

Subasta para el día 30 de Diciembre de once á once y media de la mañana.

Anunciada en el Boletín Oficial de 6 de Diciembre

CASTELLON

Construcción de aceras en la calle de Monjas Claras de dicha ciudad.—Plazo de ejecución, dos meses.—Depósito provisional, 38,73 pesetas.—Se dará principio á los trabajos dentro de los quince días siguientes al de la formalización del contrato.

La subasta se celebrará en el Ayuntamiento de Castellón, bajo el tipo y pliego de condiciones que se hallan de manifiesto en la Secretaría del mismo.

Las proposiciones se presentarán en pliegos cerrados, extendidas en papel sellado de la clase 12.^a y acompañadas de la cédula personal del licitador y del documento que acredite haber depositado en la Tesorería de Hacienda del depósito provisional indicado.

Modelo de proposición.—N. N., vecino de...., con cédula personal que acompaña, enterado del proyecto de construcción de aceras en la calle de Monjas Claras y de las condiciones con que el Excmo. Ayuntamiento de Castellón contrata la ejecución de estas obras, se comprometo á hacerlas con sujeción al proyecto y condiciones expresadas, rebajando en un.... (tanto en letra) por ciento los precios de todas las clases de obras que figuran en el presupuesto de dichas obras. (Fecha y firma del proponente.)

DIRECCIÓN GENERAL DE CORREOS Y TELÉGRAFOS

Subasta para el día 10 de Enero próximo, á las once de la mañana.

Anunciada en la Gaceta de 12 de Diciembre.

MADRID

Suministro de 6.000 postes de castaño con destino á las líneas de Galicia, de los cuales 5.000 han de ser de siete metros y 1.000 de ocho.

El tipo máximo por que se admiten proposiciones, es para los postes de siete metros, 7 pesetas, y para los de ocho metros, 8 pesetas.

La entrega se verificará dentro de los almacenes telegráficos de cualquiera de las provincias de Coruña, Lugo, Orense ó Pontevedra, á los cuarenta días de adjudicada la subasta.

El reconocimiento del material se hará en los puntos de su entrega ó en los que fije la Administración, de acuerdo con el contratista, pero la recepción definitiva se verificará precisamente en los puntos de su entrega, quedando el contratista responsable de los transportes y del extravío, desperfectos ó cambios que experimente el material. El reconocimiento definitivo se hará por el funcionario ó funcionarios que la Dirección general determine y que podrán verificar todas las pruebas que considere necesarias para cerciorarse de que el material cumple con las condiciones del contrato, y recibido que sea definitivamente extenderán el oportuno certificado, sin el cual no procederá el pago del material. El contratista facilitará todos los medios necesarios para el reconocimiento y recepción, excepto los aparatos ó máquinas especiales, y satisfará todos los gastos que dichas operaciones originen.

El importe del material se satisfará por libramientos contra la Tesorería de la provincia donde entregue el material, que expedirá la Ordenación de pagos por obligaciones del Ministerio de la Gobernación, previa consignación de la Dirección general del Tesoro y con cargo á la Sección 6.^a, cap. 18, art. 2.^o del presupuesto vigente.

CONDICIONES FACULTATIVAS

- 1.^a Los postes han de ser de castaño.
- 2.^a No se admitirán maderas con nudos profundos, vetas sesgadas ni otros defectos que puedan afectar á su resistencia.
- 3.^a Estarán bien descortezados, presentando una superficie tersa, terminando en punta la cogolla.
- 4.^a Serán rectos, con sólo la tolerancia que se consigna en las advertencias siguientes:
 - Primera. Una curva uniforme que comprenda desde el raigal á la cogolla y cuya flecha no exceda del 2 por 100 de la longitud del poste.
 - Segunda. Dos curvas en sentido contrario, ó sea en forma de S, que comprenda cada una la mitad próximamente de la longitud del poste y que la suma de las flechas no exceda del 2 por 100 de su longitud.
 - Tercera. Curvas que afecten tan sólo á la parte que ha de enterrarse.
- 5.^a Los postes tendrán una circunferencia del 5 por 100 de su longitud en la cogolla y el 8 por

100 á metro y medio de la coz, pudiendo tolerarse en ambas dimensiones como máximo hasta cinco y siete centímetros más respectivamente, y como minimum dos centímetros en la cogolla y tres á metro y medio de la coz.

