

JUNTA DE LAS OBRAS

DEL

PUERTO DE SANTANDER.

Anuncio.

Aprobado por Real orden de 13 de Setiembre de 1884 el proyecto de adquisicion de un tren de limpia con destino al dragado de los bancos y playas de la bahia de Santander y autorizada la Junta para adquirirle por concurso, con sujecion al Real decreto de 5 de Octubre de 1883 y a las condiciones del referido proyecto aprobado, ha señalado el dia 15 de Julio próximo venidero para la celebracion de un segundo concurso, en atencion ha haber sido anulado por Real orden de 24 de Febrero último el primero anunciado.

Habiendo además acordado la Junta aplazar por ahora la adquisicion del tercer de los vapores gánguiles que constituyen el tren completo detallado en el referido proyecto aprobado, hasta que las circunstancias lo exijan ó el Gobierno de S. M. lo determine, se advierte á los constructores que la licitacion actual versará solamente sobre la construccion nueva y el suministro de la draga marina y de dos gánguiles de vapor de los tres incluidos en el pliego de condiciones que se inserta á continuacion.

Las proposiciones se admiten en la Secretaria de la Junta desde esta fecha hasta el quince de Julio á las cuatro de la tarde; se presentarán en pliegos cerrados extendiéndose en papel sellado de la clase 11.ª, arregladas al adjunto modelo, y deberán ir acompañadas del resguardo que acredite haber consignado en la Caja Sucursal de Depósitos de la provincia de Santander, á disposicion de la Junta del Puerto, la cantidad de 1.000 pesetas en dinero, acciones de caminos, ó efectos de la Deuda pública al tipo que les está asignado en las respectivas disposiciones vigentes. El Secretario dará recibo de los pliegos á los interesados indicando la fecha de su presentacion.

Se previene á los licitadores, para que lo tengan en cuenta en las propuestas de contrato á que se refiere el artículo 25 de las condiciones, que de todo pago hecho por la Junta antes de la recepcion definitiva del material se han de dar á la misma garantias suficientes y eficaces; y que, con arreglo al Real decreto de 5 de Octubre de 1883, ya citado, las cuestiones que surjan entre el contratista y la Junta del Puerto serán resueltas en los términos y por los procedimientos de la Legislacion Española vigente para los contratos de la Administracion general del Estado.

Santander 5 de Junio de 1885.—El Gobernador civil Presidente, I. de Ojeda.—P. A. de la J., el Secretario, Enrique Gutierrez Cueto.

Modelo de proposicion.

D. N. N., vecino de..., enterado del anuncio publicado por la Junta de obras del puerto de Santander con fecha 5 de Junio último, y de las condiciones y requisitos que se exigen para la adjudicacion en concurso público de las obras de construccion y suministro de una draga y dos vapores gánguiles para el puerto de Santander, se compromete á tomar á su cargo dicho trabajo con estricta sujecion á los expresados requisitos y condiciones y á los detalles, especificaciones y condiciones de pagos que acom-

pañará esta propuesta, por la cantidad de... para la draga y de... para cada uno de los dos gánguiles.

(Las cantidades anteriores se expresarán claramente en letra.)

(Fecha y firma del proponente.)

Pliego de condiciones del proyecto aprobado para la construccion y adquisicion por concurso de un tren de limpia para el puerto de Santander.

DRAGA.

ARTÍCULO PRIMERO

Tipo de la draga.

(a) La draga será del sistema de cangilones y de un solo rosario central, y cuando su escala ó palanca inclinada se halle en la posicion más inmediata á la vertical que deba ocupar, ha de haber 10 metros (10m,00) desde la linea de flotacion al ejedel cuadradillo ó polea inferior fijo á dicha escala.

(b) La profundidad del dragado ha de poder variar entre dos y medio metros (2m,50) como minimo, y 11 metros (11m,00) como máximo bajo el nivel del agua.

(c) La draga será capaz de extraer y elevar en cualquier posicion de la escala 125 metros cúbicos (125m³,00) de arena ó fango por hora de trabajo normal.

