

Suscripcion particular al Boletin oficial.

Se publica los Lunes, Miercoles y Viernes.

EN CÓRDOBA LLEVADO A LAS CASAS.

FUERA FRANCO EL PORTE.



	Rls. vn.
Un mes.	9
Tres id.	24
Seis id.	48
Un año.	96

	Rls. vn.
Un mes.	15
Tres id.	40
Seis id.	80
Un año.	160

BOLETIN OFICIAL.

PROVINCIA DE CÓRDOBA.

Las leyes y las disposiciones generales del Gobierno, son obligatorias para cada capital de provincia desde que se publican oficialmente en ella, y desde cuatro dias despues para los demas pueblos de la misma provincia. (Ley de 3 de Noviembre de 1837.)

Las leyes, órdenes y anuncios que se manden publicar en los Boletines oficiales, se han de remitir al Gefe politico respectivo, por cuyo conducto se pasarán á los Editores de los mencionados periódicos. (Reales órdenes de 6 de Abril de 1839, y 31 de Octubre de 1845.)

ARTICULO DE OFICIO.

GOBIERNO SUPERIOR POLÍTICO DE LA PROVINCIA DE CÓRDOBA.

Circular núm. 279.

Para conocimiento de las personas que quieran interesarse en la subasta por trozos de la carretera transversal de esta ciudad á la de Málaga, he dispuesto se publique en el boletin oficial el documento siguiente.

Documento núm. 4.º—Caminos, canales y puertos.—Distrito de Sevilla.—Provincia de Córdoba.—Carretera transversal de Córdoba á Málaga por Antequera.—Pliego de condiciones facultativas que ha de regir en la construccion de la espresada carretera ademas de las generales aprobadas por Real órden de 18 de Marzo de 1846.

ESPLANACION.

Articulo 1.º El número de tramos y la longitud y arrumbamiento de cada uno de ellos será precisamente el que establecen los estados núm. 19 de la memoria descriptiva.

OBRAS DE TIERRA.

Art. 2.º Con estos datos el Ingeniero inspector de las obras trazará en el terreno los tramos con piquetes, jalones &c., siendo de cuenta del contratista los gastos de estas operaciones, con arreglo á lo que previenen las condiciones generales.

Art. 3.º La inclinacion de las razantes, su

número y longitud serán las que se espresan en el mencionado estado, y estan representadas con líneas de carmin en el perfil longitudinal.

Art. 4.º Las uniones de los tramos se harán por medio de curvas circulares, cuyas amplitudes fijará el Ingeniero inspector.

Art. 5.º La esplanacion se hará de manera que resulte una superficie de 30 pies para el ancho de la via, mas el de la cuneta ó cunetas si las hubiere.

Art. 6.º Estas se abrirán por un solo lado del camino en las laderas y por ambos cuando vaya en desmontes, segun se manifiesta en la hoja última del trozo tercero de los perfiles. Su seccion será generalmente en los principios un trapecio de un pie de altura, tres de ancho y uno en la solera, aumentandose progresivamente estas dimensiones á medida que vayan recogiendo aguas, sin perjuicio de poder designar el Ingeniero las que hayan de darse en cada caso. En el paso del Salado y bajadas al Genil se harán empedradas y encastrilladas con maestras de piedras mas gruesas de tres en tres varas de distancia.

Art. 7.º El Ingeniero marcará en cada caso la inclinacion de los taludes en los desmontes, debiendose invertir en los terraplenes la tierra que de ellos resulte, ó depositarla á distancia por lo menos de cuatro pies de la arista superior al desmonte, formando caballeras.

Art. 8.º Los taludes de los terraplenes serán de uno y medio de base por uno de altura: estos se formarán despues de descepar y desbrozar bien el terreno por tongadas de una

tercia de espesor, que irán sucesivamente disminuyendo de anchura desde la base, apisonándolas perfectamente con el tránsito de los mismos trabajadores, carros y acémilas de la obra; en los terraplenes que tengan mas de tres varas de altura se hará obrar sobre cada tongada un rodillo compresor de 200 @ de peso próximamente.

