestir. Es va recollir la informació prèvia de totes les Seccions, es van quantificar les necessitats, es van justificar les actuacions seleccionades (de les quals es va fer un llistat), es va calcular el pressupost corresponent i es va obtenir un desglossament de la inversió per "comarques", que donaren lloc a diversos plànols i gràfics informatius, entre ells un plànol amb la localització de les actuacions proposades. L'únic que possiblement no es va arribar a fer per a tots els Serveis és la Memòria justificativa de la proposta, que possiblement es redactava al final de tot el procés. Quan se'ns va proposar aquest treball ja es coneixien les Memòries de les Seccions de carreteres,<sup>32</sup> telèfons i dessecament i sanejament de terrenys.<sup>33</sup> Darrerament, s'han localitzat les corresponents a les Seccions d'aeroports i d'abastament d'aigua potable. Queda com a mancança més important la Memòria de la Secció de regatges i grans obres hidràuliques, de gran importància per al conjunt del Pla.<sup>34</sup> També hi manquen les Memòries de les altres cinc Seccions menys importants: ferrocarrils, ports i serveis marítims, clavegueram i depuració d'aigües residuals, endegament de rius i electrificació rural.

---

31. Part d'aquestes enquestes, degudament complimentades, s'han pogut recuperar recentment com a resultat d'una darrera troballa de materials; estan a disposició dels interessats a l'Arxiu Nacional de Catalunya, on s'han donat tots els documents que ha anat facilitant el director del Pla des de l'any 1977.

32. Publicada l'any 1973 per la Diputació de Barcelona i l'any 1982 pel Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya (vegeu bibliografia).

33. Publicades l'any 1982 pel Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat. (Vegeu bibliografia).

34. Segons el director del Pla, aquesta Memòria és molt semblant a la del Pla d'Aigües de Catalunya, de 1957, redactat pel mateix Muñoz Oms per encàrrec delaleshores alcalde de Barcelona, Josep M. de Porcioles. De la mateixa manera que es van aprofitar els plànols de 1935 per fer aquest Pla, possiblement també es devien utilitzar els textos i altra documentació de la Memòria, ara no localitzada.

## 5.10 El pressupost general

Una de les característiques més importants d'aquest Pla –que és un tret diferencial respecte a d'altres actuacions similars– és que quantifica el cost de les seves propostes, la qual cosa permet als autors establir un pressupost detallat de cada secció i del conjunt, un pla d'etapes i la forma de finançar la primera d'elles.

El Pressupost total del Pla és de 1.486 milions de ptes. Aquesta xifra es distribuïa en dues parts relativament similars: una per al Servei de comunicacions i l'altre per als Serveis hidràulics i elèctrics. De les Seccions, en destaquen la de regatges i obres hidràuliques –amb el 35% de la inversió total– i la de camins, amb el 30% de la inversió del Pla. Les altres Seccions suposen percentatges d'inversió molt menors. Les principals són les de ports (12%), ferrocarrils (9%) i claveguerams (7%). Per tant, dues seccions suposaven el 65% de les inversions –quan les cinc primeres engloben el 93%–, mentre que les sis seccions restants es reparteixen únicament el 7% del total.

Per poder fer-nos una idea de la magnitud de la xifra d'inversió proposada, pensem que l'antecedent més pròxim, quinze anys abans, podia ser el programa finançat amb l'emprestit de 60 milions de la Mancomunitat, en què només la meitat aproximadament era per a obres públiques. El darrer pressupost de la Generalitat –aprovat pel Parlament abans de la realització del Pla General– era de 64 milions de ptes. per al segon semestre de 1934; tanmateix, per a despeses d'Obres Públiques només hi havia 7 milions. Un cop torna a funcionar el Parlament, la següent Llei de pressupostos –corresponent al segon semestre de 1936– establí un total de 72 milions, dels quals 24 corresponen a Obres Públiques (7 milions són per a obres noves i 9 milions per a millores). Per tant, el Pla era extraordinàriament ambiciós. Tot i considerant que no tot el cost hauria d'anar a càrrec de la Generalitat, era enorme la diferència que hi havia entre el que s'estava invertint per part del sector públic i les propostes que fa el Pla.

Per a la seva realització, el Pla estableix una primera etapa de deu anys, en la qual es farien les “obres més interessants”. El volum d'inversió d'aquesta etapa és el 67% del total (1.000 milions de ptes.). En aquesta etapa, la inversió encara està més concentrada en les dues Seccions que ja hem esmentat: regatges i obres hidràuliques representen el 42,6% del total i la de camins el 32%; és a dir, les dues seccions sumen en aquesta etapa el 75% del total. En canvi, les tres Seccions següents en conjunt baixen, (ports 7,1%, clavegueres 7,0% i ferrocarrils 4%) i suposen només el 18% del total. El resultat és que les cinc primeres seccions totalitzen, com en el conjunt del Pla, el 93% de la inversió.

## 5.11 Finançament del Pla

El Pla va seguir el sistema vigent a l'època, en què el cost de la inversió era en general compartit. Quant als serveis urbans o locals, el finançament previst era pràcticament a parts iguals entre la Generalitat i els ajuntaments. En canvi, els ajuntaments participaven en els costos dels camins amb un percentatge menor. Es considerava que alguns serveis<sup>35</sup> produirien uns rendiments que caldria cobrar directament als particulars. Tot i les diferents fonts d'ingressos, l'impuls inicial de finançament l'havia d'assumir la Generalitat.

Per tant, el Pla requeria un important esforç financer, a banda del de gestió. Per això, es considera necessari demostrar la possibilitat de fer-ho presentant un "tempteig econòmic per al desenvolupament de la primera etapa". Ja hem dit que això era una novetat i, per tant, val la pena explicar-la encara que sigui de forma resumida. Es parteix d'una distribució lineal del cost d'inversió, que suposaria disposar de 100 milions de ptes. anuals; d'aquests, 35 milions provindrien dels traspassos<sup>36</sup> i els 65 milions restants caldria cobrir-los amb un emprèstit. Com a resultat d'això, al cap de deu anys, es deurien (anualitats més interessos) 882 milions, als quals caldria afegir algunes despeses diverses, que farien augmentar el deute final a 900 milions de ptes.<sup>37</sup> Per pagar aquest deute es proposa emetre un emprès-

---

35. Com ara l'energia elèctrica, l'aigua per regar i els telèfons.

36. Per tant, serien disponibles 15 milions per a camins, 15 milions per a obres hidràuliques i 5 per a d'altres serveis.

37. Pensem que s'haurien invertit mil milions, dels quals s'hauria comptat amb 350 milions; per tant, considerant els interessos del 6% anual (que solament es compten mig any), els 650 milions d'emprèstit s'haurien convertit en 900).

38. Tot calculat a un mateix interès del 6%.

39. 20% del pressupost de camins (4,25 milions); 50% del de clavegueres (2,35 milions) i de l'abastament aigua (1 milió) i altres aportacions menors.

40. 14,8 milions de producció d'energia elèctrica; 10 milions del cànon dels regants; 6,75 milions del rendiment de l'abastament d'aigües a Barcelona; etc.).

41. Amb 161 milions de ptes. previstos, dels quals 143 es destinen a ports i 12,5 a carreteres.

42. Amb 58 milions a regatges i obres hidràuliques i 18,8 milions a carreteres.

43. Aquest grup el formen Tortosa (població 3,59%, inversió 4,57%); Sort (població 0,51%, inversió 4,77%); Tremp (població 0,84%, inversió 4,19%); Figueres (població 2,15%, inversió 4,56); i Puigcerdà (població 1,32%, inversió 4,73%).

44. Mataró (població 2,14%, inversió 0,80%); Vilafranca (població 1,50%, inversió 0,88%); Vilanova (població 0,96%, inversió 0,91%); Valls (població 1,01%, inversió 0,99%); Vielha (població 0,22%, inversió 0,56%).

tit per valor dels 900 milions, el que significarà pagar 60 milions anuals durant 40 anys<sup>38</sup> per amortitzar-lo.

Per fer front als 60 milions anuals de l'emprestit es compta amb diverses fonts: la xifra d'inversió pública anual que ja hem esmentat (35 milions de ptes.), més 9 milions de ptes. anuals procedents de les aportacions municipals per a l'execució de les obres<sup>39</sup> i 32 milions del rendiment de les obres del Pla, a càrrec dels particulars.<sup>40</sup> Veiem que la suma és de 76 milions, que cobreixen els 60 milions i encara en queden 16 per a imprevistos.

Suposant que les estimacions esmentades fossin correctes, implicaria no poder fer noves inversions fins que la xifra disponible en els pressupostos no superés els 35 milions, que es mantenen fixos durant 50 anys. Quedarien encara pendents les inversions de la segona etapa del Pla, amb un cost de 500 milions. Per tant, passats cinquanta anys (ens situariem a l'any 1986), el resultat seria que entre 1936 i 1945 s'haurien invertit 1.000 milions i se n'haurien pagat 350 i entre 1946 i 1986 s'haurien pagat 2.400 milions de ptes. més. Caldria saber l'evolució de la inflació, dels tipus d'interès, dels preus de l'electricitat i dels canons hidràulics, etc., així com els beneficis socials i l'economia privada de les inversions proposades per poder valorar quins haurien estat realment els resultats del Pla si s'hagués realitzat. Aquí només volem apuntar com a novetat –de forma esquemàtica– que s'estableix una possible viabilitat financera de la realització de les propostes del pla.

## 5.12 Distribució territorial de les inversions

En el Pla es manifesta la preocupació pels desequilibris territorials, tot i que eren menors que en l'actualitat: sobre una població total de 2,8 milions d'habitants, els extrems se situaven en els 1,1 milions d'habitants de la "comarca" de Barcelona i els 6.000 habitants de Vielha.

El paper *reequilibrador* del Pla, almenys en termes d'inversió pública per habitant, és molt clar. La comarca de Barcelona, amb el 38,2 % de població, rep el 10,75% de la inversió *comarcalitzada*.<sup>41</sup> Per volum d'inversió, en segon lloc se situa Solsona, amb el 0,78 % de la població i el 5,22% de la inversió.<sup>42</sup> Hi ha un grup de cinc "comarques" que reben entre el 4% i el 5% de la inversió (entre els 60 i els 75 milions).<sup>43</sup> En l'altre extrem n'hi ha cinc amb menys de l'1% de la inversió (és a dir, menys de 15 milions).<sup>44</sup> Els percentatges més grans d'inversió corresponen, llevat de Barcelona, a sis comarques perifèriques; en general, els percentatges que reben d'inversió superen en molt els de la població. Per altra banda, les cinc comarques que reben menys inversió són les més properes a Barcelona.

