	Precios — Ptas.	IMPORTES — Ptas.
Cuatro lavabos completos para la tropa	25,00	100,00
Una bomba y accesorios para elevar el agua del pozo	»	100,00
Un depósito de plancha de hierro para el agua colocado sobre soportes de hierro fundido	»	1.000,00
Una fuente de hierro fundido	»	30,00
Distribución del agua	»	150,00
39 m. l. de armadura de formas de hierro con correas y pares de madera	110,00	4.290,00
58 idem de camastros de armadura de hierro	60,00	3.480,00
273 m.² de entablado de la armadura	2,50	682,50
78 m. l. de carreras de madera	2,00	156,00
3 puertas interiores de una hoja	45,00	135,00
1 idem exterior	»	100,00
1 ventana antepechada	»	55,00
20 m. l. de armeros y mochileros	10,00	200,00
44 idem de canalón de cinc	4,00	176,00
25 idem de bajadas de id	4,50	112,50
39 idem de forrado de limas	12,00	468,00
20 m.² de cristales para las vidrieras	3,00	60,00
Pintura de la carpintería y herrería	»	80,00
Nave izquierda del penal.		
Derribo de la cubierta y cielos rasos	»	150,00
466,38 m.² de forjadas del atirantado	4,00	1.865,52
466,38 idem de guarnecidos y blanqueos en techos	1,00	466,38
337,52 idem de blanqueo de techos	0,40	135,00
143,52 idem de guarnecidos y blanqueos en muros	1,00	143,52
Arreglos de cornisas y petos	»	300,00
1.045,60 m.² de cubierta de teja árabe	3,00	3.136,80
57,40 m. l. de armadura de formas de hierro con correas y pares de madera	200,00	11.480,00
204,80 idem de carreras de madera	2,00	409,60
1.045,60 m.² de entablado de la armadura	2,50	2.614,00
139,30 m. l. de canalón de cinc	4,00	557,20
99,00 idem de bajadas de id	4,50	445,50
Colocación y arreglo de tragaluces y pararrayos	»	100,00
Cristales para los tragaluces	»	90,00
Pintura de la armadura y canalón	»	120,00
Pabellón de la izquierda y almacén.		
150,75 m.² de tabiques sencillos	1,50	226,12
3 puertas tabicadas de todo grueso	45,00	135,00
618,90 m.² de guarnecidos y blanqueos	1,00	618,90
2 rasgados de ventanas para convertirlos en puertas en fachada	30,00	60,00
Arreglo de los solados del pabellón y almacén	»	30,00
Retejo de la cubierta de pabellones, aprovechando la teja vieja	»	150,00
26,40 m. l. de anaquelería para el almacén	10,00	264,00
5 puertas interiores de una hoja	45,00	225,00
1 idem exterior para el pabellón	»	85,00
1 idem id. para el almacén	»	125,00
2 fogones completos y subidas de humos	75,00	150,00
2 excusados con aparato de sifón	45,00	90,00
Refuerzo de la armadura	»	200,00
Pintura de la carpintería	»	75,00
7 pararrayos con sus accesorios	60,00	420,00
5 escaleras de las garitas, reformando los peldaños	50,00	250,00
Honorarios del Arquitecto por formación del proyecto	»	975,51
Idem del id. por dirección de las obras, con inclusión de los gastos de viaje de inspección	»	3.151,02
Idem del Sobrestante nombrado por la Dirección	»	1.000,00
TOTAL		48.482,57

Las proposiciones se presentarán en pliegos cerrados, extendidas en papel sellado de la clase 12.ª, y con estricta sujeción al siguiente

Modelo de proposición.—D. N. N., vecino de..., según cédula personal que acompaña, enterado del anuncio publicado en la *Gaceta* del día 30 de Octubre y *Boletín oficial* de la provincia, y demás condiciones y requisitos que se exigen para la adjudicación en pública subasta de las obras que hay que ejecutar en el establecimiento penal de San Miguel de los Reyes de Valencia, se compromete á tomar á su cargo la ejecución de las mismas, con estricta sujeción á todas las condiciones, por la cantidad de... pesetas.—(Fecha y firma)

Subasta para el día 4 de Diciembre próximo, á las de doce la mañana.

Anunciada en el Boletín oficial *de 3 de Noviembre.*

VALLADOLID

Obras del trozo 4.º de la carretera provincial de Torrelobatón á Valdefuentes, comprendido desde Torrelobatón hasta el final delterceno, de una longitud de 5.700 metros. Presupuesto 49.998,97 pesetas.—Depósito, provisional, 2.500 pesetas.