La subasta se celebrará en la Dirección general de Correos y Telégrafos (Carretas, 10), debiendo presentarse las proposiciones en pliegos cerrados, extendidas en papel sellado de la clase 12.^a y acompañadas de la cédula personal del licitador y del documento que acredite haber constituido en depósito el 5 por 100 del importe del material al tipo de subasta.

Modelo de proposición.—Me obligo á entregar con entera sujeción al pliego de condiciones inserto en la Gaceta de Madrid del día 12 de Diciembre (tantos) postes de siete metros de longitud y (tantos) de ocho metros, al precio de (tal); y para seguridad de esta proposición presento la carta de pago adjunta, que acredita haber depositado en la Caja general de Depósitos ó sucursal de (tal provincia) la fianza de (tantas) pesetas, 5 por 100 del importe total de los postes. (Fecha y firma.)

JUNTA ADMINISTRATIVA DEL ARSENAL

DE LA CARRACA

Subasta para el día 29 de Diciembre á las doce de la mañana.

Anunciada en la Gaceta de 20 de Noviembre.

CARRACA (Cádiz.)

Instalación de una estantería para el Archivo de la Intendencia ó Intervención del depósito, en el piso principal del edificio que ocupaba la Escuela de soldados jóvenes.—Presupuesto, 3.244,10 pesetas.—Depósito provisional, 162,20 pesetas.

La subasta se celebrará ante la Junta especial de subastas de dicho Arsenal, y simultáneamente en la Comandancia de Marina de Málaga, en cuyas dependencias se hallan de manifiesto las condiciones.

Las proposiciones se presentarán en pliegos cerrados, extendidas en papel sellado de la clase 12.^a, con el timbre de guerra y acompañadas de la cédula personal del licitador y del documento que acredite haber constituido el depósito provisional indicado.

Modelo de proposición.—D. N. N., vecino de...., calle de...., (1) número...., en su nombre (ó á nombre de D. N. N., vecino de...., calle...., número...., para lo que se halla competentemente autorizado), hace presente que impuesto del anuncio inserto en la Gaceta de Madrid, número 324, de 20 de Noviembre último, para contratar la instalación de una estantería para el Archivo de la Intendencia ó Intervención del depósito, se comprometo á llevar á efecto el expresado servicio, con estricta sujeción á todas las condiciones contenidas en el pliego que se halla de manifiesto en la Secretaría de la Junta administrativa del Arsenal de la Carraca ó Comandancia de Marina de Málaga, y por los precios señalados como tipos para la subasta en la relación unida al mismo (ó con baja de tantas pesetas y tantos céntimos por ciento, todo en letra). (Fecha y firma del proponente.)

ARSENAL DE CARTAGENA

Subasta para el día 31 de Diciembre á las doce y media de la tarde.

Anunciada en la Gaceta de 2 de Diciembre.

CARTAGENA

Construcción de un edificio para depósito de algodón pólvora en Mahón.—Presupuesto, 2.223,97 pesetas.—Depósito provisional, 111 pesetas.

La subasta se celebrará simultáneamente en Cartagena y en Mahón ante las Juntas que al efecto se nombren, hallándose de manifiesto las condiciones en la Comandancia de Marina y Secretaría del Arsenal de Cartagena.

Las proposiciones se presentarán en pliegos cerrados, extendidas en papel sellado de la clase 12.^a, y acompañadas de la cédula personal del licitador y del documento que acredite haber constituido el depósito indicado.

Modelo de proposición.—D. N. N., vecino de...., que habita en la calle tal, número tal, piso tal, derecha ó izquierda, en su nombre (ó á nombre de D. N. N., para lo que se halla debidamente autorizado), hace presente que, impuesto del

(1) Deba indicarse por los licitadores el domicilio en el punto en que presente sus proposiciones.

anuncio inserto en la Gaceta de Madrid, número...., de 2 de Diciembre para contratar la construcción en Mahón de un edificio para depósito de algodón pólvora, se comprometo á llevar á efecto el expresado servicio, con estricta sujeción á todas las condiciones contenidas en el pliego, y por el precio señalado como tipo para la subasta (ó con la baja de tantas pesetas y tantos céntimos por ciento) todo por letra. (Fecha y firma del proponente.)

Advertencia.—En la Gaceta de 20 de Noviembre se hace público, por disposición del Excmo. Sr. Capitán general del departamento, la suspensión de la subasta anunciada para el día 28 del actual para contratar el encalado de los muros y edificios del Arsenal de Ferrol y la recorrida y retejo, así como el encintado de sillera necesario, hasta el día 30 de Junio de 1899.