## 6. Els plans sectorials

En aquest apartat farem un resum dels principals aspectes de la metodologia, les fonts d'informació, les propostes i el cost dels onze plans sectorials, el que ens donarà una idea del contingut que hauria tingut el Pla si s'hagués acabat.

### 6.1 Servei de comunicacions

En formen part les Seccions de camins, ferrocarrils, ports i serveis marítics i aeroports i rutes aèries.

### 6.2 Secció (Pla) de camins<sup>45</sup>

La Secció corresponent al Pla de camins<sup>46</sup> fou l'única part del Pla que veié la llum,<sup>47</sup> si bé no va arribar a ser aprovat oficialment ni seguit com a tal Pla, tot i que moltes de les seves propostes van ser realitzades passats els anys.

---

45. A més de la bibliografia esmentada al final d'aquest text, per redactar aquest apartat del treball s'han utilitzat nous documents del Pla localitzats recentment, i per tant inèdits, entre els que destaquem: Característiques del Pla de camins; Pla de treball per estudiar el ram de carreteres; Instruccions per a les *Jefaturas de Obras Públicas*; "*Plan inmediato para la realización de las obras públicas de rendimiento o conveniencia indiscutible*" (carreteres i camins). Aquesta documentació s'ha donat a l'Arxiu Nacional de Catalunya (Segona Donació, 1997), juntament amb lligalls de documentació, amb els títols de Antecedents (2), Resposta Municipis, Esborranys, Camins que s'inclouen en el Pla a partir de la informació pública, Apèndix i Memòria.

46. Com es diu en la Memòria, es parla de camins i no pas de carreteres, perquè aquest darrer mot, derivat de "carro", es considera anacrònic.

47. Fou anunciat en el Butlletí Oficial de la Generalitat de Catalunya del 24 de desembre de 1935.

48. Aquestes informacions es referien a pobles isolats, riqueses contributives, consum de benzina, consum de fluid elèctric, creixement demogràfic, concessions d'automòbils (línies), mapa de poblacions (dimensió dels nuclis), mapa de mercats i riqueses forestals i mineres (Generalitat de Catalunya 1982, p. 37-41).

49. És a dir, els enginyers dels antics serveis d'obres públiques de les Diputacions Provincials Es van encarregar a les *Jefaturas de Obras Públicas* el treball "*Plan inmediato para la realización de las obras públicas de rendimiento o conveniencia indiscutible*" (referit a carreteres i camins), que comprenia: 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*; i IV) *Datos y antecedentes de carácter general*.



El Pla contempla un doble problema: la construcció de noves rutes i la millora de les existents. En el primer cas, preocupa l'aïllament de molts pobles i, fins i tot, alguna comarca sencera, com la del Ribagorça, tan ben coneguda pel director del Pla. En la Memòria s'atorga molta importància a fer arribar els camins a tots els nuclis isolats de més de 75 habitants; a banda de ser una de les primeres necessitats per a la bona marxa econòmica i el benestar del país, "pot devenir un dels més patents medis d'acreditar el règim autonòmic."

Gràcies al text de la Memòria coneixem el mètode de treball que es va utilitzar i que es va seguir a totes les Seccions. Primer es van recollir totes aquelles dades que es podien considerar útils per a la deducció de les necessitats<sup>48</sup> i una vegada seleccionades es van passar a paper. Mitjançant la superposició de transparències es van analitzar els diversos factors, deduint finalment les necessitats dels camins ja existents i determinant si calien noves construccions; en aquests casos, especificant les seves característiques.

S'utilitzen diversos coeficients per trobar els criteris objectius de cara al repartiment de les actuacions (una preocupació que és present en tot el Pla) i la comparació de les dades de les diferents comarques. Per avaluar les necessitats de camins, es calculen uns "coeficients d'enrarament", que relacionen la xarxa existent, la superfície i la intensitat de trànsit per comarca (estimat en funció de la riquesa). Aquest indicador s'utilitza també per avaluar la situació resultant de l'execució de les propostes del Pla. Amb aquestes propostes inicials es relacionen les obres que s'han de realitzar i es comparen amb les peticions rebudes i els plans ja existents; els resultats obtinguts, ja cartografiats, es van trametre als "enginyers de demarcació",<sup>49</sup> per conèixer la seva opinió "amb els pregons i valuósíssims coneixements que els enginyers de les demarcacions posseeixen sobre les necessitats i la realitat de les comarques". En els casos dubtosos es van realitzar comprovacions sobre el terreny.

La proposta final es va trametre a tot un seguit d'institucions (Cambres de Comerç i Indústria, Reial Automòbil Club de Catalunya, Centre Excursionista de Catalunya, etc.) sol·licitant els seus comentaris. Un cop rebuts, es feren les relacions de camins i els mapes definitius, que es presentaren a informació pública.

Una de les característiques del Pla és que no segueix cap de les classificacions que existien a l'administració de carreteres, sinó que es basava en l'amplada de la via. La classificació del Pla es determina, de forma molt més moderna, en la classe i intensitat del trànsit esperat i, en tot cas, l'amplada o el tipus de ferm seran conseqüència de l'anterior. És a dir, primer es fixa la categoria dels camins, per posteriorment determinar les consideracions tècniques.

El Pla estableix la jerarquia de la xarxa a partir de tres categories: camins generals, comarcals i locals. Els camins generals són aquells que actualment anomenaríem la

xarxa bàsica. De la xarxa existent –prop de 9.000 km– 2.600 km es classifiquen com a generals, 3.700 com a comarcals i 2.600 km com a locals.

Pel que fa a les millores de la xarxa existent, el Pla considera que cal fer moltes intervencions (eixamplament, donar visualitat, suprimir passos a nivell, variar cruïlles, arranjar els ferms, senyalitzar, etc.). Respecte a noves construccions, el Pla preveu 5.000 km, (745 de generals, 855 de comarcals i 3.470 de locals), 3.000 en la primera etapa i 2.000 en la segona. En aquest cas, a més de la classificació per concepte i finalitat, s'utilitzen també altres tipologies atenent a la seva construcció, basades en la cooperació dels interessats.

Pel que fa a l'estructura de la xarxa bàsica, les principals actuacions proposades són:

- Un eix Pirinenc transversal, del qual en surten beneficiades les comarques pirinenques (Sort, la Seu, Puigcerdà i Olot).
- Diversos eixos de comunicació mar-muntanya, que beneficien sobretot altres comarques de muntanya (Tremp, Solsona, Berga, Santa Coloma de Farners).
- L'enllaç de Vic amb Girona (proposta clàssica, part fonamental de l'eix transversal).
- L'eix de l'Ebre.

Per la seva novetat, destaquen els 104 km de vies metropolitanes, els únics que –pel seu caràcter singular– van a càrrec de la Generalitat, tant el terreny com la construcció. Es qualifiquen com a camins “veritablement extraordinaris, de traçat perfecte, de gran amplada per absorbir tot el trànsit de les grans aglomeracions que es produeixen en les rodalies de les grans poblacions”, que per les seves condicions travessen “zones de terreny valuósíssim”. Proposa itineraris que molts anys després s'han construït amb les característiques proposades pel Pla, com ara els traçats Barcelona-Manresa, Barcelona-Castelldefels, Barcelona-Mataró i Reus-Tarragona.

En les carreteres generals i turístiques, el terreny sempre va a càrrec dels municipis i les obres són per compte de la Generalitat, ja que es consideren “primordials o d'interès comú especial”; en la resta de camins es donen diversos graus d'aportació per part dels interessats, ja que satisfan “necessitats i interessos més localitzats”.

En el Pla està present la preocupació per tal que la col·laboració que demana sigui el més justa possible; es preveu la realització de concursos d'aportacions, però amb igualtat de condicions, ponderant les potencialitats econòmiques del concurrents però també el cost de les obres, de forma que la demanda de cooperació sigui més justa que la pràctica existent de subvencions per part de l'Estat, únicament basada en la riquesa contributiva. Per trobar millors solucions, els càlculs es fan a partir de les comarques (en lloc de municipis i camins) i el conjunt de quilòmetres que s'han de construir en cadascuna d'elles.

En tota la Memòria i en el detall de la metodologia s'evidencien una gran preocupació per disposar de la informació més exacta possible i aplicar criteris que perme-

tin demostrar l'absència d'arbitrarietat; també que les propostes apareguin com a resultat de formulacions matemàtiques, considerant només els interessos generals, encara que també s'intenten mantenir –com a drets adquirits– els camins inclosos en els Plans Preferents de les antigues Diputacions. Encara que l'accent es posa lògicament en la xarxa bàsica –afavoridora del desenvolupament econòmic general–, el Pla vol servir els interessos més diversos: la riquesa forestal, el turisme, l'arqueologia, l'agricultura, els balnearis, la riquesa minera i els nuclis isolats, que es defineixen com aquells de més de 75 habitants, a més de 300 m d'una carretera conservada per l'Estat o la Generalitat; el Pla els dona accés a tots ells.

Per analitzar la distribució territorial de les inversions proposades pel Pla, en quilòmetres i en milions de ptes., hem agrupat les principals en el quadre següent, en el que figuren menys de la tercera part de les comarques, però que totalitzen més de la meitat de les actuacions.

Les zones que concentren més actuacions són la Seu d'Urgell (més del 7%), Tremp (al voltant del 7%) i Balaguer (per sobre del 5%), a les quals caldria afegir-hi, per quilòmetres de carreteres, Sort i Berga (per damunt del 5%) i, per volum d'inversió, Manresa i St. Feliu de Llobregat (a l'entorn del 6%). Veiem, per tant, que les propostes eren de caire clarament reequilibrador.

