

## IV.—LOS DOCKS DE LONDRES

## 1.º—La «London and India Docks Company».

En la segunda sección de este capítulo estudiaremos con todo detalle la organización de esta Compañía de docks, la más importante de Londres; aquí expondremos algunas generalidades solamente.

Hasta fines del siglo XVIII no había docks en Londres, salvo una dársena comprendida en los «Surrey Commercial Docks». Todos los buques anclaban en el Támesis esperando su turno para atracar al quai. Frecuentemente tenían que esperar largo tiempo ó descargaban desde el medio del río utilizando pequeñas embarcaciones—los *lighters*—, en las cuales las mercancías quedaban á veces semanas enteras expuestas á averías y pérdidas de todas clases, hasta que podían ser llevadas á tierra.

Se propusieron diversos proyectos: un «act» de 1799 decidió la construcción de los «West India Docks» y constituyó la «West India Docks Company». Todos los barcos que cargaran ó descargaran mercancías provenientes de América debían ejecutar sus operaciones en estos docks, pagando para ello á la Compañía impuestos de tonelaje limitados á cierto maximum. Quedaban exonerados, naturalmente, los *lighters* que hicieran sólo operaciones de manutención, y los buques reales. La Compañía recibía también un canon por depósito de mercancías en los quais. El «act» autorizaba al Gobierno para anticipar á la Compañía una suma de dinero destinada á la construcción de los docks.

En 1800 se fundó la «London Docks Company», á la cual se concedió por veintiún años el derecho exclusivo de recibir buques cargados de tabaco, arroz (que no procedieran de América), vino ó aguardiente.

En 1803 se fundó la «East India Dock Company», investida de los mismos derechos por el mismo plazo, para los buques procedentes de la China ó de las Indias Orientales.

En 1810 todos los docks estaban en explotación, y una Comisión de la Cámara de los Comunes comprobaba la gran mejora debida á la nueva organización.

En 1803 se había inaugurado el sistema de los *entrepôts*, que permitía dejar en depósito las mercancías sin pagar derechos de Aduana. Este sistema, reservado al principio á los docks, exclusivamente, les dió grandes ventajas.

El monopolio de la «West India Docks Company» expiraba en 1823. Una Comisión especial de la Cámara de los Comunes rehusó la renovación del privilegio; lo mismo ocurrió con las otras Compañías á la expiración de sus concesiones. Por otra parte, en 1832 una ley, «Warehousing Act», suprimió casi todas las restricciones concernientes al empleo de los quais, y, en fin, en 1853 el «Customs Consolidation Act» daba á la Aduana plenos poderes para autorizar el establecimiento de *entrepôts* ó de quais francos fuera de los docks. Así fué como las Compañías de docks, después de haber perdido su monopolio, perdieron también las ventajas que les reportaba el derecho exclusivo de establecer *entrepôts*.

En 1825 se había formado la «St.-Catherine Docks Company». En 1838 las Compañías de docks «East India» y «West India» se refundieron en una sola, formando la «India Docks Company». En 1864 se fusionaron igualmente las «London Dock Company» y «St.-Catherine Dock Company», con objeto de poder comprar el «Victoria Dock» construido en 1850. Esta nueva Compañía fué autorizada en 1875 para construir el «Royal Albert Dock».

La Compañía rival, la «India Docks Company», construyó en 1882 el «Tilbury Dock»; y durante algunos años, las Compañías se hacen una guerra de tarifas. En fin, en 1888 interviene un arreglo sancionado por un acto del Parlamento, y el 1.º de Enero de 1901, las Compañías se fusionan formando una Compañía única, la «London and India Docks Company», que posee, por consiguiente, los «West, East and South-West India Docks», los «London and St.-Catherine, Victoria and Albert Docks», y en fin, los «Tilbury Docks».