CONCURSO

BASES

que el Consejo provisional de administración del proyectado tranvía eléctrico de Zumárraga á Zumaya, en la Provincia de Guipúzcoa (España), establece para el concurso internacional, al cual pueden también ser presentados estudios ó proyectos de cualquier otro sistema de tracción más económica y ventajosa para el objeto.

BASE 1.^a Desde esta fecha hasta las doce de la noche del día 28 de Febrero del próximo año de 1898, que la abierto concurso para que puedan ser presentados al señor Alcalde de la Villa de Azpeitia, Presidente del mencionado Consejo, cuantos proyectos se crean convenientes para la instalación de un tranvía eléctrico ó traccionado por cualquier otro sistema, que los proponentes conciepan más conveniente, entre las Villas de Zumárraga y Zumaya.

A este concurso pueden acudir, indistintamente, tanto los particulares ó entidades comerciales ó industriales nacionales como extranjeras.

BASE 2.^a Los proyectos serán presentados en pliegos cerrados, y quedarán numerados por orden de fechas de presentación, expidiéndose, por el referido señor Presidente, el correspondiente recibo al portador de cada proyecto ó á su remitente.

BASE 3.^a Para que los concurrentes puedan tener todos los elementos necesarios para la formación de sus proyectos, este Consejo de Administración pone de manifiesto en su domicilio de Azpeitia:

A. El plano general en escala de 1: 50.000, donde aparece la disposición de la línea general ó directa y del ramal con los poblados que atraviesa.

B. Planta de la carretera en escala de 1: 2.000, dividiendo en cinco trozos la línea general ó directa de Zumárraga á Zumaya; longitud, 37.200 metros 15 centímetros, y el ramal de Iraeta á Chiquierdi 10.707 m. 56 c. En junto 47.907 metros 71 centímetros.

C. Perfil longitudinal al general, comprendiendo la línea directa y ramal. Escalas: 1: 50.000 horizontales, y 1: 2.000 verticales.

D. Perfil longitudinal de la carretera en escalas: horizontales 1: 2.000; verticales 1: 200, incluidas las variantes.

E. Perfiles transversales en escala de 1: 200.

F. Planta de la carretera que atraviesa el poblado de Cestona; escala 1: 1.000 y su perfil longitudinal, escalas horizontales 1: 1.000, verticales 1: 200, cuya variante se halla establecida en el plano general (1).

G. Secciones de la vía en carretera y en adquinado. Escala 1: 50; y tipo de rail en tamaño natural.

H. Secciones de la vía fuera de la carretera. Escala 1: 50.

I. Se halla proyectado en todo el recorrido, tanto de la línea general ó directa como en el ramal, vía única de un metro de ancho, y con el fin de que se establezca con toda exactitud el coeficiente de tracción por tonelada, y se aprecie la conductibilidad para el retorno de la corriente, se pone de manifiesto también el tipo de carril, como se indica en el punto G.

El peso del carril será de 30 kilogramos por metro lineal. El ancho del canal en el carril, tendrá próximamente 30 mm. en general y 40 milímetros para las curvas de radios inferiores á 30 metros.

(1) No se comprenden las plantas ni los perfiles de las Variantes de Arrona (en línea general ó directa). Idem entre las fincas de Gurruchaga y Aranzuren (idem). Idem en cantera de Aldapa (ramal), por cuanto estas variantes son aceptadas y fijadas desde luego como definitivas en el trazado.

La calidad del acero será Siemens ó Bessemer de primera calidad, y no fabricados por el procedimiento Thomas ni otros análogos.

Este concurso no abarca lo relacionado con la vía y obras de su instalación.

La vía será enteramente metálica.

J. Estados demostrativos del tráfico actual y del probable. Estados de alineaciones y rasantes.

K. Se ha calculado para dar cumplimiento al tráfico la disposición de trenes siguientes, que se modificará según las necesidades del servicio.

TREN MIXTO

	Toneladas.
Carruaje automóvil de 36 asientos en vacío.....	5
Equipo eléctrico.....	2,50
Treinta y seis viajeros.....	2,50
Wagón de mercancías cerrado.....	3,50
Mercancías.....	5,50
TOTAL.....	19,00

TREN DE MERCANCIAS

	Toneladas.
Furgón automóvil de mercancías cerrado.....	3,50
Equipo eléctrico.....	2,50
Mercancías.....	4,00
Wagón remolcado cerrado.....	3,50
Mercancías.....	5,50
TOTAL.....	19,00

L. El tráfico anual en la línea se ha calculado 2.972.160 viajeros-kilómetros. 7.5.335 toneladas-kilómetros de mercancías.