	<b>Km Generals</b>	<b>Total Km</b>	<b>%</b>	<b>Inversió milions ptes.</b>	<b>%</b>
Balaguer	80	253,83	5,01	2,76	5,19
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
Sta. Coloma Farners	39,7	152,80	3,01	4,09	3,21
Manresa	39	195,40	3,85	7,66	6,30
St. Feliu de 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
<b>Subtotal (11 de 36)</b>	<b>569,40</b>	<b>2.678,32</b>	<b>52,82</b>	<b>46,48</b>	<b>56,16</b>
<b>Total</b>	<b>743,80</b>	<b>5.070,62</b>	<b>100</b>	<b>38,83</b>	<b>100</b>

### 6.3 Secció de ferrocarrils

No tenim una informació explícita de quina era la metodologia ni els plantejaments de fons en aquesta Secció, ja que no s'ha localitzat la Memòria, però es pot veure prou clarament la seva orientació a partir de les seves propostes d'actuació. Com hem vist, la màxima prioritat del Pla en matèria de transports són els camins; hi ha una clara primacia de la carretera sobre el ferrocarril. De fet, es dóna pràcticament per acabada la xarxa ferroviària.

Això suposa un canvi important respecte a propostes i actuacions anteriors: s'atorga als ferrocarrils una importància molt inferior a aquella que se li havia donat fins a aquell moment. El Pla no considera necessari ampliar la xarxa de ferrocarrils secundaris, oblidant les propostes plantejades per Prat de la Riba des de la Diputació de Barcelona a principis de segle, les de la Mancomunitat de 1919 o les de Creus i Vidal el 1934 (Creus 1950). Tot i que en el pla es fa un plantejament global al marge de les competències sobre aquest aspecte i es contempen els ferrocarrils de forma conjunta –independentment de l'amplada de les vies–, les propostes s'adrecen únicament a acabar allò que ja està començat de la xarxa principal.

Les inversions previstes en el Pla, encara que relativament elevades, tenen un pressupost total de 134,48 milions de ptes.; és a dir, el 9% del total correspon a poques actuacions i afecten només a set comarques.<sup>50</sup> El major volum d'inversió es preveu per a la segona etapa del Pla, ja que les “obres més interessants” corresponents a la primera etapa només suposen 38 milions de ptes., menys del 4% del total d'aquesta segona etapa.

Les inversions afecten quatre itineraris principals. En la línia de Val de Zafan –a Sant Carles de la Ràpita– l'objectiu era acabar unes obres que ja estaven en marxa feia temps; la inversió prevista (17,8 milions) era inferior a la realitzada, ja que el cost total previst era de 68 milions. En la línia de Ripoll a Puigcerdà es preveien 4 milions per a la millora de l'estació de Puigcerdà i les centrals elèctriques. Un tercer itinerari era el tram de Lleida fins al Cinca o Alcanyís –uns 30 km de la línia Lleida-Terol-Baeza–, amb un cost total de 15 milions de ptes., que es deixava per a la segona etapa.

L'obra més ambiciosa que contempla el Pla és la connexió de Lleida amb St. Girons (França), amb una inversió total prevista de gairebé 90 milions de ptes., repartits en 16,24 en la primera etapa i 73,44 en la segona. En aquest projecte ja s'hi portaven invertits uns 70 milions i les primeres actuacions (explanacions) ja havien arribat fins a La Pobla, però encara faltaven trams de traçat molt difícils fins a la frontera francesa.

---

50. Sort, 47,22 milions; Tremp, 29,30; Lleida, 16,0; Tortosa, 14,80; Balaguer, 4,26; Puigcerdà, 4,00; i Gandesa, 3,00. Hi ha 8 milions d'inversions no territorialitzades.

## 6.4 Secció de ports i serveis marítims

D'aquesta Secció tampoc es disposa de Memòria i la documentació existent és contradictòria quant a les inversions previstes. Així, en el Pressupost General es comptabilitzen un total de 172 milions per a aquesta Secció, dels quals 71,35 corresponen a la primera etapa. En canvi, en el resum de les obres portuàries (Generalitat de Catalunya 1982, p. 66) de la Secció es preveien 76 milions en la primera etapa i 118 en la segona; és a dir, un total de 194 milions, sense tenir en compte altres actuacions del Pla, que farien pujar la xifra a 196 milions. Això suposa que alguna de les obres inicialment previstes es van valorar en escriure o no es consideraren en la proposta final.

Pel que fa a la preparació del Pla, en aquesta Secció es va realitzar un important treball de recollida d'informació referent als dotze ports contemplats en el Pla, amb dades sobre les característiques dels ports (finalitat, *hinterland*, comunicacions, molls, calat, etc.), trànsit comercial (exportació, importació, cabotatge, etc.), règim econòmic (recaptacions pròpies, subvenció, pressupost, etc.), trànsit de vaixells i passatgers i obres (realitzades, compromeses i previstes) (Generalitat de Catalunya 1982, p. 63-66).

També es van dibuixar sobre els plànols de cada un dels 12 ports les actuacions proposades i la seva valoració. Barcelona i Tarragona, considerats ports de primera categoria, reben la major inversió –sobretot el primer–, on es preveu la construcció d'un moll adossat al dic de l'est i la seva prolongació, així com la construcció de molls a la dàrsena del Morrot. A Tarragona es preveien uns molls adossats al dic, un nou contradic i un nou moll transversal. Entre les inversions en els ports que es consideren de tercera categoria, destaquen Vilanova i la Geltrú, Arenys de Mar i Palamós. Amb actuacions menors es troben els de l'Ametlla de Mar, Sant Feliu de Guíxols, l'Estartit, Cambrils, Roses i Blanes. De fet, es vol actuar pràcticament en tots els ports del país. Moltes d'aquestes propostes anticipen obres que es portaran a terme anys després.

La proposta més innovadora fa referència al port dels Alfacs, l'únic considerat de segona categoria en el qual es preveu també una inversió important en la primera etapa. Es vol construir un nou dic d'abric, un moll comercial, molls de ribera per a la flota pesquera, un moll amb terminal de ferrocarril i, per fer possible el moviment previst, el dragat d'un canal d'entrada amb suficient calat. Aquestes propostes es justifiquen pel seu potencial, a causa del gran *hinterland* territorial, que fa arribar fins a Saragossa. Aquesta és una aposta del Pla que s'ha repetit posteriorment en diverses propostes, sense que de moment hagi originat cap concreció material important.

El volum d'inversió previst per a aquesta Secció és important: el 12% del total; però es deixa una bona part per a la segona etapa. En la primera etapa, al pressupost total de les "obres més interessants" li correspon tan sols el 7% de la inversió total prevista. També es preveien 2,31 milions d'inversió en senyals marítimes i defensa de costes, que s'havien de realitzar en la primera etapa.

## 6.5 Secció d'aeroports i rutes aèries

Les actuacions d'aquesta Secció es justifiquen en una Memòria que s'ha localitzat recentment.<sup>51</sup> Tot i que les propostes que es fan són obsoletes avui dia, a causa del gran avenç experimentat pel sector aeronàutic, cal considerar que en el seu moment eren força modernes. Aquest era un dels aspectes en què més s'havia evolucionat respecte de les propostes d'abaliments d'algunes rutes de la Mancomunitat, de les propostes del *Regional planning* i, fins i tot, de les més contemporànies al Pla.<sup>52</sup>

La preocupació de l'administració autonòmica per aquestes qüestions era recent. En el Pressupost de la Generalitat per al segon semestre de 1934, apareix per primera vegada un Servei d'aeronàutica, concretament en el Departament d'Agricultura i Economia, amb una dotació de 238.000 ptes.<sup>53</sup> L'any 1936, en el pressupost del segon semestre veiem que es mantenen els Serveis d'aeronàutica dins del Departament d'Economia i Agricultura, però amb un pressupost menor, 196.000 ptes. Amb un

---

51. Pla General d'Obres Públiques. Títol Cinquè. Pla d'aeroports i de rutes aèries. Índex. Capítol I: Generalitats. Capítol II: Concepció dels sistema d'aeroports i de rutes Aèries. Capítol II: Concreció del Pla. Capítol IV: Realització del Pla. Apèndix I: Gràfic de les principals comunicacions aèries continentals. Apèndix II: Mapa d'aeroports i rutes aèries. Apèndix III: Pla d'aeroports i rutes aèries. 38 pàgines (mecanografiat).

52. Entre la informació recollida pels tècnics del Pla, hi ha:

- Conferència de D. Carlos Muntadas, el maig de 1933, a l'Associació d'enginyers Industrials. (Forma part d'un Cicle de Conferències organitzat per aquesta Associació sobre el futur de l'aeroport de Barcelona). Mecanografiat, 19 pàgines.
- Pressupost del Port de zèppelins provisional a la zona del port franc, 23 de març de 1933. Elaborat pels representants de l'Ajuntament de Barcelona i modificat a la baixa per la Direcció d'Obres Públiques (segons es diu en una nota adjunta) Presidència de la Generalitat de Catalunya.
- Generalitat de Catalunya, Serveis d'aeronàutica.
- Pla de comunicacions aèries Barcelona, 1 de febrer de 1934. Signat pel cap dels Serveis d'Aeronàutica, Josep Canudas.
- Pla de Condicions Aèries de Catalunya s.d.

53. Aquesta xifra era superior a la dotació del Servei d'agricultura i pesca (131.000 ptes.), a la del Servei forestal (189.000 ptes.) o a la del Servei de turisme (117.000 ptes.).

planter de sis persones, es preveu fer obres a l'aeroport de Barcelona i unes primeres inversions per a la “xarxa aèria d'aeròdroms de Catalunya”, pel que podem pensar que seguien les propostes del Pla.

Segons la Memòria esmentada, en aquell any el vol Londres-Barcelona durava 7 h, mentre que el Barcelona-Madrid en durava 2, temps impossibles d'assolir pocs anys abans. Existien connexions regulars des de Barcelona a Madrid, Palma de Mallorca, Tolosa, Marsella, Stuttgart i Casablanca, i des d'aquests punts a molts altres llocs. En el Pla es remarca el mal estat dels aeroports –en concret, el de Barcelona–, “quan cauen quatre gotes [...] s'ha d'interrompre el servei”. En una de les poques previsions de futur no encertades pel Pla, es diu que “una gran part de l'opinió reacciona a favor del sistema per aparells menys pesats que l'aire. Això vol dir que s'han de tenir en compte els dos sistemes, sense descartar-ne cap d'ells en l'estudi dels aeroports”. Cal tenir en compte que un any abans l'Ajuntament de Barcelona feia previsions per a la “construcció del port de zèppelins provisional a la zona del Port Franc” i presentava el projecte a la Generalitat.