ARTÍCULO 2.º

Casco y armazones.

(a) El casco de la draga será de forma de buque, con pozo central, construido totalmente de palastro y hierros de ángulo, de las dimensiones y espesores que corresponden á los buques de primera clase, de modo que resulte una armazon muy sólida y rígida.

(b) La eslora, manga y puntal se propondrán por los constructores en vista de las condiciones anteriores que han de satisfacerse, y la esencial de que el buque resulte estable y con aguante suficiente á resistir las agitaciones de la mar en la bahia. El calado no deberá exceder, sin embargo, de metro y medio (1m,50).

(c) Será tambien de hierro la armazon para suspender la palanca, debiendo tener en su parte superior una plataforma servida por su escala correspondiente para la visita y engrasado.

ARTÍCULO 3.º

Distribucion.

El casco estará dividido en tres compartimentos por medio de dos mamparos estancos, y deberá tener además de las carboneras los camarotes necesarios con los accesorios de uso, y sobre cubierta una camareta de despacho y dos cocinas con todos sus enseres.

ARTÍCULO 4.º

Accesorios.

La draga estará provista de todos los accesorios para su completo funcionamiento, tanto fijos como móviles, tales como anclas, cadenas, cables, bombas de achique y de limpieza, poleas de cambio de direccion de las cadenas, escobones, planchas de sufridera, bitones de amarra, y todo al rededor del casco de un cordon de defensa de madera.

ARTÍCULO 5.º

Aparato motor.

(a) La máquina será necesariamente de alta y baja presion y de condensacion de superficie, funcionando á gran expansion y calculada con los datos antes expresados de una manera amplia y desfogada, que permita desarollar, si necesario fuese, una potencia superior á la empleada en la marcha normal.

(b) El aparato condensador constará de las bombas de aire y de circulacion necesarias y de una caja con tubos de laton estañados, fijos á dos placas tubulares de cobre con casquillos del mismo metal.

ARTÍCULO 6.º

Caldera.

(a) La caldera será tubular, y presentará una extensa superficie de calentamiento en relacion con el gasto del motor principal y el que exigen las maquinillas de los diversos tornos. Será fácilmente desmontable para permitir su limpieza y reparacion, y deberá estar timbrada á la presion normal de seis atmósferas y probada en frio á 10 revestida convenientemente para evitar el enfriamiento, y provista de todos los accesorios que le corresponden, como son: bomba y caballo de alimentacion para efectuar ésta, parada y en marcha, manómetros, válvulas de seguridad, tubos de nivel del agua, etc.

(b) El consumo de combustibles del aparato motor en condiciones ordinarias de marcha, no deberá exceder de un kilogramo de hulla quemada por caballo indicado y hora.

ARTÍCULO 7.º

Mecanismos.

La trasmision del esfuerzo motor á la linterna superior del rosario, la suspension de la palanca con independencia de dicha linterna, el número de lados de ésta, la velocidad de marcha del rosario y la forma y cabida de los cangilones habrán de proponerse por cada constructor, de manera que resulte robustez en todos los mecanismos, desgastes pequeños, suavidad en los movimientos y aprovechamiento completo de los productos dragados en todas las posiciones de la palanca.

ARTÍCULO 8.º

Palanca.

La palanca se compondrá de dos vigas armadas de palastro, sólidamente arriostradas entre sí, y de la longitud necesaria para alcanzar la profundidad del dragado ya expresada, con sus mecanismos correspondientes de torno y aparejos para izarla y arriarla.

ARTÍCULO 9.º

Vertederos.

(a) Los vertederos de cada lado de la draga serán de chapa de palastro y escuadras de hierro forjado, con una inclinacion minima de 67 centímetros (0 m,67) por metro. Su extremidad articulada fuera del costado permitirá variar la altura de la descarga en los gánguiles, y la maniobra de elevacion de esta parte móvil ha de hacerse por medio de tornos fijos á los montantes de la suspension.

