

SE PUBLICA TODOS LOS DIAS.

PUNTOS DE SUSCRICION.

En MADRID, en el despacho de la Imprenta nacional, y en las PROVINCIAS en todas las Administraciones de Correos.

En PARIS, en casa de los Sres. Saavedra y de Riberoles, rue d'Hauteville, núm. 43.
En LONDRES, Moorgate Street, núm. 35.

No se recibirá ninguna carta oficial ó particular que no venga franqueada.



PRECIOS DE SUSCRICION.

| EN MADRID. | |
|-------------------------|---------|
| Por un año..... | 260 rs. |
| Por medio año..... | 130 |
| Por tres meses..... | 65 |
| Por un mes..... | 22 |
| EN PROVINCIAS. | |
| Por tres meses..... | 90 |
| EN CANARIAS Y BALEARES. | |
| Por tres meses..... | 400 |
| EN AMERICA. | |
| Por tres meses..... | 440 |
| EN EL EXTRANJERO. | |
| Por tres meses..... | 400 |

GACETA DE MADRID.

PARTE OFICIAL.

4.ª SECCION. — MINISTERIOS.

PRESIDENCIA DEL CONSEJO DE MINISTROS.

La Reina nuestra Señora (Q. D. G.) y su Augusta Real familia continúan sin novedad en su importante salud.

MINISTERIO DE LA GUERRA.

REAL DECRETO.

Considerando necesario, tanto para el decoro y esplendor del Trono, como para guardia y custodia inmediata de Mi Real Persona fuera de Mis Reales Palacios, la creacion de una fuerza especial, que sin distraerse con otras atenciones, desempeñe única y exclusivamente aquel servicio; deseando con este motivo dar nuevos testimonios de aprecio y de la justa confianza que Me merecen los veteranos del ejército que tantas pruebas de amor y lealtad Me han dado, y conformándome con lo que de acuerdo del Consejo de Ministros Me ha expuesto el de la Guerra, Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.º Se crea un escuadron de 100 caballos de fuerza para escolta de Mi Real Persona fuera de Mis Reales Palacios. Este escuadron se denominará Guardias de la Reina.

Art. 2.º La organizacion y clases de este escuadron serán las siguientes:
Un Comandante de la clase de Brigadier de caballería.
Un Capitan de la de Coronel.
Dos Tenientes de la de Tenientes Coronales.
Tres Alféreces de la de Comandantes.
Un Ayudante de la de Capitan.

| | Hombres. | Caballos. |
|--|----------|-----------|
| Un Brigadier de la de Capitan..... | 1 | 1 |
| Tres Sub-Brigadieres primeros de la de Tenientes..... | 3 | 3 |
| Ocho id. segundos de la de Alféreces..... | 8 | 8 |
| Ochenta y cuatro Guardias de las de Sargentos primeros y segundos..... | 84 | 84 |
| Cuatro músicos trompetas..... | 4 | 4 |
| Un mariscal de la clase de primeros..... | 1 | |
| Un picador..... | 1 | |
| Ocho criados..... | | |
| | 102 | 100 |

Art. 3.º El Jefe y Oficiales de este escuadron se denominarán Oficiales mayores, hasta la clase de Alféreces inclusive, y menores el Ayudante, el Brigadier y los Sub-Brigadieres.

Art. 4.º Los sueldos y haberes anua-

les líquidos de dicho escuadron serán los siguientes:

| Sueldos y haberes. | Reales. | Mrs. |
|------------------------|---------|------|
| Comandante..... | 32,400 | |
| Capitan..... | 24,840 | |
| Teniente..... | 19,440 | |
| Alférez..... | 17,280 | |
| Ayudante..... | 11,880 | |
| Brigadier..... | 11,880 | |
| Sub-Brigadier 1.º..... | 6,768 | |
| Sub-Brigadier 2.º..... | 5,640 | |
| Guardia..... | 3,727 | 48 |
| Músico-Trompeta..... | 3,046 | |
| Mariscal..... | 6,776 | 16 |
| Picador..... | 5,647 | 2 |
| Criado..... | 2,280 | |

Gratificaciones.

| | |
|---|--------|
| Al encargado del detall y mayoría para gastos de oficina..... | 4,088 |
| Al Ayudante..... | 544 |
| Al Habilitado..... | 4,368 |
| Para montura al respecto de 109 reales por caballo... 10,900 | |
| Para remonta al respecto de 500 reales por cada caballo de los 100 de que debe componerse el escuadron..... | 50,000 |
| Por la de entretenimiento de caballos al respecto de 80 reales por cada uno de los que pasen revista P. y C.P. 8,000 | |
| Por la de gran masa á razon de 600 rs. para cada una de las plazas de Ayudante, Brigadieres, Sub-Brigadieres, Guardias, trompetas, mariscal, picador y criados, ó sean 444 plazas. 66,600 | |

Utensilio.

El correspondiente á 100 plazas montadas.

Las raciones de pienso se suministrarán en los mismos términos que á los demás cuerpos de caballería de la guarnicion de esta corte.

Art. 5.º El armamento de los Guardias se compondrá de espada recta, carabina y pistolas, y se facilitará por los almacenes de artillería.

Art. 6.º El vestuario y montura se arreglará á los modelos que merecieron Mi Real aprobacion.

Art. 7.º Para servir en el citado escuadron, son circunstancias precisas haberlo hecho en la caballería ó en los demás institutos montados del ejército, y además no bajar los Guardias de la talla de tres pulgadas; tener la edad de 30 años cumplidos, y no llegar á la de 40; contar siete años de servicio activo, con exclusion de todo abono; y de estos, dos en su último empleo si fuese sargento segundo, y uno si fuese primero; ser de acreditada y constante buena conducta, sin tener en su filiacion la menor nota que le desfavorezca, ni defecto personal que le impida el mas exacto desempeño del servicio á que está destinado.

Art. 8.º Los aspirantes á las plazas de Guardias dirigirán sus solicitudes por

conducto de ordenanza al Director ó Inspector de su arma; y éste, después de asegurado de las circunstancias de los interesados, las remitirá con su informe y las correspondientes filiaciones ú hojas de servicio al Ministerio de la Guerra.

Art. 9.º Los Oficiales mayores y menores serán de Mi eleccion, á propuesta del Ministro de la Guerra.

Art. 10. Después de organizado el escuadron de Guardias, las vacantes sucesivas se darán al ascenso de las clases del mismo escuadron, excepto las de Alféreces, que se proveerán en los Comandantes del ejército que reúnan las circunstancias que se requieren.

Art. 11. Los Guardias ascenderán á Sub-Brigadieres segundos por eleccion: estos optarán por antigüedad á Sub-Brigadieres primeros, y en esta clase se proveerán las vacantes de Brigadieres por eleccion.

