

Núm. 1461.

Sábado

1842.

2 de Julio

AÑO DÉCIMO.



*Boletín Oficial Balear.*

*Artículo de Oficio.*

GOBIERNO SUPERIOR POLITICO DE LAS BALEARES.

(Número 140.)

*Negociado n.º 8.—Circular.*—El día 29 de junio próximo pasado desertaron de la 3.ª compañía del 2.º batallón del regimiento infantería de la Reina, dos soldados, cuyos nombres y señas se espresan á continuación. En su consecuencia prevengo á los alcaldes constitucionales de los puebllos de esta isla practiquen las mas activas diligencias para averiguar el paradero de los delincuentes capturándolos y remitiéndolos á disposicion del Sr. brigadier coronel de dicho cuerpo, caso de ser habidos.

Y resultando de la comunicacion dirigida al efecto á este gobierno político, que los desertores mencionados han observado una conducta reprehensible, segun se deprende de los informes y noticias suministradas por los capitanes de las compañías á que estaban agregados, conviene que los alcaldes redoblen su vigilancia y desplieguen todo el celo posible usando de cuantos medios se hallen al alcance de su autoridad para indagar el paradero de estos individuos y asegurar sus personas á fin de evitar los crímenes á que en la fuga puedan entregarse. Palma 1.º de julio de 1842.—*José Miguel Trias.*

*Señas.*

Salvador Lozano, hijo de Tomas y de Mariana natural de Turis

---

Núm. 1461.

---

Sábado

1842.

2 de Julio

AÑO DÉCIMO.



---

## Boletín Oficial Balear.

---

### *Artículo de Oficio.*

GOBIERNO SUPERIOR POLITICO DE LAS BALEARES.

(Número 140.)

*Negociado n.º 8.—Circular.*—El día 29 de junio próximo pasado desertaron de la 3.<sup>a</sup> compañía del 2.<sup>o</sup> batallón del regimiento infantería de la Reina, dos soldados, cuyos nombres y señas se espresan á continuación. En su consecuencia prevengo á los alcaldes constitucionales de los pueblos de esta isla practiquen las mas activas diligencias para averiguar el paradero de los delincuentes capturándolos y remitiéndolos á disposicion del Sr. brigadier coronel de dicho cuerpo, caso de ser habidos.

Y resultando de la comunicacion dirigida al efecto á este gobierno político, que los desertores mencionados han observado una conducta reprehensible, segun se deprende de los informes y noticias suministradas por los capitanes de las compañías á que estaban agregados, conviene que los alcaldes redoblen su vigilancia y desplieguen todo el celo posible usando de cuantos medios se hallen al alcance de su autoridad para indagar el paradero de estos individuos y asegurar sus personas á fin de evitar los crímenes á que en la fuga puedan entregarse. Palma 1.<sup>o</sup> de julio de 1842.—*José Miguel Trias.*

*Señas.*

Salvador Lozano, hijo de Tomas y de Mariana natural de Turis

provincia de Valencia; estado soltero, pelo castaño, ojos azules, cejas pardas, color amarillo, nariz regular.

José García hijo de José y de Mariana Benabent natural de Alfarsó provincia de Valencia: edad cuando empezó á servir 19 años, estado soltero, pelo castaño, ojos pardos, cejas las del pelo, color sano, nariz regular, barba ninguna, boca regular.

### INTENDENCIA DE LAS BALEARES.

Dirección general de la caja nacional de amortización. — En cumplimiento de lo dispuesto por la Regencia provisional del reino en su decreto de 21 de enero de 1841 los tenedores de rentas al 3 p. 8 acudirán desde 1.º de julio próximo á la tesorería de esta caja, á percibir el importe del tercer cupon que vencerá el día 30 del presente mes de junio. — Madrid 11 de junio de 1842. — Consta de una rúbrica. — Lo que en cumplimiento de lo prevenido por la Dirección general de la caja nacional de amortización, he dispuesto se inserte en el Boletín oficial para inteligencia de los interesados. Palma 27 de junio de 1842. — *Joaquin Scheidna gel.*

### JUNTA AUSILIAR EGECUTIVA DE CAMINOS.

Segun los planes de subasta que á continuación se espresan y demas que se hallan insertos en los Boletines números 1448 y 1449, la junta ha dispuesto la construccion de las obras siguientes.

Un puente y dos porciones de camino unidos en el punto en donde la carretera de Alcudia atraviesa el torrente llamado den Debon.

Otro puente y dos porciones de camino tambien unidas en dicha carretera de Alcudia en el punto que atraviesa el torrente de Bujer.

Cuatro porciones de camino en la referida carretera.

La rampa ó bajada den Codonet en la memorada carretera.

Otra rampa ó cuesta de son Alemañ en la carretera de que se ha hecho mérito.

En su consecuencia se subastarán y rematarán el dia diez de julio próximo venidero á las once de su mañana en el balcon inferior de las casas consistoriales de esta ciudad, y á la salida de misa primera y á la misa mayor en las villas de Inca, Campanet, La Puebla, Alcudia y Soller.

