

que ha de ser inundada, de la forma y composición del terreno en que la presa se sitúe, de la profundidad á que se halle la roca sobre que ha de cimentarse la obra y de la calidad y distancia de los materiales de construcción, y el valor del metro cúbico de agua, que es lo que pudiéramos llamar efecto útil obtenido; depende además de la capacidad del vaso.

(Se continuará.)

CARRETERAS PROVINCIALES DE BARCELONA

ESTUDIO HISTÓRICO-CRÍTICO

(Continuación.)

Carretera de Igualada á Santa Coloma de Queralt.—En tres distintas épocas se ha construido esta vía. Dióse á ella principio en 1862, cuando la crisis industrial exigió que se diese ocupación á los trabajadores de las fábricas de Igualada, habiéndose llevado á cabo las obras por el sistema de administración. En el año de 1866 hubieron de reemprenderse por análogas causas, ejecutándose por destajos las obras de explanación y de fábrica y por subasta las de afirmado, terminándose este periodo en 1868, en que quedó construida toda la vía hasta el límite de la provincia con la de Tarragona, excepción hecha del puente sobre el Noya y sus avenidas, confirmandose así que se tendía á ejecutar obras de fácil desempeño, lo cual, por otra parte, estaba en relación con la índole de los trabajadores.

Dentro del cuarto periodo se ha dado término á la carretera, alzándose el puente mencionado. Dicha obra, que es la única de importancia, consta de cinco arcos rebajados de 13 metros de luz cada uno, rematando con muros rectos hasta la altura de explanación.

El autor del proyecto, que lo fué el Director de Caminos vecinales don Celso Xaudaró, nombrado más tarde asesor de la célebre Comisión de Diputados, de que antes se ha hecho mérito, no obstante haber sido en época anterior eliminado de su cargo por la misma Diputación de Barcelona, todo lo cual no tiene en verdad explicación satisfactoria ni acredita formalidad siquiera, partió del equivocado supuesto de que serían suficientes someras fundaciones para dar estabilidad á la obra; mas hubo de profundizarse en las deleznables margas azules hasta hallar terreno firme, lo cual, unido á la mayor distancia de materiales y á la dificultad, cuando no imposibilidad, de fabricar de mampostería, bóvedas tan extensas y rebajadas,

preciso ensanchar otro tanto, mencionaremos el tramo metálico de 15 metros de luz sobre la riera de Espinelves, primera obra de dicho material construida á expensas de la Diputación. A pesar de que el terreno no es muy á propósito para una obra de este género, por cuanto serán difíciles las reparaciones y fácil su rompimiento á mano airada en épocas helicosas, se adoptó por escasez de altura de cauce, pues iba á reemplazar un antiguo badén, y hubiera sido, sobre costoso, arrastrable en las avenidas todo trabajo de formación de terraplenes al objeto de ganar altura. Construyóse el puente en los talleres de Barcelona á cargo del Arquitecto D. Juan Torras, pues el que suscribe ha formado siempre empeño en que no se acudiera al extranjero para obras que pueda proporcionar la industria del país, habiendo dado magníficos resultados en el tiempo que lleva de ejercicio, á pesar de las pruebas ya artificiales, ya naturales á que ha debido resistir.

En 1.º de Mayo de 1881 dió principio el contratista D. Vicente Planella á las obras de esta carretera, terminándolas en 31 de Octubre de 1882 y siendo recibidas en 29 de Noviembre del mismo año, después del reconocimiento hecho por el Sr. Ingeniero Jefe de Obras públicas que la ley previene.

La longitud total de la vía es de 26.^k 581 metros, siendo de lamentar que por parte de la vecina provincia de Gerona no se termine lo que á ella corresponde.

Carretera de Montesquiu al confín de la provincia con Lérida por Berga.—Altamente estratégica, pues une la provincia de Gerona con la de Lérida, y el río Ter con el Llobregat, atravesando escabrosos terrenos y pasando por pueblos que, como el de Alpens, se hicieron tristemente célebres en la última guerra civil, débese casi por entero á esta circunstancia su inclusión en el plan, sin desconocer que su apertura ha cambiado la faz de la comarca, haciéndola entrar por los senderos de la industria y del comercio, que le eran totalmente extraños.

