	Pesetas.
línea que sean aprovechables para otras obras y no los utilice el contratista en las de su contrata	0,40
Idem de extracción de de desprendimientos	0,27
Kilogramo de clavazón	1,31
Un guardarruedas	8,00
Un poste hectométrico	2,50
Un idem kilométrico	6,90
Un idem miriamétrico	20,70
Un idem indicador de sillería	24,15
Un idem id. de hierro	80,00
Conservación y acopios.	
Por la conservación y reparación de todas las obras durante el plazo de garantía, por cada kilómetro	330,00
M.³ de piedra machacada que debe hallarse acopiada al verificarse la recepción definitiva	3,60

DESMONTE

VOLUMEN, CLASIFICACIÓN Y PRECIO MEDIO

	Volumen. M.³	Precio. Ptas.	IMPORTES Pesetas.
Excavación en tierra franca	601,130	0,16	96,18
Idem en tierra dura	3.174,040	0,33	1.047,43
Idem en terreno de tránsito	6.026,256	0,50	3.013,13
Idem en roca floja	6.105,703	1,16	7.082,62
Depósito en caballeros	4.593,057	0,27	1.240,13
Refino de taludes	15.907,129	0,04	636,29

$$\text{Precio medio} = \frac{13.115,78}{15.907,129} = 0,82$$

PRESUPUESTO

	Precios. Ptas.	IMPORTES Pesetas.
EXPLANACION		
Movimiento de tierras.		
15.907,129 m.³ de desmonte	0,82	13.043,85
11.725,795 idem de terraplén ó pedraplén	0,42	4.924,83
TOTAL		17.968,68
OBRAS DE FÁBRICA		
Badenes.		
9 badenes	145,30	1.307,70
Tajeas.		
3 tajeas modelo núm. 4	151,77	455,31
3 idem id. núm. 6	206,05	618,15
Una idem id. núm. 7	»	257,33
Alcantarillas		
Una alcantarilla modelo número 29	»	1.358,46
2 idem id. núm. 31	791,83	1.583,66
Una idem id. núm. 40	»	1.368,49
Una idem id núm. 41	»	2.004,72
Una idem id. núm. 50	»	2.134,28
TOTAL		11.088,10
AFIRMADO		
7.592,48 m. l. de firme completamente consolidado	3,04	23.081,14
TOTAL		23.081,14
OBRAS ACCESORIAS		
Empedrados, rastrillos y muretes de las cunetas	»	300,00
Cunetas y zanjas de coronación y desagüe	»	400,00
Rectificación y desviación de cauces	»	300,00
Rampas de servidumbre	»	350,60
Un poste indicador	»	24,15
7 postes kilométricos	6,90	48,30
60 guardarruedas	8,00	192,00
Daños y perjuicios por tránsito inevitable en algunas partes de la carretera en construcción y habilitación ó ejecución de caminos provisionales para paso del público	»	500,00
TOTAL		2.114,45

	Precios. Ptas.	IMPORTES Pesetas.
CONSERVACIÓN Y ACOPIOS		
Por la conservación y reparación de todas las obras durante el plazo de garantía á 330 pesetas por kilómetro	»	2.505,52
M.³ de piedra silícea machacada que deben quedar acopiados al hacerse la recepción definitiva	3,60	1.368,00
TOTAL		3.873,52

Resumen.

	Pesetas.
Explanación	17.968,68
Obras de fábrica	11.088,10
Afirmado	23.081,14
Obras accesorias	2 114,45
Conservación y acopios	3.873,52
Total de ejecución material	58.125,89
Imprevistos, dirección, etc., 15 por 100.	8.718,88
PRESUPUESTO DE CONTRATA	66.844,77

El ancho de la carretera será de 7 metros, distribuídos en la forma siguiente: 4,50 metros para el firme y 1,50 para los paseos. La inclinación de éstos hacia el borde exterior será de 5 por 100.

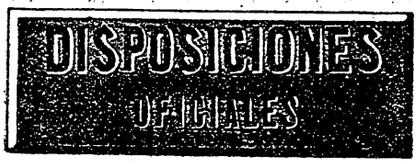
El firme se compondrá de una sola capa de piedra machacada de 20 centímetros de espesor en el centro y 9 en los mordientes, encima de la cual se extenderá otra de recebo en cantidad bastante para rellenar los huecos é igualar la cara superior del firme.