La supresión del ramal de «Iraeta» por Oiquina á «Chiquierdi», sean 10.707 m. 56 c. no originaría casi disminución en el número de viajeros kilómetros. En toneladas kilómetros mercancías, la baja no sería mayor de 20 por 100; quedarían, pues, unas 620.000 toneladas kilómetros anuales.

M. Para salida cada hora de extremos de línea directa, dada la velocidad media de 15 kilómetros, se han calculado 6 automóviles, y para el ramal, también con salida cada hora, 2 automóviles; total 8 automóviles en servicio.

Con salidas cada media hora en la línea directa se han calculado 10 automóviles; todos con sus remolcados que monester fueren.

N. Además de los antecedentes consignados, este Consejo de Administración facilitará cuantos datos le fueren solicitados.

A ese objeto queda también de manifiesto la Memoria del eminente Ingeniero Sr. D. José Manuel de Orán, donde constan, entre otras noticias, la descripción general del trazado con indicación minuciosa de sus rampas y pendientes y alineaciones rectas y curvas, el esfuerzo de tracción en kilogramos en cada uno de los cinco trozos y en el ramal, así como el esfuerzo medio.

BASE 4.ª Los proyectos que se presenten al concurso se compondrán, cuando menos, de las piezas siguientes:

A. Plano demostrativo de la instalación sobre el trazado fijado en el proyecto de que luego se hará mención, indicando en dicho plano el emplazamiento de la Estación generatriz, y detallando además los cruces, apartaderos, etcétera, que se crean convenientes para el servicio, calculando las salidas de los extremos de línea, cada hora y cada media hora, si la densidad del tráfico lo exigiere en algunas épocas del año.

B. Memoria descriptiva del sistema de instalación, especificando y detallando si el proponente opta por la tracción eléctrica por cable ó hilo aéreo:

1.ª Material para producción de fuerza motriz por generadores de vapor ó motores hidráulicos. Tipos, potencia, calidad, dimensiones, etc.

Si la casa proponente optase por la fuerza motriz á vapor, especificará: A cuánto alcanzará el consumo de vapor seco por caballo hora, en condiciones normales de funcionamiento, dado el número de caballos, velocidad á determinadas revoluciones y presión en vapor seco; es decir, en vapor en que todo el agua de condensación ha sido retirada antes de la entrada de las válvulas principales de distribución en los conductos de vapor, y funcionando á condensación.

Potencia media y máxima de las máquinas de vapor. La velocidad que se fije no deberá variar sensiblemente, pasando en marcha, repentinamente, de plena carga á cero, ó recíprocamente, del 2 por 100 en más ó en menos, de la velocidad normal.

Para cuántos kilos, de producción de vapor,

estarán dispuestas las calderas por cada metro cuadrado de superficie de calefacción, empleando carbones de 7.000 calorías.

A cuántas atmósferas de presión se hallarán dispuestas para trabajar las calderas y la presión á la que resistirán las mismas probadas en pronsa hidráulica.

Se indicará el combustible necesario para colocar á la presión de trabajo dichas calderas, dado un estado de absoluta frialdad.

Peso de las máquinas y de las calderas, con todos sus accesorios y tuberías de unión.

Si el concursante propusiere motores hidráulicos podrá presentar cuantas combinaciones crea procedentes para aventajar su proyecto; pero teniendo en cuenta, que para servicios públicos de esta naturaleza debe siempre contarse con reservas para casos de accidentes.

2.ª Material eléctrico de la Estación generatriz. Tipos y sistemas de las máquinas dinamo-eléctricas. Rendimiento bruto y rendimiento eléctrico; rendimiento industrial ó comercial. Número de revoluciones por minuto. Si serán acopladas directamente á los motores ó si funcionarán por transmisión.

La naturaleza de la corriente y el voltage, y la diferencia potencial necesaria sobre la línea para la buena marcha de los automóviles ó trenes á plena carga, será fijado por los proponentes, así como la capacidad envolvente de las dinamos sin carga y á plena carga.