En tres trozos se ha dividido la sección primera al objeto de facilitar las obras: en realidad tiene origen en S. Quirse de Besora y no en Montesquiu; la razón estriba en haberse emplazado en S. Quirse la estación de S. Juan de las Abadesas, en que la riera de Cusons es de más suaves pendientes que la de Sora, y en que no corto trecho de esta carretera podrá así servir para la de Prats de Llusanés á S. Quirse, lográndose una notable economía en las obras, extensiva á la conservación; la longitud del trozo primero es de 14.^k 663 metros y su presupuesto, aprobado en 23 de Junio de 1879, ascendía á 555.478,17, mas las obras importaron tan sólo 462.199,31 pesetas, lo cual consignamos por haberse exagerado de público el coste de esta vía, siendo así que el medio por kilómetro, á pesar de lo fragoso del terreno y de haberse tenido que reemplazar el ladrillo por sillería donde

quiera que habia de hallarse bajo la influencia directa de los agentes atmosféricos, sube únicamente á 31.521,51 pesetas, cantidad insignificante si se compara con la de la carretera del Estado de Ribas á Puigcerdá, que se halla en sus inmediaciones.

En su trayecto se ha descubierto la cantera de Espadaler, de que se surte hoy Barcelona para el empedrado de sus calles, y, además de las ventajas generales arriba indicadas, facilita la extracción de maderas y carbonos, riqueza del país.

El segundo trozo, que va de Alpons á Borredá, mide 15.^k543 metros de longitud; algún tanto alejada la traza de la población limite, solicitó ésta una variante á fin de que pasara por el pueblo ó sus inmediaciones, aprobándolo la Excm. Diputación en 31 de Mayo de 1880, fecha en que autorizó al Ingeniero para el citado cambio, ratificando el acuerdo en 30 de Diciembre de 1882.

Dos son las obras que en este trecho deben mencionarse, si bien la verdadera dificultad estriba más que en las de fábrica en las de tierra y en la buena elección de trazado, el cual hubo de modificarse algún tanto en el acto del replanteo á fin de no penetrar en la vecina provincia de Gerona; las obras antes aludidas son el puente de Puigcercós, alzado en vez del antiguo denominado de Roma, y el inmediato á Borredá sobre el Margansol; igual es la luz de entrambos, á fin de aprovechar la misma cimbra, siendo de 15 metros y el arco rebajado al tercio.

La recepción provisional se efectuó en 30 de Abril de 1883 y su coste, según proyecto, pues con la liquidación *no me hallo conforme* es de 455.999,11 pesetas, á las que hay que añadir por el concepto del presupuesto adicional aprobado la cantidad de 33.529,44 pesetas.

Con algún mayor detalle hablaremos del trozo tercero de esta carretera, ya que por una parte su construcción es importante y por otra, en su viciosa tramitación, en los sucesivos é indeterminados presupuestos adicionales aprobados y mandados ejecutar por la Corporación provincial y en otro concepto más grave de que luego se hablará, aunque ligeramente, resulte la más palmaria prueba de cuánto urge modificar las leyes de Obras públicas en la que se refiere á atribuciones explícitas ó supuestas de las corporaciones populares.

En sesión de 29 de Agosto de 1879 la Excm. Diputación, sin cumplir el requisito legal de pasarlo á informe del Ingeniero Jefe de Obras públicas, informalidad que se repitió varias veces al principio de este periodo á pesar de los oficios del Sr. Jefe Inspector y que ha dado lugar á algunos abusos, aprobó el proyecto de este trozo, el cual se sacó á subasta sólo en Barcelona, en vez de hacerse simultáneamente en Madrid y Barcelona, ilegalidad que no tuvo sin embargo lugar, por haberse la Superioridad enterado del

asunto y dispuesto la *suspensión del acto*. Ascendía el presupuesto á la cantidad de 696.008,38 pesetas, habiéndose negado el Ingeniero que suscribiera á disminuir su importe, de modo que se evitara la doble subasta, aun cuando procuró introducir todas las economías compatibles con el primordial objeto de la carretera, utilizando al efecto trechos de un antiguo camino vecinal, no acercándose á la población de Vilada á fin de evitar rodeos y gastos consiguientes y proponiendo que, aunque en no muy buen estado, prestara servicio el viejo puente Miralles sobre el río Llobregat.