La subasta se celebrará en la Diputación provincial de Valladolid, en cuya Secretaría se hallan de manifiesto las condiciones.

Las proposiciones se presentarán en pliegos cerrados, extendidas en papel sellado de la clase 12.ª, y con estricta sujeción al siguiente

Modelo de proposición.—D. N. N., vecino de..., con cédula personal de..., clase, expedida con el número..., en..., enterado del anuncio publicado en le *Boletín oficial* de esta provincia el día 3 de Noviembre último, condiciones y requisitos que se exigen para la adjudicación en pública subasta de las obras de construcción del 4.º trozo de la carretera provincial de Torrelobatón Valdefuentes, se compromete á tomar á su cargo la ejecución de las mismas, con estricta sujeción á los expresados requisitos y condiciones por la cantidad de... (pesetas en letra).—(Fecha y firma del proponente.)

Subasta para el día 5 de Diciembre próximo, á las doce de la mañana.

Anunciada en el Boletín oficial *de 4 de Noviembre.*

VALLADOLID

Obras del segundo trozo de la carretera provincial de Castrillo Tejeriego á Tudela de Duero, que comprende desde el final del primero hasta la cañada de Valdelerma, en una longitud de 4.275 metros.—Presupuesto, 49.678,53 pesetas.—Depósito provisional, 2.485 pesetas.

La subasta se celebrará en la Diputación provincial de Valladolid, en cuya Secretaría se halla de manifiesto las condiciones.

Las proposiciones se presentarán en pliegos cerrados, extendidas en papel sellado de la clase 12.ª, y con estricta sujeción al siguiente

Modelo de proposición.—D. N. N., vecino de..., con cédula personal de... clase, expedida con el núm..., en... enterado del anuncio publicado en el *Boletín oficial* de esta provincia del día 4 de Noviembre último, condiciones y requisitos que se exigen para la adjudicación en pública subasta de las obras de construcción del segundo trozo de la carretera provincial de Castrillo Tejeriego á Tudela de Duero, se compromete á tomar á su cargo la ejecución de las mismas, con estricta sujeción á los expresados requisitos y condiciones, por la cantidad de... pesetas (en letra).—(Fecha y firma del proponente.)

Subasta para el día 5 de Diciembre próximo, á las doce de la mañana.

Anunciada en el Boletín oficial *de 4 de Noviembre.*

VALLADOLID

Obras del trozo único de la carretera provincial de Casasola de Arión á Pedrosa del Rey, que comprende una longitud de metros 4.440,66.—Presupuesto, 45.440,69 pesetas.—Depósito provisional, 2 275 pesetas.

La subasta se celebrará en la Diputación provincial de Valladolid, en cuya Secretaría se hallan de manifiesto las condiciones.

Las proposiciones se presentarán en pliegos cerrados, extendidas en papel sellado de la clase 12.ª y con estricta sujeción al siguiente

Modelo de proposición.—D. N. N., vecino de..., con cédula personal de..., clase, expedida con el número... en..., enterado del anuncio publicado en el *Boletín oficial* de esta provincia del día 4 de Noviembre último, condiciones y requisitos que se exigen para la adjudicación en pública subasta de las obras de construcción del trozo único de la carretera provincial de Casasola de Arión á Pedrosa del Rey, se compromete á tomar á su cargo la ejecución de las mismas con estricta sujeción á los expresados requisitos y condiciones por la cantidad de... (pesetas en letra).—(Fecha y firma del proponente.)

ASOCIACION DE SOCORROS DE AYUDANTES Y SOBRESTANTES DE OBRAS PÚBLICAS

JUNTA DIRECTIVA

Cuenta del mes de Octubre de 1899.

DEBE	Pesetas.	TOTAL — Pesetas.
Suma anterior en fin de Septiembre		22.002,65
Cobrado por cuotas de defunción	1.365	
Idem por id. de Administración	288	
Idem por id. de nuevos ingresos	10	
		1.663
Suma el *Debe* en fin de Octubre		23.665,65
HABER		
Suma anterior en fin de Septiembre		16.438,10
Pagado por cuotas de defunción (13.ª y 14.ª)	2.157,60	
Gastado para remitirlas	1	
Descontado por los corresponsales al remitir fondos	34,10	
Por cobrar las cuotas de Madrid	11	
Gastado en sellos para pedir á provincias la cuota 16.ª y 17.ª	11,50	
Idem para varias cartas y pagado al cartero	4,85	
Gastos de Administración	2,40	
Sueldo del Oficial	75	
		2.297,80
Suma el *Haber* en fin de Octubre		18.735,90

Madrid 31 de Octubre de 1899.—El Tesorero, Julio Cano.—El Contador, Joaquín Martínez Callejo.—V.º B.º—El Presidente, Aragón.