La piedra se machacará fuera de la caja al tamaño de 4 á 6 centímetros.

Las proposiciones se presentarán en pliegos cerrados, extendidas en papel sellado de la clase 11.ª, acompañadas del documento que acredite haber constituído el depósito necesario con arreglo á instrucción y con estricta sujeción al siguiente

Modelo de proposición.—D. N N., vecino de ..., según cédula personal núm. ..., enterado del anuncio publicado con fecha 26 de Noviembre último, y de las condiciones y requisitos que se exigen para la adjudicación en pública subasta de las obras del trozo cuarto de la carretera de Talavera á Puente del Arzobispo provincia de Toledo, 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 ...

(Aquí la proposición que se haga, admitiendo ó mejorando lisa y llanamente el tipo fijado; pero advirtiendo que será desechada toda propuesta en que no se exprese determinadamente la cantidad, en pesetas y céntimos, escrita en letra, por la que se compromete el proponente á la ejecución de las obras, así como toda aquella en que se añada alguna cláusula.)—(Fecha y firma del proponente.)



MINISTERIO DE FOMENTO

REAL DECRETO

De acuerdo con mi Consejo de Ministros, vengo en autorizar al Ministro de Fomento para que presente á las Cortes un proyecto de ley modificando los plazos en que deben terminarse las obras del Canal de Aragón y Cataluña.

Dado en Palacio á 14 de Diciembre de 1906.—Alfonso.—El Ministro de Fomento, Francisco De Federico.

Á LAS CORTES

El proyecto oficial del Canal de Aragón y Cataluña redactado á mediados del siglo pasado adolece de deficiencias, producidas por el cambio que desde entonces han tenido las condiciones sociales del obrero, las modificaciones de los procedimientos de construcción y el precio de los explosivos. Mayores son aún las deficiencias que proceden de la omisión en el proyecto de la cimentación de muchos puentes y de la carencia absoluta de revestimientos de la caja del Canal, que son en muchas partes necesarios y de elevado coste. Esto justifica la elevación del presupuesto reformado; éste asciende, en números redondos, á 32 millones de pesetas, que representan un aumento respecto de los aprobados de 14,6 por 100, sólo el aumento de jornales y del precio de los explosivos motivaría una variación de más del 25 por 100, y si no llega á ese aumento, debido es, y justo el consignarlo, á la pericia y asiduidad del personal técnico encargado de las obras y á las economías que ha permitido el sistema de destajos ahorrando al Estado el beneficio industrial.

Falta poco para que pueda ser una realidad esta importante obra de riego, que ha de beneficiar 100.000 hectáreas, y necesario es satisfacer los anhelos de la opinión y aun la conveniencia del Estado procurando la pronta terminación de los trabajos, y que en un plazo breve puedan implantarse los riegos en toda la longitud del Canal, fomentando la riqueza pública, impidiendo la emigración y realizando importantes mejoras sociales que, por sabidas, resulta ocioso enumerar.

Con tan justificado objeto proponemos á las Cortes que las cantidades que faltan para terminar el anal se consignen en los tres próximos presupuestos; y como las obras pueden terminarse en plazo más corto, pero tampoco puede exigirse al Tesoro público mayor sacrificio, que se autorice la construcción por el sistema de concurso, pero acomodando el pago á las consignaciones anuales.

Fundado en estas consideraciones, el Ministro que suscribe, autorizado al efecto por S. M., acude á las Cortes, y tiene la honra de someter á su deliberación el adjunto

PROYECTO DE LEY

Artículo 1.° Los 12 millones de pesetas presupuestos para la conclusión de las obras del Canal de Aragón y Cataluña se consignarán, á razón de 4 millones cada uno, en los presupuestos de los años 1907, 1908 y 1909.

Art. 2.° Las obras se ejecutarán con arreglo al proyecto aprobado en 23 de Abril de 1864, con las modificaciones ya aprobadas y que se aprueben en los restantes.