La baja obtenida en la subasta, la economía alcanzada en el primer trozo de esta carretera y el deseo de igualarla en sus condiciones viales á las demás que dentro del plan se iban realizando *con unánime aplauso*, según la Memoria de 1.º de Abril de 1881 firmada por D. Manuel Planas y Casals, presidente accidental, hicieron que á ejemplo de los pueblos de Alpens y Borredá, el de Vilada solicitara también una variante, é incoado expediente lo acordó la Diputación en 7 de Febrero de 1881, previo informe del Ingeniero, á quien se autorizó además en 19 de Julio de 1882 para las obras de un nuevo puente de Miralles, aprobado el proyecto y presupuesto, que ascendía á 85.667,62 pesetas, así como para abrir un túnel que en las inmediaciones de dicho puente evitara un largo y penoso rodeo; resulta, por tanto, que dichas modificaciones fueron *todas* aprobadas por la Excm. Diputación, y que respecto á la primera, ó sea á la variante de Vilada, no se consignó cantidad, pues no se hizo proyecto, excepto para la obra del puente de Vilada, la cual, en razón á su importancia, no quiso el Ingeniero realizarla sin proyecto y presupuesto aprobados, á pesar de que como queda dicho tenía autorización amplia para ello.

Que el aprovechamiento de los trozos hechos en tiempos anteriores, la construcción de un elevado y ancho puente en vez de utilizar (mientras resistiera) el viejo de Miralles, el aumento de longitud debido á la variante de Vilada, las travesías por pueblos de que antes pasaba abierta la carretera, habían, sin mentar otras causas, de aumentar mucho el presupuesto, es punto claro á todas luces; de no ser así fuera responsable el Ingeniero de no haber propuesto *ab initio* tan evidentes ventajas si no llevaran consigo coste mayor, única contra que se presentaba á su realización.

Día llegó en que hubo de presentarse el presupuesto adicional correlativo con tales adiciones de obra, y como á la sazón había cambiado, digámoslo así, la *entidad administrativa* y no se hallaban en predicamento aquellos á quienes interesaran las adiciones y por ellas abogaron, todo cayó sobre el Ingeniero, á pesar de tratarse de obras *aprobadas y autorizadas todas*, y de no haber gastado más que lo consignado en el presupuesto legal; así lo reconoció por fin la Diputación de Barcelona, cuando después de sesiones varias decidió *suspender los acuerdos*, prueba evidente de que

existían, y nombrar una comisión en la forma y con las atribuciones de que ya antes se ha hecho mérito, comisión cuyo objeto final no es costoso adivinar.

Creían los Diputados que la formaban, y con ellos no pocos de los restantes, que la cantidad pedida en el presupuesto adicional estaba ya consumida y que por ello resultaba gran cargo contra el Ingeniero; mas éste, á pesar de las adiciones aprobadas por la Diputación, no se excedió ni llegó siquiera á consumir el presupuesto legítimamente aprobado; de modo que si la Diputación consideraba excesivo el presupuesto adicional, podía disminuirlo y hasta reducirlo á cero pasando por cima de sus acuerdos, que crearon, al disponer y ordenar obras, la obligación de satisfacer su importe, según los precios del presupuesto aprobado en precios unitarios.

Vista la ineficacia del medio, el asunto tomó otro giro, *suponiendo* que las obras ejecutadas importaban más que lo que estaba certificado á buena cuenta, y que lo hecho había de consumir el importe de lo nuevamente solicitado.

Bastara una liquidación hecha entonces para convencer de lo erróneo del supuesto; mas no se apeló á tan evidente prueba, prefiriéndose insistir y propalar hipótesis tan halagüeña para el contratista, como contraria á la verdad y á los intereses de los administrados, si en cambio había de redundar en lo que ellos suponían descrédito del Ingeniero.

No he de hacerme eco de otras explicaciones que con visos de fundamento se me dieron del proceder que se seguía; solo diré, por si alguno quiere hacer la composición de lugar, que la fianza de la carretera, de importe 69.600 pesetas, desaparecido había por entonces de las arcas de la Diputación provincial, y que los mismos que consideraban cargo grave y punible la falta de un acta de replanteo de una alcantarilla insignificante, dieron plazo al sustractor de fondos para que los repusiera, y no habiéndolo efectuado *no lo entregaron á los tribunales*, como pudieron y debieron haberlo hecho, según mi leal saber y entender.