Las dinamos se hallarán dispuestas para poder cargar acumuladores, si conviniera establecer éstos para utilizar energía en cualquiera explotación de transmisión de corriente en horas en que no funcione la Estación generatriz.

Cuadro de distribución; con tomas y comunicaciones y los aparatos que contendrá el mismo amperos-metros volt-metros, conmutadores para acoplamiento como pararrayos reguladores automáticos de tensión, etc.

Alumbrado de la Estación generatriz, taller de reparaciones y demás dependencias.

3.ª Edificios y fundaciones de máquinas, calderas, y dinamos en la Estación generatriz, con su taller de reparaciones y depósito del material móvil; su coste, no incluyendo refrigerante alguno, puesto que hay agua suficiente para alimentación de calderas y para la condensación.

4.ª Línea aérea y de retorno: Descripción de todo el material á emplear y forma de suspensión. La línea se hallará á una altura uniforme de 6 metros. Resistencia de aislamiento del hilo de trabajo y cables auxiliares acompañando plano de demarcación citado en la letra A de esta base 4.ª; de los de alimentación, tensores, aisladores y todos los demás accesorios de la línea aérea.

Se fijará la tensión de los hilos ó cables y la flecha máxima, teniendo en cuenta las temperaturas extremas, á las cuales tiene que ser sometida la línea y la resistencia kilométrica del conductor para la corriente máxima.

La pérdida de potencial en los feeders dada la tensión inicial que se establezca.

Línea de retorno: su sistema y forma, acompañando diseños de los tipos de conexiones eléctricas ó eclisaje de los rails; máximo de pérdida en la línea de retorno hasta el polo negativo de las dinamos. Medios para reducir los efectos electrofíticos, etc.

Tanto los carriles, como su instalación, no se relacionan con este Concurso; pero la ligazón eléctrica de los rails sería á cargo de la casa instaladora para asegurar una continuidad eléctrica perfecta.

5.ª Materia móvil. Número de carruajes y vagones automóviles y remolcados, dado el tráfico calculado. Su anchura máxima entre eslabos será de dos metros.

Se especificarán:

I. Sus dimensiones.

II. Composición de las cajas.

III. Truks completos con sus frenos mecánicos (á más de los eléctricos), aparatos de tracción y de choque, arneros, etc., etc. Los Truks serán completamente metálicos y las ruedas y muelles de acero.

IV. Equipos eléctricos: potencia de los motores, forma de suspensión; disposición para engrases y para visitar el colector. Condiciones de funcionamiento que reúnan esos motores. Duración mínima de los engranes sin rotura. Cantidad de trabajo seguido que pueden desarrollar sin excesivo calentamiento y suficiencia para arrastre de trenes á plena carga, dado el trazado.

V. Reguladores ó aparatos de puesta en marcha. Trolleys ó aparatos de toma de corriente: su sistema y descripción, así como del resto de los aparatos que constituyan estos equipos eléctricos.

VI. Alumbrado eléctrico completo de los carruajes automóviles y de los remolcados.

VII. Pintura del material móvil.

C. Presupuesto general. Este será fijado separadamente por cada uno de los conceptos com-

prendidos en los cinco números precedentes de la letra B, ó sea

1.º Material para producción de fuerza motriz.

2.º Material eléctrico de la estación generatriz.

3.º Edificios y fundaciones de máquinas, calderas, dinamos, etc.

4.º Línea aérea y de retorno.

5.º Material móvil.

Será detallado el presupuesto de cada grupo.

Se establecerá con la debida separación el precio del material tomado al pie de la fábrica, mas el transporte hasta la zona á recorrer por este tranvía con más el precio y condiciones del montaje.

Condiciones de pago.

D. Garantías generales. El tiempo por el que se garantizarán de todo vicio de construcción y falta de resistencia los materiales suministrados.

Bajo el punto de vista de las condiciones de explotación las garantías serán:

1.ª La relación entre el trabajo proporcionado por las máquinas de vapor y el trabajo utilizado en las ruedas de los carruajes en plena carga y en carga media.

2.ª El consumo de fuerza motriz en caballos horas en las máquinas de vapor.

TREN MIXTO

Para un coche automóvil en vacío y á plena carga de 36 viajeros.

Para ese mismo coche automóvil remolcando un vagón que á plena carga pese en conjunto 9 toneladas.

TREN DE MERCANCIAS

Para un furgón automóvil en vacío y á plena carga de mercancías pesando éstas 4 toneladas.