La exención de los *lighters* de pagar derechos por entrada y

salida en los docks, ha sido fijada con precisión por el Parlamento en 1902; los *lighters* están exonerados de derechos siempre que hayan sido contratados de buena fe, es decir, para el uso defuido por la ley, y á condición de que las mercancías que ellos descarguen estén á su vez exoneradas de todo impuesto especial. El cuadro siguiente da una idea del tráfico en los docks durante los años 1899-1901:

DOCKS	TONELAJE			Tonelaje del buque más grande en 1901.
	1899	1900	1901	
London Dock.....	447.988	467.316	470.294	2.767
St. Cath. Dock....	2.0.731	209.158	178.384	1.022
W. India Dock....	292.081	303.975	365.93	3.795
E. India Dock....	275.315	253.379	258.979	4.299
S. W. India Dock.	132.373	69.569	110.983	2.485
Victoria Dock.....	637.492	623.9.6	777.100	4.663
Albert Dock.....	1.455.924	1.317.97	1.418.936	5.991
Tilbury Dock.....	839.482	1.054.394	1.157.331	8.651
Totales.....	4.281.399	4.311.484	1.737.944	

Los docks de la Compañía «London and India Docks», en vista de su antigüedad, muy diversa, y de las profundidades, muy variables, de sus entradas y del río frente á los mismos, sirven para buques de clases diferentes. El «Tilbury Dock» tiene la desventaja de su gran distancia al centro de los negocios—está á 26 millas por agua del London Bridge, y á 22 de Fenchurch Street Station por ferrocarril—. Pero posee la mejor entrada; es el único capaz de recibir un buque del tonelaje del «Oceanic»; puede admitir á lo largo de sus quais 20 buques de 550 á 600 pies de largo, y 30 del tamaño medio de los que lo frecuentan; no tiene almacenes, pero sí muy buenos galpones, y sus comunicaciones por vía férrea son excelentes.

El «Albert Dock» y el «Victoria Dock» están unidos por un canal y forman un dock único. Ciertamente es que este canal no presenta la profundidad suficiente para los grandes buques (éstos entran generalmente al «Albert Dock» por la entrada llamada «Galleons Entrance»). Existen actualmente 27 buques que no pueden entrar en el «Albert Dock». Hay en este dock lugar para 28 barcos de 400 pies de eslora; generalmente lo utilizan los navíos de la «Peninsular and Oriental Line». En el «Albert Dock» sólo hay galpones. En el dock Victoria hay, por el contrario, numerosos almacenes, graneros y depósitos refrigerantes para carnes congeladas. Ambos docks están provistos de vías férreas. Junto con los «Tilbury Docks», constituyen el conjunto de las instalaciones modernas del puerto de Londres.—(Se continuará.)

## OBRAS PÚBLICAS

Memoria del proyecto de Presupuesto extraordinario que se proponía presentar el Sr. Sánchez Guerra á las Cortes (1).

(CONCLUSIÓN)

## Presupuesto extraordinario para el servicio de puertos durante el plazo de nueve años.

Es evidente la importancia y la transcendencia para el servicio general del país y para el desarrollo de su riqueza el fomentar las obras de puertos, por lo que las mismas se relacionan

(1) Véase el número anterior.

con el crecimiento del tráfico general y el aumento, por tanto, de la importación y exportación de los productos y de toda clase de mercancías que ingresan en los puertos ó parten de nuestras costas por medio de la navegación.

Para contribuir á dicho objeto, se formula un presupuesto de gastos extraordinarios para dichos servicios, durante nueve años, los cuales, unidos á los que deban realizarse en el mismo período y figurar en los presupuestos ordinarios, den por resultado el poder terminar las obras de los puertos que luego detallaremos; el emprender y terminar en totalidad ó en parte las obras de los puertos ya proyectados ó estudiados, y el proyectar y estudiar las de otros puertos que asimismo se especificarán.

Para dichos efectos, dividimos las obras de referencia en los diferentes conceptos que para ellos se fijan en los presupuestos ordinarios en el respectivo capítulo de Navegación Marítima, para los puertos.

Dichos conceptos se refieren á las cantidades que se estiman necesarias para

- Estudios y formación de proyectos.
- Obras nuevas por contrata y por administración y dragados.
- Conservación y reparación.
- Subvención á las Juntas de obras de puertos.
- Idem á las obras de los puertos de África.

Las cantidades que habrán de dedicarse para cada uno de dichos conceptos en el presupuesto extraordinario se han determinado por la diferencia ó exceso de la totalidad que se estima necesaria para dichos servicios, sobre las respectivas cantidades que en el presupuesto ordinario para 1910 se han fijado para los mismos, y suponiendo que en los dos primeros años (á que se aplique el presupuesto extraordinario) se dedique, en cada uno de ellos, un millón de pesetas más que en cada uno de los siete años siguientes del período á que se refiere dicho presupuesto extraordinario.