Art. 12. Todas las propuestas para cubrir las vacantes que ocurran en la clase de Oficiales mayores, se Me harán por el Ministro de la Guerra, y lo mismo las de los Oficiales menores, con cuyo objeto el Comandante del escuadron dará al Ministerio de la Guerra el correspondiente aviso en el momento en que ocurriese la vacante, con expresion de las causas que la hubiesen motivado.

Art. 13. El Comandante del escuadron de Guardias recibirá directamente de Mi las órdenes que tuviere á bien darle en todo lo concerniente al servicio que debe prestar. En lo demás recibirá Mis órdenes por conducto del Ministro de la Guerra.

Art. 14. Podrán pasar desde luego á este escuadron los Oficiales menores y Guardias del Real Cuerpo de Alabarderos que lo solicitaren, con tal que hayan servido en los institutos montados del ejército, y tengan la robustez y demás circunstancias que se exigen.

Art. 15. Se suprimen en cada una de las dos compañías del Real Cuerpo de Guardias Alabarderos un sargento segundo, dos cabos, veinte guardias y dos músicos, y pasarán á formar parte del citado escuadron los que reúnan los requisitos del artículo anterior.

Art. 16. El Ministro de la Guerra Me propondrá desde luego en terna, por cada clase, el Comandante y Oficiales mayores de este escuadron, y lo verificará en relacion con respecto á los Oficiales menores que deben componer su cuadro orgánico.

Art. 17. El mismo Ministro Me propondrá oportunamente el reglamento que convenga para el orden y régimen de dicho escuadron, y dará desde luego las instrucciones necesarias para el cumplimiento de este decreto.

Dado en Palacio á veinte y siete de Enero de mil ochocientos cincuenta y dos.—Rubricado de la Real mano.—El Ministro de la Guerra—Joaquin de Ezpeleta.

Real órden.

En consecuencia de lo mandado en el Real decreto de 27 del actual, se ha dig-

nado S. M. nombrar por Real órden de la misma fecha para el cuadro del escuadron de Guardias de la Reina á los Jefes y Oficiales siguientes: Para el empleo de Comandante al Brigadier D. Pedro Mendiñeta, Coronel del regimiento caballería de la Reina: para el de Capitan á D. José María Colarte, Coronel en situacion de reemplazo: para los de Teniente á los Tenientes Coronales D. Mariano San Juan, del regimiento caballería de la Reina, y D. Eduardo Carondelet, en situacion de reemplazo: para los de Alféreces á los Comandantes D. Tomás Heredia y Tejada, D. Tomás Shelly y Don Vicente de Julian; los dos primeros en situacion de reemplazo, y el último del regimiento de Calatrava: para el de Ayudante á D. Aureliano Guerrero, Capitan del regimiento caballería del Rey: para el de Brigadier á D. José Ruiz Arana, Capitan en situacion de reemplazo: para los de Sub-Brigadieres primeros á los Tenientes D. Alejandro Sanchez, en situacion de reemplazo; D. Fausto de Córdoba y D. Luis Ibarguen, del regimiento de la Reina; y para los de Sub-Brigadieres segundos á los Alféreces D. César Perez de Guzman, del regimiento de Almansa; D. Miguel Cuadros, del Rey; D. Juan Laci y D. Estéban Foronda, de Almansa; D. Ramon Chicheri y D. Luis Rivera, del de Santiago; D. Francisco Cortés, del de la Reina; y D. Francisco Leon, del de Calatrava.

MINISTERIO DE HACIENDA.

Visto el expediente formado con motivo de la detencion de 30 piezas cocos blancos de algodón que D. Buenaventura Solá y Amat presentó al despacho en la Aduana de Barcelona, y fueron consideradas de ilícito comercio por no contar 26 hilos en la trama y urdimbre en el cuarto de la pulgada española; y

Considerando, 1.º Que en seis de las citadas piezas están compensados con exceso los hilos que faltan en la urdimbre con los que sobran en la trama;

Y 2.º Que las 24 restantes no tienen en ninguna de dichas direcciones los 26 hilos que el Arancel exige, he resuelto que se permita el despacho de las primeras, incurriendo las segundas en la pena de comiso, aunque sin multa, con arreglo á la Real órden de 12 de Marzo de 1850.

Lo digo á V. S. para su inteligencia y fines consiguientes. Dios guarde á V. S. muchos años. Madrid 24 de Enero de 1852.—Bravo Murillo.—Sr. Director general de Aduanas y Aranceles.

MINISTERIO DE GRACIA Y JUSTICIA.

S. M. ha tenido á bien dictar las resoluciones siguientes:

MAGISTRADOS.

Primera serie de seis plazas vacantes de Ministro del Tribunal Supremo de Justicia.

En 7 de Enero. Nombrando para la plaza de Ministro del Tribunal Supremo de Justicia, vacante por fallecimiento de D. José Cecilio

de la Rosa, á D. Ramon Lopez Vazquez, Ministro togado del Tribunal de Cuentas. Entró á servir este interesado en la carrera de la toga siendo nombrado Alcalde del crimen de la Audiencia de Cáceres en 30 de Diciembre de 1832; pasó á plaza de Oidor de la misma Audiencia en 3 de Noviembre de 1834; en 4 de Junio de 1836 fué nombrado Magistrado de la de Valladolid, y en 4 de Agosto de 1838 de la de Oviedo, cuya plaza sirvió hasta Setiembre de 1840; en 18 de Diciembre de 1843 fué nombrado Asesor de la Superintendencia de la Hacienda pública, de cuya plaza pasó á la que servía de Ministro togado del Tribunal mayor de Cuentas en virtud de Real decreto de 20 de Agosto de 1847, para la que fué también nombrado en 31 de Agosto último, luego de publicada la ley orgánica del mismo Tribunal. (Turno en la plaza destinada á los de nueva entrada en esta categoría.)

En 9 de Enero. Concediendo su jubilacion con los honores y sueldo que por clasificación le correspondía á D. Diego Martin de Villodres, Ministro del Tribunal Supremo de Justicia, que la ha solicitado, y mandando se propusiese para el mismo la recompensa á que se le considerase acreedor en atención á sus merecimientos y dilatados servicios. En virtud de esta propuesta, ha sido nombrado por Real decreto de 11 del mismo mes de Enero caballero gran cruz de la Orden americana de Isabel la Católica.

Nombrando para la plaza de Ministro del Tribunal Supremo de Justicia, vacante por jubilacion de D. Diego Martin de Villodres, á D. Juan Martin Carramolino, Fiscal del Tribunal especial de las Ordenes militares, Ministro que ha sido de la Gobernacion, y Fiscal en la actualidad de la Real Cámara eclesiástica, debiendo continuar desempeñando este último cargo en la mencionada Real Cámara eclesiástica. Servía la plaza de Fiscal del Tribunal de las Ordenes militares desde 12 de Agosto de 1844, habiendo desempeñado igual cargo en la Audiencia de Valencia desde 6 de Junio de 1836, hasta que fué nombrado Ministro de la Gobernacion en 18 de Mayo de 1839. Atendida esta cualidad, y conforme á lo prevenido en el Real decreto de 7 de Marzo de 1831, debe considerarse como cesante en la categoría de Presidente de Sala del mismo Tribunal. (Turno á los cesantes.)