Para ese mismo furgón automóvil remolcando un vagón á plena carga que pese en conjunto 9 toneladas.

La velocidad media será de 15 kilómetros por hora.

En esas cifras se comprenderán los esfuerzos suplementarios por arranques en la suposición de una parada por kilómetro.

El peso de los automóviles lo establecerán las casas proponentes.

3.ª Los gastos de tracción por cada coche ó furgón automóvil-kilómetro, á plena carga para 308.844 coches ó furgones automóviles-kilómetros en la línea general ó directa y

88.596 coches ó furgones automóviles-kilómetros en el ramal, ó sean

397.440 coches ó furgones automóviles-kilómetros anuales por mitades iguales de cada clase; descomponiendo dichos gastos de tracción en los conceptos siguientes:

	Pesetas.
I. Carbón de 7.000 calorías á razón de 25 pesetas, entregando en cualquiera de los dos extremos de la línea.....	0,
II. Sueldos del personal de la estación generatriz.....	0,
III. Sueldos de los Wattmans suponiendo los pagados á 100 pesetas mensuales.....	0,
IV. Entretencimiento y engrase del material de la estación generatriz.....	0,
V. Entretencimiento y engrase de la parte eléctrica del material móvil y de la línea aérea.....	0,
Total por coche ó furgón automóvil kilómetro.....	0,

Se consignará en globo el coste de tracción por cada coche kilómetro remolcado de viajeros contentiendo 28 personas á lleno completo. También se consignará en globo el coste de tracción de un vagón para transportar 5,50 toneladas de mercancías á plena carga.

Se indicará por los proponentes el número de años por el que garantizarán estas cifras.

E. Los proyectos que se presenten, si se hallasen redactados en idioma extranjero, se acompañará traducción al español firmada por los proponentes.

F. Al proyecto general comprensivo de la línea directa de Zumárraga á Zumaya y ramal de Iraeta por Oiquina á Chiquierdi, á unirse con la línea directa, se acompañarán:

1.ª La modificación que sufriría en menos por todos los conceptos indicados en los números 1.ª, 2.ª, 3.ª, 4.ª y 5.ª de la letra B de esta base 4.ª la supresión del ramal de Iraeta por Oiquina á Chiquierdi sean 10.707,56 metros de recorrido.

2.ª La diferencia que resultaría en más en el costo de tron kilómetro, calculados 308.844 trenes

kilómetros anuales con relación al personal de la estación generatriz, taller de reparaciones, etcétera, en lugar de 397.440 trenes kilómetros.

3.º El aumento de coste que habría en la tracción de los 397.440 trenes kilómetros al año, optando por el trazado en la carretera que atraviesa la villa de Cestona y abandonando la variante establecida en el proyecto general definitivo, como antes se ha dicho, y

4.º En cuánto aprecia el proponente la depreciación ó mayor deterioro del material móvil al año, á transitar por la calle de Cestona y no por la variante adoptada en aquel paraje, calculando que al año atravesarían aquel paso difícil 8.500 trenes próximamente si no se hubiera optado ya por la variante.

BASE 5.ª No teniendo ni pudiendo tener aún esta Compañía criterio fijo acerca de la forma de contratación, y dependiendo ésta de estudio comparativo que se haga de las proposiciones económicas que se presenten, desea que en las mismas, si factible fuere á los proponentes, se consigne:

1.º Si aceptarían la contratación basada en el arrastre absoluto y total de todos los vehículos del tranvía, sin fijación de cuotas anuales mínimas de exacción, por número de trenes kilómetros y sin que esta Compañía pudiera utilizar ningún otro medio de tracción para toda clase de servicios en todo el recorrido de su línea, hasta la expiración del plazo del contrato.

2.º Si optarían en cambio por la aceptación de cuotas mínimas garantizadas por esta Compañía, de determinado número anual de trenes kilómetros, quedando en libertad de acción esta Compañía para si más adelante le conviniese por virtud de alguna nueva invención ó por otra causa, no impidiendo á la tracción contratada optar por la que mejor le pareciese para el excedente de tracción sobre la cuota mínima.

3.º Se consignará en ambos casos el precio mínimo de tracción del tren kilómetro á plena carga y todos los demás que crean conveniente los proponentes, caso de que la instalación fuera llevada á cabo con capitales de los mismos en todo ó en parte de su presupuesto.