El detalle del indicado presupuesto es para cada año el siguiente:

Años.	Pesetas.
1910.....	8.950.000
1911.....	8.950.000
1912.....	7.950.000
1913.....	7.950.000
1914.....	7.950.000
1915.....	7.950.000
1916.....	7.950.000
1917.....	7.950.000
1918.....	7.950.000
	73.550.000

Para la justificación de dichas cantidades hemos tenido en cuenta las obras y servicios de los puertos que se hallan en construcción, tanto en la Península como en Baleares y Canarias y en el Norte de África; su estado actual y la probabilidad de la terminación de todas ó de parte de dichas obras durante el indicado período de los nueve años, así como las obras de los que ya tienen proyectos aprobados ó se han estudiado; estimándose, por último, los gastos que podrán realizarse para proyectar y estudiar las obras de los puertos que siendo de interés general no han podido estudiarse hasta ahora, pero que podrá serlo en el referido período.

La distribución de las cantidades anuales antes citadas en los diferentes conceptos para los servicios de puertos es la siguiente:

Para cada uno de los años de 1910 y 1911:

	Pesetas.
Para estudios y formación de proyectos..	270.000
Para obras nuevas por contrata y por administración y dragados.....	3.500.000
Para conservación y reparación de las obras.....	380.000
Para subvenciones á las Juntas de Obras de puertos, á excepción de las de África.....	3.000.000
Para idem á las Juntas de los puertos de Ceuta, Melilla y Chafarinas.....	800.000
Para la adquisición de dos trenes de dragado.....	1.000.000
Suma total para cada año de 1910 y 1911..	8.950.000

La distribución de las cantidades de 7.950.000 pesetas asignadas para cada uno de los siete años, para completar el período total, es la misma que la establecida para los dos primeros años en los diferentes conceptos antes citados, suprimiendo tan sólo la cantidad de un millón de pesetas que se asigna para la adquisición de un tren de dragado en cada uno de los dos primeros años; pues se supone que bastará adquirir dos trenes de dragado de rosario y de succión, de sistema mixto, para subvenir á las necesidades de la limpia de los puertos en las costas Norte y Noroeste de la Península y en la costa Este, y donde no existen Juntas de obras que cuenten con dichos medios de limpia.

El plan de las obras de los puertos para la terminación de algunos de ellos, para emprender y terminar la de otros en totalidad ó en parte, en el referido período de nueve años, así como para proyectar y estudiar las obras de los en que así pueda efectuarse, se refiere á los puertos que á continuación se expresan:

1.º Terminar los puertos de Barcelona, Castellón, Alicante, Denia, Cádiz (en parte), Motril, Ayamonte, Marín, Bouzas, Músel, Pravia y Castro Urdiales; Santa Cruz de Tenerife, Sardina, San Marcos de Icod, Santa Cruz de la Palma, Espíndola y Arrecife, en *Canarias*; y Melilla y Chafarinas, y parte del de Ceuta, en *África*.

2.º Emprender y terminar en totalidad ó en parte las obras de los puertos de Plencia, Guetaria, Zarauz, Santoña, Laredo, Muros, Cesures, Santa Eugenia de Ribeira, Villagarcía, Algeciras, Adra, Blanes y Candás; los de San Sebastián, Puerto de Cabras y Martiánez, en *Canarias*; y el de Ibiza, en *Baleares*.

3.º Proyectar y estudiar el puerto de Santurce, en Vizcaya; Vivero, en Lugo; Carril, en Pontevedra; Isla Cristina, en Huelva; Tarifa y Puerto de Santa María, en Cádiz; Torre Vieja, en Alicante; Burriana, en Castellón; Ametllá, en Tarragona; Abona y Arrieta, en *Canarias*; y las obras del de Alhucemas y el de Gomera, en *África*.

Para atender á dichas obras, se destinarán en el presupuesto extraordinario las 73.550.000 pesetas, en los nueve años; de ellas, 37.350.000 para los puertos á cargo *directo del Estado*; 34.200.000 para aumento de la subvención anual de los puertos á cargo de Juntas, y 2 millones para adquisición de dos dragas mixtas, de rosario y succión.