Art. 9.º Cuando no bastase para los terraplenes la tierra de los desmontes, ó no fuese útil emplearla por la larga distancia, ó mala calidad, se sacará de los terrenos inmediatos, haciendo escavaciones paralelas al camino á la distancia y con la forma, profundidad y anchura que fije el Ingeniero inspector.

Art. 10. La caja se abrirá en cada uno de los trozos en que se ha dividido la carretera despues de terminada la esplanacion del mismo en su totalidad, y de que las lluvias hayan hecho todo su efecto para la completa consolidacion, á juicio del Ingeniero.

Art. 11. El perfil trasversal de la caja se hará con 20 pies de longitud y 8 pulgadas en los mordientes, teniendo una ligera convexidad en la solera, á fin de que con un bombeo en la superficie de 9 pulgadas resulte un pie en el centro como minimum de altura de firme. Al perfilarlo se refinará, apisonará y correrá de nivelta nuevamente, asi como los paseos, no pudiendo el contratista empezar el afirmado de cada tramo sin que el Ingeniero haya reconocido y aprobado esta operación.

Art. 12. Tambien deberán refinarse los taludes de los desmontes, terraplenes y cunetas, pero estos recortes no se harán hasta despues de construido el firme.

Art. 13. Es obligacion del contratista abrir las cunetas de coronacion y zanjas que juzgue necesarias el Ingeniero inspector, para dar á las aguas el curso conveniente á fin de que no perjudiquen á las obras de la carretera.

Art. 14. Es de cargo del contratista la apertura de caminos provinciales en los puntos en que las obras ocupen el que existe en la actualidad.

Art. 15. Incumbe tambien al contratista construir como le prevenga el Ingeniero las rampas de subida y bajada que sean necesarias en los puntos en que cruzen los caminos existentes la linea del proyecto.

MUROS DE SOSTENIMIENTO.

Art. 16. El contratista deberá construir las lineas de muros de sostenimiento que se indican en el perfil longitudinal del proyecto, y en los presupuestos.

Art. 17. Los muros se construirán de mamposteria de piedra en seco, acondicionandola perfectamente á martillo antes de su empleo; su perfil será el que corresponda á cada una de las secciones trasversales que se han establecido con acotaciones para las diferentes localidades, y las fábricas se subirán bien enrasadas en los escalones interiores.

Art. 18. El contratista hará de su cuenta

en cada trozo las obras de conservacion y reparacion que fueren necesarias en los muros, hasta la recepcion definitiva de la totalidad de las comprendidas en el mismo.

AFIRMAEO.

Art. 19. El firme constará de una sola capa, cuyo espesor en el centro y en los extremos será el expresado en el art. 11 al fijarse las dimensiones de la caja.

Art. 20. En el trozo 2.º de la carretera, la piedra se empleará sin machaqueo, elegida previamente en la cantera, limpia y del tamaño de media ó una y media pulgadas; en los trozos restantes se reducirá con almadena á la magnitud de dos á dos y media pulgadas con la posible igualdad, arreglandola despues en el firme de mayor á menor.

Art. 21. El Ingeniero inspector determinará en cada caso si el machaqueo ha de verificarse en caja á corte abierto, ó si dicha operación ha de tener lugar en las canteras.

Art. 22. Sobre la piedra se estenderá una capa de recebo de 4 pulgadas de espesor que comprenda la amplitud del firme y de los paseos; y debiendo ser en casi la totalidad de los trozos el material que se emplee limpio de tierra y procedente de los escombros de las canteras de la piedra, en ella deberá triturarse ó escogerse convenientemente, á fin de que resulte menor en magnitud de una pulgada: sobre el recebo se pasará un rodillo compresor de 200 @ de peso próximamente, las veces que determine el Ingeniero inspector.

Art. 23. No procederá el contratista á estender el recebo sin que el Ingeniero haya aprobado la calidad de la piedra, su machaqueo y arreglo en caja.

