

lómetros, lo cual da por kilómetro y tonelada un coste de 34 céntimos en las líneas cortas y de 17 céntimos en las largas.

Tal como acaba de describirse funciona en las inmediaciones de Bilbao el tranvía aéreo del sistema Bleichert; pero es fácil comprender que hay en él un lujo de aparatos de que pudiera en parte prescindirse, y cuya supresión ó modificación permitiría un ahorro considerable en los gastos de instalación, y probablemente también en los de entretenimiento. Acaso á esta circunstancia de la complicación de los aparatos se debe la preferencia que suele darse en la localidad al sistema Hodgson, mucho más sencillo en todas sus partes; aunque ménos perfecto en teoría.

Sin embargo, el empleo de cables fuertes y sin movimiento para sostener los vehículos, y el de uno sin fin únicamente para uniformar la marcha de los descendentes y determinar la subida de los vacíos; la automoción, que evita el empleo de vapor para verificar el transporte, y hasta la mayor sencillez de casi todos los caballetes, parece que son condiciones que debieran hacer del sistema Bleichert un medio de transporte mucho más perfecto, y como tal, más económico. El cable fijo puede ser mucho más grueso, y por consiguiente, no estar sujeto á roturas, que en un cable sin fin destinado á sostener un peso considerable puede ocasionar con alguna frecuencia la flexión á que continuamente se ve sujeto en las poleas extremas; el pequeño diámetro que necesita el cable sin fin, que en realidad sólo tiene que vencer la componente de la gravedad en los baldes vacíos, y una parte muy pequeña de la misma componente en los llenos, puesto que sólo debe regularizar el movimiento de éstos impidiendo que unos bajen más de prisa que los otros; el ahorro absoluto de un motor mecánico en marcha constante durante todo el tiempo del trabajo harían, en mi concepto, mucho mejor el sistema si se evitaran algunos inconvenientes, que son los que han contribuido á que no dé el tranvía de Ortuella un resultado tan ventajoso como hubiera sido de esperar.

El establecimiento de un solo cable sin fin, apoyado si era preciso en algunas poleas montadas sobre los mismos postes que sostienen las del cable fijo, y el consiguiente de una sola po-

lea de freno en una de las estaciones, disminuiría los gastos de establecimiento y el número de operarios indispensables para la marcha del aparato; la reducción del diámetro del cable sin fin, —que también me parece exagerado por haberse contado para determinarle con la componente de la gravedad, según la pendiente en los wago- nes cargados—y algunas otras variaciones, podrían mejorar mucho el sistema y hacerle de aplicación más favorable en la práctica. Pero estas ideas necesitarían, para considerarse como aceptables en uno de estos trazados, un estudio más detenido y algunos experimentos prácticos que yo no he tenido ocasión de hacer. Las indico únicamente como puntos que convendría mirar con detención en el caso de tratar del establecimiento de una de estas vías.

No he de concluir estas líneas sin consignar el profundo agradecimiento que debo al Ingeniero D. Guillermo Goitia, Director del ferro-carril de Ortuella, por la amabilidad con que me ha facilitado todos los datos que le he pedido relativos á estos medios de transporte; datos sin los cuales me hubiera sido casi imposible, por la sola inspección de las líneas, formar una idea cabal de la manera con que funcionan.

LUIS BARINAGA Y CORRADI

Ingeniero de Minas.

Las Juntas de Obras de puertos se han renovado recientemente en virtud de una disposición general del Gobierno; la del puerto de Barcelona, que fué la primera de su clase que se creó, y á cuya imitación se han ido organizando las demás que existen, ha dado cuenta de la gestión que se le había confiado, desde su instalación hasta la presente renovación, publicando una Memoria, de la cual hemos recibido un ejemplar: y como es un resumen abreviado del notable adelanto que han tenido en un período de doce años las obras importantes de ensanche y mejora de aquel puerto, creemos muy digna de insertar en nuestras columnas esta Memoria, como lo hemos venido haciendo con las que anualmente ha publicado la misma Junta de Obras, sobre la marcha de aquellas construcciones.