Además, se deberán dedicar en los respectivos presupuestos ordinarios, durante los nueve años, la cantidad de 40.347.000 pesetas para las obras á cargo *directo del Estado*, y 73.350.000 para las subvenciones á Juntas de Obras de puertos, tomando por tipos los establecidos y propuestos para cada concepto de los servicios de puertos, en el proyecto de presupuesto ordinario presentado para el año de 1910 (para el cual se propone la cantidad de 12.633.000 pesetas).

Es decir, que, en tales supuestos, con la cantidad de pesetas 113.697.000, en los nueve años que se incluyeran en los presupuestos ordinarios, y la de 73.550.000 en el *extraordinario* para el mismo período, ó sea un total de 187.247.000 pesetas por ambos conceptos, podrían completarse y realizarse la mayor parte

de las obras de puertos necesarias en la Península, Baleares y Canarias, y en África, para atender debidamente á tan importante servicio.

Todo lo cual se detalla, por conceptos, en el siguiente estado-resumen:

ESTADO-RESUMEN de los presupuestos ordinario y extraordinario que se proponen para los servicios de puertos durante un plazo de nueve años.

CONCEPTOS	Presupuesto ordinario.	Presupuesto extraordinario.	SUMAS
	Pesetas.	Pesetas.	Pesetas.
<b>Para el año de 1910.</b>			
1.º Para estudios y formación de proyectos.....	80.000	270.000	350.000
2.º Para obras nuevas por contrata, por administración, dragados y adquisición de boyas y otro material.....	3.675.000	3.500.000	7.175.000
3.º Para conservación y reparación de las obras.....	470.000	380.000	850.000
4.º Subvenciones á las Juntas de obras de los puertos, á excepción de las de África....	6.600.000	3.000.000	9.650.000
5.º Para ídem á las Juntas de los puertos de Ceuta, Melilla y Chafarinas.....	1.500.000	800.000	2.300.000
6.º Para la adquisición de un tren de dragado.....	"	1.000.000	1.000.000
7.º Subvención para las obras de la corta de Tablada en la ría del Guadalquivir.....	250.000	"	250.000
8.º Idem para la Sociedad de Salvamento de Náufragos....	5.000	"	5.000
9.º Idem para la Comisión permanente internacional de los Congresos de Navegación.....	3.000	"	3.000
<b>Totales para el año de 1910...</b>	<b>12.633.000</b>	<b>8.950.000</b>	<b>21.583.000</b>
Para el año de 1911 (iguales cantidades que para el presupuesto de 1910).....	12.633.000	8.950.000	21.583.000
Para el año de 1912, igual cantidad en el presupuesto ordinario que en los dos anteriores y un millón de pesetas menos en el extraordinario.....	12.633.000	7.950.000	20.583.000
Para el año de 1913, igual al anterior de 1912.....	12.633.000	7.950.000	20.583.000
Para el año de 1914, ídem id.....	12.633.000	7.950.000	20.583.000
Para el año de 1915, ídem id.....	12.633.000	7.950.000	20.583.000
Para el año de 1916, ídem id.....	12.633.000	7.950.000	20.583.000
Para el año de 1917, ídem id.....	12.633.000	7.950.000	20.583.000
Para el año de 1918, ídem id.....	12.633.000	7.950.000	20.583.000
<b>Resumen general....</b>	<b>113.697.000</b>	<b>73.550.000</b>	<b>187.247.000</b>

La conveniencia de realizar, dentro del más breve plazo posible, todas aquellas obras del plan de canales y pantanos de que se tienen ya datos suficientemente exactos para apreciar el importe de su coste y el plazo de ejecución que reclaman, así como la necesidad de redactar los presupuestos anuales de obligaciones con cifras de sencilla y rápida justificación, permiten formular detalladamente las cantidades que anualmente reclama la ejecución de cada una de las obras que se encuentran actualmente en ejecución, así como las de aquellas que están en condiciones de poder emprenderse en breve.