BASE 6.ª Las condiciones de ejecución de la obra, su forma de pago, reversión á esta Compañía de la instalación, si así conviniera, transcurrido determinado número de años mediante indemnizaciones que se estipularían para ese caso (si la instalación total ó parcial no se hubiera realizado con fondos facilitados por esta Compañía del tranvía) y demás cláusulas que se consideren necesarias, serán objeto del oportuno contrato; pero con el fin de ganar tiempo pueden los proponentes acompañar á sus proyectos todas cuantas proposiciones económicas consideren convenientes.

BASE 7.ª Las Compañías ó casas proponentes harán mención del número y clase de instalaciones eléctricas ó de otra índole de tracción que hayan ejecutado hasta el día, con sus respectivas fechas y lugares donde las hubieren verificado.

BASE 8.ª Este Consejo de Administración procederá á la apertura de todos los proyectos á las once de la mañana del día 1.º de Marzo del año próximo de 1898, y una vez estudiados y comparados aquellos propondrá á la posible brevedad á la Junta general el proyecto que juzgue más beneficioso á los intereses de esta Empresa, á fin de que dicha Junta adopte los acuerdos consiguientes.

BASE 9.ª Desde el 2 de Marzo, siguiente día al de la apertura de los proyectos y proposiciones, permanecerán éstos constantemente de manifiesto en el domicilio de este Consejo hasta el día en que se celebre la Junta general, para que los puedan ir examinando con la antelación y detenimiento necesarios quienes lo deseen.

BASE 10. Esta Compañía se reserva la facultad de no optar por ninguno de los proyectos presentados, si los mismos ó las proposiciones económicas que las complementen, no convinieron á los intereses de la misma.

BASE 11. Aceptado un proyecto y llegado á una inteligencia en todo cuanto se relacione con el mismo, este Consejo de Administración gestionará las autorizaciones todas que sean necesarias para su implantación, de los Poderes públicos y Corporaciones administrativas que deban otorgarlas.

Si por causas ajenas al Consejo, que no son de esperar, no se pudieran recabar esas autorizaciones, quedará el mismo en absoluto desligado de toda responsabilidad que tratase de exigirle la casa con quien pactó en principio llevar á cabo la instalación.

ADJUDICACIONES DE OBRAS

DÍA 9 DE DICIEMBRE

Vizcaya.—Obras de defensa y camino de servicio de la costa de Algorta.—Presupuesto, 202.120,34 pesetas.—*Postores:* D. Gregorio Iturbe, 179.900.—D. Luis Sánchez, 179.800.—D. José Antonio Olavarria, 175.000.—D. Domingo Zubizarreta, 183.900.—D. Agustín Igarztechea, 178.776.—D. Salvador María Cortina y D. Francisco Bonet, 185.950,72.—D. Martín Larrañaga, 179.000.—D. Sotero Gorostiza, 179.849,55.—Don Francisco Maguraguí, 180.697.—D. Bernardino Iturburu, 148.500 pesetas, á quien se adjudicó provisionalmente.

NOTICIAS

Provincia de Lérida.—Ha sido aprobada el acta de replanteo definitivo del trozo 2.º de la carretera de Cervera á Pons por Guisona.

—Se ha remitido á la Superioridad el proyecto de los trozos 2.º y 3.º de la sección de Lérida á Sarroca en la carretera de Lérida á Flix por Mayals, después de terminado el expediente informativo que previene la ley.

—Se ha concedido á D. Mariano Pérez autorización para cruzar la carretera general de Madrid á Francia en el kilómetro 478, con una cañera de hierro para conducir aguas con destino al riego de una finca de su propiedad.

—El día 30 de Noviembre ha verificado el señor Ingeniero Jefe de la provincia la recepción definitiva de las obras ejecutadas por D. Martín Moreno en el trozo 2.º de la sección de Balaguer á Ager en la carretera de Balaguer á la frontera francesa.

—El día 2 del corriente se ha dado principio á las obras del trozo 2.º de la sección de Cervera y Guisona en la carretera de Cervera á Pons por Guisona.

JUNTA DE OBRAS DEL PUERTO DE SANTANDER

Obras ejecutadas durante el primer trimestre del actual año económico.

OBRAS POR ADMINISTRACIÓN

Conservación general del Puerto, obras de fábrica, muelles, edificios, dársenas, boyas, etc.—*Muro de encauzamiento.*—En la primera alineación, muelle longitudinal de Albareda, se ha sustituido el paramento de escollera por otro de mampostería hidráulica, habiendo construido en el trimestre 342 metros cúbicos.