Asi mismo se subastará y rematará dicho dia y hora en el espresado balcon inferior de estas casas consistoriales la reparacion y conservacion de los trozos nuevos de dicha carretera de Alcudia cuya subasta se verificará tambien á las horas referidas para las otras en Marratxí, Sta. María, Binisalem, Alaró, Sta. Eugenia, Inca, Campanet, la Puebla y Alcudia.

Tambien se procederá á nueva subasta de la construccion de seis trozos de camino en dicha carretera de Alcudia subastados en 12 del actual por haberse pujado en la vigésima la postura ofrecida en los dos primeros trozos y por no haberse presentado postura en los otro cuatro restantes.

Estos remates tendrán lugar á favor del mejor postor si mereciere la aprobacion de la junta pudiendo añadirse la décima ó vigésima á los ocho primeros dias del remate y la cuarta á los doce tambien primeros del remate.

Para que llegue á noticia de los interesados los ayuntamientos de los pueblos de esta isla lo publicarán por medio de pregon en la forma de estilo los dias 3 y 7 del referido mes de julio. Palma 28 de junio de 1842.—El presidente—José Miguel Trias.—P. A. de la J.—Mariano Cánaves y Ramis, secretario.

*Plan de condiciones á que deberá sugetarse el emprendedor que quiera tomar á pública subasta la construccion de un puente sobre el torrente nombrado den Tebou en el punto por donde la carretera de Alcudia atraviesa dicho torrente; como igualmente la construccion de dos porciones de la misma carretera unidas al indicado puente.*

1º Será de la obligacion del empresario el construir el mencionado puente arregladamente al plano levantado al efecto, que obra de manifesto, sin poderse apartar en lo mas mínimo de su forma y demas partes que quedan determinadas en el mismo plano, las cuales con corta diferencia deben consistir en lo siguiente. El ancho del puente incluso los pretiles de su parte superior, deberá ser de veinte y cuatro pies castellanos, el diámetro mayor de su bóveda veinte y siete pies, su cajita ó montea diez pies, el grueso ó espesor de su bóveda, pretiles de su parte superior y estribos que acompañan sus caras laterales, deberá ser de un pie y seis pulgadas, dando el mismo grueso á los dos esribos ó *rafas* intermedias, debiendo terminar la altura de dichas *rafas* dos pies antes de llegar á la parte superior del centro de la espresada bóveda; todo lo dicho deberá ser de *sillería* de piedra *marès* de la cantera de Moro de la mejor calidad, labradas sus caras exteriores, lechos y juntas, afirmando lo dicho con mortero de mitad cal y mitad arena de torrente, debiendo estar bien amasado antes de emplearlo; los espacios que queden vacíos entre los frontis y estribos laterales del puente y *rafas* intermedias deberán macizarse de mampostería con buena mezcla hasta la altura de las indicadas *rafas*. Los cimientos del puente y estribos deberán sentarse sobre terreno bien consolidado, debiendo construirse los de los machones ó pilares de los arranques del puente, de *sillería* sin labrar, formando los dichos con un pie de relex vulgo *retreta* á la parte del cauce del torrente, afirmando los espresados con su correspondiente mortero; y en el caso de ser el suelo del torrente en el punto en donde se ha de construir el puente, tan sólido como se presenta á la inmediacion de dicho punto, deberá el empresario colocar el almoadon de los arranques del puente, ocho pulgadas embebido dentro del espresado terreno, haciendo la escavacion para sentar al dicho bien paralelo y horizontal: debiendo tener dicho almoadon ó primera hilera de sillares, dos pies de ancho, por uno y ocho pulgadas de grueso; los cimientos de los estribos laterales podrán ser de mampostería formando el mismo relex en su cara

2° Deberá el indicado construir las dos porciones de carretera arriba indicadas, de las cuales la una debe comprender desde cien varas antes de llegar al puente á la parte de Inca, hasta el dicho, y la otra desde el indicado puente, hasta cien varas distante del mismo, á la parte de Alcudia. La elevacion longitudinal de las dos espresadas porciones de carretera debe quedar terminada por una visual inclinada, la cual debe comprender desde un pie mas elevado que el centro ó parte superior de la bóveda del puente, hasta los extremos y parte superior del terreno en donde deben terminar las mismas, debiendo construir los murallones ó bancales que sean necesarios para el sosten del cajon de las dichas dos porciones de carretera, en aquellos puntos donde el terreno actual se encuentre mas bajo que la visual indicada. El grueso ó espesor de la cara superior de los nuevos murallones deberá ser de dos pies ocho pulgadas, la mayor anchura de su base quedará determinada por la proporcional elevacion que haya de tener el bancale ó murallon correspondiente. Será arreglada la tal elevacion respectiva á la línea de inclinacion espresada, pero de modo que esta visual sirva para la cara exterior del murallon, pues que la interior ha de disminuir en cinco pulgadas con un plano inclinado, y tambien sirva para cada bancale paralelo que ha de formar nivel con su correspondiente; la espresada inclinacion solo debe efectuarse en las porciones de murallon que su elevacion no esceda de cuatro pies de altura al terreno del inmediato campo, pues que en las demas porciones que escedan de dicha altura, deberá construirse sobre la cara superior de los murallones un paredon de dos y medio de grueso, dejando á cada diez varas de distancia unos boquetes ó aberturas de un pie en cuadro para facilitar el pronto desagüe de la cara superior de la carretera. Las caras de cada murallon serán perpendiculares en la parte interior del camino é inclinado y con taloz en la exterior, guardando dos pulgadas de inclinacion por cada pie de altura, dirigiéndola desde la parte superior á la inferior, la cual determinará la mayor ó menor base.

