

como consecuencia, cerrado su puerto, se comprenderá el por qué de la disminucion que se observa en dicho año. Sin embargo, ántes y despues de aquel período afflictivo, los ingresos siguieron en la proporcion ascendente que se desprende de las cantidades indicadas.

Puede observarse igualmente que la obra del puerto ha merecido por parte del público de Barcelona la más favorable acogida, como era natural esperarlo, dando una prueba de ello, no sólo en la simpatía general que inspira, sino tambien en el aumento sucesivo de favor con que ha respondido cada vez que la Junta ha llamado al crédito.

La Junta desde sus primeros momentos consideró que las dificultades con que debia naturalmente tropezar eran las de su propia organizacion y las de crear una situacion económica, no sólo desahogada, sino tan abundante en recursos como era menester para imprimir á la importantísima obra del puerto aquella poderosa actividad que Barcelona en masa deseaba, que habia sido la causa del nacimiento de la Junta, y que ansiaban todos los individuos que la constituian. A esto, pues, dedicó sus esfuerzos con ardor y con preferencia, y tienen la satisfaccion de poder decir que encontró en el comercio de esta plaza y en la ciudad toda tan excelentes disposiciones, que la falta de fondos, que durante larguísimos años habia sido causa constante de rémora y atraso para las obras del puerto, no existe en la actualidad.

Hasta aquí, la Memoria que hemos extractado; en otro número completaremos los datos relativos á la construccion de estas obras.

CONSERVACION DE CARRETERAS.

Creemos conveniente dar á conocer á nuestros lectores el pliego de condiciones que rige en Francia para las obras de conservacion de las carreteras que se efectúan por contrata; de este pliego hemos suprimido lo que se refiere á las carreteras empedradas, que sólo existen en España en las travesías antiguas de algunos pueblos.

PLIEGO DE CONDICIONES PARA LA CONSERVACION DE LAS CARRETERAS.

Las obras, objeto del presente pliego de condiciones, son las siguientes:

1.º Acopios de piedra para la conservacion y reparacion ordinaria de las carreteras;—el empleo de este material deberá hacerse por los peones camineros y peones auxiliares, pagados directamente por el Estado.

2.º Movimiento de tierras para desmontes y terraplenes, diferentes de aquellos que deberán ejecutar los peones camineros.

3.º Obras de fábrica, trabajos de carpintería, herrajes, pintura, embreado, etc., para la conservacion y las reparaciones de los puentes, pontones, acueductos, muros de sostenimiento y otras obras de arte existentes en las carreteras.

SECCION PRIMERA.

DISPOSICIONES APLICABLES Á LA CONSERVACION DE LAS CARRETERAS EN GENERAL.

CAPÍTULO I.

Acopio de materiales.

ARTÍCULO 1.º

Presupuesto.—Cada año, despues de fijada la cantidad para el servicio de conservacion, los ingenieros redactarán para cada una de las carreteras ó secciones de carretera que hayan de ser objeto de una subasta, el presupuesto que dará á conocer las clases y las cantidades de materiales que el contratista habrá de acopiar, y los puntos de las carreteras donde deberán depositarse.

Un ejemplar de estos presupuestos, con el V.º B.º del Ingeniero jefe y la autorizacion del Gobernador, se remitirá al contratista, que acusará su recibo, y quedará obligado á conformarse con ellos.

Si ulteriormente fuese necesario adoptar algunas alteraciones en estos presupuestos, sea por aumento ó por disminucion de los fondos consignados para la conservacion de las carreteras, sea por otra causa, cualquiera, el Ingeniero jefe, despues de haberlo puesto en conocimiento del Gobernador, prescribirá estos cambios al contratista, que quedará obligado á conformarse con ellos.

ART. 2.º

Extraccion de los materiales.—El contratista no podrá extraer materiales ni abrir canteras de ninguna clase, sino en los sitios indicados en el cuadro que forma parte de la 2.ª seccion del presente pliego de condiciones. Esta condicion no será derogada sino en los casos previstos, y conforme á las disposiciones prescritas en el art. 9.º de las cláusulas y

condiciones generales impuestas á los contratistas del ramo de Obras públicas.