(b) La altura de los vertederos al salir del costado de la draga será su-

perior en 60 centímetros (0m,60) por lo menos, á la barandilla frente de la cántara de los gánguiles descargados con el fin de evitar los choques por causa del oleaje.

ARTÍCULO 10.

Tornos.

Además del torno de maniobra de la palanca habrá sobre cubierta otro para el avance, cuatro para los movimientos de costado, otro en la popa para el retroceso, y el de levar anclas. Todos estos tornos, excepto el de popa, que puede hacerse de mano, serán movidos por vapor, con independencia de la máquina principal.

ARTÍCULO 11.

Pintura.

Toda la parte metálica, excepto las superficies de roce, se pintará con dos manos de minio, y la de madera con tres, todas ellas de la mejor clase.

ARTÍCULO 12.

Artículos varios.

El suministro comprenderá además los artículos diversos de uso á bordo, los útiles de limpieza y conservacion, las embarcaciones para el fordeo de anclas y servicio de la draga, y las piezas y efectos de repuesto.

ARTÍCULO 13.

Detalles de la proposicion.

A toda proposicion para el suministro de la draga deberá acompañarse:

1.º Un dibujo de conjunto de la que se ofrezca.

2.º Una relacion que comprenda sus dimensiones principales; los espesores de todos los hierros y escuadras que forman su casco y armazones; la division en compartimentos, arreglo de los camarotes y cocinas, y especificacion de los accesorios de toda clase, fijos y móviles.

3.º Una relacion especificada de la maquinaria, caldera, bombas de alimentacion, mecanismos, trasmisiones, cuadradillos, palanca, cangilones, rosario, vertederos y tornos de maniobra.

Y 4.º La relacion de efectos varios, útiles de conservacion, embarcaciones y efectos de repuesto.

Vapores gánguiles.

ARTÍCULO 14.

Tipo y dimensiones de los gánguiles.

(a) Los tres vapores de transporte de los productos dragados, serán de una sola hélice, con una capacidad en la cántara de 200 metros cúbicos (200 m³,00) cada uno, y susceptibles de llevarla llena de arena, fango ó arcilla.

(b) Sus dimensiones serán aproximadamente 40 metros (40m,00) de eslora; siete metros y 50 centímetros (7m,50) de manga, y tres metros de puntal (3m,00). Con la carga total no calarán más de dos metros y cincuenta centímetros (2m,50), marchando con ella á una velocidad que será en la prueba de ocho millas por hora, ó sea de cuatro metros y 112 milímetros (4m,112) por segundo.

ARTÍCULO 15.

Casco y armazon.

El casco y armazon de estos vapo-

res será de palastro y hierros de ángulo, y los espesores de todas las piezas que los formen serán superiores al límite que fija la Sociedad inglesa *Veritas* para hacer su registro entre los de la primera letra.

ARTÍCULO 16.

Puertas de fondos.

Las puertas de fondos serán también de hierro forjado, guarnecidas con un marco de madera de álamo negro, fijas al casco por medio de fuertes bisagras, provistas de los pernos de argolla y grilletes necesarios para su maniobra.

ARTÍCULO 17.

Maniobra de las puertas.

(a) Sobre la cántara de cada gánguil debe correr, en sentido longitudinal y por el eje, una viga armada de hierro en forma de arco, para sostener las poleas por donde pasan las cadenas verticales de suspensión de las puertas.

(b) Estas cadenas van á arrollarse en dos poderosos tornos uno á cada extremo, maniobrados por palancas de engranaje, de modo que cada par de puertas pueda abrirse y cerrarse con independencia de las demás.

ARTÍCULO 18.

Máquina motriz.

(a) La máquina de cada gánguil tendrá la fuerza indicada que resulte de los datos de carga y velocidad antes expresados. Será necesariamente de alta y baja presión, y de condensación de superficie, y el gasto de combustible no excederá de un kilogramo por caballo y hora.

(b) La caldera será cilíndrica, tipo marino, con tubos de hierro adecuados para resistir á una presión y cuatro y media atmósferas, probada en frío á nueve, y con una extensa superficie de calentamiento.