* * *

El día 30 de Octubre ha fallecido en Teruel el Ayudante D. Sixto García Laporta, habiendo correspondido á sus hijos la cuota 15.ª de este año, cuyo importe se les ha remitido por conducto del corresponsal de dicha provincia en el día de hoy.

También ha fallecido en Granada el día 25 de Octubre el Torrero D. Antonio Baso, á cuya defunción corresponde aplicar la cuota 16.ª, y su importe se remitirá en cuanto envíen los documentos reglamentarios.

REGLAMENTO DE LA LEY DE MEJORA Y SANEAMIENTO DE POBLACIONES

(CONTINUACIÓN)

Art. 121. La tasación de los proyectos se hará con sujeción á las tarifas establecidas, y las discordias se resolverán oyendo á la Junta Consultiva de Urbanización y Obras y á la Real Academia de San Fernando.

CAPITULO II

DE LA EJECUCIÓN DE LAS OBRAS POR LOS AYUNTAMIENTOS

Art. 122. Cuando un Ayuntamiento, autorizado debidamente por el Ministro de la Gobernación, haya de realizar directamente las obras

de reforma y saneamiento del proyecto aprobado, quedará exceptuado de la constitución del depósito del 5 por 100 y del otorgamiento de la escritura pública á que se refieren los artículos 112 y 113 de este reglamento.

Art. 123. Si el proyecto aprobado no fuese de la propiedad del Ayuntamiento, la Corporación municipal satisfará á su autor el importe del mismo, con arreglo á lo dispuesto en el art. 114 de este reglamento. La tasación del proyecto se hará con sujeción á lo preceptuado en el art. 121.

Art. 124. El Ayuntamiento antes de dar comienzo á los trabajos, depositará en la Caja de Depósitos la cantidad necesaria para satisfacer el importe de todos los inmuebles que sea necesario expropiar á fin de abonar á los propietarios las indemnizaciones dentro de los cincuenta días que la ley dispone.

También garantizará debidamente, á juicio del Gobierno, el exacto y puntual cumplimiento de los compromisos que hubiese adquirido con los propietarios de las fincas expropiables, cuando éstas hubiesen accedido á no recibir previamente ó en un solo plazo el valor de sus fincas, á fin de que el pacto convenido entre ambas partes se cumpla puntualmente.

Art. 125. También asegurará el Ayuntamiento, por medio de un presupuesto especial, la cantidad necesaria para llevar á cabo la ejecución de las obras dentro del plazo que se haya fijado por el Gobierno.

Los arbitrios y recursos que los Ayuntamientos destinen á este objeto, no podrán ser en ningún caso los que por los presupuestos ordinarios estén afectos al cumplimiento de las obligaciones que la ley impone á las Corporaciones municipales como obligatorias, los que por otras leyes ó disposiciones del Gobierno tengan aplicación de carácter preferente, ó los que por contratos con particulares estén especialmente hipotecados ó dados en prenda para responder del cumplimiento de obligaciones anteriormente contraídas.

(*Se continuará.*)

FERROCARRILES SECUNDARIOS

La construcción de una red de ferrocarriles secundarios es necesidad que todos reconocen y que se siente verdaderamente en el país. Por eso, no ya en estos momentos en que las desdichas nacionales hacen pensar en el desarrollo de las obras públicas, como el medio más seguro y eficaz de desenvolver y acrecentar la riqueza patria, sino desde hace bastantes años, se viene hablando mucho de tales ferrocarriles, y ya en la legislatura de 1887-88 se presentó á las Cámaras un proyecto de ley para construirlas; proyecto que se reprodujo en 1889, y otra vez, con algunas reformas, en 1890, siendo entonces aprobado por el Congreso y quedando sin discutir en el Senado. Después, en las legislaturas de 1891 y 1896, se pidió al Gobierno que presentase nuevamente el aludido proyecto de ley; pero al fin éste no llegó á salir de las Cortes, y en cierto modo debemos felicitarnos de ello, porque el auxilio que se concedía á las Empresas de ferrocarriles secundarios era la garantía de interés, durante cierto plazo, al capital empleado en la construcción (fijándose primero en 5 por 100 el interés y en diez años el plazo, y elevándose luego estas cifras al 6 por 100 y veinte años), y semejante sistema de subvención pudo originar graves males, siendo acaso el peor de cuantos podían adoptarse.