3° Los espresados murallones deben construirse de mamposteria bien entrelazada, sentando sus cimientos sobre terreno bien consolidado, no pudiendo emplearse ninguna piedra tanto en los cimientos como en todo el espesor de los murallones de menor volúmen de un pie cúbico, cuidando de poner las de mayor volúmen en las caras exteriores de los mismos, debiendo afirmar todas las piedras con barro, revocando las juntas de las caras exteriores de las mismas, tanto en la parte interior como exterior de los murallones con mezcla de mitad cal y mitad arena de torrente, fosa ó mina, coronando los murallones con una hilera de piedras bien paralelas, cuyas no podrán ser de menor tamaño de pie y medio cúbico, afirmando la espresada hilera como igualmente los paredones que deben construirse sobre su cara superior con la indicada mezcla de cal y arena.

4° Construidos y aprobados los murallones segun queda espresado debe llenarse el espacio intermedio de los mismos, con tierra y piedras de cualquier tamaño bien entrelazadas y de tal modo que las pequeñas ocupen gradualmente la parte superior, dejando los menos huecos posibles, para lo cual podrán emplearse las piedras y escombros del desmonte que se espresará. Esta operacion se entiende en toda la profundidad del cajon, menos ocho pulgadas antes de llegar á la línea interior de los murallones donde debe terminar con una curva convexa que su extremo superior pase tanjente á la horizontal de a línea interior de ambos murallones, debiendo apisonar la indicada curva hasta dejar su superficie bien compacta y unida.

5° Deberá el indicado desmontar y allanar hasta ocho pulgadas castellanas abajo que la visual indicada, todas las porciones de monte, roca, tierra ó

cualquier otra calidad de terreno ó material que se halle mas elevado que la espresada visual; como igualmente deberá cortar y sacar fuera de la nueva carretera todos los árboles, arbustos y maleza que se hallen plantados dentro del espacio que debe ocupar la dicha, dejando la cara superior del cajon de la nueva carretera y costados laterales en toda la estension de dicho desmonte, del propio modo y forma que se ha indicado para los nuevos murallones y cajon de entre los mismos, formando con el mismo desmonte en ambos costados de la espresada carretera, una acequia de dos pies en cuadro para el desagüe de la misma.

6° Las ocho pulgadas de cajon que quedan vacías tanto entre los murallones como en el restante de la carretera deberán ser llenadas de ripio vulgo *reblada*, colocándolo paralelamente á la curva ó convexidad indicada y gradualmente del mayor al menor volumen á proporcion que se suba, pero su mayor tamaño ha de poder pasar por el arco ó círculo de hierro que como modelo y prueba se entregará al empresario y es igual al que queda en poder de la Junta, la superficie del ripio deberá formar la misma curva que el lecho indicado.

7° Sobre esta superficie se ha de formar la loma del camino con cascajo vulgo *mecada* cuyo regular volumen sea como una nuez mediana y el mayor ha de poder pasar por el aro que se entregará al empresario y será igual al modelo que conserva la Junta. La misma loma se ha de completar cubriéndola de arena gruesa de torrente, fosa ó mina, con el espesor de cuatro pulgadas, regando y apisonando esta capa hasta dejar su superficie bien compacta y unida. La totalidad de esta loma en sus dos partes componentes que se acaba de espresar, deberá tener nueve pulgadas de grueso ó espesor, siguiendo paralelamente la superficie del ripio ó curva indicada. El mismo espesor de los materiales que se acaban de espresar en los dos artículos anteriores deberá colocarse sobre la parte superior de la bóveda del puente, arreglándolo del mismo modo que va indicado en los espresados artículos.

8° El empresario deberá tener concluida la obra el día 31 de diciembre del presente año, siendo de su obligacion el costear todos los jornales, materiales, trasportes, gastos de sobasta y demas que sea necesario para la construccion de la espresada obra.

Deberá afianzar competentemente por la cantidad con que le fuese rematada la empresa. Tambien deberá sugetarse la obra al exámen de los señores Vocales de la junta de caminos auxiliares de la misma y director facultativo, no siéndole permitido al empresario el arrimar piedras en las caras interiores de los murallones, ni colocar ninguna piedra en los cimientos del puente, ni poner ninguna de las capas superiores de las varias que deben formar la carretera, sin estar antes examinados dichos cimientos y murallones ó bancales y aprobadas las capas inferiores por dicho director, debiendo remediar acto continuo lo que no esté conforme y arreglado á las condiciones estipuladas.