Promoviendo á D. Pascual Fernandez Baeza, Magistrado de la Audiencia de Madrid, á la presidencia de Sala, vacante en la misma Audiencia por haber sido nombrado Ministro togado del Tribunal de Cuentas D. Pedro Gomez Hermosa, que la desempeñaba. Fernandez Baeza sirvió la promotoría fiscal de Ponferrada por espacio de dos años en virtud de nombramiento de 22 de Julio de 1821; en 4 de Abril de 1834 fué nombrado Corregidor interino de Lugo; en 25 de Octubre de 1835 Juez interino de primera instancia de Madrid, concediéndosele en 3 de Noviembre siguiente honores de Magistrado de la Audiencia de esta corte; en 8 de Diciembre del mismo año fué nombrado Magistrado de la Audiencia de Valladolid; en 18 de Setiembre de 1836 Oficial de la Secretaría de Gracia y Justicia; en 12 de Setiembre de 1838 Magistrado de la Audiencia de la Coaña; en 4 de Mayo de 1839 de la de Valladolid, y en 5 de Setiembre de 1841 Fiscal de la de esta corte, de cuya plaza pasó á la de Magistrado por Real decreto de 17 de Agosto de 1843.

Trasladando á la plaza de Magistrado, que resulta vacante en la Audiencia de Madrid, á D. José María Pardo Montenegro, Presidente de Sala, decano de la de Oviedo, cuyas dos plazas son de igual categoría.

En 14 de Enero. Nombrando para la plaza de Fiscal del Tribunal especial de las Ordenes militares á D. Juan Ferreira Caamaño, abogado consultor de la Junta del cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Tuvo ingreso este interesado en la carrera judicial siendo nombrado en 31 de Diciembre de 1831 Alcalde mayor letrado, y después de haber servido los juzgados de primera instancia de Navahermosa y Alcalá de Henares en virtud de Reales nombramientos de 30 de Noviembre de 1836 y 7 de Enero de 1838, fué nombrado en 14 de Diciembre de 1843 Jefe superior político de la provincia de Lugo; en 2 de Febrero de 1844 se le concedieron los honores de Magistrado de la Audiencia de la Coruña, y en 2 de Noviembre de 1846 los de Ministro togado del Tribunal Supremo de Guerra y Marina; finalmente en 26 de Setiembre de 1845 fué nombrado Consultor general de la Direccion de Correos, Caminos y Canales del Reino; y suprimida la parte de Correos, ha continuado desempeñando el cargo de abogado-consultor del cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.

Nombrando para la plaza de Presidente de Sala, que resulta vacante en la Audiencia de Oviedo, á D. Buenaventura Asensi, Magistrado cesante de la de Albacete y auxiliar de la de esta corte. En 20 de Mayo de 1835 fué nombrado Alcalde de la corte mayor de Navarra; y después de haber servido esta plaza por espacio de seis años y cinco meses, fué nombrado decano de las Salas del crimen de la Chancillería de Granada en 29 de Octubre de 1832, de cuyo Tribunal pasó en 15 de Abril de 1834 en clase de Magistrado á la Audiencia de Albacete, en cuya plaza se le declaró cesante en 8 de Diciembre de 1835. Servía en la ac-

tualidad como auxiliar de la Audiencia de esta corte en virtud de Real orden fecha 9 de Julio de 1831.

Promoviendo á la presidencia de Sala, creada en la Audiencia de Burgos por Real decreto de igual fecha, á D. Julian Gamboa Vigil, Magistrado del mismo Tribunal. Después de haber servido plaza de Oidor de la Audiencia de Canarias en virtud de Real decreto de 4 de Agosto de 1822, hasta la abolicion del sistema constitucional en 1823, fué nombrado en 1.º de Diciembre de 1833 Alcalde mayor del Real Sitio de San Ildefonso; en 22 de Abril de 1837 Secretario de la Junta para arreglo de Tribunales, y en 17 de Noviembre de 1840 para una plaza de Magistrado de la Audiencia de Valladolid, de la cual fué trasladado á la que servía ahora en la de Burgos.

Trasladando á la plaza de Magistrado, que resulta vacante en la misma Audiencia de Burgos por promocion de D. Julian Gamboa Vigil á la presidencia de Sala, á D. Francisco de Vera, Magistrado de la de la Coruña, accediendo á sus deseos.

Trasladando á la plaza que este deja vacante en la Audiencia de la Coruña á D. Francisco Encina, Magistrado de la de Canarias, accediendo á su solicitud.

Nombrando para la plaza de Magistrado, creada en la Audiencia de Burgos por Real decreto de igual fecha, á D. José Olawlor y Caballero, Magistrado de la de Canarias, y que se hallaba sirviendo como auxiliar en la misma Audiencia de Burgos.

ABOGADOS FISCALES.

En 10 de Enero. Promoviendo á la plaza de Abogado Fiscal primero de la Audiencia de Burgos, vacante por ascenso de D. Demetrio Villalaz, á D. Francisco Mariscal, que sirve la de segundo.

Nombrando para la plaza de Abogado Fiscal tercero en la misma Audiencia á D. Fermín Gonzalez Gutierrez, que sirve la de tercero.

Nombrando para la plaza de Abogado Fiscal tercero en la misma Audiencia á D. Joaquin Almarza, Juez de primera instancia, cesante, de Tarrasa, que ha sido propuesto en primer lugar para dicha plaza por el Fiscal de la misma Audiencia.

PROMOTORES FISCALES.

En 14 de Enero. Accediendo á la permuta de sus respectivos destinos solicitada por Don Antonio Roda, Promotor fiscal de Requena, y D. Luis Testor, electo de Igualada, cuyas dos plazas son de igual categoría.

Nombrando para la promotoría fiscal de la Rambla, de entrada, en la provincia de Córdoba, á D. Mariano Cebrian y Pardo, que la servía interinamente en virtud de Real nombramiento de fecha 28 de Abril de 1848.

MINISTERIO DE FOMENTO.

DIRECCION GENERAL DE OBRAS PUBLICAS.

En virtud de lo prevenido por Real orden de esta fecha, la Direccion general de Obras públicas ha señalado el día 31 de Julio próximo venidero y la hora de la una de su tarde para verificar en esta corte en el local del Ministerio de Fomento la subasta de la construccion del camino de hierro de Aranjuez á Almansa, que se efectuará con sujecion á lo dispuesto en las prevenciones siguientes, y en el Real decreto y condiciones facultativas que se insertan á continuacion:

1.º La licitacion se hará por medio de pliegos cerrados que entregarán los licitadores en la Direccion general de Obras públicas antes de las cuatro de la tarde del 30 de Julio, día inmediato al señalado para la subasta. En el sobre de cada pliego se anotará la hora en que se reciba, poniendo su rúbrica á continuacion la persona que le presente; en la inteligencia de que no se admitirá ninguno después de la hora designada.