Art. 24. Los materiales serán de las canteras que se han determinado para cada tramo y cada trozo, no debiendo ser puestos sin embargo en obra sin el reconocimiento y previa aprobacion del Ingeniero inspector.

Art. 25. Los trabajos de reparacion y de conservacion que sean necesarios hasta la recepcion definitiva del trozo, se ejecutarán por el contratista con arreglo á los principios que le dicte el Ingeniero inspector, empleando buenos materiales y de las dimensiones establecidas en los artículos anteriores.

OBRAS DE FABRICA.

PRETILES.

Art. 26. Los muros de sostenimiento en seco irán coronados de pretiles en toda su longitud, y el contratista construirá el número de varas de estos que se fijen en el presupuesto.

Art. 27. La seccion del pretil y sus dimensiones serán las marcadas con acotaciones en los perfiles trasversales correspondientes.

Art. 28. El pretil podrá ser seguido ó interrumpido segun marque el Ingeniero en cada caso. Cuando sea seguido deberán quedar en su pie y de diez en diez varas en distancia, me-

chinales ó barbacanas para la salida de las aguas, y si fuese interrumpido se forma á de trozos de 12 pies de longitud separados unos de otros tres pies.

Art. 29. La fábrica de los pretilos será de mampostería ordinaria, y la piedra la que se designa para la construcción de las obras del mismo trozo.

Art. 30. Los trabajos de conservación y reparación que sean necesarios en los pretilos hasta la recepción definitiva del trozo se ejecutarán por el contratista en los términos que prevenga el Ingeniero inspector.

BADENES.

Art. 31. El Ingeniero fijará la longitud de cada baden, y las pendientes que deba tener según las circunstancias.

Art. 32. Los dos rastrillos de entrada y salida serán de buen empedrado con mortero en toda la amplitud del baden y reforzados en todas las líneas exteriores del rectángulo, empedrado con maestras de piedras más gruesas.

Art. 33. El afirmado del baden tendrá un pie de espesor en toda su extensión, dispuesto en la forma prevenida para el resto del pavimento de la carretera.

Art. 34. Serán también de cuenta del contratista las reparaciones necesarias en los badenes hasta la recepción definitiva de la totalidad del trozo respectivo.

ALCANTARILLAS.

Art. 35. El contratista construirá las que se espresan en el presupuesto y perfil longitudinal con sujeción á los modelos que se citan, sin alterar la clase de fábrica ni sus dimensiones.

Art. 36. Abiertas ó arregladas convenientemente las zanjas para la entrada y salida de las aguas y las de los cimientos según la naturaleza del terreno, se harán estos de mampostería ordinaria con buen mortero ó de hormigón, revestido de mampostería.

Art. 37. No se procederá al relleno de las zanjas sin que antes haya sido reconocido por el Ingeniero el suelo de la fundación.

Art. 38. Para evitar las socavaciones se construirá en todo el espacio debajo de la bóveda un enchado de hormigón ó mampostería ordinaria de un pie de espesor, sin perjuicio de aumentar este en la entrada y salida en los casos en que el Ingeniero inspector lo juzgue necesario.

Art. 39. La fábrica de las alcantarillas será toda de mampostería ordinaria hasta la imposta, ó bien de mampostería en los revestimientos y de hormigón en los rellenos. En las bóvedas será aquella concertada y perfectamente acuñada con las piedras arregladas á martillo.

Art. 40. Las impostas y pretilos serán de fábrica esmerada de ladrillo dispuesta pa a la parte superior y estremidades de los últimos en sardinel; los tendeles no excederán de 6 líneas

y los paramentos se recortarán y revocarán las juntas con limpieza.

Art. 41. El Ingeniero inspector fijará cuanto concierne á la fabricación y empleo de los morteros, sujetándose á ello el contratista, así como á cuanto dictare respecto de los principios de buena construcción.