L'objectiu era establir una xarxa de comunicacions aèries per tot el territori, jerarquizada segons la seva importància. Estableix quatre categories d'aeroports: un de primera o terminal (Barcelona), que era l'enllaç de la xarxa catalana amb la resta d'Espanya (Madrid, València, Mallorca i Sant Sebastià) i Europa (París via Tolosa i Marsella). Cinc de segona o comarcals (Lleida, Girona, Tarragona, Sant Carles de la Ràpita i la Seu d'Urgell). Cinc de tercera o locals (Figueres, Puigcerdà, Lés –Vall d'Aran–, Gadesa i Manresa) i quinze de quarta categoria o de refugi (Vilanova i la Geltrú, Hospitalet, Falset, Montblanc, Igualada, Tàrraga, Solsona, Vic, Ripoll, Olot, Esterri d'Àneu, Berga i Tremp). Per a cada categoria es preveien unes característiques de dimensió i instal·lacions, seguint les recomanacions dels convenis internacionals vigents a l'època.

Com en altres Seccions, potser com l'aspecte més innovador, es dóna molta importància a Sant Carles de la Ràpita, on es vol combinar els serveis de l'aviació terrestre amb l'aquàtica (hidroavions). S'aposta per aquesta zona, de la qual es diu que és un dels punts més neuràlgics de Catalunya, per la seva influència i atracció vers les terres veïnes d'Aragó i Castella; una i altra, extraordinàriament accentuades per les obres que es preveien en les altres seccions d'aquest Pla.

Per tal de facilitar l'orientació dels pilots, en el Pla s'indiquen unes rutes aèries entre els aeroports principals, protegides pels aeroports de refugi i convenientment balisades. També es preveia instal·lar radiofars a zones de l'interior, que complementarien els previstos a la costa en la Secció de ports i serveis marítims. Les set rutes seleccionades coincidien amb aquelles que ja havien establert els Serveis d'aeronàutica de la Generalitat. Les sis primeres sortien de Barcelona i anaven al Pertus,

València, Madrid, el nord d'Espanya, la Seu d'Urgell i Ripoll. El setè recorregut anava de Figueres a la Vall d'Aran. Totes les rutes es preveïen amb abalisaments generals pels vols en tot temps, mentre que en les tres primeres l'abalisament es feia amb senyals lluminosos que també permetien els recorreguts nocturns.

La inversió total prevista per aquest Servei era relativament petita, 17,5 milions (1,2% del total). L'actuació més significativa es preveia a l'aeroport de Barcelona, on es tenia en compte el projecte de l'Ajuntament de Barcelona –amb un pressupost de 10 milions–, sent l'única actuació detallada en un projecte.<sup>54</sup> Per a les altres inversions es compten: 750.000 ptes. per als aeroports de segona categoria, 300.000 ptes. per als de tercera i 125.000 per als de quarta. Quant als senyals, es calcula un cost de 40.000 ptes. per al far interior, 60.000 ptes. per al radiofar i 2.500 ptes. per a les balises.

Les actuacions previstes es concentraven en la primera etapa, amb 14 milions (1,4% del total). En aquesta etapa s'inclouïa la totalitat de les obres de l'aeroport de Barcelona (que van a càrrec de l'Ajuntament, d'acord amb una disposició de la Generalitat de 1933, com s'assenyala a la memòria). Pel que fa als altres aeroports, es considera que els interessats haurien de cedir els terrenys, mentre que el millor procediment per dur a la pràctica el Pla “serà acudir a la convocatòria d'uns concursos entre els Ajuntaments interessats en la construcció dels aeroports”.

## 6.6 Secció de telèfons

Aquesta és una Secció important dins del conjunt del Pla, tot i que la inversió prevista és reduïda. La progressió en el servei de telèfons havia estat molt important des de principis de segle, en gran part a causa de l'actuació de la Mancomunitat, on Vallés i Pujals hi havia participat. La dictadura va concedir el monopoli a la *Compañía Telefónica Nacional de España* (CTNE), que va comprar la xarxa de la Mancomunitat; en ser nomenat conseller, Vallés considerava que aquesta era una qüestió prioritària pendent d'acabar (Costa 1936, p. 173). De fet, prop del 40% dels municipis catalans encara no tenien telèfon.

---

54. El projecte anava signat per l'enginyer de camins Lluís Jara, cap dels Serveis de Vialitat de l'Ajuntament de Barcelona i tenia un cost previst d'11,3 milions de ptes. Estudis posteriors sembla que podien abaratir aquest cost, però els redactors del Pla prefereixen mantenir aquesta xifra elevada.

55. Entre la nova documentació trobada hi ha un document que es un resum de les converses del Sr. Muñoz Oms amb representants de la Telefónica (Mr. Cadwell, Sr. Clara i Sr. Alcaraz) els dies 15 a 18 de gener de 1936, per “l'esbrinament dels veritables preus unitaris de les instal·lacions telefòniques previstes”.



Segons la Memòria (Generalitat de Catalunya 1982, p. 73-85), l'objectiu del Pla era dotar de telèfon tots els municipis i, a determinats nuclis, de llocs amb telèfon en funció de la seva dimensió i la distància. Un cop establert un centre telefònic, els habitants del nucli podien abonar-se sense pagar costos d'establiment especials. Hi havia excepcions per a llocs de comunicació difícil o característiques especials. Per arribar a aquesta proposta, es van fer diversos tempteigs, establint una ponderació entre les necessitats i el cost. Si es complien els objectius del Pla, es doblava el nombre de centres existents (creant-ne 762) i el 95% de la població de Catalunya romandria dins la zona d'influència d'un d'aquests centres.

Pel que fa al pagament, la cooperació entre els interessats havia de ser múltiple, ja que hi intervenien l'Estat, la CTNE, la Generalitat i els municipis. Això va plantejar un problema de gestió important, ja que la Companyia Telefònica era l'única autoritzada per explotar aquest servei, però es podia interpretar que la Generalitat hauria pogut construir la xarxa i passar-la després a Telefònica per a la seva gestió. Finalment, es va decidir establir un conveni Generalitat-CTNE, que contemplés la possibilitat de convocar els concursos per tal d'aconseguir la participació dels Ajuntaments i després formalitzar un contracte amb Telefònica.

Per negociar amb Telefònica, però, calien dades fiables sobre els costos de construcció i recaptacions, informació que tenia la companyia.<sup>55</sup> En la Memòria, es detallen uns costos de la inversió i es fa una estimació de les possibles recaptacions, conclouent que les propostes efectuades eren rendibles i, així, l'únic argument legal que tenia la CTNE per no invertir en aquelles zones –els previsibles resultats negatius– quedava en entredit. D'altra banda, Telefònica no es podia negar a establir el servei en aquells llocs on els particulars o les entitats oficials haguessin construït la xarxa i els locals necessaris i fessin front a les despeses.

La inversió del Pla era relativament petita, 3,45 milions; pràcticament tota prevista en la primera etapa, que corresponia a les instal·lacions per a poblacions aïllades. Per arribar a aquesta xifra, s'utilitzen uns costos unitaris molt per sota d'aquells que Telefònica havia facilitat, després d'un estudi detallat, comparacions amb els serveis de la Diputació de Guipúscoa i converses amb la pròpia companyia. En la Memòria es diu que “en el cas que fos precís acceptar els preus de Telefònica, caldria augmentar el pressupost presentat en una quantitat variable entre el 28 i el 45% del total referit i segons fossin les condicions definitives que atorgués la companyia concessionària” (Generalitat de Catalunya 1982, p. 80). La resta d'inversió que queda per a la segona etapa correspon a instal·lacions complementàries pels camins. La inversió està repartida de forma molt uniforme entre totes les comarques.<sup>56</sup>

Tot i la reduïda inversió, aquest era indubtablement un dels apartats més importants del Pla, juntament amb els camins i les obres hidràuliques. Probablement, per

això és de les primeres seccions en què es van formalitzar tots els seus documents; encara que el seu possible èxit quedava pendent de l'acord que ja hem comentat, ateses les especials característiques administratives de servei monopolitzat.

Per garantir la viabilitat de les propostes calia un conveni amb la CTNE, que es va discutir quan Pere Mestres ja era conseller; es va estar a punt de signar un esborrany el juny de 1936, però que els esdeveniments posteriors ho van impedir.

## 6.7 Serveis hidràulics i elèctrics

Comprèn les Seccions de regatges i grans obres hidràuliques, abastament d'aigua potable, clavegueram, evacuacions i depuració d'aigües residuals, endegament de rius, dessecació i sanejaments i, finalment, electrificacions rurals.

## 6.8 Secció de regatges i grans obres hidràuliques

Aquesta és la Secció més important pel seu volum d'inversió, possiblement la que aporta propostes més innovadores i segurament la que ha tingut un desenvolupament posterior més rellevant. És la que genera, juntament amb la Secció de carreteres, una documentació de base més detallada, que servirà per a moltes de les altres Seccions. Es fa un gran esforç de recollida d'informació de geologia, pluviometria i aforaments dels rius, que després s'analitza i es cartografia.

Aquesta recollida exhaustiva de documentació posa clarament de manifest –en els mapes d'aforament de les estacions i els resums gràfics de les observacions i estudis *foronòmics*, per exemple– el desequilibri existent entre les diverses zones, que portarà a dissenyar les connexions entre les diferents àrees, una de les grans aportacions del Pla.

---

56. Màxims a Tremp: 0,42 milions; Girona: 0,29; La Seu: 0,29 i Sort: 0,21. Míנים: previsió zero a Barcelona i a Lleida.

57. En aquest Pla, anomenat "Pla Porcioles", que Victoriano Muñoz va redactar per encàrrec de l'alcalde de Barcelona, es va utilitzar bona part del Pla d'Obres Públiques de 1935, com s'explica en algun dels seus apartats: "*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, por 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.*"

58. Vegeu annex amb la documentació localitzada recentment.

De fet, no es disposa de la Memòria d'aquesta Secció tant important, però podem utilitzar subsidiàriament el *Plan de Aguas de Cataluña* de l'any 1955;<sup>57</sup> per altra banda, es disposa de molta informació complementària.<sup>58</sup> Com hem dit en el capítol corresponent als antecedents del Pla, es tenen en compte les propostes de Lorenzo Pardo i de la *Confederación Sindical Hidrológica de la Cuenca del Ebro*; també es consideren els plans italians de "*Sistematizacַione Idrológica*". Tanmateix, les aportacions originals del Pla són molt importants, en gran part a causa del coneixement de la zona pirinenca occidental que tenia el director del Pla. Des del punt de vista de l'aprofitament de les aigües superficials, Catalunya s'analitza com una unitat; es delimiten quatre grans sistemes autosuficients, fins i tot excedents, però que es connecten entre si per tal de possibilitar transvasaments entre conques en els anys de sequera.