Á dicho efecto se han redactado los estados que se acompañan, relativo uno á pantanos y canales y otro á las obras de encauzamiento y defensa, aunque viene siendo práctica constante el englobar ambas dentro de un mismo artículo del capítulo general de Obras hidráulicas.

No se hace otro tanto con lo que se refiere á estudios de dichas obras, ni á los gastos de reparación, conservación y ex-

plotación, por no admitir estos conceptos que pueda formularse con gran anticipación el importe á que pueden ascender en varios años sucesivos, ya que ello depende de la marcha que lleven las obras de ejecución.

Tanto en el plan de pantanos y canales como en el de defensas y encauzamientos, se han agrupado las obras por Divisiones hidráulicas, consignándose para cada obra, además de la superficie regable para las del primer grupo, la provincia en que radica, su coste probable, los gastos realizados hasta fin de 1908, lo que resta por ejecutar en igual fecha y las cantidades que conviene invertir en el año corriente y sucesivos hasta su terminación.

Se ha tenido en cuenta, dentro de las condiciones en que cada obra se realiza, no solamente la cantidad que es racionalmente posible gastar cada año en ella, según el estado de adelanto en que sucesivamente se va encontrando, sino también la conveniencia de invertir oportunamente los recursos disponibles en beneficio del resultado económico.

Para ello se ha partido del principio de que las obras se encuentren, dentro del menor plazo posible, en condiciones de desarrollo normal, supliendo con un presupuesto extraordinario para 1909 las deficiencias originadas por la escasez de recursos en años anteriores y de consignación en el actual año.

Otro tanto podrá hacerse en años sucesivos, si los recursos ordinarios no llegasen á cubrir la cifra que para cada año se presupone, bastando entonces consignar, como presupuestos extraordinarios, las diferencias entre las cifras del plan y las del presupuesto ordinario correspondiente.

Se ha limitado á ocho años el plan, porque los datos de que actualmente se dispone no permiten fijar, con la conveniente exactitud, el coste de otras obras del plan general ni su plazo de ejecución, estimando preferible consignar en cada año una cantidad alzada que permita emprender obras no comprendidas en las relaciones que se acompañan y que puedan hallarse en condiciones de ser ejecutadas.

Algunas de las obras que se enumeran no podrán quedar terminadas en el último año del período adoptado, ni se consignan las anualidades que para ello faltan. Por ser pocas en número y porque es de esperar que antes de llegar á 1916 se formule nuevo plan para otro plazo más ó menos largo, se ha prescindido de aquel dato, que no es difícil de deducir por la comparación de la suma de las anualidades con el importe del coste total.

Al final de cada uno de los dos estados se ha consignado la cifra á que prudencialmente ascenderán en cada año los gastos de inspección y dirección de las obras, teniendo en cuenta las que deben ser ejecutadas por Juntas de Obras y las que lo han de ser por el sistema directo de administración.

Aunque en la apreciación de la cantidad que se ha de invertir en cada obra se han tenido en cuenta todas las circunstancias de orden técnico y material que han de concurrir en su ejecución, otro orden de circunstancias puede ser causa que no sea posible todos los años y para cada obra invertir la cantidad señalada; y por el contrario, que otras obras admitan en beneficio suyo y de economía para el Estado mayor adelanto de trabajo.

Debe preverse tal contingencia, estableciéndose, en el caso de aprobación del plan, la facultad del Ministerio para modificar oportunamente, dentro de cada año, la distribución de la cifra total del capítulo correspondiente, con objeto de atender preferentemente á cualquiera de los servicios incluidos en el plan que por circunstancias especiales lo reclamen, siempre que no sea posible invertir iguales cantidades en otros servicios del mismo plan.

Para la mejor inteligencia del plan, se acompañan los planos de las diferentes Divisiones hidráulicas, en los que se han señalado de color rojo todas las obras que componen el actual plan general, prescindiéndose, para mayor claridad, de indicar cuáles son las que se encuentran actualmente en ejecución, por ser fácil deducir esta circunstancia de los cuadros ó estados de distribución de créditos.