9° La junta tendrá la obligacion de entregar al emprendedor la cantidad ajustada en tres distintos plazos, el primero el mismo día que se empezará la obra, el segundo á la mitad de su construccion y el tercero y último despues de finalizada la misma y que la comision que tenga á bien nombrar la junta con union del director facultativo lo hayan examinado y la hallen conforme á los pactos estipulados. Palma 25 de junio de 1842. — *Lorenzo Ahrines*.

*Condiciones á que deberá sugetarse el empresario que tome en pública subasta la construccion de un puente sobre el torrente de Bujer á la inmediacion del huerto de Son Vivot en el punto en donde la carretera de Alcudia*

atraviesa dicho torrente, como igualmente la construcción de dos porciones de la misma carretera unidas al indicado puente.

1. Será de la obligación del empresario el construir el mencionado puente arregladamente y en un todo conforme al plano levantado al efecto que obra de manifiesto, sin poderse apartar en lo mas mínimo de su forma y demas partes que quedan determinadas en el mismo plano, las cuales con corta diferencia deben consistir en lo siguiente. El ancho del puente comprendidos los pretilos de ambos costados de su parte superior deberá ser de veinte y cuatro pies castellanos, el diámetro mayor de su bóveda treinta pies, su sajeta ó montea nueve pies, el espesor ó grueso de sus machones ó pilares dos pies, su altura tres pies, contando esta desde el suelo ó lecho del torrente hasta los arranques de la espresada bóveda, el espesor ó grueso de la dicha, pretilos de su parte superior y estribos que acompañan sus caras laterales deberá ser de un pié y seis pulgadas, dando el mismo grueso á los dos estribos ó rafas intermedias, debiendo terminar la altura de dichas rafas dos pies antes de llegar á la parte superior del centro de la espresada bóveda; todo lo dicho deberá ser de sillería de piedra *marès* de la cantera de Muro de la mejor calidad, labradas sus caras exteriores, lechos y juntas, afirmando lo dicho con mortero de mitad cal y mitad arena de torrente, debiendo estar bien amasada antes de emplearla; los espacios que quedan vacíos entre los fróntis y estribos laterales del puente y rafas intermedias deberán macizarse de mampostería con buena mezcla, hasta la altura de las indicadas rafas. Los cimientos del puente y estribos, deberán sentarse sobre terreno bien consolidado, debiendo construirse los de los machones ó pilares de los arranques del puente de sillería, sin labrar pero debiendo poner sus lechos bien paralelos, formando dichos cimientos con un pié de relex vulgo *retrata* en ambos costados de los machones, afirmando lo espresado con su correspondiente mortero. Los espresados cimientos, tendrá la obligación el empresario de construirlos hasta la profundidad de nueve pies contando esta desde el suelo del torrente hácia abajo, á no ser que antes de llegar á dicha profundidad se encuentre el terreno con la solidez necesaria para sentar los dichos, debiendo formar la primera hilera de los mismos tanto en el caso de tener que llegar á la profundidad espresada, como en el caso de no tener que llegar á ella, con sillares que deberán tener cuatro pies cuatro pulgadas de largo por tres pies de ancho y uno y ocho pulgadas de grueso, sentando dicha hilera bien horizontal, debiendo seguir del grueso de los cuatro pies cuatro pulgadas indicadas, los espresados cimientos con sillares de dimensiones regulares bien entrelazadas hasta el suelo del torrente, y en el caso de que en la profundidad espresada no se encontrase el terreno con la solidez y firmeza necesaria para sentar los espresados cimientos será á cargo y cuenta de la junta de caminos el continuar la construcción de los dichos hasta la profundidad necesaria. Los cimientos de los estribos laterales podrán ser de mampostería formando el mismo relex en su cara exterior. También deberá construirse en la parte inferior del puente un empedrado con piedras vivas, las cuales no podrán tener menos de un pié cúbico, afirmando las mismas con buen mortero, cerrando dicho empedrado con dos arcos que formen la misma curva que va señalada en la planta del puente con la letra (H) no pudiendo emplear ninguna piedra en los espresados arcos que tenga menos de dos pies en cuadro por uno y medio de grueso.

2. Deberá el indicado construir las dos porciones de carretera arriba indicadas, de las cuales la una debe comprender desde 57 varas antes de llegar al mencionado puente á la parte de Inca, hasta el dicho, y la otra desde el mismo puente, hasta tres varas mas allá de la acequia *d'els molins d'en Prats*. Debiendo construirse en ambos costados laterales de la espresada acequia una

pared de dos pies de grueso de mampostería bien entrelazada con mezcla de mitad cal y mitad arena de torrente, afirmando sus cimientos sobre terreno bien consolidado, cubriendo la dicha con losas de piedra dura de un pié de grueso ó espesor, afirmando la dichas con la referida mezcla, no pudiendo tener menos de un pié de asiento sobre la indicadas paredes. Las dos porciones de carretera indicadas deberán tener veinte y cuatro pies castellanos de ancho, y llevar la dirección que va señalada en el plano, la cual en parte queda amojonada en el terreno. La elevacion longitudinal de dichas dos porciones de carretera queda determinada por una visual un poco inclinada desde un pié mas elevado que el centro ó parte superior de la bóveda del puente, hasta los extremos y parte superior del terreno en donde deben terminar las mismas, debiendo construirse los murallones que sean necesarios para el sosten del cañon de las dichas dos porciones de carretera, en aquellos puntos en donde el terreno actual se encuentre mas bajo que la visual indicada.