Buen testigo es el tiempo, y él convencerá de que, salvas las diferencias que en más ó en menos puede arrojar una liquidación sobre las cantidades abonadas á buena cuenta, lo certificado representaba el valor de las obras hechas; que no se comprende el empeño de favorecer á los contratistas en perjuicio de los intereses de los administrados, y que el proceder de la Diputación de Barcelona ha hecho improductivos para el país gastos considerables, ha sido causa de destrucción de obras á medio ejecutar y ha creado dificultades para una verdadera liquidación de las mismas, de modo que nunca podrá saberse con certeza si algo de aquella fianza substraída de las arcas provinciales debiera, por ley de contrato, haber *hecho frente á diferencias* entre la liquidación y las certificaciones.

En este caso, como en el citado del puente de San Saturnino de Noya, la fianza que ha de responder al cumplimiento de las obligaciones de la contrata ha desaparecido en burla á la ley y en perjuicio de sagrados intereses.

Véase si todo ello no clama en pro de una pronta modificación administrativa y de la creación de inspecciones de obras públicas provinciales.

Conservación y reparación.—Terminada la reseña de los trabajos realizados en diversas carreteras del plan, volveremos á tomarlas en conjunto, hablando en primer término de su conservación; no sólo para el logro de la buena vialidad, si que también con el objeto de evitar reparaciones que sobre ser costosas entorpecen el tránsito, se ha atendido singularmente á su entretenimiento dotándolas del reglamentario personal de Capataces y Camineros, y por medio de contrataciones anuales de la piedra machacada para el firme. El escaso espesor que tenían los primeros afirmados que se construyeron (20 centímetros en el centro y 10 en los mordientes), por excesivo afán de economía y el haberse tenido que construir diversas obras accesorias y complementarias, por igual causa omitidas, lo han sido de que los gastos de conservación resultaran mayores hasta la fecha de lo que es de suponer en lo sucesivo; sin embargo, el término medio considerando además del material las atenciones fijas y los gastos de salidas del personal afecto, ha ascendido tan sólo á 585,52 pesetas por kilómetro, coste en que ya se ha iniciado un notable descenso á pesar del natural incremento del tránsito, ya por lo que respecta á cada carretera en sí misma, ya por su enlace con las demás. Que dicho coste no es, por otra parte, exagerado, nos lo demuestra una de las publicadas memorias de Obras públicas, según la cual asciende á 602,03 pesetas por kilómetro en las carreteras de tercer orden, ó sean de análogas dimensiones que las provinciales, y á 610 pesetas se elevó dicho coste en el quinquenio de 1863 á 1868, dato de la Memoria del Sr. Garrán relativa á carreteras de esta provincia, en la cual se declara que por falta de recursos se hallaban mal atendidas en su conservación.

Además de las provinciales, hasta 1.º de Julio de 1883 en que las abandonó la Diputación de Barcelona, se ha conservado la de Arenys de Mar al confín de la provincia de Gerona, que forma parte de la de Madrid á Francia; la de Villafranca al confín con Tarragona, perteneciente á la de Tarragona á Barcelona, y la de Moncada á Tarrasa, sumando en conjunto 60.^k 433 metros todas ellas de las abandonadas por el Estado en 15 de Mayo de 1880, de las cuales se reincautó en Julio de 1885.

Y si de la conservación pasamos á la reparación, que es su consecuencia, cábenos manifestar, en pro de la primera, que la segunda ha sido nula. Si bien anualmente ha figurado en presupuesto una partida para reparación de carreteras, ha resultado siempre sobrante, destinándosela unas veces á

transformar en carretera provincial, antiguos caminos como el de Font de Cera, que constituye hoy parte de la de Masnou á Granollers, otras á proveer de firme y de muros de contención vías que de tales elementos carecían, como la del Bruch á Manresa, ó á dotarlas de pretilos y demás obras accesorias, como ha acontecido en la de Igualada á Santa Coloma de Queralt.