PLAN DE PANTANOS Y CANALES

DESIGNACIÓN DE LA OBRA	PROVINCIA	Superficie regable. Hectáreas	Costo probable adelantado por el Estado. Pesetas.	Gastos realizados hasta fin de 1908. Pesetas.	Resto por ejecutar en fin de 1908. Pesetas.	IMPORTE DE OBRAS Á EJECUTAR CON CARGO Á LA CONSIGNACIÓN DE LOS PRESUPUESTOS DEL MINISTERIO					1916 Pesetas.			
						1909		1910	1911	1912		1913	1914	1915
						Con cargo al presupuesto ordinario. Pesetas.	Con cargo á un presupuesto extraordinario. Pesetas.							
<b>División del Ebro.</b>														
Pantano de la Peña.....	Huesca.....	26,000	6.650.000	2.094.500	4.555.500	727,063	228.660	500.000	500.000	500.000	500.000	500.000	500.000	
— de Cueva-Foradada.....	Teruel.....	10,000	2.842.000	807.780	2.034.220	101.426	293.000	400.000	400.000	299.794	299.794	299.794	299.794	
— de Santa María de Bel-sué.....	Huesca.....	12,100	2.061.000	915.850	1.145.150	282.845	268.000	200.000	200.000	194.305	194.305	194.305	194.305	
— de Pena.....	Teruel.....	6,000	1.000.000	40.000	960.000	90.000	98.500	200.000	200.000	200.000	200.000	200.000	200.000	
— de Moneva.....	Zaragoza y Teruel.....	5,000	1.500.000	"	1.500.000	40.000	40.000	200.000	200.000	200.000	200.000	200.000	200.000	
— de Santolea.....	Teruel.....	12,000	1.560.000	"	1.560.000	30.000	50.000	180.000	180.000	300.000	300.000	300.000	300.000	
— de la Virga.....	Véase Lodosa.....	50,000	1.500.000	"	1.500.000	"	50.000	300.000	300.000	1.160.000	1.160.000	1.160.000	1.160.000	
— de Yosa.....	Navarra.....	1,100	700.000	"	6.500.000	"	150.000	650.000	650.000	100.000	100.000	100.000	100.000	
— de Garinoain.....	Teruel.....	1,800	965.000	"	700.000	"	60.000	140.000	140.000	100.000	100.000	100.000	100.000	
— de la laguna de Sariñena.....	Navarra.....	5,000	1.158.000	"	965.000	"	76.500	148.000	148.000	148.000	148.000	148.000	148.000	
— de Os de Balaguer.....	Huesca.....	800	1.053.000	"	1.158.000	"	19.000	19.000	193.000	193.000	193.000	193.000	193.000	
Canal de Lodosa.....	Lérida.....	20,000	12.000.000	"	1.058.000	"	30.000	80.000	148.000	160.000	160.000	160.000	160.000	
— de Ibars.....	Logroño, Navarra y Zaragoza.....	700	125.000	"	12.000.000	"	"	"	500.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	
<b>División del Pirineo Oriental.</b>														
Pantano de Rindecañas.....	Lérida.....	1,500	1.942.000	778.700	1.163.300	186.600	270.500	306.200	400.000	400.000	400.000	400.000	400.000	
— de Foix.....	Tarragona.....	2,800	1.350.000	"	1.350.000	"	98.000	200.000	350.000	350.000	350.000	350.000	350.000	
— de Cardona.....	Barcelona.....	500	600.000	"	600.000	"	"	40.000	160.000	100.000	100.000	100.000	100.000	