Entre les propostes concretes hi ha un nombre considerable d'embassaments: en el sistema oriental (conques a l'est del Llobregat) hi destaquen els embassaments de Sau i Pasteral (on actualment es troba el de Susqueda), així com la portada d'aigües des d'aquest darrer per abastar part del Vallès i Barcelona, tant per a consum humà com regadiu. En el sistema central (el Llobregat), es preveien els pantans de Baells, Sant Ponç i Sorba i un altre a Cabrianes. A l'Anoia, es planifica el pantà de Jorba. Amb aquestes obres es preveu un augment considerable de les àrees de regadiu, tant a la zona de Manresa com al Baix Llobregat. L'actuació més important, però, se situa en el sistema occidental (conca del Segre): d'una banda, la regulació del Segre amb embassaments a Tres Ponts, Oliana i Clua, i per l'altra, es connecta la Noguera Ribagorçana amb el Segre mitjançant el canal de Balaguer, que s'iniciava a l'embassament de Santa Anna. Finalment, un altre canal sortia de l'embassament d'Oliana i anava fins al d'Utxesa, donant lloc a noves zones de regadiu. A través d'un conducte subterrani –entre Vinaixa i Vimbodí– i altres instal·lacions complementàries era possible portar l'aigua del Segre al Camp de Tarragona, que segons la Memòria era la zona més deficitària de Catalunya. En el sistema meridional (conca de l'Ebre sense el Segre), únicament es preveu un embassament al riu Montsant, entre Ulldemolins i Margalef.

La inversió prevista suposava el 35% del total del Pla, concentrada en la primera etapa ("obres més interessants"), amb 426 milions, (42,6% del total), deixant poc més de 100 milions per a la segona. Aquest gran volum d'inversió ja ens dóna idea de la gran importància que tenia aquesta Secció per als autors del Pla, únicament comparable amb la de camins.

Quant als ingressos, no es preveia obtenir gaires recursos del traspàs de la competència, però sí obtenir importants beneficis anuals de la producció d'energia elèctrica (14,8 milions), el cànon dels regants (10 milions) i l'abastament d'aigua a

Barcelona (6,75 milions). Els ingressos provenien dels rendiments de les 248.000 ha de nou regadiu i la millora d'altres 151.000 ha, derivades de les obres programades a la primera etapa del Pla. A més, s'enviaven 370.000 m<sup>3</sup> a la zona de Barcelona i es produïen 396.000 kW/hora. Pel que fa als regadius, prop de la meitat es localitzen en el sistema Occidental i un altre terç a l'Oriental; cosa lògica, ja que en el primer es creava el 60% de la nova capacitat d'embassament i en el segon, prop de la tercera part. Quant a la potència instal·lada, la meitat corresponia al sistema Occidental i una quarta part al Meridional.

Les comarques que rebien més inversió eren Solsona, Figueres, Puigcerdà, Falset, Cervera, Girona i Balaguer. En canvi, hi ha comarques en què no es preveu cap actuació: Barcelona, Mataró, Vilafranca, Vilanova, Lleida, Sort, Tremp, Vielha i la Bisbal.

Les propostes de regadius queden justificades per un estudi<sup>59</sup> on es calculen els dèficits i els superàvits per a cada producte i s'estableix un balanç global entre els sobrants (94 milions de ptes.) i els dèficits (604 milions), que dona com a resultat un dèficit de 510 milions de ptes. de productes agraris a Catalunya. Es calcula l'increment de producció de les terres beneficiades pel Pla per zones i productes. En algunes zones es realitza una enquesta per comprovar si els resultats concorden i per conèixer els preus dels sòls de secà i regadiu. S'acaba afirmant que “en conjunt, ben bé pot afirmar-se que igualarien (els beneficis) el cost absolut de totes les obres hidràuliques projectades, el qual s'ha vist és d'uns 440 milions de ptes.”

D'aquesta part del Pla, el seu director veia amb claredat l'enorme potencial de les propostes presentades. Després de la Guerra Civil va aconseguir crear una empresa que portés a terme una part important d'aquestes propostes a la conca del Segre. Una altra part de les propostes van ser incloses, com ja hem indicat, al *Plan de Aguas para Cataluña*—redactat originàriament per solucionar el problema de l'abastament de Barcelona—, presentat per l'alcalde Porcioles. Aquest Pla té molts aspectes

---

59. Generalitat de Catalunya. Obres Públiques. Pla General. “Notes per a l'estudi de l'Economia Agrícola-Ramadera a Catalunya en relació al Pla General d'Obres Públiques”, per D. Ramon Bardía Bardía. Enginyer Agrícola, Professor de l'Escola Superior d'Agricultura i adjunt a l'Estació de Fitopatologia Agrícola de Barcelona. 40 pàgines mecanografiades.

60. “Pla General d'Obres Públiques. Títol Vuitè. Pla d'Abastament d'Aigua Potable.” Índex: I Generalitats. II Concepció del Pla. III Obres tipus. IV Concreció del Pla. V Realització del Pla. VI Consideracions finals. S'indiquen els títols de set Apèndixs, que resumeixen per comarques i categories totes les propostes del Pla, mostren els diferents tipus d'obres emprats per fer els avantprojectes, estableixen gràficament els habitants afavorits pels nous abastament i les millores i en dos mapes exposen el resum del Pla. s.d. 61 pàgines mecanografiades.

61. A l'enquesta hi havia una part per “Abastament de nou establiment”, amb deu preguntes, i un altre per “Abastament defectuosos susceptibles d'ésser corregits”, amb dotze preguntes.

62. L'Estat només subvencionava l'arribada d'aigües fins als pobles.

semblants al de la Generalitat de 1935, però inclou altres connexions entre els quatre sistemes, especialment el de l'Ebre a Tarragona. Per un altre costat, es preveuen menys regadius, es produeix més energia i es porta més aigua a Barcelona.

## 6.9 Secció d'abastament d'aigua potable

Encara que aquesta és una Secció amb un pressupost relativament baix, el Pla li atorga una certa importància. Recordem que entre les promeses dels governs de la Mancomunitat es feia esment de “cap poble sense aigua”. Com es diu a la Memòria, recentment recuperada,<sup>60</sup> aspectes com l'abastament d'aigua “poden semblar, en un anàlisi simplista, secundaris i fins i tot que mereixen ser postergats a aquells altres que reporten un benefici econòmic immediat. Res, però, més equivocat; si la construcció de les obres públiques afectés el desenvolupament de l'economia dels país significa un progrés que cal aconseguir, l'execució de les obres públiques encaminades a la higienització del país donen un exponent de civilitat que cal atènyer també”. Per tant, els objectius que es plantegen els autors en aquesta Secció són: primer, determinar les necessitats; segon, determinar el muntant necessari per al seu remei (ja que no es coneixia ni tant sols l'ordre de magnitud de la quantitat necessària), i tercer, fixar una estructuració perquè les obres es poguessin realitzar de forma justa i proporcionada a la seva importància, conveniència i mitjans.

L'estimació de les necessitats es va obtenir mitjançant una enquesta als municipis.<sup>61</sup> Calia tenir una idea de conjunt, però amb aquesta font d'informació es renunciava a les relatives exactituds obtingudes en altres seccions del Pla. Un cop recollides i analitzades les respostes, es va arribar al necessari equilibri entre les necessitats i els recursos que es podien dedicar.

El límit inferior d'actuació del Pla es va situar en els nuclis de 100 habitants, definint la dotació d'aigua necessària i especificant que l'aigua es portaria fins a les cases.<sup>62</sup> La Secció no inclou la ciutat de Barcelona, que s'abordava mitjançant les dotacions previstes en el Pla de regatges. El Pla afavoria 704 nuclis, amb una població total de 680.377 habitants.

Les dotacions (litres per habitant i dia) es calculen analitzant les diverses regulacions normatives i altres propostes.<sup>63</sup> Els càlculs del Pla es basen en unes propostes més afinades –considerant vuit possibilitats–<sup>64</sup> i segons el creixement previst de població, amb previsió d'instal·lacions per a quaranta anys. Atenent a aquesta anàlisi i considerant el creixement previsible de la població, es determina la classe d'abastament (aigua rodada o bombada), la procedència (deus, rius, sèquies, pous, gale-

ries, etc.), el cabal necessari i el desnivell entre la captació i els dipòsits. Es detallen les obres necessàries en cada cas, diferenciant entre captacions, estacions elevatòries, canonades, dipòsits reguladors, depuracions (físiques i/o bacteriològiques) i, en casos excepcionals, aprofitament d'aigües pluvials.

El pressupost total és de 54,09 milions de ptes. (3,7% del total). Es preveuen 505 abastaments nous –que serviren a 270.000 habitants– i la millora de 199 abastaments ja existents, per a 410.000 habitants. En la primera etapa es fixa una inversió de 30,66 milions (3% del total): 22,12 milions per a nous abastaments i 8,54 per a millores. Dels costos totals, la màxima despesa és per a pobles de 100 a 500 habitants (17 milions) i el segon grup en importància és el de més de 40.000 habitants (11 milions).

Com en altres seccions, per a la seva realització el Pla preveu la realització de concursos d'aportacions, amb una escala de subvencions màximes en funció de les potencialitats econòmiques dels peticionaris relacionades amb els costos dels projectes definitius. S'assenyala la possibilitat que entre les propostes del Pla hi manquin algunes actuacions necessàries, perquè en alguns casos els ajuntaments no hagin respost adequadament l'enquesta tramesa, tot i que “podran sortosament ésser esmenades per mitjà de la informació pública a la qual s'ha de sotmetre el present Pla”.

## 6.10 Secció de claveguerams, evacuacions i depuració d'aigües residuals

Tot i que des de mitjan segle XIX les idees higienistes havien aconseguit incorporar aquest tipus d'actuacions en els plans d'eixample de les poblacions més importants, aquest és un aspecte que per primera vegada es tracta globalment a tot el territori de Catalunya, aproximant-se a una valoració de les necessitats conjuntes.