MEMORIA SOBRE LOS ACTOS MAS IMPORTANTES

DE LA

JUNTA DEL PUERTO DE BARCELONA

DESDE SU INSTALACION

CON UNA RESEÑA MUY GENERAL DE LAS OBRAS EJECUTADAS.

En virtud de disposicion superior (Real decreto de 18 de Marzo del corriente año), debe procederse á la reorganizacion de las Juntas de Puertos. La de esta capital ha considerado que este suceso, que viene á marcar una etapa digna de tenerse en cuenta en su historia, le impone un deber que no se excusará cumplir; el deber de reseñar, aunque sea de una manera muy premiosa y condensada, lo más importante en que ha debido fijar su atencion, durante los doce años cumplidos que lleva de existencia. Este es el objeto del presente documento.

La Junta saliente, además de haber rendido todos los años sus cuentas al Gobierno, ha creído deber formular y ha formulado, en el momento de ser reemplazada, una cuenta general exactísima y completa de todos los fondos que han ingresado en su caja y que han salido de ella durante aquel tiempo, dando razon minuciosa de la fecha, modo y forma, tanto de los ingresos como de los gastos. Hay, empero, actos que no se prestan á esas demostraciones numéricas, sino que deben ser por su naturaleza objeto de apreciación. La Junta ha debido practicar muchos, y al ejecutarlos, ha procedido siempre con la mejor voluntad y el más gran deseo de acierto. De estos actos, no puede rendir hoy cuenta de otro modo que, reseñándolos brevisimamente y sujetándolos de todo punto á la superior apreciación, de quien quisiera que pudiesen merecer justamente la aprobacion.

Los motivos, la justificación y las explicaciones de tales actos, se encuentra ampliamente en los expedientes respectivos.

De muchos años á esta parte, el ensanche y mejora del puerto constituían una aspiracion universal en Barcelona; la necesidad de tales obras era apremiante, y cada dia con mayor intensidad sentida. El Gobierno se habia preocupado de ella, habia dictado varias disposiciones y formado proyectos y emprendido los trabajos; pero los fondos necesarios, que debían ser muy cuantiosos, ó faltaban, ó se distraían fácilmente en otras atenciones; y de ahí que, aun cuando desde 1865 á 1870 se hicieron por el Gobierno directamente obras de alguna importancia, éstas eran insuficientes todavía para la ejecucion de un pensamiento que no admitia dilaciones, y casi exigieron, por otra parte, la inversion de todos los fondos que habia disponibles para estas obras, como procedentes de los arbitrios.

De esto nació la idea de constituir una Junta especial, que fué creada por decreto del Excelentísimo Sr. Ministro de Fomento de 11 de Diciembre de 1868, y celebró su primera sesion en 6 de Febrero de 1869.

Fué natural que se preocupase la Junta, ante todo, de su propia organizacion y de todo lo concerniente á fondos para las obras.

Estudió, pues, y redactó sin levantar mano su Reglamento, que, sometido á la aprobacion superior, la obtuvo en 26 de Julio de 1869, habiendo sufrido con posterioridad algunas reformas, que no siempre han sido hijas de su iniciativa, sino impuestas por el Gobierno.

Los principios segun los cuales trató de hacer aquella redaccion, fueron los de una descentralizacion prudente y reflexiva, que asegurase á la Junta la necesaria intervencion en todo lo relativo á obras directa ó indirectamente relacionadas con el puerto, y una iniciativa suficiente para cumplir bien y con desembarazo el objeto de su institucion, y diesen al propio tiempo al Gobierno los medios de una fiscalizacion eficaz y constante de todos los actos de la Junta, pero muy particularmente de cuanto se relacionase con el ingreso é inversion de los caudales que hubiese de administrar. Dió importancia muy principal al sistema de publicidad en todo lo relativo á fondos y obras, como garantia de conveniente administracion, añadida á la de tener representacion en su seno la Excelentísima Diputacion provincial, el Excelentísimo Ayuntamiento, la Junta de Agricultura, Industria y Comercio, la Autoridad de Marina, el Ingeniero Jefe Director de las obras, que fué al principio el mismo Ingeniero Jefe de la provincia, y la clase de comerciantes y navieros por medio de cuatro señores Vocales y dos suplentes procedentes de ella y por ella libremente elegidos.