Para formar el plan de ferrocarriles secundarios se nombró una Comisión en Marzo de 1888, la cual, después de redactar un anteproyecto que comprende 10.600 kilómetros de longitud, y acerca del cual se abrió pública información insertándole en la *Gaceta* de Enero de 1893, dió por terminado su encargo elevando al Ministro de Fomento, en Julio del mismo año, el informe definitivo. En éste se fija el ancho de la vía en 75 centímetros, como tipo, en vez de un metro que se señalaba en los proyectos de ley; se propone que la longitud de la red subvencionada por el Estado con la garantía de interés sea en total de 4.980 kilómetros, dividiendo las líneas en siete grupos, correspondientes á las zonas servidas por los ferrocarriles principales, y se aprecia el coste de construcción de los secundarios en 60.000 pesetas por kilómetro al máximo (40.000 para explanación y 20.000 para establecimiento de vía), reduciéndole á 25.000 cuando hayan de aprovecharse carreteras construídas.

Esta ligera reseña de la situación oficial del asunto, demuestra bien á las claras la importancia que se le ha dado desde hace diez años; importancia que es cada día mayor y más justificada. Cada vez se marca más la necesidad de construir pronto la red de ferrocarriles secundarios, tanto por los beneficios directos que el país ha de obtener con ellos, como por la innegable conveniencia de alimentar debidamente el tráfico de muchas líneas principales, amenazadas de anemia, como troncos sin ramas.

Ahora bien; para realizar tal objeto hay que proceder con actividad, casi con urgencia, pero meditar bien antes lo que se hace, no vaya á ocurrir que se pierdan dinero y trabajo, ya por partir de bases perjudiciales al verdadero interés nacional y público, ya por dejar abiertas las puertas á las desconsideradas é insaciables influencias locales y políticas, ya también por no separar debidamente lo que corresponde á la Administración y lo que á las Cámaras incumbe, dejando que éstas invadan sin reparo lo que de hecho y justamente es peculiar de aquélla. Algo de esto ha sucedido ya en la construcción de nuestra red de ferrocarriles principales, y mucho, muchísimo en nuestro vigente plan de carreteras, que por excesos de la iniciativa parlamentaria, es un verdadero dédalo de líneas caprichosas.

Otra cosa contra la cual hay que prevenirse, es la exageración y radicalismo de nuestro carácter; que no es virtud española la prudencia. Por carecer de ella, sometemos al rígido y estrecho criterio de escuela la solución de cuestiones que sólo con miras prácticas deben resolverse; por la misma causa, vamos siempre buscando un ideal de perfección, olvidándonos que en la vida real basta con lo bueno; y de esto y de nuestra manía de grandezas, han nacido grandes é irreparables errores, como lo es, sin duda alguna, el haber construído nuestros ferrocarriles de primer orden con un ancho de vía mayor del corriente en todas las naciones, siendo así que por las condiciones topográficas de nuestro país debíamos haberlo reducido todo lo posible.

Temible es que al tratar de construir los ferrocarriles secundarios incurramos en los mismos pecados. Al hablar de esta clase de vías se ha dicho algo ó mucho contra las carreteras, achacando á tan modestas y útiles vías de comunicación lo que es culpa de los hombres que las idearon; es como en nuestro afán de exagerar los argumentos, se ha llegado á indicar, forzando la nota en favor de los ferrocarriles económicos, que no debían construirse más carreteras; bueno es señalar el peligro que de aquí podía originarse Sería evidente error construir un ferrocarril, por económico que fuese, donde no haya tráfico, ni producción para sostenerle en buenas condiciones; en tal caso, es mucho más prudente hacer la carretera y esperar á que, desarrollándose la riqueza, llegue la oportunidad de transformar aquélla en ferrocarril, aprovechande en todo ó en parte la explanación; no perdiendo de vista en semejantes circunstancias, que así como la carretera, desde el primer momento presta grandes servicios á todas las fincas que atraviesa, haciéndolas aumentar en valor, el ferrocarril crea siempre una porción de servidumbres molestas y perjudiciales á las propiedades colindantes. Por eso antes de proyectar un ferrocarril deben apreciarse bien todas las cosas más convenientes en cada caso.

De aquí que ni deban proscribirse las carreteras, ni exagerar el desarrollo de los ferrocarriles secundarios; la cifra de unos 5.000 kilómetros, indicada en el informe definitivo de la Comisión encargada de redactar el plan, nos parece muy razonable para empezar, y con la base de tan acertado y meritorio trabajo ejecutar la primera red de líneas secundarias; completando y rectificando si acaso el plan, oyendo á los Centros técnicos, Corporaciones y entidades que en buenas prácticas administrativas deban informar.