---

63. El RD 9 de juny de 1925 (i RO 11/7/1925) establia 50 litres per habitant i dia. L'Estatut Municipal de 8 de març de 1924 concretava 200 litres per a les ciutats i 150 litres per als pobles. El Reglament de Sanitat Municipal (RD 9/2/1925) fixava 200 litres per als nuclis majors de 15.000 habitants i 150 litres per a la resta. La Ponència del projecte de Llei de Sanitat determinava 200/300 litres per a poblacions progressives, 100/200 litres per a les mitjanament progressives i 50/100 litres per a les estacionàries.

64. Segons la població dels nuclis, es determina l'abastament en litres per habitant i dia, segons sigui d'aigua rodada o bombada:

Població	Aigua rodada	Aigua bombada
de 100 a 1.000 habitants	100	60
de 1.000 a 5.000 habitants	125	75
de 5.000 a 10.000 habitants	150	100
més de 10.000 habitants	200	125

Per tal de conèixer la situació existent, en l'enquesta es van incloure diverses preguntes sobre aquest aspecte; segons la resposta, es va seleccionar la solució més adient (nova construcció o millores). En algun cas fou necessari realitzar algunes comprovacions sobre el terreny i, una vegada decidides totes les propostes, es va valorar el cost del conjunt. En cada actuació es detalla la longitud necessària de les conduccions, el nombre de pous de registre, coladors, cambres de sifonament, el diàmetre i la longitud del col·lector; finalment s'assenyalava el tipus de depuració, que podia ser mecànica o bé mecànica i biològica.

Com en altres seccions, per valorar les aportacions que hauran de fer els beneficiats es tenen en compte –per a cada un dels 989 nuclis afectats– la població, el nombre d'habitatges i la riquesa contributiva.

En aquest servei la situació era molt dolenta, el que explicaria que tot i ser considerada de tipus social se li assigni una inversió prou elevada –7% del cost total del Pla (102 milions de ptes.)–, xifra que suposa el doble de la prevista per l'abastament d'aigua. Si ho analitzem per etapes, la inversió prevista per a la primera (70 milions) és similar a la prevista per al pla de ports i el doble de la destinada a ferrocarrils.

En la majoria de nuclis (773, on vivien més de mig milió d'habitants), era necessària la nova construcció, per la qual cosa es preveia dedicar-hi un total de 62 milions de ptes. Per als nuclis restants (216, amb 675.000 habitants), eren necessaris 31 milions per millorar les instal·lacions. La resta del cost de la Secció (10 milions) es destinava a la realització d'un col·lector de 105 km de longitud per a la recollida de les aigües residuals de les zones mineres del Llobregat i el Cardoner i de les poblacions entre Cardona-Balsareny i el Prat. Aquesta obra és una altra de les previsions encertades pel Pla, tot i que no seria construïda fins molts anys després.

Les ciutats de Barcelona i l'Hospitalet de Llobregat no estaven incloses en el Pla, perquè es preveia una solució específica per a la zona. Mitjançant Decret, el 1936 es va crear una comissió mixta de representants de la Generalitat i l'Ajuntament de Barcelona, que va elaborar un projecte de llei que culminaria en la "Llei de Sanejament de Poblacions", pensada per a les grans aglomeracions urbanes –específicament per a Barcelona–, on es feia referència a la reforma o enderrocament de zones i barris insalubres. Aquesta Llei va ser aprovada el 9 de juny de 1936, sense cap referència al Pla General d'Obres Públiques. Quatre dies després, hi hagué un acord del Consell de Ministres per traspassar el Servei d'obres hidràuliques a la Generalitat de Catalunya.

## **6.11 Secció d'endegaments de rius**

Poca cosa podem dir d'aquesta Secció, de la qual no s'ha disposat de la Memòria ni sabem si es va arribar a redactar. Per obtenir informació es va recórrer a l'enquesta municipal, sota el títol de "Pobles o llocs que cal defensar o embellir pel pas del riu. Trams de rius o de desguassos que convé endegar dins del territori del municipi". L'enquesta constava de cinc preguntes sobre la classe de millora (endegament del riu o desguàs, defensa contra atacs o inundacions del riu, embelliment del pas del riu pel poble o lloc), longitud aproximada de les obres que calia efectuar i si existien projectes al respecte. No sembla que s'obtingueren moltes respostes; en tot cas, hi ha zones amb molt poca inversió o sense, com ara Berga, Olot, Vic o Igualada.

La metodologia era semblant a la de les altres Seccions d'aquest grup. Es va establir una tipologia d'obres estandarditzades: defensa de marges, col·lectors, murs, defensa de pobles, enfonsaments, neteges, eixamplament o obertures del llit de rius o rieres, creixement de cotes i desviament de torrents. També hi ha obres específiques, com l'arranjament del desguàs de l'estany de Banyoles, l'establiment de la possibilitat de navegació de petites embarcacions per l'Ebre –entre Tortosa i Amposta–, la defensa de les salines de Gerri de la Sal o l'enderroc del pont del Molí de Pals.

En conjunt, en aquesta Secció hi ha poques actuacions i, per tant, poca inversió (menys del 2% del total); que per altra banda, està distribuïda per gairebé totes les comarques. Hi destaquen Lleida (actual comarca del Segrià), Tortosa (que agrupava les comarques del Baix Ebre i el Montsià), la Bisbal (aproximadament el Baix Empordà) i Mataró. Per conques, les principals inversions són per a la zona costanera, la del Segre, la de l'Ebre i les del Besòs i el Congost.

Les propostes d'aquest Servei es presenten en un mapa conjuntament amb les del Servei de sanejament dels terrenys. Del Pla, també en coneixem els plànols dels tipus d'espigons per als endegaments segons l'amplada del riu i les muralletes per a la defensa dels marges.

## **6.12 Secció de sanejament de terrenys**

D'aquesta Secció n'existeix una Memòria (Generalitat de Catalunya 1982, p. 105-108), que posa de relleu el seu caràcter marginal en relació al conjunt del Pla. Tot i això, la seva elaboració és tant minuciosa com la de les altres seccions recollides en l'enquesta. Fonamentalment, aquesta actuació té un objectiu sanitari: es volen suprimir focus de possibles malalties mitjançant la dessecació de zones palustres, a



la vegada que es guanyen nous terrenys per a l'agricultura; tot i que amb un cost superior al de la creació de nous regadius en altres zones. Aquesta activitat era el reflex de la valoració que es feia a l'època de les anomenades zones humides, que ha canviat de forma radical en l'actualitat.

En aquest sentit, el Pla no és innovador, ja que aquests tipus d'inversions s'havien previst anteriorment –encara que de forma puntual– per la Mancomunitat en zones com el Delta del Llobregat i els Aiguamolls de l'Empordà, sobretot a partir dels avantatges establerts per l'anomenada Llei Cambó de 1918. En el pla internacional existia l'exemple d'Itàlia, amb les actuacions al delta del Po, basades en la Llei de *Bonifica Integrale*. En parlar dels costos estimats, veiem que els redactors també coneixien les actuacions de la Comissió de l'Alta Silèsia i les seves normes.

Com en d'altres Seccions, la importància del Pla és la voluntat d'aconseguir una visió global, conèixer les actuacions prioritàries i avaluar el cost del conjunt d'obres necessàries. Una vegada més, l'enquesta va proporcionar la informació sobre aquest aspecte, mitjançant preguntes sobre “Maresmes, terrenys pantanosos i estanys que, per llur insalubritat o aprofitament de cultiu convingui sanear i dessecar, dins del terme del municipi”, cercant informació sobre el nom del lloc que cal sanear, delimitació dels terrenys, superfície, lloc on desguassar i longitud del col·lector.

El Pla no contempla el Delta de l'Ebre “per la raó de considerar aquells terrenys en període de formació”, però sí que fa un inventari complet de totes les altres zones d'aiguamolls d'una certa dimensió de Catalunya. En total, proposa dessecar 4.282 hectàrees amb un cost total de 9,2 milions de ptes., de les quals en selecciona 2.566 per a la primera etapa, amb un cost de 5,7 milions.

Les actuacions previstes pel Pla es concentraven sobretot a les comarques de l'Alt Empordà (1.360 ha i 2,7 milions) i el Baix Llobregat (1.268 ha i 2,5 milions), que suposen més de la meitat de la superfície i el cost. Altres comarques amb actuacions rellevants són el Segrià, el Montsià, el Baix Empordà, el Tarragonès, l'Urgell, el Garraf i el Baix Penedès.

El sistema concret de sanejament que s'havia d'aplicar en cada cas es decidiria en el moment de redactar cadascun dels projectes, però per fer l'estimació dels costos totals s'estableix un cost de 2.000 ptes. per hectàrea sanejada. Aquesta xifra es calcula d'acord amb el cost d'establir un sistema de drens subterranis connectats a un col·lector obert. En alguns casos, pocs, es van tenir en compte algunes característiques específiques, atès que per diverses raons eren conegudes pels redactors del Pla. Com en altres Seccions similars, per portar a terme les obres es preveia que –després de la informació pública i les eventuais correccions– s'haurien de convocar concursos per a la redacció dels projectes específics i fixar els límits de les aportacions d'acord amb els principis generals establerts pel Pla.

## 6.13 Secció d'electrificacions rurals

Tot i la importància que ara donaríem a aquest aspecte –a més del fet que fer arribar l'electricitat a tots els pobles era una vella aspiració dels polítics regionalistes–, la veritat és que a jutjar pel volum d'inversió que preveu el Pla no sembla que aquest sigui per als seus autors un dels principals problemes que s'hagin de resoldre. Tanmateix, no podem conèixer quin enfocament haurien donat a aquesta secció, ja que no s'ha localitzat la corresponent Memòria. També cal dir, com a contrapunt del que hem esmentat anteriorment, que tota la inversió prevista s'inclou a la primera etapa del Pla. Quant a la situació existent, sabem que la xarxa elèctrica catalana produïa “la visió fàcil de desordre”, com deia Rubió i Tudurí (Generalitat de Catalunya 1932, p. 35).