(c) El condensador de superficie será de tubos de latón estañados, fijos á dos placas tubulares de cobre por medio de virolas del mismo metal.

ARTÍCULO 19.

Distribución y accesorios.

Los gánguiles estarán divididos en tres compartimentos por mamparos estancos; tendrán camarotes para el patron y tripulantes, cocinas y retretes. Estarán provistos de todos los accesorios indispensables para la navegación, tanto fijos sobre cubierta, como móviles, y surtidos de útiles de limpieza y conservación, botes de servicio y salvamento y los efectos de repuesto convenientes.

ARTÍCULO 20.

Detalles de la proposición.

Los constructores acompañarán á la propuesta:

1.º Un dibujo del buque y su descripción.

2.º Las dimensiones generales de los que ofrezcan, y los espesores de todas las piezas de su casco y armazón.

3.º Una especificación de la maquinaria, con sus aparatos anejos.

Y 4.º Una relación de los efectos y aparatos sobre cubierta, con inclusión de todos los accesorios del buque, de los útiles y herramientas y de los efectos de repuesto.

Disposiciones generales.

ARTÍCULO 21.

Suministro.

Todo el suministro será de gran solidez y de la más esmerada construcción, con arreglo á los últimos adelantos de la industria, debiendo ser construido con materiales de superior calidad.

ARTÍCULO 22.

Proposiciones.

Podrá hacerse proposición separadamente para el suministro de la draga y de los tres gánguiles de vapor.

ARTÍCULO 23.

Sitio de la entrega.

Será preferida, á igualdad de dichas circunstancias, la proposición que ofrezca la entrega del material en el puerto de Santander, donde se han de verificar las pruebas y su recepción definitiva. En tal caso se entiende que son de cuenta del proponente todos los gastos que se originen hasta tener en el puerto montado y presto á funcionar el referido material, con la única excepción de los derechos de Aduana é impuesto de navegación, que serán de cuenta de la Junta.

ARTÍCULO 24.

Plazo de entrega.

El plazo máximo de entrega en Santander del material contratado será de 10 meses, contados á partir de la fecha de la notificación al proponente de la de la Real orden de adjudicación del concurso.

ARTÍCULO 25.

Tipo de proposición.

Cada proponente fijará con claridad la cantidad por la que se compromete al suministro, y propondrá la minuta del contrato con las condiciones de pago que requiera, debiendo reservarse una quinta parte al menos del importe total hasta después de hecha la recepción definitiva del material. En la minuta de contrato se estipulará la penalidad en que incurrirá el proponente en caso de retraso en la entrega.

ARTÍCULO 26.

Reconocimiento de materiales y pruebas de la draga.

(a) Durante la construcción del material y antes del pago de cada plazo se comprobará en los talleres el adelanto de las obras, y se harán pruebas acerca de la calidad de los materiales, tomando acta de los espesores de todas las piezas, y principalmente de aquellas cuya comprobación sea difícil después de terminada la obra.

(b) Luego que el material se halle en el puerto, dispuesto á funcionar, se procerá en primer término á comprobar las dimensiones generales, distribución y espesores de todas sus partes, que han de resultar iguales por lo menos á las estipuladas en el contrato.

(c) Hecho esto se elegirá un punto de la bahía donde la cota de agua en bajamar del día de la prueba sea de 11 metros (11m,00), y donde el fondo presente transversalmente una pendiente adecuada para conservar dicha

cota de agua á medida que la marea suba. Colocada la draga á bajamar en la primera posición, se irán cobrando los traveses durante el trabajo, de modo que se conserve siempre el mismo calado; y en estas condiciones se trabajará por espacio de 10 horas consecutivas, echando los productos dragados en los gánguiles, cuya cántaras habrán sido de antemano escrupulosamente aforadas. El resultado de este trabajo habrá de ser, por lo menos, de 1.250 metros cúbicos (1.250m³,00).