Como todo el muro y el terraplén habían hecho asiento, hubo que restituir á su rasante primitiva el enlosado de la coronación el adoquinado, la vía de servicio y la placa giratoria, que se ha reparado también.

Muro de San Martín.—Con cargo al presupuesto de conservación se construye un trozo de 200 metros de longitud para habilitar detrás una dársena provisional que sustituya en parte á la de la Ribera, interin se terminan las obras de la dársena de Molnedo. En esta fecha van construídos 108 metros lineales completamente terminados y se está prolongando en otros 80 metros. Durante el trimestre se han arrojado 1.825 metros cúbicos de escollera.

Muelles de madera.—Se han terminado la reparación del muelle saliente de Albareda y la de 68,40 metros lineales en el longitudinal.

En las palizadas primera á cuarta del muelle saliente, se ha reforzado cada uno de los pilotes, cubriendo primero con cemento los huecos que ha formado el teredo y forrándolo después con cuatro tablones de pino creosotado sujetos por abrazaderas de hierro. Además se han repuesto los cepos y las cruces.

En el muelle longitudinal se colocaron cinco pilotes nuevos y la mayor parte de los cepos y viguetas; y en ambos muelles se han renovado todos los tablones del piso.

Los muelles de Dehesa y Pasajeros obligaron á mudar algunos de los maderos de defensa, y por último, en todos los muelles si gue haciéndose, como de costumbre, la renovación de los tablones del piso, según lo exige el uso y deterioro ordinario.

Grúas.—En 4 de Septiembre se hizo la recepción provisional de la instalada en el muelle de Albareda, después de reparados por la casa Krupp los defectos que se notaron en las pruebas anteriores, y verificadas las nuevas pruebas con arreglo á lo estipulado en el pliego de condiciones que sirvió de base para la adquisición. Como consecuencia, y según dispone el artículo 17 de dicho pliego, se abonó el segundo plazo, que importa 7.994,00 pesetas, la cuales se incluyeron en la partida de Material del servicio general, correspondiente al mes de Septiembre.

Boyas. Se ha sustituido por una nueva la que marca la Canal frente á la playa de la Magdalena.

Otros servicios.—Los buzos han extraído cuatro anclas y volado una roca en la Canal frente al muelle de Calderón.

Resumen de gastos.—Los ocasionados por todos los conceptos anteriores, durante el trimestre fueron:

	Pesetas.
En personal	16.790,25
En material.....	19.734,29
TOTAL.....	36.524,54

Dragado de conservación en la canal y fondeaderos de la bahía.—Durante el mes de Julio la draga recorrió el veril de las Huertas trabajando sin interrupción, excepto los días 12 y 13, que se emplearon en limpiar las calderas.

En todo el mes de Agosto dragó el fondeadero de los vapores correos, excepto los días 2, 3 y 4, que se invirtieron en cambiar la rueda y tornillo sin fin de elevar la palanca. El 27 se retiró la draga para amarrar un vapor, y trabajó en el cantil de la canal hasta el 7 de Septiembre. Del 7 al 21 se hizo otro recorrido próximo á las boyas, teniendo que suspender por el mal estado del prisma superior. La draga necesita una reparación inmediata, que durará todo el mes de Octubre, sin perjuicio de llevarla á dique en la próxima primavera para recorrer detenidamente el casco.

Se aprovecha la parada de la draga durante el mes de Octubre para recorrer en un dique de Bilbao el gánguil *San Emeferio*, que ha perdido la mayor parte de los remaches del casco y tiene oxidadas y casi deshechas cinco cuadernas.

Este material lleva diez años de continuo trabajo y es natural que todo él necesite reparación extraordinaria. Sólo el gánguil *Peña-Castillo* está en perfecto estado.

El total dragado en este trimestre es de 88.760 metros cúbicos, de los cuales corresponden 45.880 á Julio, 23.980 á Agosto y 18.900 á Septiembre, diferencias debidas á las paradas obligadas de los dos últimos meses y á que en los fondeaderos de los correos sólo se puede dragar dos horas antes y después de bajar.

El gánguil *San Emeferio* sólo hizo 11 viajes, el *San Celedonio* 209 y el *Peña Castillo* 207. Se cargaron en la draga además 112 barcas para verter en la dársena de la ribera y para otros servicios.