Encara que allò que cerca el Pla és resoldre les mancances de servei elèctric dels pobles, és necessari preveure l'establiment de línies d'alta tensió. Seguint el mètode de treball habitual, la informació bàsica dels problemes existents es deriva de les respostes de l'enquesta, que –com s'ha comentat– tenia un apartat dedicat als “pobles o agregats del municipi superiors a 50 habitants que no tenen enllumenat elèctric”, incloent preguntes sobre la “llargada aproximada del poble a la línia elèctrica més propera”, “nom de la companyia propietària de la línia on s'hauria d'embranchar” o “nom dels pobles on fóra tal vegada possible d'associar-se per resoldre en comú la necessitat”.

A partir d'aquesta informació es va confeccionar una relació<sup>65</sup> de les instal·lacions previstes en el Pla, amb la longitud de línia necessària, la companyia afectada i el pressupost aproximat de les instal·lacions (línies, transformadors i xarxes de distribució). En aquests càlculs es tenen presents les dimensions dels nuclis i la categoria establerta per altres serveis. Es considera que hi ha cinc comarques que tenien un servei suficient,<sup>66</sup> mentre que en l'altre extrem hi ha comarques que les millores del Pla afecten entre el 10 i el 15% dels seus habitants.

Respecte al volum d'inversió previst, dels 4 milions de ptes. totals aproximadament la meitat es concentra en cinc comarques: la Seu d'Urgell, Tremp, Girona, Olot i Montblanc. Una vegada portades a terme les previsions del Pla, tres d'aquestes comarques –la Seu d'Urgell, Tremp i Olot– quedarien en la pitjor situació relativa entre totes les comarques catalanes. En total, es preveu donar nou servei a 40.000 habitants, la meitat dels quals estaven concentrats a les comarques de Girona, Olot, Tremp i la Seu. Encara que el principal objectiu eren els usos domèstics, en algun cas es preveu també la possibilitat d'usos industrials.

---

65. Secció de Serveis elèctrics rurals, enllumenats i petites instal·lacions industrials, mecanografiat.

66. Barcelona, Sabadell, Sant Feliu de Llobregat, Valls, Borges Blanques i Vielha.

## 7. Ressò posterior al Pla

Una de les característiques més destacades d'aquest Pla ha estat el fet que –per diverses circumstàncies (especialment polítiques)– no va tenir cap continuació ni seguiment per la via administrativa. Únicament algunes actuacions posteriors del seu director poden considerar-se continuacions més o menys directes del Pla d'Obres Públiques de 1935: la Ponència del *Plan Nacional de Carreteras* (1939); l'Aprofitament integral del Ribagorçana, i el Pla d'Aigües de Catalunya (1957).

El Pla General com a tal ha estat ignorat per l'administració i, fins i tot, va romandre oblidat pels estudiosos del tema durant més de quaranta anys; encara ara no apareix esmentat en la majoria dels treballs que tracten aquesta temàtica. Per això, cal citar els pocs autors que l'han ressenyat públicament:

- Conferència V. Muñoz Oms “*Tráfico y estructura de una red de carreteras*”. *Memorias de la Real Academia de Ciencias y Artes de Catalunya*, núm. 2789, vol. XXXVIII, núm. 6 (octubre de 1967).
- Tesi Doctoral Francesc Roca, maig de 1977: comenta el Pla General d'Obres Públiques, al qual li dedica varies pàgines (de la 429 a la 445).
- L'any 1977 la Diputació de Barcelona va reeditar la Memòria del Pla de camins en una reproducció facsímil de l'original, com a aportació als treballs de l'àmbit VIIIè “Ordenació del territori” del Congrés de Cultura Catalana.
- Conferència V. Muñoz Oms “*Planificación de Carreteras en Cataluña-Historia*” dins de *Jornadas de Estudio* organitzades per la *Asociación Española de la Carretera*. Barcelona, mayo 1982.
- Reedició de part dels documents, gràfics i mapes coneguts fins a l'any 1982 a la publicació Generalitat de Catalunya. Departament de Política Territorial i Obres Públiques. Pla General d'Obres Públiques, any 1935. Barcelona, 1982. Introducció de J.M. Cullèll, Proemi de V. Muñoz, i Pròleg de J.M. Carreras, J. Bernat i J.M. Camarasa.
- Curs Doctorat a la Universitat Autònoma de Barcelona, a càrrec de Pilar Riera i Figueres: “Del Pla d'Obres Públiques de 1935 al Pla General d'aigües de 1957 (Victorià Muñoz Oms)”. Sessió del programa de Doctorat obert Propostes d'Ordenació integral del territori a la Catalunya contemporània, coordinat per Enric Lluch, Departament de Geografia, 19 de gener de 1996.
- Finalment, la sessió “El Pla d'Obres Públiques de la Generalitat republicana: infraestructures i ordenació territorial”, a càrrec de J. M. Carreras i J. Bernat, (11 d'abril de 1997), dins el Seminari de Recerca organitzat per la Societat Catalana d'Ordenació del Territori (Institut d'Estudis Catalans) “Aportacions catalanes en el camp de la urbanística i de l'ordenació del territori, des de Cerdà als nostres dies”.

## 8. Conclusions

En aquest treball hem volgut explicar les característiques del Pla General d'Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya, realitzat l'any 1935. Creiem, d'acord amb els organitzadors d'aquest cicle, que aquest Pla és una de les fites importants de la història de la planificació territorial catalana i es troba al mateix nivell de les actuacions que es feien als països més desenvolupats des del punt de vista econòmic en aquests anys.

El Pla s'inscriu en la tradició europea de l'època –la de la realització de grans actuacions en infraestructures–, amb la doble preocupació d'utilitzar el territori i els seus recursos de cara al desenvolupament econòmic i aconseguir la millora de les condicions de vida de la població, tot i les diferències que teníem aquí pel que fa a l'òrgan gestor del Pla, que era la manca de competències i recursos que patia la Generalitat.

Metodològicament, el Pla pot ser considerat innovador en molts aspectes respecte als anteriors que s'havien redactat a Catalunya, però també en el camp de la planificació espanyola i segurament europea d'aquells anys. El volum i les característiques de la informació utilitzada i el seu tractament, el càlcul de les necessitats i els seus costos, l'estimació dels possibles ingressos, l'establiment de fórmules de cooperació entre administracions o la definició d'etapes i el seu finançament són aspectes que ens fan creure que hi ha algunes aportacions a la planificació general de les obres públiques.

Hem de destacar que, com correspon a aquest tipus d'instruments –i en clara oposició a la pràctica habitual en aquells moments–, el que es vol introduir és una racionalitat explícita en l'elecció i distribució de les inversions que s'han de fer, molt diferent dels criteris polítics; basada en la mesura més objectiva possible de les necessitats, dels possibles beneficis i de la col·laboració dels afectats, tant públics com privats.

Un altre aspecte que caldria examinar és el model territorial que proposa el Pla. Tot i que no està explicitat com a tal, hi ha molts elements que poden portar a definir-lo. El Pla vol millorar la cohesió del territori per mitjà de l'augment de l'accessibilitat; potencia no únicament la connexió de la xarxa urbana bàsica, sinó també la de tots els nuclis habitats d'una certa dimensió i la de tots els llocs rellevants del territori. Per una banda, diríem que vol potenciar el sistema de ciutats mitjanes; però per l'altra, intenta assolir un mínim d'equipaments per a tota la població (aigua, telèfon, electricitat, clavegueram, etc.). Des del punt de vista territorial, és clarament reequilibrador; tot i que no parla d'objectius de població o grandàries de ciutats, fa una distribució de la inversió prou evident, per tal d'aprofitar tots els recursos existents.

També podem considerar que és un pla reequilibrador quant a la població. Vol potenciar el desenvolupament econòmic (producció elèctrica, regadius, comunicacions, autopistes, etc.) i, al mateix temps, establir aquest nivell bàsic de benestar social basat en les infraestructures, tot i que al Pla no hi hagi actuacions d'allò que enteníem com a política social.

Un altre fet que caracteritza aquest Pla –seguint en certa manera la tradició que la Lliga havia iniciat en el govern de la Mancomunitat– és que està fet i s'ha de portar a terme amb la col·laboració entre la Generalitat i els municipis. La importància que es dóna a l'enquesta municipal com a font d'informació, la participació en la informació pública o els diferents mecanismes de cooperació per portar a terme les inversions són mostres destacades d'aquesta relació.

Creiem que la “modernitat” del Pla queda finalment demostrada pel fet que, passats més de seixanta anys de la seva redacció, encara puguem considerar el decàleg dels seus objectius prou complet i ponderat, a més de mantenir encara gran part de la seva validesa. La millor prova que les propostes del Pla no eren desencertades és que una bona part d'elles s'han portat a terme. La llàstima és que en lloc de fer-ho en deu anys n'han estat necessaris més de cinquanta.

Tot i els objectius socials que tenia el Pla, el que queda clar és que els instruments per aconseguir-los són les infraestructures. És un pla fet des de la mentalitat de l'enginyer de camins; millorant les comunicacions de tot tipus i proporcionant aigua i energia es poden solucionar bona part dels problemes econòmics existents.

Potser no era una condició suficient, però sembla prou clar que la majoria de les actuacions, vista la situació existent i comparant-la amb la dels països més desenvolupats, eren necessàries per fer avançar el país.

## ANNEX. Documentació localitzada recentment

Tot seguit relacionem la documentació que fa referència al Pla d'Obres Públiques que ha estat localitzada recentment:

**Documentació sobre les Diputacions, la Mancomunitat i la Generalitat:** Diputació Provincial de Barcelona: *Plan de caminos y Obras de preferente construcción*. 1929. Barcelona, 1930; *Obras Públicas, Reglamento Orgánico del Personal*, Barcelona, 1908. Diputació Provincial de Girona. *Pla de condicionament urgent dels camins assenyalats en l'Ordre 13 de juliol 1936* [esmenat a mà, signat per l'enginyer director –il·legible– Sabater]. Girona, 1937. Pel que fa a la Mancomunitat: Mancomunitat de Catalunya. *Legislació bàsica de la Mancomunitat*, Barcelona, 1914; *Reglamento de política y conservación de carreteras y caminos vecinales. RD 29 octubre 1920*. [Edición especial para la Mancomunidad]. Barcelona, 1921. *El Plet de les xarxes telefòniques catalanes*. Barcelona, setembre de 1922. Quant a la Generalitat: Generalitat de Catalunya. *Nomenclàtor de les ciutats, viles i pobles de Catalunya*. Barcelona, Servei Central d'Estadística, diversos anys. *Produccions agropecuàries de Catalunya*, Servei Central d'Estadística (diversos fascicles). Barcelona, 1936 i 1937).