La práctica sincera de este Reglamento, que sirvió de norma para las demás Juntas de puertos de España, dió excelentes resultados, y de ello son testimonio los que desde un principio se tocaron, así en la actividad y desarrollo de las obras, como en la recaudacion de fondos y en la confianza que inspiró la Junta así que hubo de acudir al crédito, á pesar de hallarse el país en una época por demás calamitosa.

Despues, por causas que esta Junta no debe apreciar, vino á marcarse en las esferas gubernamentales cierta tendencia á interpretar y aplicar los artículos del Reglamento de una manera ménos expansiva, y más tarde se fueron introduciendo modificaciones que acentuaron un carácter de centralizacion que la Junta no ha podido jamás creer conveniente, dada la índole especial del objeto y de los medios que tiene para realizarlo. Han sobrevenido dilaciones y demoras y una sensible alteracion en el orden con que debían irse ejecutando las diferentes partes del proyecto general, que tal vez se hubiesen evitado si hubiese podido prescindirse de largos trámites más ó ménos lentamente seguidos, de que en diferentes ocasiones se ha dolido esta Corporacion, anhelosa de un procedimiento activo que permitiera satisfacer prontamente, y á la vez con acierto, las necesidades sentidas.

Al mismo tiempo que se ocupaba la Junta de su Reglamento, se dedicaba con una preferencia especial á plantear el sistema de dejar seguros para las obras del puerto los fondos con que de-

bían ejecutarse. El arbitrio de descarga, base de los ingresos, recaudado por la Tesorería de Hacienda y custodiado en sus arcas, quedaba expuesto á todas las eventualidades y azares de una época de conmoción pública, como la que atravesaba entonces la Nación española. Las necesidades de todo género se imponían, y hubiera sido difícilísimo, aún para las autoridades de más caracterizada energía, conservar intactos los propósitos de respetar aquellos fondos para su destino especial.

Ante semejantes consideraciones, la Junta se propuso trabajar con persistente empeño hasta lograr en Marzo de 1870 que se le entregasen diariamente los fondos recaudados; y después de no pocas dificultades, consiguió regularizar en el sentido indicado este importantísimo servicio, habiendo considerado siempre, como sigue creyéndolo hoy, que sin esta entrega diaria y el correspondiente depósito inmediato de los fondos á disposición de la Junta en el establecimiento de crédito, aprobado por el Gobierno, que merezca su confianza, ni se hubieran podido hacer las obras ejecutadas, ni sería posible en lo sucesivo atenderlas y desarrollarlas con la actividad y regularidad necesarias.

Pero esto no era suficiente; la cifra de las recaudaciones convenció á la Junta de que era indispensable ejercer en la forma posible su intervención en ellas, y la montó, en efecto, de acuerdo con el Gobierno, teniendo motivos para congratularse de haberlo hecho. Esa intervención aumentó la vigilancia, dejaron de ser posibles ó se hicieron mucho más difíciles ciertos abusos, y el producto de lo recaudado, tanto para el Tesoro público, como para las obras del puerto, creció de una manera notable. Lo recaudado en el año de 1870 á 1871 por razón del arbitrio para las obras importó la suma de 581.963,43 pesetas, cuya cantidad llegó ya en el año económico siguiente hasta la de 855.726 pesetas, excediendo de 1.000.000 de pesetas en el año de 1876 á 1877 y sucesivos hasta la fecha.