Art. 42. El contratista hará de su cuenta y riesgo los andamiages, cerchas y demás operaciones auxiliares de la construcción, debiendo sin embargo el Ingeniero indicarle lo conveniente para que se ejecuten con toda seguridad.

Art. 43. La recepción definitiva de las alcantarillas se verificará al mismo tiempo que la de todas las obras del trozo de la carretera en que se hallen comprendidas, debiendo hacer hasta entonces de su cuenta el contratista las obras de conservación y reparación que fuesen necesarias.

PONTONES Y PUENTES.

Art. 44. El contratista construirá el puente y los pontones que se espresan en el presupuesto y perfil longitudinal de la directriz del camino con sujeción á los modelos aprobados.

Art. 45. El Ingeniero inspector fijará la dirección y emplazamiento del puente y de los pontones con arreglo á lo que establecen los estados núm. 19; y es obligación del contratista regularizar el cauce en la extensión y forma que aquel determinare.

Art. 46. El puente sobre el río Anzul se fundará sobre pilotaje, tablestacado y emperillado en la forma que detalladamente se manifiesta en los planos y presupuestos; los pontones se fundarán sobre terreno firme por medio de excavaciones en la propia forma espresada para las alcantarillas.

Art. 47. Bajo ningún pretexto podrá el contratista dar principio á la fábrica de los cimientos sin que el Ingeniero haya reconocido el terreno en que se hubiesen de establecer, ni deberá sentar hilada alguna del zocalo sin que aquel haya rectificado el planteo de los estrivos, muros de sostenimiento &c.

Art. 48. Para evitar las socavaciones en los estrivos de los pontones, establecerá el contratista enchados de media vara de espesor en todo el espacio debajo de la bóveda, y además en el del Salado dos frenos ó musetes inferiores al terreno también de mampostería ú hormigón de 6 pies de profundidad y 3 de grueso ligados con los cimientos.

Art. 49. Los planos del puente mencionado demuestran todas las partes que han de ser de sillería ó de mampostería, debiéndose para una y otra hacer uso de las canteras de mal abrigo, y si estas no se prestaran favorablemente á la explotación se emplearán cualesquiera otras de piedra caliza compacta que merecieren ser aprobadas aunque estuviesen á alguna mayor distancia. Las entregas de las mamposterías ó cantería de revestimiento de los muros no podrán bajar de 2 y medio á 3 pies en el espesor de

los mismos, quedando á eleccion del contratista servirse para los rellenos de mamposteria gruesa ó de buen hormigon confeccionado en la forma que fuese determinada por el Ingeniero inspector. La labor del doblaje y silleria se hará esmeradamente á pico fino y escocla y el asiento á hueso sin cuñas de ninguna clase, solamente se interpondrá en los muros una ligera lechada de mortero fino y esta se verterá por el tras-dos de la bóveda despues de cerrada la clave. La clase de fábrica de los pontones será la misma espresada para todas y para cada una de las partes de las alcantarillas, pudiendo en el del Salado sustituirse la de ladrillo en la imposta y antepechos con buena mamposteria concertada. Se hará uso para la construccion de los pontones de las canteras asignadas á cada trozo para el firme, salvas algunas excepciones que pudieran creer necesarias á la solidéz el Ingeniero inspector.

Art. 50. En la época oportuna procederá el contratista al revoque y refundicion de juntas en el modo y forma que se le prevenga por el Ingeniero.

Art. 51. Segun se manifiesta en los perfiles trasversales del puente y de los pontones, la altura de la imposta se dividirá en dos partes próximamente iguales, rellinando la una sobre las enjutas y tras-dos de los arcos con una capa de hormigon hecho con mortero hidráulico, y la otra con una tongada de arena y tierra sobre la cual descansará el firme.

Art. 52. El Ingeniero inspector fijará en cada caso cuanto concierne á la fabricacion y empleo de los morteros y hormigones, sujetandose á ello el contratista, asi como á cuanto le dicta respecto de los principios de buena construccion.