2.º Las proposiciones deberán arreglarse al modelo (que va inserto), é ir acompañadas del documento que acredite haber consignado el licitador la cantidad de nueve millones y doscientos mil reales en la caja central del Tesoro, si el depósito consiste en metálico ó acciones de caminos de las emitidas por la Direccion general de Obras públicas, ó las del ferro-carril de Aranjuez, que se admitirán por su valor nominal; ó en la Direccion de la Deuda si consiste en papel de la del Estado, que se admitirá al precio de su cotizacion en el día en que se haga la consignacion. Toda proposicion que carezca de este requisito será desechada, aun cuando se ofrezca presentar la fianza al tiempo de principiarse la subasta.

3.º En el día y hora señalados se abrirán los pliegos que contengan las proposiciones, admitiéndose sobre la mas baja, pujas de cien mil reales cada una en licitacion de viva voz, en la cual solo podrán tomar parte los que hubieren presentado proposiciones por escrito. Esta licitacion por pujas durará media hora, al cabo de la cual, y apercibido el remate por tres veces, se adjudicará al mejor postor. Madrid 24 de Enero de 1852.—Juan Subercase.

Proposiciones de D. José Salamanca para la construccion del camino de Aranjuez á Almansa.

1.º El que suscribe se compromete á construir en el término preciso de tres años, á contar desde el día en que se apruebe la pre-

sente proposicion, un camino de hierro de una via en los desmontes y terraplenes, y para dos vias en las obras de fábrica, con 20 apartaderos ó cruceros, igual en todo al que existe desde Madrid á Aranjuez, desde este último al de Almansa, con arreglo á los planos que acompañan, y además un ramal que enlace dicho camino con la ciudad de Toledo.

2.º Al expresado término de tres años, el proponente entregará el camino en perfecto estado de explotacion, con el material que á continuacion se expresa:

Ciento cincuenta carruajes de todas clases. Doscientos id. para mercaderías.

Veinte y seis locomotoras.

Todo el material de la via será de las mejores fábricas de Inglaterra.

3.º El ancho de la via y demás condiciones de construccion se arreglarán á lo prevenido en el Real decreto de 31 de Diciembre de 1844 y demás disposiciones vigentes, así como regirán las mismas en cuanto á las franquicias y facilidades que por ellas se conceden á las empresas de esta clase. El Gobierno inspeccionará del modo que juzgue conveniente para que las obras se ejecuten en conformidad de los planos aprobados.

4.º Por el importe total del camino de Aranjuez á Almansa y ramal de Toledo, el Gobierno entregará al que suscribe acciones de ferro-carriles por la suma nominal de doscientos treinta millones de reales, las que gozarán del interés de 6 por 100 al año, pagadero por semestres, y 4 por 100 de amortizacion en sorteos anuales por el sistema compuesto, destinando á uno y otro objeto diez y seis millones cien mil reales en el presupuesto hasta el completo reembolso del capital.

5.º El pago se verificará cada semestre por liquidaciones en proporcion de las obras ejecutadas y del material importado del extranjero. El contratante estará autorizado á traer del extranjero todo el material perteneciente á la via, como carriles, cojinetes &c.; y el necesario para la explotacion, seis meses antes del tiempo en que deba usarse.

6.º Al capital de dichas acciones queda hipotecada la propiedad del mismo camino con todo el material de su dotacion.

A los intereses quedan igualmente hipotecados los productos del mismo hasta donde alcancen, y las subvenciones á que se comprometan las provincias con este objeto: al resto, la parte necesaria de los presupuestos del Estado, segun la ley de 21 de Febrero de 1850.

7.º En cualquier tiempo en que los poseedores de tres quintas partes de dichas acciones así lo acuerden, podrán, constituidos en empresa, adquirir la propiedad por 99 años, y serán puestos en posesion del expresado camino de hierro, mediante la devolucion de dichas acciones al Gobierno y de la cantidad que se hubiere amortizado, poniéndose la empresa en lugar de aquel para responder del pago de los intereses y amortizacion de las acciones que queden en circulacion.

8.º Se autorizará á los Ayuntamientos que lo soliciten á la venta de sus propios ó parte de ellos, con arreglo á las disposiciones é instrucciones vigentes, y á establecer arbitrios con la debida autorizacion para emplear su producto en la adquisicion de acciones que el proponente les facilitará en los mismos términos que las reciba del Gobierno.

9.º Si por el Gobierno de S. M. se resolviese, señalar subasta para esta proposicion, sin perjuicio de empezar desde luego las obras, el que suscribe se resignará á ella con la condicion siguiente: ser reembolsado de los adelantos que tuviese hechos para los estudios, trazado y construccion del camino y compras del material, previo el reconocimiento del Gobierno.

10.º Para responder de esta proposicion continuará el depósito hecho en el Banco español de San Fernando de doce millones de reales en acciones del ferro-carril de Aranjuez, cuya carta de pago existe como garantía del anterior contrato en el Ministerio de Fomento desde el mes de Julio último.

Madrid 10 de Diciembre de 1851.—José de Salamanca.—Es copia.

Real orden aceptando, modificada, la proposicion anterior.

«Excmo. Sr.: He dado cuenta á S. M. la Reina (Q. D. G.) de la exposicion y proposicion presentada por V. E. en 10 del actual para la prolongacion del ferro-carril desde Aranjuez hasta Almansa, y construccion de un ramal á Toledo. Enterada S. M., y del parecer de su Consejo de Ministros, se ha dignado mandar se diga á V. E., como de su Real orden lo ejecuto, que la proposicion de V. E. será aceptada con las modificaciones y condiciones siguientes:

1.º Que se suprima la construccion del ramal á Toledo, propuesta en el art. 1.º, y que en su consecuencia se rebaje el precio proporcionalmente.

2.º Que en cuanto al número de apartaderos de que se trata en el art. 1.º, se esté á lo que el Gobierno resuelva con presencia de los informes de la Direccion y Junta facultativa de Obras públicas.

3.º Que se suprima la condicion ó art. 7.º, que trata de la constitucion en empresa de los poseedores de las tres quintas partes de las acciones para adquirir la propiedad del camino por 99 años.

4.º Que la proposicion así reformada, y con las adiciones y modificaciones que se expresan en el adjunto proyecto de decreto, sirvan de base á una licitacion para la construccion definitiva.

V. E. se servirá decirme si está ó no conforme con estas modificaciones, expresándolo al pie del proyecto de decreto, á fin de que en el caso afirmativo se proceda á lo que haya lugar.

Dios guarde á V. E. muchos años. Madrid 15 de Diciembre de 1851.—Reinoso.—Sr. Don José de Salamanca.»