3. Por lo tocante á la construccion de los espresados murallones y entera conclusion de la obra, y demas que sea necesario, deberá el empresario, sujetarse á lo prevenido en los artículos 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 y 9 del plan de subasta redactado y publicado para la construccion del puente *den Tehou* y porciones de carretera unidas al mismo. Palma 25 de junio de 1842. — *Lorenzo Abrines*.

*Arregladamente y en un todo conforme al plan de subasta redactado para la construccion de las seis porciones de carretera de la de Alcudia publicado en el Boletín oficial balear del juéves 2 del actual, se subasta de nuevo la construccion de otras cuatro porciones de la misma carretera, las cuales van comprendidas entre los puntos siguientes.*

La primera comprende desde diez varas apartado del mojon que se halla colocado al pié de la encina que se halla plantada dentro el predio *son Estrañy*, á la parte izquierda de la carretera, á la inmediacion de la acequia que sirve para conducir las aguas llovedizas, hasta la parte superior de la nueva rampa que debe construirse en *Huyeró*, cuya estension comprende aproximadamente unas mil varas castellanas dentro la citada porcion; ademas de lo prevenido en el plan de subasta mencionado en el trozo de carretera que media entre el espresado mojon y la casa del predio *Son Fan* en toda la estension por donde la nueva carretera debe atravesar la vieja, cuya estension comprende unas ochenta varas, deberá el empresario construir un banca! vulgar *marje*, para el sosten de la nueva carretera, y llenar el espacio que quede vacío entre el dicho banca! y terreno que debe ocupar la nueva carretera. El espresado banca! deberá construirse de mampostería bien entrelazada afirmando la dicha con barro revocando las juntas de su cara interior y exterior con mezcla de mitad cal y mitad arena de torrente fosa ó mina, pudiendo servirse el empresario, de la misma piedra de que está formado el banca! que sostiene el terreno superior en el mismo punto en la actualidad; El grueso ó espesor de la cara superior del espresado banca!, deberá ser de dos pies 8 pulgadas, formando la cara interior del banca! bien perpendicular y con inclinacion ó taloz su cara exterior, guardando dos pulgadas de taloz por cada pié de altura; debiendo comprender dicha altura desde el suelo de la carretera actual hasta la parte superior de la nueva. Tambien será á cargo del mismo, el deshacer y volver á construir de nuevo la porcion de pared del huerto de frente la casa de D. Pedro Pons de *Huyeró*, debiendo reconstruir la dicha dos pies apartada de la línea exterior de la nueva carretera, la indicada pared deberá hacerse con la misma piedra é iguales materiales que se halla construida en la actualidad. En toda la porcion de carretera espresada deberán cons-

truirse cuatro alcantarillas, dos de las cuales deben construirse en ambos costados de la misma y en el punto en donde queda atravesada por el camino que desde *Huyeró* conduce á la Poblá; las dos expresadas alcantarillas deberán tener dos pies de ancho por tres de profundidad, formando sus costados laterales con una pared de mampostería de pié y medio de grueso, afirmando la dicha con mezcla de mitad cal y mitad arena de torrente, empedrando su piso inferior con piedras vivas y la indicada mezcla; cubriendo las dichas con losas ó silares de un pié de grueso, colocando encima de lo dicho nueve pulgadas de buen cascajo para su resguardo, estendiendo dicho cascajo hasta unas diez varas distante de los costados laterales de la nueva carretera, formando un plano inclinado; las otras dos alcantarillas mencionadas, deberán estar construidas arregladamente á lo prevenido sobre el mismo objeto al plan de subasta arriba mencionado y colocadas en el punto que se le designará al empresario.