Con esto quedó establecida una base bastante segura para que pudiese pensarse seriamente en acudir al crédito. Las obras que habían de desarrollarse consumirían anualmente muchísimo más de lo que podía producir el arbitrio de descarga; pero, dada la seguridad de que ese arbitrio no debía distraerse para otras atenciones, dada la probabilidad de que su producto iría más bien en aumento, y contando la Junta con que no se le negarian las facultades necesarias para garantizar un préstamo, no sólo con las entradas provenientes de dicho arbitrio, sino también con los terrenos que se ganasen al mar con las obras y se destinasen á la enajenación, y con el producto de los establecimientos que se construyesen para los servicios del puerto se dedicó á la redacción de las bases del empréstito, las elevó á la superior aprobación del Gobierno, y la obtuvo con orden de 28 de Enero de 1870.

La situación de España era entonces angustiosa; los valores públicos sufrían una depreciación excepcional, y era por lo mismo en gran manera arriesgado en tales circunstancias lanzarse á solicitar la confianza del mercado para valores de nueva creación por una Junta dele-

gada de un Gobierno que no la inspiraba sino en el límite que acusaban las diarias cotizaciones. Por esto hubo de señalarse un interés del 7 por 100; por esto hubo necesidad de comunicar á las nuevas obligaciones el mayor grado de independencia posible respecto de toda intervención oficial, y por esto los señores Vocales que en aquella fecha constituían la Junta del puerto hubieron de hacer uso de sus gestiones, de su influencia y quizás de su mismo crédito personal para asegurar el éxito de las primeras emisiones, que no dejaban de ser un problema difícil y trascendental para el puerto.

Afortunadamente, el éxito más favorable coronó los esfuerzos. En la primera emisión de 1.000 obligaciones se solicitaron más del doble número, habiéndose cedido todas á mayor tipo de la par, y en las sucesivas la demanda fué creciendo, y con ella el premio de los títulos emitidos.

Habiase dado, por consiguiente, el gran paso. La construcción del puerto quedaba asegurada, porque las dificultades en punto á capitales habían sido vencidas y se había constituido una organización que tenía condiciones de estabilidad y de buen régimen, compuesta de elementos interesados permanentemente en la más pronta, más económica y más acertada ejecución de esa obra importantísima, base del porvenir de Barcelona.

La Junta del puerto, al meditar el empréstito y sus bases, consideró que el 1.250.000 duros de su importe podría ser invertido en obras en el espacio de muy cortos años, y este su pensamiento resultó confirmado en los primeros, porque en el espacio de cuatro años se encontró en el caso de hacer emisiones escalonadas por valor de 700.000 duros; advirtiéndose que jamás hizo una emisión sin que estuvieran muy próximos á agotarse los fondos existentes en Caja y los de natural ingreso antes de la fecha de aquélla, como lo muestran sus cuentas y las Memorias anualmente publicadas.

Mas por desgracia, sus halagüeñas previsiones, que parecían muy naturales y bien fundadas, se deshicieron demasiado pronto, por efecto de los trámites y expedientes con que no había contado lo bastante.

Al fundarse la Junta había ciertas obras aprobadas ya, y en ellas pudo desplegarse desde luego una actividad que todavía recuerda Barcelona con complacencia. Para emprender las que no estaban en el mismo caso, que eran muchas y de importancia, se elevó en Mayo de 1871 á la aprobación superior el proyecto de distribución de los terrenos que se ganasen al mar con las obras del puerto y demás de la zona marítima, formado por el Sr. Ingeniero Jefe Director de ellas. Esa necesaria aprobación no vino sino diez y siete meses más tarde, esto es, en 20 de Octubre de 1872, cuando se anhelaba con ansia, por lo que ya influía en la marcha de las obras y en la preparación de nuevos proyectos. Obtenida la mencionada resolución, se procedió con toda actividad por el Sr. Ingeniero á completar el estudio y terminar el proyecto de distribución interior del fondeadero del puerto, que se presentó terminado en 13 de Febrero siguiente, y fué elevado á la aprobación de la superioridad

despues de examinado é informado por el señor Comandante de Marina, y despues de haberlo expuesto á la Junta de los navieros, comerciantes y marinos, de oir las opiniones de unos y otros y de llamar á su seno á varios de ellos para ilustrar más y más su propio criterio.