Conformidad del proponente con las modificaciones que la Real orden anterior hace en su proposicion.

Excmo. Sr.: En contestacion á la Real orden que V. E. me ha dirigido en este día, debo manifestarle:

Primero: Que estoy conforme con las cuatro modificaciones que la misma Real orden hace á mi proposicion de 10 del corriente.

Segundo: Que igualmente lo estoy con todas las disposiciones que aparecen en el Real decreto de que es copia el anterior documento.

Dios guarde á V. E. muchos años. Madrid 16 de Diciembre de 1851.—José de Salamanca.—Excmo. Sr. Ministro de Fomento.

Real decreto de 19 de Diciembre de 1851.

«Atendidas las razones que Me ha expuesto el Ministro de Fomento, y de acuerdo con el parecer de Mi Consejo de Ministros, Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.º Se procederá á la construccion, por cuenta del Estado, de un ferro-carril desde Aranjuez hasta Almansa, en los términos que se expresan en los artículos siguientes.

Art. 2.º Estas obras se adjudicarán por concesion definitiva al mejor postor en pública subasta, sirviendo de tipo la proposicion presentada en 10 del actual por D. José de Salamanca, reformada en los términos que aparecen de la adjunta copia.

Art. 3.º La subasta se anunciará con seis meses de anticipacion, y los anuncios se publicarán en el reino y en el extranjero. Las pujas y mejoras entre los licitadores versarán únicamente sobre la cantidad que el Gobierno haya de pagar por las obras.

Art. 4.º El Gobierno creará y emitirá las acciones de ferro-carriles necesarias para esta empresa con el interés de 6 por 100, y 4 por 100 de amortizacion. Estas acciones se emitirán por el Gobierno á medida que sean necesarias para el pago de las obras que se construyan. El Gobierno dará cuenta á las Cortes de las emisiones de acciones que verifique.

Art. 5.º El Gobierno concederá á esta empresa:

1.º Los terrenos de dominio público que hayan de ocupar el camino y sus dependencias.

2.º El beneficio de vecindad para el aprovechamiento de leñas, pastos y demás de que disfruten los vecinos de los pueblos del tránsito para los empleados y trabajadores de la empresa, y para las necesidades de las obras y caballerías y otros animales empleados en ellas.

3.º La facultad de abrir canteras, recoger piedra suelta, construir hornos de cal, de yeso, de ladrillo; depositar materiales, y establecer talleres para elaborarlos libremente en los terrenos públicos, y mediante previo aviso al dueño del terreno ó á quien le represente, é indemnizacion de daños en los de propiedad particular.

4.º La facultad de cortar y extraer de los montes del Estado por su valor en tasacion, y previos los trámites de las ordenanzas é instrucciones del ramo, las maderas necesarias para la construccion del camino y sus edificios.

5.º La exencion de derechos de aduanas, la de portazgos y de arbitrios de puertas por la entrada y tránsito de los efectos, del material, carruajes, caballerías, y personas destinadas á las obras de los caminos de hierro.

Art. 6.º Serán garantía de estas acciones:

1.º La responsabilidad general del Estado.

2.º El mismo camino que se trata de construir para el capital.

3.º Los productos de la explotacion para los réditos y amortizacion.

4.º La suscripcion voluntaria que, con aprobacion del Gobierno, hagan las provincias por medio de sus Diputaciones, representada en el recargo de un tanto por ciento que acepten sobre el cupo de sus contribuciones, y destinado á cubrir una parte en la subvencion al rédito y amortizacion de los capitales.

Art. 7.º Los Ayuntamientos podrán suscribir por acciones á esta empresa, pagándolas con los arbitrios que designen, y sean ó estén aprobados, ó con el producto de algunos bienes de sus propios, cuya venta propongan á su voluntad, y se autorice en los términos que establecen las leyes é instrucciones vigentes.

El interés y amortizacion que devenguen estas acciones serán un ingreso propio y peculiar del presupuesto municipal.

Los Ayuntamientos suscritores por acciones á esta empresa tendrán el carácter de accionistas y suscritores comunes para los efectos de la ley de comercio.

Art. 8.º El importe de la suscripcion provincial se repartirá por las Diputaciones á los pueblos sobre la base ó bases elegidas, y se cubrirá por los pueblos, bien repartiéndola

entre los contribuyentes, si estos se avienen bien con arbitrios ya establecidos ó que se establezcan con sujecion á instrucciones.

Art. 9.º Las Diputaciones no podrán suscribir para la subvencion del deficit con un contingente que exceda del 3 por 100 de la materia imponible si es sobre la base de la contribucion de inmuebles, ó un 2 por 100 si es sobre la base de los demás impuestos y contribuciones.

Art. 10. Si por causa que sea imputable al empresario, el camino no se concluyere en el término señalado, caducará la concesion, y la empresa perderá el depósito, quedando este á beneficio de las obras. El Gobierno podrá prorrogar los plazos si lo juzgare conveniente ó equitativo.

Art. 11. La declaracion de caducidad la hará el Gobierno, previo expediente instructivo, y oida la seccion del Consejo Real. Contra esta declaracion podrá intentarse la via contenciosa administrativa ante el Consejo Real en el término de un mes.

Art. 12. Declarada la caducidad, el Gobierno substará la concesion anulada, reabilitándola para este solo efecto. La subasta se verificará sobre el tipo de las dos terceras partes del valor en tasacion de lo construido por la empresa que caducó: si faltare licitador, se rebajará el tipo á la mitad de este valor; y si todavia faltare, se substará sin tipo de valores al mejor postor. El Gobierno podrá adquirir la subasta con preferencia, mejorando la postura en un décimo.

Art. 13. Las concesiones pueden otorgarse á particulares ó á sociedades, con arreglo al Código de Comercio, ley y reglamento de sociedades por acciones de 28 de Enero de 1848, en lo que el Código, la ley y reglamentos citados no se opongan al presente decreto.

Art. 14. En el ferro-carril de que se trata se considerarán dos aprovechamientos; el de peaje, que consiste en la retribucion que ha de exigirse por el uso del ferro-carril, y el de transporte, que consiste en el tanto de conduccion por persona ó efectos.

Art. 15. Las tarifas de peaje y transporte serán unas mismas en toda la línea á que corresponda la seccion de Aranjuez á Almansa.

Art. 16. El Gobierno dispondrá los pliegos de condiciones de todos géneros, reglamentos de intervencion y demás instrucciones, con arreglo á las cuales se haya de verificar la licitacion y explotacion.

Art. 17. El Gobierno podrá llevar por sí, ó dar en arrendamiento, la explotacion de este camino cuando se abra al tráfico, dictando las instrucciones del caso, que habrán de someterse á Mi Real aprobacion.