La segunda porcion comprende desde el extremo inferior de la nueva rampa expresada, hasta los últimos mojones colocados á la parte de Alcendia de la porcion de círculo vulgo *revolt* que debe formar la nueva carretera á la inmediacion del puente de *Son Corró*, cuya estension comprende aproximadamente unas 570 varas. Tambien deberá el empresario deshacer y volver á construir de nuevo y con iguales materiales que se halla construida en la actualidad, la porcion de pared ó pretil que se halla construido en la parte de *Huyeró*, sobre la parte superior y en el costado izquierdo del puente de *Son Corró*, arreglando dicha porcion de pared á la misma direccion del costado izquierdo de la nueva carretera. La restante porcion de carretera que media desde el centro del indicado puente hasta los últimos mojones del círculo ó *revolt* expresado, deberá construirse del modo y forma siguiente. En los costados laterales de la nueva carretera en todo el citado espacio deberá construirse un murallon para el sostén del cajon de la misma carretera, quedando determinada la altura de dichos murallones por la visual inclinada que debe formar la cara superior de los mismos, desde el centro y parte superior del empedrado del puente, hasta los mojones expresados, en cuanto á la construccion de dichos murallones y entera conclusion de la porcion de camino que va comprendida entre los mismos, deberá el empresario sogetarse á los artículos 2, 3, 4, 5, 6 y 7 del plan de subasta que se halla redactado para la construccion del puente *den Tebou* y porciones de carretera unidas al mismo, á escepcion de que la mampostería de los expresados murallones deberá estar afirmada con mezcla mitad de cal y mitad arena de torrente en lugar del barro que se expresa en los citados artículos. En toda la estension de la segunda porcion de carretera expresada deben construirse seis alcantarillas, dos de las cuales deberán construirse en ambos costados de la nueva carretera á la inmediacion del citado puente á la parte de *Huyeró*, las cuales deben ser construidas del mismo modo é iguales dimensiones que las dos primeras de que se hace mérito en la primera porcion, y las otras cuatro deberán construirse dentro del espacio comprendido desde el centro del puente á los expresados mojones del *revolt*, debiendo arreglar las mismas en el modo y forma siguiente. Dos de las dichas deberán estar casi contiguas, divididas tan solo por un pilar ó machon de dos varas de ancho, las cuales deberán estar situadas cincuenta varas apartado del centro del puente, las indicadas deberán tener cuatro pies de ancho por cinco de elevacion, contando la dicha desde dos pies mas abajo que la cara superior de la nueva carretera hácia abajo; las otras dos deben situarse, la una al centro del espacio que media entre las indicadas y el puente, y la otra treinta varas distante de las dos mencionadas; la primera de las dos últimas podrá tener las mismas dimensiones que las dos que

deben estar unidas y la última tres pies de ancho por cuatro de altura; estos son los puntos poco mas ó menos en donde deben estar situadas dichas alcantarillas; pero para mejor acierto de la obra será á cargo del director facultativo el señalar su punto fijo. Ademas las restantes partes de las mismas alcantarillas se determinará por el espesor de sus paredes que ha de ser de una vara, por su calidad de buena mampostería y mezcla de mitad cal y mitad arena de torrente que se ha de amasar bien antes de emplearla; por sus cimientos, que han de descansar sobre terreno bien compacto y unido; por su techo que debe estar cubierto con una bóveda escarsana de sillares de un pié de grueso ó de losas de piedra dura que tengan el mismo grueso y siete de largo, y por el piso inferior que ha de estar empedrado con piedras vivas que no podrán tener menos de un pié cúbico y bien unidas con la mezcla referida, cerrando al dicho con dos arcos formados de las mismas piedras y la indicada mezcla, los cuales deberán tener su lado convexo á la parte superior de la corriente.

La tercera porcion debe comprender desde el puente nombrado de *Son Siurana* hasta el camino que desde la carretera de Alcedia conduce á la casa del predio la Torre, cuya estension comprende unas 2070 varas poco mas ó menos.

La cuarta porcion comprende desde el indicado camino de la Torre, hasta la division del predio *Son Siurana* con el predio *Son Simó*, siendo la estension de lo dicho 1345 varas aproximadamente. Ademas de lo expresado en el plan de subasta á que debe sujetarse el empresario para la construccion de dichas porciones de camino, en el caso que en los puntos en donde la nueva carretera tenga que atravesar en parte ó en el todo por dentro de la vieja, y el suelo de la dicha se encontrase mas bajo que el terreno por donde debe pasar la nueva, deberá el empresario formar un bancal vulgo *marje*, debiendo construirse el dicho arregladamente y en un todo conforme á lo prevenido sobre el mismo objeto en la primera porcion; como igualmente llenar el espacio vacío que quede entre el citado bancal y nueva carretera.

En las dos últimas porciones de carretera espresadas deben construirse ocho alcantarillas de las cuales cinco pertenecen á la primera y tres á la segunda.

Ademas de todo lo prevenido en el plan de subasta á que debe sujetarse para la construccion de las dichas cuatro porciones de carretera, deberá el empresario tener concluida la segunda porcion en todo el presente año y las tres restantes el último dia del mes de abril del año siguiente. Palma 25 de junio de 1842. = Lorenzo Abrines.

*Plan de condiciones á que deberá sujetarse el empresario que tome en pública subasta el soavizar y construir de nuevo la rampa ó bajada d'en Codoñet sita á la salida de Uyeró.*

- 1º La espresada rampa deberá tener veinte y cuatro pies de ancho y llevar la direccion que queda señalada con mojones.
- 2º Será de la obligacion del emprendedor el soavizar dicha rampa por medio de una visiva inclinada, quedando determinada dicha línea de inclinacion desde el suelo del camino que desde Uyeró va á la Poblá, en el punto en donde dicho camino cruza la carretera de Alcedia á la inmediacion de la esquina del huerto de D. Pedro Pons vecino de Uyeró, hasta el piso ó cara superior del extremo inferior de la espresada rampa á la parte de Alcedia, siendo aproximadamente la estension comprendida entre los mencionados puntos de 473 varas castellanas.
- 3º Tambien será á cargo del empresario el trasplantar al tiempo oportu-

no los olivos y acebuches que se hallen plantados dentro el espacio que debe ocupar la nueva rampa, plantándolos en el puesto y en el modo y forma que le indicará el propietario á quien pertenezcan, como igualmente deberá cortar y sacar las raíces de los demas árboles, arbustos y maleza que se hallen plantados en el citado espacio, no pudiendo emplear ni hacer niugun uso de la leña sin el permiso y previo consentimiento de su dueño.