De la ultimacion del citado expediente dependia la preparacion de varios otros proyectos y la ejecucion de obras muy cuantiosas, y por esto hubiera sido en alto grado conveniente evitar todo retraso, que de necesidad habria de reflejarse en los trabajos, produciendo disminucion de actividad y tal vez inaccion forzosa, aparte de otros inconvenientes de consideracion.

Pero las discusiones sobre la conveniencia y forma de las obras interiores del puerto y sobre la prolongacion del dique del Este, que promovia de nuevo una cuestion ya resuelta anteriormente, se animaron de un modo extraordinario en aquella sazón, sin que aquí sea necesario penetrar en la investigacion de las causas; el Gobierno consideró conveniente abrir pública informacion sobre estos asuntos; y aún cuando su resultado no hizo variar un ápice en cosa alguna fundamental del aludido proyecto, sin embargo se consumió en estos debates y estudios el tiempo larguísimo de unos cuatro años muy próximamente, supuesto que la orden de aprobacion no se recibió hasta el día 10 de Enero de 1877. Entretanto no pudieron emprenderse ni proyectarse siquiera, segun queda indicado, las muchísimas y muy importantes que dependian de la aprobacion esperada, y de aquí que la actividad hubo de decaer necesariamente de un modo notabilísimo; hubo de destruirse ó alterarse la relacion entre unas y otras respecto al orden sucesivo ó simultáneo de ejecucion, y todo ello debió refluir desfavorablemente, no sólo en el adelanto general, sino tambien en la economía que de la armónica ejecucion y del equilibrio, de antemano calculado, hubiera debido obtenerse.

Entretanto, la Junta suspendió por completo toda emision de obligaciones, porque no podian comenzarse obras en que emplear los fondos, y el gasto de las que estaban en curso, no sólo no exigia nuevas emisiones, sino que distaba mucho de absorber el importe de los ingresos ordinarios.

De esto nacia una acumulacion de fondos en la Caja de la Junta, mayor cada día, inconveniente á todas luces, pero inevitable dentro de los procedimientos regulares y de las previsiones más óbvias y mejor fundadas. Todo hacía esperar que la resolucion del mencionado proyecto vendria próximamente, y por lo mismo no era del caso recurrir á una amortizacion extraordinaria de obligaciones, único medio entónce de dar salida á los caudales, así por lo que hubiera podido perjudicar al crédito esa amortizacion á raíz de las emisiones hechas, como por no exponerse á que de un momento á otro viniese aprobado el proyecto, cuya ejecucion habia de absorber en un tiempo relativamente corto los fondos á la sazón existentes, y mayores sumas que habrian de pedirse á la pública confian-

za. Resultó, sin embargo, tan larga la espera y tan grande la cantidad acumulada, por efecto en parte del aumento, cada día creciente, de los ingresos, que por fin hubo necesidad de acudir al medio indicado, siendo casi seguro que al año ó antes de la última amortizacion extraordinaria será preciso acudir de nuevo al empréstito, porque tras del mencionado período de calma é inaccion relativa, se ha inaugurado felizmente, como era previsto, uno de gran actividad y de gran desarrollo de obras, que ha de llevar las del puerto á un punto muy adelantado.

A propósito de su gestion económica, ha creído la Junta oportuno consignar las explicaciones que preceden para que se tenga, en breves palabras condensada, la razon de aquella acumulacion inconveniente de fondos, que nadie lamentaba más que la propia Junta; la de aquella inactividad relativa durante un período bastante largo, á pesar de existir medios sobrados para trabajar activamente, y la del proceder de la Corporacion que, lejos de descuidar la buena administracion de los caudales que se le habian confiado, comprendia y deploraba su marcha anómala accidentalmente, y se desvivía por enderezarla, sin que le fuese posible, porque la habian creado y la sostenian, á pesar de ella y de todas las instancias y esfuerzos que sin cesar empleó, sucesos imprevistos superiores á su voluntad, y que no estaba en su mano desviar ni dominar.