Ninguna prueba, por otra parte, más palmaria de verdadera economía que una buena conservación proporciona, es lo ocurrido en las tres carreteras del Estado mencionadas arriba, pues el plazo de dos años y medio entre el abandono por la Excm. Diputación y la toma por la del Estado, ha exigido en todas ellas costosisimas reparaciones, con cuyo importe hubiera podido lograrse una perfecta conservación favorable al tránsito durante muy largo período de años.

Arbolado.—Por las ventajas que proporciona, siendo de notar entre ellas la mejor conservación del firme se ha fomentado la plantación de árboles en las vías provinciales, alcanzando ya la cifra de 9.294. Elegidas las clases en concordancia con el terreno en que debían vivir, se han espaciado de diez en diez metros á fin de que sirvieran al propio tiempo de decámetros; por no poseer la Excm. Diputación viveros propios, se ha acudido ordinariamente al plantío por destajo, siendo de cuenta del destajista su riego, cuidado y renovación durante un año. En la actualidad ha adquirido un terreno en la carretera de Masnou á Granollers, á propósito para vivero, y combinando sus productos con los de otros viveros del Estado á fin de evitar inútiles transportes podrá lograrse notable economía.

Policia de carreteras.—Sin ser desconocido el Reglamento de Policía de carreteras, es lo cierto que no se aplicaba en esta dependencia en su integridad; durante el plazo que relatamos no se ha nombrado capataz ninguno que no reuniera las condiciones reglamentarias; se han dado títulos é instrucciones á los camineros; se han exigido multas, creando así un nuevo ingreso al erario provincial; se ha procurado que se cumplieran las órdenes, concediendo premios, según reglamento, á los que se han distinguido por actos especiales, y se halla incoado expediente para la proposición de algunas reformas, entre ellas la del excesivo volumen lateral de los vehiculos de carga en carreteras de tan pequeña amplitud.

Precios unitarios.—El estudio de precios unitarios ha sido constante afán del Ingeniero que suscribe, habiendo logrado su reducción con respecto á los que de antiguo regían, de modo que sin ahuyentar á los que á las subastas acuden, se pudiera, dentro del empréstito, conseguir en buenas condiciones el mayor número de kilómetros. Con solo decir que el término medio de coste kilométrico ha sido para las diversas carreteras construídas en este período el de 24.390,95 pesetas, queda plenamente demos-

trada la economía con que se han llevado á cabo las obras provinciales; puesto que el término medio resultante para las del Estado en esta provincia, de igual amplitud es, según Memoria publicada por la Dirección del ramo, de 54.000 pesetas, y existen caminos vecinales que ascienden, como el de Berga á la carretera de Montesquiu, á 55.000 pesetas por kilómetro; siendo de notar, aunque no tenga plausible explicación, que los precios unitarios de dicho camino vecinal son más subidos que los de la vecina carretera, y como por otra parte la baja en la subasta no ha sido tan considerable, resulta que si dicho camino se hubiese realizado como ramal de la carretera de Montesquiu á Berga, se habría obtenido, además de menores gastos de administración, una notable economía.

No nos extendemos más acerca de los precios unitarios, por cuanto constan en los estados adjuntos á esta Memoria; por otra parte, razones de delicadeza nos impiden entrar en comparaciones que serían altamente favorables á la administración y régimen habidos en carreteras provinciales de Barcelona en este período; séame permitido expresar, sin embargo, que mi deseo hubiera sido de alcanzar economía aún mayor suprimiendo obras y reduciendo el coste de las puramente indispensables, y que si bien en principio la Diputación ha aceptado esta idea, en la práctica se ha separado, como aconteció con el puente de Tarrasa, en que se remitieron dos proyectos de iguales luces y dimensiones, y se aprobó el de coste mayor, pudiendo citar análogos ejemplos.

(Se continuará.)

MELCHOR DE PALAU.

REFORMAS CONVENIENTES

(Conclusión.)

Prescindiendo del nombre con que se designen los caminos, y haciendo caso omiso de la entidad administrativa de que dependan, es evidente que su fomento y perfección estarán íntimamente ligados con la aptitud, experiencia y buena organización del personal facultativo que cuida de ellos.

El ordenado y progresivo desarrollo de las carreteras del Estado débense en gran parte á la sólida organización del personal de Obras públicas, cuya aptitud, celo y experiencia, aunque poco recompensados, nadie puede poner en duda.