Art. 53. El contratista hará de su cuenta y riesgo los andamiages, cimbras y demas operaciones auxiliares de la construccion, debiendo sin embargo indicarle el Ingeniero lo conveniente para que se ejecuten con toda igualdad á fin de precaver los accidentes desagradables que pudieran ocasionarse.

Art. 54. El descimbramiento de los arcos se hará en la época y forma que designe el Ingeniero inspector, y despues de concluido se crecerán los muros y se sentará la imposta y pretil.

Art. 55. Los trabajos de reparacion y de conservacion que fueren necesarios hasta la recepcion definitiva del trozo en que se hallaren el puente y los pontones se ejecutarán por el contratista con arreglo á lo que dispusiere el Ingeniero inspector.

Art. 56. Con arreglo á lo que disponen las condiciones generales, no podrá hacer uso el contratista de los materiales de los puntos asignados para cada obra sin que ademas sean reconocidos y admitidos los que se estragesen por el Ingeniero inspector.

Art. 57. El contratista no tendrá derecho á pedir ninguna indemnizacion por el mayor precio que puedan costarle las obras ni por las erradas maniobras ó faltas que cometa durante su

construccion, pues todas son de su cuenta y riesgo é independientes de la inspeccion del Ingeniero nombrado por la Direccion general de Obras públicas.

Art. 58. Siempre que en conformidad de los art. 3.º, 6.º y 20.º del pliego de condiciones generales, y prévia la indispensable aprobacion de la Direccion general, se hiciese alguna variacion de poca ó mucha importancia en cualquiera de las partes del proyecto, se enterará de ella al contratista por escrito, especificando bien y por duplicado la variacion que se hace. El contratista si se conforma lo espresará asi al pie de ambos ejemplares, quedandose con uno de ellos y recogiendo el otro el Ingeniero inspector.

Art. 59. Supuesta la conformidad del contratista queda este obligado á ejecutar la variacion en los términos que se prevenga en el escrito sin que tenga derecho en lo sucesivo á mas reclamacion que al cumplimiento de lo que alli se estipule.

Art. 60. Concluidas las obras de cada uno de los trozos en que se ha dividido la carretera, el Ingeniero en jefe del distrito, ó el que la direccion general nombre para la recepcion provisional, procederá, acompañado del Ingeniero inspector y del contratista, á un escrupuloso reconocimiento de todas ellas, y si las hallase conformes á lo estipulado, estenderá un acta de la diligencia que remitirá á la Direccion, empezando á correr el término de la garantia desde la fecha en que la misma comunique su superior aprobacion.

Art. 61. La recepcion definitiva se hará respecto de cada trozo, por el mismo orden al espirar un año, contado desde la fecha de la mencionada aprobacion, y si fuese satisfactorio el resultado del reconocimiento, el contratista hará entrega formal de las obras, quedando relevado de toda responsabilidad. En caso contrario se retrasará la recepcion hasta que el contratista haya cumplido con la obligacion que tiene de entregar todas las obras en perfecto estado de conservacion.

Art. 62. Las contestaciones que se susciten con el contratista sobre la ejecucion ó interpretacion de estas condiciones se resolverán con arreglo á lo que establece el art. 39 del pliego de condiciones generales. Córdoba 20 de Abril de 1848.—El Ingeniero, José Soler de Mena.—Es copia.—El Ingeniero jefe interino del distrito de Sevilla, José Soler de Mena.»

Y para los antedichos efectos se inserta en el boletín oficial de esta provincia. Córdoba 30 de Marzo de 1849.—El Gefe político, Pedro Galbis.

ANUNCIO.

El maestro Fontanero D. Angel Bonilla tiene encargo de vender 2 pajas de agua. La persona que quiera adquirirlas, ya sea en todo ó en parte, puede avistarse con el mismo maestro para tratar del precio y condiciones; en el supuesto de que el agua es de la superior y puede tomarse en los Tejares, en la puerta del Osario, ó calle de los Dolores Chicos.