Y en relacion con este asunto se está realizando en la actualidad, que es período de bienandanza, porque se trabaja activamente, un hecho muy significativo que demuestra cuán impotente es en ocasiones el esfuerzo de la Junta para apartar inconvenientes conocidos y notorios. Al formarse las bases del empréstito, dada la situacion de España y los fines de la Junta del puerto, era un acto de buena administracion ofrecer y pagar el interés del 7 por 100. Aquella situacion varió, el dinero se ha abaratado mucho, las condiciones del mercado son de todo punto diferentes, y hoy, por consiguiente, no deberia pagarse aquel interés, que se ha convertido en excesivo. Ya lo vió hace tiempo la Junta, y en 22 de Octubre de 1879 acudió al Gobierno pidiendo la autorizacion necesaria para la conversion de las obligaciones emitidas en otras al interés del 6 por 100; pero á estas horas no se ha conseguido todavia la resolucion del expediente, y se corre peligro, por poco que se retarde, de tener que hacerse nueva emision al mismo interés y condiciones de las anteriores.

Al lado de los sucesos referidos, que, por su relacion con la vida económica de la Junta, tenían especial importancia, aparte de la que revestian por su influencia en la marcha de las obras, se han verificado varios otros, que no han dejado de ser motivo fundado de preocupacion y de más ó menos trascendentales contrariedades.

Aquí está la concesion del muelle de San Beltran. El Gobierno conoce bien cuántas han sido las reclamaciones y las quejas que ha motivado, cuánta la perjudicialísima lentitud de sus obras, cuántos los inconvenientes y perturbaciones que ha causado constantemente en las construidas

por la Junta, así por las dificultades que necesariamente debían nacer de su emplazamiento entre las canteras y el dique de Poniente por un lado, y las demás obras á cargo de la Junta del puerto por otro, como por los mayores gastos que á las mismas ocasionaba esta interposicion en gran manera embarazosa, por las dificultades á que con frecuencia daba origen semejante situacion y la manera de entender y aplicar el concesionario sus derechos, y por la falta de armonía y equilibrio entre unas obras y otras, á pesar de ser todas del mismo puerto, y deber obedecer á una misma necesidad y á un mismo pensamiento. Y despues de todas esas molestias y perjuicios pasados, debió y deberá todavía preocupar á la Junta dicha concesion, por cuanto con ella se ha desviado la línea del citado muelle de Poniente, llevándola hácia la Roqueta é invadiendo espacios destinados á los diques de carena, y por cuanto en virtud de la interpretacion que ha conseguido el concesionario de las cláusulas ó condiciones de la concesion, se le han adjudicado extensos terrenos que son y serán cada dia más necesarios para los servicios públicos, y que en su dia habrán de ser objeto de cuantiosas indemnizaciones, si llegan á expropiarse, como es de prever, ya para las necesidades del puerto, ya para el ornato, desahogo y servicios de la zona urbana. Esta funesta concesion, otorgada con la mira de aliviar al puerto de gastos y sacrificios, ha sido y seguirá siendo una gran desgracia y una causa de mayores desembolsos y perjuicios que debe lamentarse y servir de enseñanza, para evitar que los intereses particulares se ingieran entre los servicios públicos para explotarlos con detrimento.

Ahí están, asimismo, los terrenos ganados al mar con las obras en la falda de Monjuich, que, despues de haber sido inscritos en el Registro de la propiedad en garantía de las obligaciones del empréstito, prévia la autorizacion correspondiente, han sido invadidos sin audiencia de la Junta y á pesar de sus reclamaciones, por la construccion del ferro-carril de Valls y Villanueva á Barcelona.