Reconociendo estas cualidades prescriben las Leyes de Obras públicas

LA VANGUARDIA.

DIARIO POLITICO Y DE AVISOS Y NOTICIAS

EDICION DE LA TARDE.

REDACCION Y ADMINISTRACION: calle de las Eneas, núm. 8 y 10, (entre la Plaza Real y la calle de Raurich.)

PRECIOS DE SUSCRICION: En Barcelona, un mes, 6 rs.—Fuera, un trimestre, 22 rs.—Ultramar: 40 rs.—Extranjero: 60 rs.—ANUNCIOS Y RÉMITIDOS, a precios convencionales.

J. F. OBIOLS, Agente Administrativo y Judicial.

OFICINA DEDICADA AL SERVICIO ESPECIAL DE LOS CONTRIBUYENTES,
Paseo de la Aduana, número 3, bajos.

TARJETAS
de visita
facturas
etiquetas
marcas
cromos
anuncios
esqueletos

comerciales, con lujo y rapidez, desde 6 reales ciento, 50 el mil. Mitad de precio de las papelerías. Litografía - mecánica, Plaza de San Miguel, n.º 3. P. Mallofré.

MÉTODO INOFENSIVO DE PURIFICACIONES

Con su uso aseguramos la curacion pronta y radical de la sífilis por antigua y rebelde que sea.—*Dispensario del médico especialista R. Saez, Carmen, 30 y 32, 2.º Consulta de 2 á 4 y de 7 á 8.*

CRÓNICA LOCAL.

La Comision del Excmo. Ayuntamiento que, como hemos dicho esta mañana, ha de pasar á Madrid para gestionar la resolucion de algunos asuntos, entre ellos el del enlace de los ferro-carriles de Tarragona y Francia, se compone, segun leemos en un colega, del señor Alcalde constitucional y de los Tenientes de Alcalde don Ignacio Pons y don Juan Manté á quienes acompañará el mayordomo del Municipio señor Feito con un portero.

Al mismo tiempo está encargada la propia Comision de presentar la esposicion que la Comision Central ejecutiva del monumento á Cristóbal Colon eleva á S. M. el Rey, cuya esposicion ha sido escrita con elegancia y pulcritud sobre pergamino, por uno de los más inteligentes calígrafos de esta ciudad.

—Se está montando en el Parque el andamio para colocar en la cascada el grupo escultórico original de los señores Vallmitjana y esculpido por el señor Alentorn, en virtud de acuerdo del Municipio, que representa el nacimiento de Venus. A continuacion se colocarán en seguida la estátua de Neptuno del escultor señor Fuxá, que está ya muy adelantada, y el grupo de niños y la estátua de Anfirite del señor Gamot, que dentro de muy breves dias quedarán terminados por completo.

—Dice un colega que en San Feliu de Guixols, las aves de corral están atacadas de viruela de una manera lamentable.

Llamamos sobre ello la atencion de las autoridades para evitar, caso de ser cierta la noticia, su introduccion en nuestro mercado.

—A las diez y media de esta mañana han pasado por la calle de Fernando dos batallones de cazadores en direccion al Parque, para reunirse con los dos restantes en este punto y llevar á cabo el paseo militar que anunciamos ayer bajo las órdenes del Excmo. señor General 2.º cabo señor Galvis y Abella.

—Respecto á la cuestion de los vigilantes, por la Alcaldía ha sido dirigida á la *Gaceta de Cataluña* la siguiente carta:

lia del señor don Jaime Codina participando el fallecimiento de éste, y á petición del mismo señor diputado se leyó la comunicacion de que se trata dirigida al presidente de la Diputacion, y el decreto de éste disponiendo que se diese el pésame á la familia del finado y se le hiciese saber que la Presidencia sintió muchísimo no poder asistir al entierro por motivos de salud, pues, de otra suerte se hubiera complacido en concurrir como amigo del difunto y como presidente de la Diputacion.

El señor Jover propuso que se consigne en actas el sentimiento del Cuerpo provincial por el fallecimiento del señor Codina, y así fué acordado por unanimidad.