Art. 18. El autor de la proposicion deberá empezar las obras tan luego como esten aprobados los planos. Si la subasta recayere en otro licitador, el rematante abonará al proponente en efectivo metálico el importe de las obras que este hubiere realizado. El importe se fijará con sujecion á las reglas que se establecen en el artículo siguiente. El Gobierno abonará al rematante por estas obras el mismo importe que él hubiere pagado al constructor.

Art. 19. Luego que esten aprobados los planos por la Direccion y Junta de Caminos, estas mismas dependencias fijarán el valor respectivo de cada una de las leguas, con expresion de lo que corresponda por el movimiento de tierras, expropiacion, obras de arte y material, á fin de que el abono se verifique en la debida proporcion.

Art. 20. El Gobierno dará cuenta á las Cortes del presente decreto.

Dado en Palacio á diez y nueve de Diciembre de mil ochocientos cincuenta y uno.—Está rubricado de la Real mano.—Refrendado.—El Ministro de Fomento—Mariano Miguel de Reinoso.

OBRA PUBLICAS.

Pliego de condiciones para la subasta en que se ha de adjudicar la construccion del camino de hierro de Aranjuez á Almansa, segun lo dispuesto en el Real decreto de 19 de Diciembre de 1851.

EXPLANACION.

Art. 1.º En todas las construccion que comprenda esta obra, se sujetará el empresario á lo que presijan los planos, diseños y explicaciones del proyecto aprobado, y observará las reglas que se prescriben en las condiciones generales para las obras públicas, dictadas en Real orden de 18 de Marzo de 1846; en el pliego de condiciones generales para las empresas de caminos de hierro de 31 de Diciembre de 1844, y en la instruccion de 8 de Setiembre de 1846 para la inspeccion facultativa de los ferro-carriles que se ejecuten por empresa.

Art. 2.º En el concepto de que la explanacion ha de ser para una sola via, se dispondrá la zona del camino de modo que en los terraplenes resulten 17 1/2 pies de latitud entre las aristas de ambos costados, y en los desmontes 13 1/2 entre las líneas interiores de las cunetas, á cada una de las cuales se dará de anchura en la parte superior por lo menos 3 1/2 pies. Estas dimensiones se aumentarán convenientemente en los apartaderos, cuya longitud será de 1000 pies, y su situacion en los puntos que se designen.

Art. 3.º Las inclinaciones de los escarpes en los desmontes y los taludes en los terraplenes, serán los que resulten de las relaciones

entre las bases y las alturas que se expresan á continuacion, segun la naturaleza de los terrenos.

| Naturaleza de los terrenos. | RELACION DE LA ALTURA CON LA BASE. | | | |
|---|------------------------------------|-------|--------------|-------|
| | DESMONTES. | | TERRAPLENES. | |
| | Altura. | Base. | Altura. | Base. |
| Rocas duras en masa. | | | | |
| Id. estratificadas horizontalmente ó que no lleguen al ángulo de resbalamiento..... | 1 | 0,1 | 1 | 1,5 |
| Cretáceos..... | 1 | 0,25 | 1 | 1,5 |
| De alubion..... | 1 | 1 | 1 | 1,75 |

Quando la naturaleza del terreno haga presumir que podrán verificarse desprendimientos en los escarpes, se adoptarán los medios necesarios para evitarlos, segun la causa que los produzca, ya con revestimientos en seco ó de fábrica, ya con contrafuertes de guijo ó grava que, dividiendo en porciones las masas desprendibles, impidan su caída con el rozamiento, ya saneando el terreno con zanjias de desagüe, vacías ó macizadas de piedra en seco, segun convenga, por pozuelos, encañados, chorreras ó acanaladuras &c., si las aguas tuviesen influencia en los indicados accidentes. En todo caso se evitará por medio de contrafosos, dirigidos á convenientes puntos de salida, que las aguas que corran por la superficie del terreno lleguen á los bordes de los desmontes, así como tambien se separarán de ellos á la distancia que no influyan con su peso en los escarpes, ni puedan caer á la cortadura, los caballeros ó depósitos de tierra sobrantes de las excavaciones. Todas estas disposiciones las dictará el Ingeniero inspector con la aprobacion de la Direccion general.

Art. 4.º En los trechos á media ladera se dispondrá la explanacion de suerte que ambas barras-carriles descanen en terreno firme.

Art. 5.º Cuando el terreno en que se hayan de asentar los terraplenes sea comprensible, y pueda temerse que se subleve por uno ú otro lado, se adoptarán las precauciones necesarias para asegurar su estabilidad, ya cargando el terreno sublevable hasta restablecer el equilibrio, ya preparándolo con enfagnados &c., si fuese tambien fangoso, cuidando muy particularmente de su desecacion. Dispuesta la base, los terraplenes se ejecutarán formando primero con el mayor cuidado los bordes cuyos taludes se consolidarán y guarecerán convenientemente de la accion de las aguas por medio de tepes, siembra de grama &c., y después se procederá á rellenar el centro.

Art. 6.º Para dar lugar á que los terraplenes tomen el asiento necesario, no se permitirá colocar el enguijado ó enarenado sobre ellos hasta pasar año y medio de su completa formacion, debiendo restablecer su altura á medida que vaya disminuyendo por el asiento.

OBRA DE FABRICA.—MUROS.

Art. 7.º En los sitios en que se hayan de construir muros de sostenimiento, se harán de mampostería, en seco, ordinaria, ó concertada con las dimensiones y en la forma que en cada caso le requiera.

Art. 8.º Los cimientos de estos muros han de tener tres pies de profundidad en terreno firme; y en el que no lo sea, esta profundidad y la consolidacion artificial del terreno por los cimientos se dispondrá segun las reglas del arte, á juicio del Ingeniero inspector.

Art. 9.º El ancho del cimiento de estos muros será el necesario para que retallen medio pie por ambas caras; y la piedra que se emplee en su construccion, deberá ser de 4 1/2 pie lo menos de tizon, sentándose por sus mejores lechos, y acuñándolos y rípiándolos á martillo, y repasando bien en su caso las juntas con mezcla de cal y arena.

Art. 10. A trechos de dos á tres varas, en el sentido horizontal y vertical, se colocarán pasadores de cuatro pies de tizon, para que todo el muro quede perfectamente enlazado y unido con el terreno.

TAJEAS Y ALICANTARILLAS.

Art. 11. Se situarán estas en los puntos que se figuran en los planos aprobados, y las demás que la experiencia durante la ejecucion de las obras manifieste ser necesarias para el paso de las aguas que deban cruzar la via, disponiéndose, á juicio del Ingeniero inspector, la luz que se requiera, segun la necesidad, y construyéndose en la forma y demás dimensiones que se figuran en los respectivos diseños del plano aprobado.

Art. 12. Las cobijas de los muros de ala y las claves de los arcos serán de piedra labrada á pico, engrapadas y sentadas con buena mezcla de cal y arena, en la forma y disposicion que en el mismo plano se indica.