— de Ginestá.....	Lérida y Barcelona.....	600	320.000	"	320.000	"	"	70.000	90.000	80.000	80.000	80.000	80.000	
— de Crespiá y Canal del Ampurdán.....	Gerona.....	4,700	4.500.000	"	4.500.000	"	"	"	100.000	200.000	200.000	200.000	200.000	
<b>División del Júcar.</b>														
Pantano de Buseo.....	Valencia.....	10,500	1.021.000	805.000	216.000	164.140	51.860	100.000	200.000	350.000	350.000	350.000	350.000	
— de Arqueja y Canales.....	Valencia.....	5,000	2.000.000	"	2.000.000	"	30.000	79.100	180.000	180.000	180.000	180.000	180.000	
— de Azúbar.....	Castellón.....	7,730	825.000	145.900	679.100	30.000	30.000	70.000	80.000	133.000	133.000	133.000	133.000	
— de Rellen (recreo-mento).....	Alicante.....	1,000	500.000	"	500.000	"	30.000	70.000	80.000	80.000	80.000	80.000	80.000	
Canal de Poliñá.....	Valencia.....	830	220.000	"	220.000	"	"	50.000	50.000	70.000	70.000	70.000	70.000	
<b>División del Segura.</b>														
Pantano de Talave.....	Albacete.....	"	1.715.000	1.052.760	662.240	180.000	120.000	200.000	162.000	"	"	"	"	
— de Alfonso XIII.....	Murcia.....	4,300	1.584.000	1.267.670	316.330	200.000	116.330	90.000	100.000	200.000	200.000	200.000	200.000	
— del Corcovado.....	Murcia.....	"	890.000	"	890.000	"	"	"	100.000	125.000	125.000	125.000	125.000	
— del Estrecho del In-fierno.....	Albacete.....	"	500.000	"	500.000	"	"	40.000	80.000	80.000	80.000	80.000	80.000	
<b>División del Sur de España.</b>														
Pantano Andrade.....	Málaga.....	1,645	1.000.000	40.000	960.000	100.150	33.500	120.000	120.000	120.000	115.000	115.000	118.950	
Pantanos de Guadalmedina.....	Málaga.....	"	800.000	"	800.000	"	40.000	70.000	110.000	110.000	110.000	110.000	110.000	
<b>División del Guadalquivir.</b>														
Pantano de Guadalquivir.....	Cádiz.....	9,000	6.764.000	471.180	6.292.820	302.445	360.000	610.000	500.000	1.500.000	1.220.375	800.000	800.000	
— del Guadalquivir.....	Córdoba.....	10,500	6.696.800	"	6.696.800	100.670	300.000	600.000	696.125	1.250.000	1.250.000	1.250.000	1.250.000	
— del Tranco de Beas.....	Jaén.....	20,000	1.236.400	"	1.236.400	"	70.000	70.000	265.400	277.000	277.000	277.000	277.000	
Pantanos y canal del Guadal-quivir.....	Sevilla.....	20,000	10.000.000	"	10.000.000	50.000	200.000	400.000	1.300.000	1.200.000	1.000.000	800.000	1.200.000	
Pantanos y canal del Janduitilla.....	Jaén.....	5,000	603.000	"	603.000	"	"	40.000	63.000	100.000	100.000	100.000	100.000	
<i>Suma y sigue.....</i>		255.605	84.686.200	8.419.340	76.266.860	2.585.344	3.313.350	5.528.390	10.170.525	10.962.305	10.755.375	9.687.770	8.615.897	