Art. 3.° Las obras nuevas se ejecutarán por concurso, pudiéndose fijar en los ajustes que se hagan plazos para acabar las obras más cortos que los que se señalan para los pagos, siempre que no al-

teren los créditos ni las previsiones del presupuesto.

Art. 4.° Si por falta de proposiciones admisibles no pudiese ser otorgada la concesión de ejecución de las obras nuevas en dos concursos, queda autorizado el Gobierno para ejecutarlas con cargo á los fondos del Estado á que se refiere el artículo 1.° de esta ley.

Madrid 17 de Diciembre de 1906.—El Ministro de Fomento, Francisco De Federico.

REALES ÓRDENES

Ilmo. Sr.: Es caso frecuente que los Gobernadores civiles, en virtud de las facultades que les concede el art. 76 del Reglamento del Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, den permiso por algunos días para salir de las provincias de su mando á los funcionarios de dicha clase que se hallan afectos al ramo de Obras públicas; y como una vez concedido este permiso la Superioridad ignora la residencia de los interesados, no pudiendo dirigirse á ellos directamente si el Estado los necesita con carácter urgente para cualquier asunto del servicio;

S. M. el Rey (Q. D. G.) ha tenido á bien disponer que siempre que las expresadas Autoridades concedan la licencia de que se trata á los Ingenieros Jefes ó á los Ingenieros subalternos afectos al ramo de Obras públicas, lo pongan inmediatamente en conocimiento de ese Centro directivo, haciendo constar el día de su salida, punto de su residencia y los días que han de permanecer ausentes de sus respectivas provincias.

De Real orden lo digo á V. I. para su conocimiento y efectos consiguientes. Dios guarde á V. I. muchos años. Madrid 22 de Diciembre de 1906.—De Federico.

Ilmo. Sr.: La costumbre establecida por mis dignos antecesores de limitar en lo posible el arbitrio ministerial en cuanto á la libre separación de los funcionarios de este Ministerio, responde al concepto racional, generalmente admitido, de que la estabilidad de dichos funcionarios es la mejor garantía para el orden, moralidad y buen concierto de la vida administrativa. Ya se tocan, y seguirán tocándose en mayor grado en lo sucesivo los beneficiosos resultados de tan plausible conducta. Pero esta mayor estabilidad de los funcionarios exige de éstos el más estrecho y riguroso cumplimiento de obligaciones, á tal extremo, que no ya las faltas que afecten á su rectitud y probidad, sino la mera negligencia ó descuido en cualquiera otro de sus deberes burocráticos, hay que reputarlo como faltas inexcusables y corregirlas con inexorable severidad. No de otro modo podrá existir la justa correspondencia que merece la consideración que el Estado les guarda, ni podrán inspirar, por otra parte, la indispensable confianza, ni llevar al ánimo del público el convencimiento de que los destinos que desempeñan no los deben solamente al favor, sino que son fruto legítimo de su inteligencia y su laboriosidad.

En armonía, pues, con estos principios, S. M. el Rey (Q. D. G.), ha tenido á bien disponer que comunique V. I. á los Jefes de todos los servicios y dependencias de esa Dirección general el propósito que abriga el Ministro que suscribe de respetar en sus actuales destinos á todos los funcionarios dependientes de ese Centro directivo, y el propósito al mismo tiempo de exigirles, sin contemplación de ningún género, el más estricto cumplimiento de sus deberes.

De Real orden lo digo á V. I. para su conocimiento y efectos consiguientes. Dos guarde á V. I. muchos años. Madrid 22 de Diciembre de 1906.—De Federico.

Dirección general de Obras públicas.

Aguas.

El Excmo Sr. Ministro, con fecha 20 de de Octubre último, me comunica la siguiente Real orden:

«Ilmo. Sr.: Visto el informe del Ingeniero Jefe del Servicio Central de Trabajos Hidráulicos con motivo de su visita á las obras contra las inundaciones en las provincias de Levante, y en atención á la importancia de la cuestión y la conveniencia de que se hagan públicos los resultados observados en las últimas avenidas en relación con las obras;

S. M. el Rey (Q. D. G.) se ha servido disponer se inserte en la *Gaceta de Madrid* el indicado informe.»

Lo que traslado á V. S. para su conocimiento y efectos.—Dios guarde á V. S. muchos años. Madrid 18 de Diciembre de 1906. J. Latorre.—Sr. Ingeniero Jefe del Servicio Central de Trabajos Hidráulicos.