Art. 13. La generatriz ó el eje del cilindro de estas alcantarillas tendrá desde la boca de entrada del agua hasta la salida una inclinacion de 0,01 por metro para el mejor escurrimiento de las aguas, y se prolongará el solado desde la cara interior y exterior hasta la parte mas baja del terraplen, construyéndolo de losa ó con un encachado de hormigon.

PUNTES Y PONTONES.

Art. 14. Los puentes ó pontones, tanto sobre el camino de hierro como los que sirvan

para el paso inferior de carreteras, se harán arreglados á los planos, y su construccion será de piedra, de ladrillo, ó de uno y otro, empleando la piedra en los aristones, impostas y fajas, tanto de cimientos y zócalos como de los pretilos y cobijas, engrapando estas con cortes en las piedras para su mejor union, y sentándolas con buena mezcla, y cuyas juntas se repararán y cogerán al fin de la obra.

Art. 15. Los cimientos de pilas y estribos se establecerán sobre emplazamientos firmes por su naturaleza, ó artificialmente consolidados.

Art. 16. Lo interior de las bóvedas podrá ser de ladrillo entre aristones; y en los muros, de buena mampostería; pero en el caso de hacerse todo de ladrillo, se escogerá este de la mejor calidad, y se harán sus juntas y tendeles con buena mezcla, como es costumbre en las mejores construccion, sin garrotes ni imperfeccion alguna en los arcos, siguiendo las juntas rectas y encontradas en los paramentos y bóvedas.

Art. 17. Toda la sillería que se emplee en paramentos, muros, aristones y claves, pilas, pretilos y aletas, será bien labrada á pico, sentada á juntas encontradas, siguiendo los lechos horizontales y rectos, y la mampostería interior y exterior será de piedra gruesa, sentada por sus mejores caras con buena mezcla, bien rípiada y acuñada á martillo, de modo que forme á la parte exterior una superficie llana, sin huecos ni aberturas de ninguna especie; y los pretilos podrán ser igualmente de mampostería, con mezcla, coronados con su albardilla de sillería en la forma ya expresada.

Art. 18. El Ingeniero señalará las dosis componentes que han de formar las mezclas que se empleen en las obras.

Art. 19. Tambien podrán construirse estas obras de hierro, de madera, ó de la combinacion de varios de los materiales antes enunciados. En todos los casos se ejecutarán con estricta sujecion á los diseños que se aprueben, y á las instrucciones especiales que se dicten.

Art. 20. Los puentes sufrirán las pruebas acordadas para tales casos antes de ser abiertos á las experiencias y servicios de explotacion, segun el sistema ó clase de materiales con que se hayan ejecutado.

MATERIAL DE EXPLOTACION.

Art. 21. En lugar del sistema de barras-carriles y cojinetes de que se hace mencion en la instruccion de 8 de Setiembre de 1846 para la inspeccion de la construccion de los ferro-carriles, se adoptarán otros tres distintos, sin perjuicio de que para su ejecucion se le haga tomar de dicha instruccion al contratista cuanto el Ingeniero inspector crea útil á una buena construccion y conservacion, no contrariando las formas, dimensiones y demás que hagan relacion á los que se proponen.

El primer sistema consiste en adoptar el del Ingeniero inglés Mr. William Henry Barlow, puesto en uso en el ferro-carril de Midland junto á Derby.

El segundo consiste en adoptar el alemán, ó sea el americano, sin cuñas de madera.

El tercero se reduce á emplear las bases ó repisas semejantes á las usadas en el camino de Midland, por el ingeniero inglés Mr. Peter W. Barlow, y las barras-carriles á la alemana, ó sea á la americana, sin cuñas de madera.

Art. 22. Las barras-carriles de los tres sistemas serán de hierro forjado, y las bases ó repisas del tercero, de hierro fundido. La construccion de todas estas piezas será inspeccionada por un Ingeniero del cuerpo de caminos, canales y puentes, el cual probará la resistencia de cada una de ellas verticalmente y de costado, teniendo en cuenta lo que se previene en la citada instruccion del 8 de Setiembre; el mayor peso que hayan de tener las locomotoras que han de marchar sobre ellas, cargadas del agua competente; el número de sus ruedas; las distancias á que estarán en sus casos respectivos las traviesas y repisas; la base en que se apoyarán las del primer sistema; las curvas y pendientes de la via, y lo que al efecto aconsejan las experiencias hechas para estos casos por el doctor Barlow ú otros, á fin de que sostengan bien y cumplidamente el servicio máximo á que están destinadas. Las que no satisfagan á estos requisitos, no serán recibidas.

Art. 23. Todo cuanto necesite el Ingeniero inspector para poder cumplir debidamente con lo expresado, le será facilitado en las fábricas respectivas por la empresa.

Art. 24. Los tres sistemas estarán arreglados por tanto á las formas de los adjuntos modelos, y todo el hierro que se emplee en ellos será compacto, sin oquedades y de la mejor calidad al objeto á que se destinan; pero las dos pulgadas al menos de las barras-carriles, contadas en línea vertical desde la parte superior para abajo, y la una, tomada desde la base hacia arriba, tendrán además la circunstancia, no solo de estar sin hojas y ser de la mayor dureza posible, si que tambien de la mas grande adherencia y tenacidad.

Art. 25. La longitud de cada una de las barras-carriles será de 18 pies, enteramente recta, fuera de algunos casos excepcionales, así como la seccion de las cabezas muy lisas y perpendiculares á su longitud.

Art. 26. Todas las traviesas de madera se-

rán de buen pino, roble ó encina, de nueve pies lo menos de longitud, uno de ancho y siete pulgadas de alto en toda su extension; pero en las uniones de las barras, y por tanto encima de sus traviesas respectivas, se pondrá una plancha de hierro tirado, de buena calidad, cuyo plano superior respecto al inferior tendrá 1/20 de inclinacion, siendo su costado ó canto mas angosto lo menos de 2 1/2 líneas; su longitud de 14 pulgadas, y su ancho de uno mas que la de la latitud que tengan las bases de las referidas barras, haciendo en este espacio, al tope de ellas, dos taladros que han de recibir los clavos retorcidos que sujetarán las traviesas con las barras. En todas las demás traviesas que hayan de recibir inmediatamente á las barras, se hará un rebajo perfectamente llano, del ancho de estas, con una inclinacion del 1/20 hacia el interior de la via.

Art. 27. En el primer sistema se colocarán traviesas de madera, en las uniones de las barras, de las dimensiones referidas, cuando el terreno de la explanacion se conserve algo débil, aun después de haberlo desaguado y tomado las precauciones necesarias para consolidarlo. Fuera de estos casos, serán solo de las dimensiones ordinarias referidas para las restantes, y aun menores ó ningunas en los casos en que el terreno tenga suficiente consistencia.

Art. 28. En el segundo sistema se emplearán cinco traviesas de madera en cada barra, colocando una en las uniones y cuatro en el resto, dispuestas de modo que los huecos intermedios, comprendidos desde las de las cabezas de las barras á sus inmediatas, tengan dos pulgadas menos que los otros.