4<sup>o</sup> Será á cargo del empresario la construccion de los murallones ó bancales que sean necesarios para el sosten del cajon de la nueva rampa, en aquellos puntos en donde el terreno actual se encuentra mas bajo que la visual indicada. El grueso ó espesor de la cara superior de los nuevos murallones deberá ser de dos pies ocho pulgadas, la mayor anchura de su base quedará determinada por la proporcional elevacion que haya de tener el bancal correspondiente. Será arreglada la tal elevacion respectiva á la línea de inclinacion espresada, pero de modo que esta visual sirva para la cara exterior del murallon, pues que la interior ha de disminuir en cinco pulgadas con un plano indicado, y tambien sirva para cada bancal paralelo que ha de formar nivel con su correspondiente; la espresada inclinacion solo debe efectuarse en las porciones de murallon que su elevacion no esceda de cinco pies de altura al terreno del inmediato campo, pues que en las demas porciones que escedan de dicha altura, deberá construirse sobre la cara superior de los murallones un paredon de dos y medio pies de altura por uno y medio de grueso, dejando á cada diez varas de distancia unos boquetes ó aberturas de un pié en cuadro para facilitar el pronto desagüe de la cara superior de la carretera. Las caras de cada murallon serán perpendiculares en la parte interior del camino é inclinado y con taluz en la exterior, guardando dos pulgadas de inclinacion por cada pié de altura, dirigiéndola desde la parte superior á la inferior la cual determinará la mayor ó menor base.

5<sup>o</sup> Los espresados murallones deben construirse de mampostería bien entrelazada, sentando sus cimientos sobre terreno bien consolidado, no pudiendo emplearse ninguna piedra tanto en los cimientos como en todo el espesor de los murallones de menor volúmen de un pié cúbico, cuidando de poner las de mayor volúmen en las caras exteriores de los mismos, debiendo afirmar todas las piedras con barro, revocando las juntas de las caras exteriores de las mismas tanto en la parte interior como exterior de los murallones con mezcla mitad de cal y mitad arena de torrente, fosa ó mina, coronando los murallones con una hilera de piedras bien paralelas, cuyas no podrán ser de menor tamaño de pié y medio cúbico, afirmando la espresada hilera como igualmente los paredones que deben construirse sobre su cara superior con la indicada mezcla de cal y arena.

6<sup>o</sup> Construidos y aprobados los murallones segun queda espresado, debe llenarse el espacio intermedio de los mismos con tierra y piedras de cualquier tamaño bien entrelazadas y de tal modo que las pequeñas ocupen gradualmente la parte superior dejando los ménos buecos posibles, para lo cual podrán emplearse las piedras y escombros del desmonte que se espresará. Esta operacion se entiende en toda la profundidad del cajon ménos ocho pulgadas ántes de llegar á la línea interior de los murallones donde debe terminar con una curva convexa que su extremo superior pase tangente á la horizontal de la línea interior de ámbos murallones, debiendo apisonar la indicada curva hasta dejar su superficie bien compacta y unida.

7<sup>o</sup> Deberá el indicado desmontar y allanar hasta ocho pulgadas castellanas mas abajo que la línea superior é interior de los costados laterales, todas las porciones de monte, roca, tierra ó cualquiera otra calidad de terreno ó material que se halle mas elevado que la espresada visual, dejando la cara

superior del cajon de la nueva carretera y costados laterales en toda la estension de dicho desmonte, del propio modo y forma que se ha indicado para los nuevos murallones y cajon de entre los mismos, formando con el mismo desmonte en ámbos costados de la espresada carretera una acequia de dos pies en cuadro para el desagüe de la misma.

8º Las ocho pulgadas de cajon que quedan vacías tanto en los bancales como en lo restante de la carretera deberán ser llenadas de ripio vulgo *rablada*, colocándolo paralelamente á la curva ó convexidad indicada y gradualmente del mayor al menor volúmen á proporcion que se suba; pero su mayor tamaño ha de poder pasar por el aro ó círculo de hierro que como modelo y prueba se entregará al empresario y es igual al que queda en poder de la junta, la superficie del ripio deberá formar la misma curva que el lecho indicado.