Tambien preguntó el señor Jover si se habian recibido los planos ultimados del edificio destinado á Instituto provincial; y habiendo contestado el señor Presidente que en efecto obraban ya en Secretaría los referidos planos, preguntó el señor Jover qué fondos hay en la caja de la provincia para empezar las obras del Instituto, cuya pregunta se reservó la Presidencia contestar en la sesion próxima, dada la imposibilidad material de verificarlo desde luego.

En seguida el mismo señor Jover dió cuenta de haber visitado con el señor Presidente la Escuela normal de Maestras y encareció la urgente necesidad de que dicho establecimiento se instale en un local más á propósito que el que en la actualidad ocupa.

Entrando en el despacho de los asuntos consignados en la orden del dia, se ratificaron y en lo menester se aprobaron los acuerdos adoptados por la Comision provincial con los diputados que se hallaban en Barcelona en virtud de lo dispuesto en el art. 66 de la ley.

Acto continuo se dió cuenta del dictámen emitido por la Comision de Gobernacion sobre la proposicion del señor Rosselló, en cuyo dictámen se somete á la aprobacion del Cuerpo provincial los siguientes acuerdos:

1.º Que se eleve inmediatamente á los Cuerpos colegisladores atenta exposicion, en súplica de que se dejen subsistentes todas las rifas que se celebran en esta ciudad cuyos productos se aplican á objetos de beneficencia, y, especialmente aquellas cuyos ingresos se destinan á la satisfaccion de necesidades que deban correr á cargo de la provincia.

2.º Que se dirija expresiva comunicacion á todos los señores senadores y diputados de esta provincia para que se sirvan apoyar y prestar su valioso concurso á fin de que se consiga el objeto que se propone la Diputacion con el antecedente acuerdo.

3.º Que se nombre una comision compuesta de dos ó tres señores diputados que pase á Madrid á gestionar el favorable resultado de la peticion aludida facultando á la Presidencia para designar los que deban componer dicha Comision.

Abierto debate por párrafos del citado dictámen y leído el primero, el señor Jover preguntó si la supresion propuesta tenia por objeto centralizar las rifas, ó bien dar mayor importancia á la Loteria Nacional.

Y habiendo contestado el señor Benet que segun acababa de demostrar el señor Roselló al apoyar su proposicion se trataba de suprimir las rifas bajo el supuesto de aumentar los productos que rinde la Loteria Nacional, se aprobó dicho párrafo, votando en contra el señor Jover por ser en principio contrario al establecimiento y existencia de toda clase de rifa.

Sin debate se aprobó el párrafo segundo, votando tambien en contra el señor Jover.

Abierta discusion sobre el tercero, lo impugnó el mismo señor Jover por considerar innecesario el nombramiento de la Comision á que aquel alude, pudiéndose economizar el erario provincial los gastos que se ocasionasen.

El señor Benet, despues de hacer constar lo parco que ha sido la Diputacion en el nombramiento de Comisiones de la indole de la que se trata, lo insignificante de los gastos que han ocasionado y los plausibles resultados obtenidos, defendió el párrafo haciendo ver la conveniencia para los intereses de la provincia del nombramiento de la Comision.

Y despues de rectificar los señores Benet y Jover se dió el punto por suficientemente discutido, y fué aprobado dicho párrafo votando en contra el señor Jover, y con la adicion, propuesta por el señor Benet, de que la Comision referida gestione al propio tiempo los demás asuntos de verdadera importancia que existen pendientes de resolucion.

Luego la Diputacion provincial acordó:

Aprobar definitivamente el remate y adjudicar el servicio de las obras de construccion del trozo primero de la carretera de San Lorenzo Savall á Llinás, comprendido entre la primera de dichas poblaciones y San Felio de Codinas, á don Rafael Jaume y Font por la cantidad de 349,819 pesetas.

Poner en conocimiento del señor Gobernador que el Cuerpo provincial dá por terminadas las obras de construccion del trozo primero de la carretera de Montesquiu al confluente de la provincia de Lérida por Berga, comprendido entre Montesquiu y Alps; y nombrar al diputado don Francisco Domingo, para que, en union del ingeniero Jefe de carreteras provinciales y del contratista, proceda á la recepcion provisional de dicha carretera y á entregarla al uso público.

Aprobar definitivamente el remate y adjudicar el servicio de las obras de construccion del trozo tercero de la carretera de San Boy de Llobregat á La Llacuna, comprendido entre