**Dades estadístiques publicades per diferents organismes públics:** *Nomenclàtors Provincials de població* de l'Institut d'Estadística corresponents al cens de 1930, que es comparen amb les xifres del cens de població de 1910. Per als ports, les Memòries dels principals ports catalans, juntament amb dades d'altres treballs publicats (Instituto de Ingenieros Civiles. *El Puerto de Barcelona*. Conferencias dadas por el Ingeniero de Caminos Canales y Puertos, subdirector de las Obras D. José Ayxela. Abril 1915. Junta de Obras del Puerto de Tarragona: *Memòries dels anys 1929, 1931, 1932, 1933 i 1934*. Comisión Administrativa de los puertos de Sant Feliu de Guíxols y Palamós. *Memorias. 1929 i 1939*. Junta de Obras del Puerto de Barcelona. *Memòria de las obras [...] de 1926-1929, 1930, 1931, 1932, 1933 y 1934*. Dirección de las Obras y Servicios. *Gráfica del tonelaje de los buques [...] puerto de Barcelona*. 1987-1906. *Gráfica del número de embarcaciones en el puerto de Barcelona. 1897-1906*.

**Informació procedent de fonts diverses:** Ministerio de Fomento. *Presupuesto ejercicio 1931. Balance General de Créditos y Gastos*, Madrid, 1934; *Estadística Gráfica*, 1914, DG Obras Públicas, Madrid 1914. *Reglamento para la circulación de vehículos con motor mecánico por las vías de España*, Aprobado por RD 16 de junio 1936. Compañía de los Ferrocarriles Madrid Zaragoza Alicante. *Estudio Técnico Económico. Electrificación línea Barcelona/Villanueva*. Madrid, abril 1936. Compañía Telefónica Nacional de España: *Nomenclàtor de materiales en almacén*. Madrid, 1926. Red telefónica de Guipúzcoa. *Memòria relativa al ejercicio de 1930*. San Sebastián, 1931; *Memoria relativa al ejercicio de 1933*. San Sebastián, 1935.

**Documentació procedent d'altres països; per exemple:** *Véme Congrès International de la Route. Perfectionnements introduits dans les machines et outillages routiers de construction italienne*. Comunication de l'Ingenieur E. Gola. Milán, setembre 1926. Gobierno alemán. *La situación económica, monetaria y financiera de Alemania. Material compilado por disposición del Gobierno Alemán y sometido en nombre del mismo a los comités de peritos instituidos por la comisión de reparaciones*. Zentral-Verlag G.m.b. H. Berlin W35. Berlín, 1924. *Azienda Autònoma Statale della Strada (AASS) Statistica della circolazione lungo la stradae statali* (dos volums), Roma, 1934.

Documentació sobre obres hidràuliques: "Iniciació d'Estudi de la Riquesa Hidràulica de Catalunya" (amb diversos plànols). Signat per l'enginyer inspector de l'àrbitri d'aprofitament hidràulics, E. Monros Nacent. 1935. (Documents mecanografiats). "Pla de treball per a estudiar el ram de les grans obres hidràuliques" (no cita autor ni any). "Tasca que resta en el ram dels grans regatges" (no cita autor ni any).

## Bibliografia

### Materials originals

GENERALITAT DE CATALUNYA. Conselleria d'Obres Públiques. *Pla General d'Obres Públiques, any 1935*. Barcelona, 1935.

[Els documents originals, memòries, plànols i documentació de treball estan dipositats a l'Arxiu Nacional de Catalunya].

### Materials del moment i l'entorn cultural

COSTA i DEU, Joan; ROVIRA, Joan. *Joan Vallès i Pujals a la Conselleria d'Obres Públiques de la Generalitat. Reportatge de l'obra que ha de transformar Catalunya*. Barcelona: Llibreria Verdaguier, 1936.

CREUS i VIDAL, Lluís: *Visió econòmica de Catalunya* (dos volums). Barcelona: Catalònia, 1934.

GENERALITAT DE CATALUNYA. *El Pla de distribució en zones del territori de Catalunya (Regional Planning)*. Barcelona, 1932.

### Materials d'altres autors que han comentat el Pla d'Obres Públiques de 1935

BERNAT i FALOMIR, Jordi. *Antecedents històrics*. Annex I del Pla de Carreteres de Catalunya. Barcelona, Generalitat de Catalunya. Departament de Política Territorial i Obres Públiques, 1983.

BOHIGAS, Oriol: *Arquitectura i urbanisme durant la República*. Barcelona: Tusquets, 1978.

CAMPS i BOSSER, Manel. "L'obra pública sempre crea riquesa", entrevista a Victoriano Muñoz. *Espais*, núm. 1 (setembre–octubre 1986).

CARRERAS i PUIGDENGOLAS, Josep M. "Les finances de la Mancomunitat de Catalunya". Tesi Doctoral. Universitat de Barcelona. Facultat de Ciències Econòmiques i Empresariales. Departament d'Història i institucions econòmiques, 1997.

CASASSAS i SIMÓ, Lluís. *Barcelona i l'espai català*. Barcelona: Curial, 1977.

ROCA, Francesc. *Política Econòmica i territori a Catalunya. 1901-1939*. Barcelona: Ketres, 1979.

Recull i comenta cites del discurs de Puig i Cadafalch "Una tasca de civilització a realitzar per la Mancomunitat de Catalunya", a Dues conferències. Editorial Catalana, s.d.

DIPUTACIÓ DE BARCELONA. Gabinet Tècnic d'Obres Públiques. *Generalitat de Catalunya. Pla de camins, 1935*. Barcelona, 1977.

[Reproducció facsímil de l'original de setembre de 1935. Aportació als treballs de l'àmbit VIIIè "Ordenació del territori" del Congrés de Cultura Catalana]

FONT i GAROLERA, Jaume. "Infraestructures viàries i organització del territori: contribució al coneixement del procés de formació de la xarxa viària de Catalunya". Universitat de Barcelona. Departament de Geografia i Anàlisi Geogràfica Regional, 1991.

GENERALITAT DE CATALUNYA. Departament de Política Territorial i Obres Públiques. *Pla de carreteres de Catalunya. Annex I: Antecedents històrics*. Barcelona, 1983. [a cura de J. Bernat].

GENERALITAT DE CATALUNYA. Departament de Política Territorial i Obres Públiques. *Pla General d'Obres Públiques, any 1935*. Barcelona, 1982.

Introducció de J. M. Cullerell, Proemi de V. Muñoz, i Pròleg de J. M. Carreras, J. Bernat i J. M. Camarasa. [Reedició de part dels documents, gràfics i mapes coneguts fins aquella data; forma part del conjunt cedit a l'Arxiu Nacional de Catalunya]

MARCUELLO, José Ramón. *Manuel Lorenzo Pardo*. Madrid-Zaragoza: Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Aragón, 1990.

MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y URBANISMO. *Indalecio Prieto, ministro de Obras Públicas*. Catàleg de l'exposició projectada i dirigida per Salvador Tarragó. Madrid, 1983. Text de DÍAZ MARTA, Manuel).

MOLAS, Isidre. "El govern d'Ignasi Vilallonga de la Generalitat de Catalunya". *Arguments* [València], núm. 1, 1974.

MUÑOZ OMS, Victoriano. *Plan de Aguas de Catalunya, 1957*. s.p.i. [reproduït a la Revista Ribagorzana, 31 p.]

MUÑOZ OMS, Victoriano. "Tráfico y estructura de una red de carreteras". Memorias de la Real Academia de Ciencias y Artes de Catalunya, núm. 2789, vol. XXXVIII, núm. 6 (octubre 1967).

MUÑOZ OMS, Victoriano: "Planificación de carreteras en Cataluña. Historia". Conferència a les *Jornadas de Estudio de la Asociación Española de la Carretera*. Barcelona, maig 1982. [Exemplar fotocopiada]

PÉREZ DE LA CANAL, Miguel Ángel. "Evolución de la transferencia de servicios estatales a la Generalitat de Catalunya durante la Segunda República". *Documentación Administrativa* [Madrid], núm. 177 (gener-març 1978).

RIERA i FIGUERES, Pilar. «Del Pla d'Obres Públiques de 1935 al Pla General d'aigües de 1957 (Victorià Muñoz Oms)». Sessió del programa de Doctorat obert *Propostes d'Ordenació integral del territori a la Catalunya contemporània* coordinat per Enric Lluch. Bellaterra: Universitat Autònoma de Barcelona, Departament de Geografia, 19 de gener de 1996.

ROCA i ROSELL, Francesc. *Política Econòmica i territori a Catalunya, 1901-1939*. Barcelona: Ketres, 1934.

SÀNCHEZ i VILANOVA, Llorenç. *Victoriano Muñoz, enginyer*. La Pobra de Segur: Enher, 1993.

SERRATOSA i PALET, Albert. *Nomenament Doctor Honoris Causa de Victorià Muñoz Oms, Doctor Enginyer de Camins, Canals i Ports*. Barcelona: Universitat Politècnica de Catalunya: Escola Tècnica Superior d'Enginyers de Camins, Canals i Ports, 1993. [Cerimònia de l'acte d'investidura]

SICA, Paolo. *Historia del urbanismo*. El siglo XX. Madrid: Instituto de Estudios de Administración Local, 1981.



## Relació d'il·lustracions

1. Mapa de Catalunya, a escala 1:200.000, confeccionat per a la redacció del Pla d'Obres Públiques. Pàgina 190
2. Mapa "Esquema de la xarxa dels camins generals del Pla". Pàgina 190
3. Mapa "Pla hidràulic. Aprofitament integral dels rius de Catalunya". Pàgina 190  
Mapa utilitzat també per al "*Plan de Aguas de Catalunya*", de 1955, sense la màscara en castellà, de la qual encara s'observen rastres. Pàgina 190
4. Mapa "Mapa geológico aplicado a la hidrografia y a las tierras aptas para el cultivo".  
Mapa del Pla d'Obres Públiques de 1935, que posteriorment es va utilitzar per al "*Plan de Aguas de Catalunya*", redactat per Muñoz Oms l'any 1955. En els mapes utilitzats se'ls va superposar una màscara amb el títol i la llegenda en castellà. Pàgina 190