9º Sobre esta superficie se ha de formar la loma del camino con cascajo vulgo *meçada*, cuyo regular volúmen sea como una nuez mediana y el mayor ha de poder pasar por el aro que se entregará al empresario y será igual al modelo que conservará la junta. La misma loma se ha de completar cubriéndola de arena gruesa de torrente fosa ó mina, con el espesor de cuatro pulgadas regando y apisonando esta capa hasta dejar su superficie bien compacta y unida. La totalidad de esta loma en sus dos partes competentes que se acaban de espresar deberá tener nueve pulgadas de grueso ó espesor, siguiendo paralelamente la superficie del ripio ó curva indicada; para mayor inteligencia del empresario y perfeccion de la obra, se le entregará una plantilla que forme la mitad de la indicada curva, quedando reservada á la junta otro igual modelo por comprobante.

10. El empresario deberá tener concluida la espresada obra en todo el presente año, siendo de su obligacion el costear todos los jornales, materiales, transportes, gastos de subasta y demas que sea necesario para la construcción de la espresada obra. Deberá afianzar competentemente por la cantidad con que le fuere rematada la empresa. Tambien deberá sujetar la obra al exámen de los señores vocales de la junta de caminos y director facultativo de la misma, no siéndole permitido al empresario el arrimar piedras en las caras interiores de los bancales, ni poner ninguna de las capas superiores de las varias que deben formar la carretera, sin estar ántes examinados dichos bancales y aprobadas las capas inferiores por dicho director, debiendo remediar acto continuo lo que no esté conforme y arreglado á las condiciones estipuladas.

11. La junta tendrá obligacion de entregar al empresario la cantidad ajustada en tres distintos plazos, el primero el mismo dia que se empezará la obra, el segundo á la mitad de su construcción, y el tercero y último despues de finalizada la misma y que la comision que tenga á bien nombrar la junta con union del director facultativo la hayan examinado y la hallen conforme á los pactos estipulados. Palma 25 de junio de 1842. — *Lorenzo Abrines*.

*Condiciones á que deberá sujetarse el empresario que tome en pública subasta el suavizar y construir de nuevo la rampa ó cuesta de son Alemañy en la carretera de Alcutia.*

1º La espresada rampa deberá tener en su cara superior 24 pies castellanos de ancho y llevar la direccion que queda señalada con mojones.

2º Será de la obligacion del empresario el suavizar la espresada rampa por medio de dos visuales inclinadas la una á la parte de Inca, y la otra á la parte de Alcutia, las cuales deben quedar terminadas en el modo, y forma siguiente: la de la parte de Inca, desde el punto en donde el banca! vulgo *marje*

situada dentro el campo de la parte de la casita dels quatre cantons, el cual sirve para el sosten de la carretera actual, forma tangente con el suelo de la misma, hasta diez pies mas abajo que la parte superior de la rampa actual, y la de la parte de Alcudia, desde el indicado punto de los diez pies mas abajo que la espresada parte superior hasta diez varas distante del mojon que se halla colocado al pie de la encina que se halla plantada dentro el predio son *Estrafny* á la parte izquierda de la carretera y á la inmediacion de la acequia que conduce las aguas llovedizas, la cual debe atravesar por debajo de la nueva carretera, siendo de la obligacion del empresario el cubrir la dicha con la solidez necesaria para poder atravesar por encima de la misma los carruages y caballerias, siendo la estension comprendida entre los mencionados puntos de unas 845 varas castellanas aproximadamente. Dentro la porcion de rampa que debe construirse á la parte de Inca, en el punto en donde indicará el director facultativo, deberá construirse una alcantarilla de una vara de ancho por cuatro pies de altura, contando esta desde la cara inferior de la última hilera de piedras que ha de coronar los murallones que mas abajo se espresarán, hacia abajo. Ademas las restantes partes de la misma alcantarilla se determinarán por el espesor ó grueso de sus paredes que han de ser de tres pies; su calidad de buena mamposteria y mezcla formada de mitad cal y mitad arena de torrente, fosa ó mina que se ha de amasar bien antes de ser empleada por sus cimientos que han de descansar sobre terreno bien compacto y unido; por su techo de lozas de piedra dura, que tengan cinco pies de largo y uno de grueso; y por el piso inferior que ha de estar empedrado de piedras vivas con la mezcla referida.

3° Será á cargo del emprendedor la construccion de los murallones que sean necesarios para el sosten del cajon de la nueva carretera en aquellos puntos en donde el terreno actual se encuentre mas bajo que las visuales indicadas. Por lo respectivo á la construccion de los murallones, entera conclusion de la obra y demas que sea necesario, deberá el empresario sujetarse á los artículos 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10 y 11 redactados en el plan de subasta publicado para la construccion de la rampa ó bajada *den Codoñet de Uyeró*.

4° Ademas de todo lo espresado será de la obligacion del empresario el construir la porcion de carretera que media desde el extremo inferior de la rampa espresada á la parte de Inca, hasta la casita *dels quatre cantons* situada á la inmediacion del punto en donde el camino que desde Campanet conduce á Bujer cruza la carretera de que se trata, siendo la estension de lo dicho de unas 151 varas castellanas poco mas ó menos debiendo sujetarse para dicha construccion al plan de subasta redactado para la construccion de las otras seis porciones de la misma carretera publicado en el Boletín oficial del juéves del actual. Palma 25 de junio de 1842. — *Lorenzo Abrines*.