(d) En otro día se elegirá un punto donde la cota de agua con los movimientos transversales que alcance la draga sea constantemente de 2 metros 50 centímetros (2m,50). Establecida en él la draga, y después de un trabajo no interrumpido de 10 horas, ha de resultar un volumen de extracción mínimo de 1.250 metros cúbicos (1.250 metros³,50).

(e) En estas experiencias se observará cuidadosamente el carbon consumido, la presión media del vapor en el trabajo normal, la cantidad de la expansión, y se hará un diagrama del trabajo efectivo del vapor en los cilindros. Reducido este trabajo á caballos de vapor de 75 kilogramos cada uno, ha de resultar un consumo de carbon menor de un kilogramo por hora y por cada uno de estos.

ARTÍCULO 27.

Pruebas de los gánguiles.

(a) Las pruebas de los gánguiles, después de comprobadas sus dimensiones, distribución, cabidas y espesores de sus hierros y escuadras, se harán colocando cada uno de ellos á carga completa en una alineación Norte-Sur con el faro de Mouro. Medida en la costa, en dirección Este-Oeste, una distancia de cinco kilómetros, los gánguiles marcharán con este último rumbo hasta rebasar la marca, volviendo al punto de partida. Se tomará nota precisa del tiempo empleado, del trabajo desarrollado por el vapor en los cilindros y del consumo de carbon, y puestas en relación estas cantidades ha de resultar la misma ó mayor velocidad que la estipulada, y un consumo de carbon, igual ó menor que el prefijado.

(b) El estado del mar en estas pruebas podrá ser cualquiera, menos el de temporal, siempre que reinen vientos del primer cuadrante cuya velocidad no sea superior á los denominados fresquitos.

ARTÍCULO 28.

Modificaciones.

Los constructores tendrán obligación de hacer por su cuenta las modificaciones que resulten necesarias en el material para conformarlo á las pruebas, si no lo estuviere desde el principio, entendiéndose que no se considerará terminado hasta que se halle en dichas condiciones.

ARTÍCULO 29.

Recepción.

La recepción del material se verificará por el Sr. Ingeniero Jefe de Obras públicas de la provincia, previo su reconocimiento, la conformidad con todas las condiciones estipuladas y buen resultado de las pruebas prescritas, redactándose entonces las actas de recepción con las mismas formalidades exigidas en las obras contratadas en subasta pública.

ARTÍCULO 30.

Fianza.

Hasta que esta recepción haya tenido lugar no se entregará al rematante el importe del último plazo convenido, que servirá de fianza para responder del total cumplimiento de su oferta.

COMANDANCIA DE MARINA

DE LA

BRIGADA DE SANTANDER.

El Comandante de Marina de esta provincia y Capitan del puerto.

Hace saber: Que dispuesto por la Superioridad se proceda á nuevo concurso para la provision de la plaza de *perito mecánico* de este puerto, por haber quedado sin efecto el primero, los señores Ingenieros mecánicos ó industriales que deseen optar á ella, pueden presentar sus solicitudes en esta Comandancia acompañadas de copia legalizada del título, ó reproducir las suyas los señores que en el primero la habian presentado, en la inteligencia de que para la admision se señala el término de veinte dias, contados desde esta fecha.

Santander 8 de Junio de 1885.—José Reguera.

Anuncios particulares.

IMPRESOS Y PAPEL

PARA

AYUNTAMIENTOS

Y

Juzgados Municipales

DE

FEDERICO VILLA,

Blanca, 19.—Santander.

Además de la modelación necesaria para la formación de los repartos de inmuebles, se ha terminado la tirada de cartillas, interesante á todos los Sres. Secretarios de Ayuntamientos, para saber con certeza la cuota de contribución que debe pagar el municipio tanto por territorial como por premio de cobranza etc.

El Contratista del *Boletín Oficial* ruega á todos los Ayuntamientos y Juzgados que se hallan en descubierto con el establecimiento tipográfico de los Sres. Viuda de Cimiano y Roiz, salden sus cuentas pendientes.

Imprenta Viuda de Cimiano y Roiz,

MUELLE 8.