DESIGNACIÓN DE LA OBRA	PROVINCIA	Superficie regable. Hectáreas	Costo probable adelantado por el Estado. Pesetas.	Gastos realizados hasta fin de 1908. Pesetas.	Basta por ejecutar en fin de 1908. Pesetas.	IMPORTE DE OBRAS A EJECUTAR CON CARGO A LA CONSIGNACIÓN DE LOS PRESUPUESTOS DEL MINISTERIO					1916 Pesetas.			
						1909		1910	1911	1912		1913	1914	1915
						Con cargo al presupuesto ordinario. Pesetas.	Con cargo a un presupuesto extraordinario. Pesetas.							
<i>Sumas anteriores.....</i>		255.605	84.686.200	8.419.840	76.266.860	2.585.844	3.913.350	5.523.300	10.170.525	10.962.305	10.755.375	9.637.770	8.615.897	6.746.350
<b>División del Guadiana.</b>														
Pantano Gasset y canales.....	Ciudad Real.....	2.200	888.000	35.300	530.700	175.000	55.700	150.000	150.000	40.000	40.000	20.000	"	"
de Cornalvo é idem.....	Badajoz.....	700	170.000	"	170.000	"	"	20.000	50.000	40.000	20.000	20.000	"	"
de Proserpina é idem.....	Badajoz.....	500	110.000	"	110.000	"	"	20.000	30.000	20.000	20.000	20.000	"	"
de Alarje é idem.....	Badajoz.....	9.000	1.900.000	"	1.900.000	"	"	"	80.000	120.000	230.000	270.000	300.000	400.000
de Jabalón é idem.....	Ciudad Real.....	7.000	1.810.000	"	1.810.000	"	"	"	40.000	40.000	60.000	170.000	200.000	300.000
del Cañal.....	Ciudad Real.....	1.500	790.000	"	790.000	"	"	20.000	50.000	60.000	60.000	160.000	200.000	250.000
<b>División del Tago.</b>														
Nueva toma de la Real Acequia del Jarama.....	Madrid.....	3.000	875.000	25.000	950.000	95.000	50.000	105.000	50.000	50.000	"	"	"	"
Pantano del Portillo de Priego y canal de la Ventosilla.....	Cuenca y Toledo.....	9.000	6.715.000	"	6.715.000	"	70.000	150.000	495.000	1.200.000	1.200.000	1.200.000	1.200.000	1.200.000
de Tiemblo.....	Avila.....	300	170.000	"	170.000	"	"	50.000	50.000	40.000	30.000	"	"	"
de Navamuelo.....	Salamanca.....	400	690.000	"	690.000	"	20.000	60.000	40.000	70.000	100.000	150.000	125.000	125.000
del Vado.....	Guadalajara.....	7.000	4.800.000	"	4.800.000	"	"	150.000	250.000	400.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000
de Portiña.....	Toledo.....	300	200.000	"	200.000	"	"	30.000	60.000	60.000	50.000	"	"	"
de Villamuélas.....	Toledo.....	3.000	1.103.000	"	1.103.000	"	"	"	50.000	53.000	90.000	160.000	250.000	500.000
Rehabilitación de la parte abandonada de la Real Acequia del Jarama.....	Madrid y Toledo.....	7.000	141.000	"	141.000	"	25.000	60.000	56.000	"	"	"	"	"
<b>División del Duero.</b>														
Canal Reina Victoria Eugenia. de Alfonso XIII.....	Burgos.....	3.500	730.000	208.500	521.500	125.000	25.000	150.000	121.500	100.000	160.000	160.000	160.000	160.000
Pantano de la Churda del Pozo de Entrepeñas.....	Palencia.....	6.600	1.000.000	"	1.000.000	"	"	30.000	180.000	150.000	200.000	200.000	200.000	200.000
de Peña Caballera.....	Soria y Burgos.....	2.100	1.200.000	"	1.200.000	"	"	125.000	285.000	160.000	170.000	145.000	150.000	200.000
de Recozones.....	Palencia.....	2.000	1.300.000	"	1.300.000	"	65.000	100.000	198.000	160.000	160.000	140.000	140.000	140.000
de Hoz de Alba.....	Palencia.....	500	990.000	"	990.000	"	52.000	45.000	160.000	120.000	240.000	240.000	240.000	240.000
de Otero.....	Palencia.....	4.000	1.500.000	"	1.500.000	"	"	60.000	290.000	300.000	400.000	400.000	400.000	400.000
<b>División del Miño.</b>														
Canal del Bierzo y Pantano de Ponferrada.....	Palencia.....	2.500	840.000	"	840.000	"	"	40.000	150.000	100.000	100.000	130.000	160.000	160.000
Riegos del Nalón.....	León.....	3.000	950.000	"	950.000	"	"	30.000	150.000	170.000	150.000	150.000	150.000	150.000
Canalización del Manzanares... Para otras obras que pudieran emprenderse.....	Oviedo.....	1.200	885.000	"	885.000	"	"	20.000	45.000	54.000	54.000	54.000	54.000	54.000
	Madrid.....	"	8.000.000	"	8.000.000	"	"	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000
<i>Sumas.....</i>		381.405	128.648.200	9.010.140	114.638.060	3.187.944	3.559.050	8.268.300	14.436.025	15.679.305	16.269.375	15.446.774	14.544.897	13.225.350
<b>Gastos de inspección técnica de obras ejecutadas por Juntas. Gastos de in pección y dirección de obras ejecutadas por el sistema directo de administración. Inspección Central.....</b>		"	"	"	"	9.000	19.000	35.000	42.000	41.000	41.000	39.000	40.000	45.000
<b>TOTALES.....</b>		381.405	128.648.200	9.010.140	114.638.060	3.219.944	3.586.550	8.414.300	14.629.025	15.886.305	16.409.875	15.585.274	14.692.897	13.381.350