ART. 3.º

Machaqueo de la piedra.—La piedra destinada á la conservacion del firme se reducirá á un tamaño tal, que pueda pasar en todos sentidos por un anillo de seis centímetros de diámetro.

El machaqueo se hará en los sitios de extraccion ó fuera de la carretera, á ménos de órden en contrario dada por escrito al contratista.

La magnitud indicada, como máxima para la piedra destinada á la conservacion, se cumplirá con todo rigor; y para evitar las consecuencias de todo fraude ó negligencia en este punto, la Administracion se reserva la facultad de hacer separar y machacar, á expensas del contratista y por administracion, las piedras ó cantos que aún despues de la recepcion y empleo se reconozca que no satisfacen á la condicion enunciada en el primer párrafo del presente artículo.

No obstante, cuando el estado de una carretera exija que ántes de extender la piedra partida á la magnitud indicada se emplee tal como sale de la cantera, el contratista tendrá la obligacion de acopiar la cantidad de esta piedra en bruto que le sea pedida, y de cuyo valor se deducirá el coste del machaqueo fijado en el cuadro de precios.

La Administracion se reserva la facultad de hacer por los camineros ú otros trabajadores el todo ó parte del machaqueo de la piedra destinada á la conservacion del firme; en este caso, como en el precedente, el valor del machaqueo se restará del precio de este material.

ART. 4.º

Limpia de la piedra.—Ántes de la recepcion de la piedra destinada á la conservacion de las carreteras será purgada de la tierra y materias extrañas que pueda contener. Se hará uso del rastrillo, y aún de las zarandas si es necesario, para separar la arena, tierras y los detritus que no tengan la magnitud mínima fijada por las condiciones particulares del pliego de condiciones (seccion 2.ª).

(Se continuará.)

PARTE OFICIAL.

5 de Octubre. (Gaceta del 12.) Real órden declarando que no puede tener lugar la subasta de las obras del puerto del Musel, en Jijon, con arreglo á lo dispuesto en el Real decreto de 20 de Abril último, por no resultar en el reconocimiento de las ejecutadas obra alguna valorable de las comprendidas en el proyecto, quedando el Gobierno facultado para otorgar una nueva concesion del todo ó parte de

aquellas obras con las condiciones que juzgue convenientes.

NOTICIAS VARIAS.

PERSONAL.

El ingeniero 1.º D. Manuel Pardo ha sido autorizado para pasar á desempeñar el cargo de Jefe del Negociado de Obras Públicas y Telégrafos del Ministerio de Ultramar, caso de aceptacion, cesando en el cargo de Profesor de la Escuela.

El ingeniero 2.º D. Teodosio Alonso Pesquera ha sido trasladado de la provincia de Salamanca á la de Valladolid.

El ayudante D. Mariano Riera ha sido trasladado de la division de ferro-carril de Madrid á la de Barcelona.

El ayudante D. Gregorio de Miguel ha sido destinado á la provincia de Toledo, dejando sin efecto su traslacion á la de Oviedo.

El ayudante D. Ricardo Moreno ha sido destinado á la division de ferro-carril de Sevilla, dejando sin efecto su traslacion á la Comision de estudio del ferro-carril de Lináres á Almería.

RECEPCIONES DE OBRAS,
APROBACIONES DE PROYECTOS, ETC.

Se ha aprobado la recepcion de las obras llevadas á cabo por administracion en la carretera de primer órden de Villacastin á Vigo, provincia de Avila, seccion comprendida entre el alto de la sierra ó de Tabladillo y Aldea Vieja, cuya longitud es de 2,220 kilómetros.

Se ha aprobado la recepcion definitiva de las obras de la travesia de Villa del Rio, carretera de primer órden de Madrid á Cádiz, provincia de Córdoba, en la parte comprendida entre su origen y el principio de los muros de sostenimiento.

REDACCION Y ADMINISTRACION,
CALLE DE ALCALÁ, NÚMERO 36, CUARTO PRINCIPAL.

MADRID.—1872.
IMPRENTA Y ESTEREOTIPIA DE M. RIVADENEYRA,
calle del Duque de Osuna, número 3.