INFORME QUE SE CITA

«Ilmo.Sr.: Sin perjuicio de tratar de tratarel problema de las inundaciones en el valle del Segura en ocasión oportuna, según tuve el honor de anunciar á V. I. en mi comunición de 9 del actual, juzgo necesario dar desde luego cuenta á V. I. de algunos hechos y observaciones notados y recogidos directamente por el que suscribe unos, y por el Ingeniero Jefe de las obras de defensa otros.

Conviene ante todo consignar dos hechos de la mayor importancia, que han caracterizado, por decirlo así, los turbiones y avenidas ocurridos en Septiembre último en el valle del Segura.

Refiérese una á la violenta intensidad de los aguaceros ocurridos, digna de notarse aun en una región donde estos fenómenos vienen produciendo desde tiempo inmemorial inundaciones y catástrofes verdaderamente terribles. Según los datos obtenidos en un pluviómetro de Murcia, la lluvia en este punto alcanzó una altura de 45 milímetros en una hora; otro pluviómetro instalado en Totana acusó 80 milímetros en tres horas, y, finalmente, otro, situado en Guardamar, á cargo de un Ingeniero del Servicio forestal, ha recogido 150 milímetros en cuatro horas. Es muy posible que aun estas cifras no revelen la máxima intensidad de las lluvias ocurridas, pudiendo asegurarse, por lo que á Totana se refiere, que no se hallaba en la zona donde los turbiones fueron mayores.

El segundo hecho, íntimamente ligado con el anterior, se refiere al caudal extraordinario que han traído las ramblas y afluentes del Sangonera (tramo inferior del Guadalentín), en la avenida del 5 de Septiembre, de tal modo, que aun antes que se presentaran las aguas procedentes del tramo del río situado aguas arriba de la presa de demarcación del canal de Mazarrón, ya las de dicho tramo inferior habían producido el desbordamiento del canal del Reguerón en casi toda su longitud, la rotura de las obras de toma construídas por los heredamientos que tienen á su cargo la acequia de Cotas y los canales llamados Contrario y río Isla, y el desbordamiento de estos cauces, pues el agua, al no ser contenida por las obras de las tomas, las inundó por completo.

Semejantes hechos no eran conocidos al redactarse el plan de obras de defensa contra las inundaciones, que, como es sabido, tenían por principal objeto defender á Murcia y á sus barriadas de la margen derecha de las amenazas constantes y de los ataques no frecuentes, pero sí formidables, de los ríos Segura y Guadalentín.

Por eso pudo admitirse que elevando la capacidad de conducción del cauce del Reguerón desde unos 60 metros cúbicos, que tenía en 1879, á 223,50 metros cúbicos: agregando otro canal de derivación del río Guadalentín (el de la rambla de Mazarrón ya construído), con una capacidad por lo menos igual al anterior, y contando con el efecto regulador del pantano de Puentes, se conseguiría dar paso á las mayores avenidas, pues los datos que á la sazón se poseían permitían admitir que los aportamientos al Guadalentín por los afluentes inferiores á Lorca sólo darían á que el máximo caudal que saliera por el pantano no fuese reduciéndose en el curso del río, compensando aquellos aportes al efecto de aplanamiento que se produce en toda ola de avenida al propagarse por el cauce de la corriente.

Aun siendo esta hipótesis en extremo prudente, como todas las que sirvieron de base para formular el admirable plan de obras de defensa que desde 1885 vienen realizándose, los datos de ahora, bien que correspondiendo á un caso muy extraordinario, vienen á demostrar que era insuficiente, pues probablemente el Reguerón sólo habrá dado paso á más de 500 metros cúbicos de agua por segundo; lo que ha podido tener lugar merced á la amplitud con que se había proyectado, aparte el caudal desbordado por sus bordes y el que han absorbido el Contrario y el río Isla. Y la insuficiencia resulta aún más si se tiene en cuenta que todas estas aguas eran