Ahí está, igualmente, el emplazamiento de la estacion de dicho ferro-carril, junto al dique de Poniente y á la parte exterior del mismo, que se decretó sin audiencia de la Junta, á pesar de las prescripciones de su reglamento. Esta Corporacion ha expuesto reverentemente al Gobierno los graves inconvenientes que, á su entender, ha de causar esta obra á la entrada del puerto, por lo que ha de avanzar hácia su boca el muro de contencion que la empresa del ferro-carril habrá de construir; á las obras del mismo, por las dificultades que el emplazamiento de dicha estacion ha de traer á la explotacion de canteras y á la desahogada comunicacion entre ellas y dichas obras; y á los servicios presentes y futuros del puerto por los espacios que ha de ocupar, indispensables á los mismos. Bien debe esperar la Junta de la ilustrada rectitud y patriótico celo del Gobierno que, una obra de origen reciente y de una empresa particular, no será favorecida en perjuicio de una más antigua, que es del Estado, y que en punto á su pública utilidad es muy superior tambien al proyecto del

ferro-carril mencionado, y esta esperanza la alienta en la defensa de los derechos de la importantísima obra nacional que tiene á su cuidado y en la cual tiene Barcelona puestas sus afecciones y radicado su porvenir.

(Se continuará.)

SUBASTAS.

OBRAS NUEVAS.

Para el dia 28 de Julio próximo.—Provincia de Zaragoza.—Se señala para la subasta la construccion de la seccion segunda del segundo trozo de la carretera provincial de Morés á Aranda, en términos municipales de Gotor y Jarque, por el presupuesto de 47.530,50 pesetas.

REPARACIONES.

Para el 11 de Julio próximo.—Provincia de Pontevedra.—Se han señalado las subastas de los acopios de materiales para la reparacion de los trozos y carreteras que á continuacion se expresan: carretera de primer orden de Barbantiño á Pontevedra, trozo primero, por el presupuesto de 44.580,77 pesetas; carretera de segundo orden de Coruña á Pontevedra, trozo tercero, por el presupuesto de 37.290,29 pesetas; carretera de Pontevedra al pasaje de Camposancos, trozo primero, por el presupuesto de 28.964,54 pesetas; carretera de Pontevedra al pasaje de Camposancos, trozo segundo, por el presupuesto de 32.299,54 pesetas; carretera de Poriño á Gondomar, trozo segundo, por el presupuesto de 31.775,33 pesetas.

Para el dia 12 de Julio próximo.—Provincia de Pontevedra.—Se señala las subastas de los acopios de materiales para las reparaciones de los trozos y carreteras que á continuacion se expresan: carretera de Redondela á La Guardia, trozo segundo, por el presupuesto de 29.295,12 pesetas; carretera de Redondela á La Guardia, trozo tercero, por el presupuesto de 45.075,97 pesetas; en la misma carretera, trozo cuarto, por el presupuesto de 34.586,73 pesetas; carretera de Puente-Caldelas á Pontevedra, seccion de Puente-Caldelas á Pontevedra, por el presupuesto de 26.060,79 pesetas; carretera de Chapa á Carril, seccion de Estrada á Portela, por el presupuesto de 27.637,29 pesetas.

Para el 15 de Julio próximo.—Provincia de Avila.—Se señala la subasta de los acopios de materiales para la reparacion de la carretera de tercer orden en la provincia de Avila, de Sorihuela á Avila por Piedrahita, en su trozo núm. 1, que comprende desde el kilómetro 23 al 38, por el presupuesto de 428.409,65 pesetas.

Para el 4 de Julio próximo.—Provincia de Sevilla.—Ha dispuesto la Direccion general de Obras públicas se proceda anunciar la subasta, que se señaló en orden de 48 del mes de Mayo, para las obras de reparacion de los kilómetros 513 al 519, incluyendo en ellos la travesía del Viso del Alcor de la carretera de