Art. 29. En el tercero solo se colocará una traviesa de madera por debajo de las uniones de las barras.

Art. 30. La parte superior de la explanacion del camino será bombeada: sobre ella se extenderá una capa permeable de arena gruesa, escorias ó piedra machacada, cuyas aristas serán á lo mas de dos pulgadas. Esta capa estará limpia de arena voladiza y de tierra ó materias que atraigan ó sostengan la humedad: su espesor tendrá 4 1/2 pies lo menos, y se colocará con arreglo á las condiciones prescritas en la citada instruccion del 8 de Setiembre. En los lechos húmedos ó terrenos acuosos, la capa será de 2 pies lo menos de espesor.

Art. 31. Las traviesas, las repisas y las barras-carriles del primer sistema quedarán introducidas en la capa permeable, hasta el punto que el Ingeniero inspector determine, dejándolo todo fuerte y competentemente colocado para evitar las alteraciones ó irregularidad en los asientos.

Art. 32. Todas las traviesas serán impregnadas ó inyectadas de las sustancias que comunmente se emplean en estos casos; pero se dirá con tiempo cuáles han de ser estas, y el método que se usará al efecto.

Art. 33. Cada uno de los tres sistemas referidos se empleará al menos en cuatro leguas de camino, sin interrupcion, adoptando en cada trozo el que mas convenga á las circunstancias de la localidad, por cuya razon se empleará el primero y tercer sistema, con exclusion del segundo, en todos los terrenos demasidamente húmedos, ó en cuyas localidades sea escasa, mala ó cara la madera, con previo aviso que dará el Ingeniero á la Direccion general de Obras públicas para su conocimiento y efectos convenientes.

Art. 34. Todas las barras-carriles estarán colocadas perfectamente con arreglo á condiciones, en toda la via y sus apartaderos, para poder hacer el servicio, con el objeto de practicar las pruebas indicadas, lo menos tres meses antes del término en que espire la contrata; pero desde Aranjuez hasta Albacete, con un año de anticipacion.

Art. 35. Antes de poner á prueba las locomotoras, tenders y demás carruajes destinados al servicio del camino de hierro, estarán colocadas todas las plataformas necesarias en los puntos convenientes, á fin de conducir estos vehículos ó máquinas adonde requiera el mejor servicio de pruebas, de conservacion ó de explotacion. Las dimensiones y condiciones que han de concurrir en dichas plataformas se dirán por separado.

Art. 36. En todos los apartaderos se colocarán los juegos completos de agujas que requiera la seguridad de una marcha cómoda y veloz de los convoyes, á fin de que al hacer los reconocimientos y pruebas de todo el material del camino, se examine igualmente si cumplen bien todas ellas con el objeto á que son destinadas.

Art. 37. Un año antes de concluirse el total de las obras, se colocará el aparato completo de señales para el servicio de la via, con las casetas necesarias para los guardas, desde Aranjuez á Albacete, y ocho meses después el que haga falta para el servicio perfecto de toda la línea hasta Almansa.

Art. 38. Por cada dia que retrase la empresa el cumplimiento de todas estas circunstancias, pagará diez mil reales vellon.

Art. 39. Hallándose toda la via y sus partes accesorias en estado de recibo provisional, por encontrarse dispuesto todo con arreglo á los planos y condiciones aprobadas, el Ingeniero encargado de los reconocimientos facilitará la competente certificacion, á fin de que pueda empezar á contarse el término

que ha de correr para proceder á la recepcion definitiva desde el dia en que el Gobierno de su aprobacion.

Art. 40. Después de hecha la primera recepcion del camino de hierro, el contratista entregará acto continuo un repuesto de traviesas, repisas, barras-carriles, tornillos, clavos retorcidos algo mas gruesos que los empleados en la sujecion de las barras á las traviesas, y demás material fijo necesario al establecimiento de media legua de camino, de los tres sistemas por iguales partes. Todo lo cual será examinado con antelacion para que pueda contarse como admitido.

Art. 41. El contratista suministrará 26 locomotoras con sus tenders correspondientes: 18 serán para conducir pasajeros, y 8 para trasportar mercancías. Cada una de las locomotoras, y lo mismo los tenders, tendrán lo menos 6 ruedas.

Art. 42. Entre las locomotoras destinadas á la conduccion de pasajeros habra 2 que puedan arrastrar cada una, sin incluir su propio peso ni el del tender cargado, otro peso de 90 toneladas por lo menos, á razon de 15 leguas por hora, dando al efecto una vuelta entera en todo el camino comprendido entre Aranjuez y Alcazar de San Juan: 8 que con las mismas circunstancias conduzcan el mismo peso, andando á razon de 12 leguas por hora en la expresada localidad; y las otras 8 restantes, del mismo modo, 10 leguas por hora.

Art. 43. Las 8 locomotoras que han de servir para el trasporte de mercancías, arrastrarán, bajo los conceptos arriba expuestos, 300 toneladas con una velocidad mínima de 5 leguas por hora.

Art. 44. Dentro del término de 60 dias, contados desde el en que se firme la contrata, presentará el contratista al Gobierno los planos y perfiles bien perceptibles de cada uno de los sistemas de locomotoras y tenders que han de servir en la via contratada, con sus escalas, anotaciones y demás explicaciones convenientes á la mas clara y fácil inteligencia de los mismos, firmados por el empresario y el fabricante que las haya de construir, sujetándose al efecto al ancho acordado para nuestros caminos de hierro, y á las luces establecidas para nuestros puentes ó pasos subterráneos.

Art. 45. El Gobierno comisionará á uno ó mas Ingenieros del cuerpo de caminos y canales al lugar en que se construyan las locomotoras y tenders, con el objeto de inspeccionar la ejecucion de todas sus partes constituyentes, y de verificar las pruebas que crean convenientes sobre el todo y cada una de ellas, á fin de desecharlas ó de admitirlas á las experiencias de primera recepcion, facilitándole para todo esto el empresario en las fábricas respectivas á los indicados Ingenieros cuanto soliciten para el objeto expresado.

Art. 46. Las locomotoras y tenders satisfarán en todas las partes de su máquina á las mejores condiciones científicas, artísticas y de economia de combustible, como tambien á las de solidez, duracion, máxima velocidad, buen uso, con movimientos uniformes y suaves, sin sacudimientos ni vaivenes independientes de los causados por la coñocidad de las llantas, garantizando en fin que la bondad de sus sistemas respectivos, la calidad de los materiales y preparacion de todos sus elementos han de ser tan perfectas como en las mejor construidas á la época ó fecha en que se firme el contrato en las mas acreditadas fábricas de Inglaterra, Francia, Bélgica y Alemania.

Art. 47. Los tenders contendrán mas agua y combustible del necesario para llegar de depósito á depósito, sin que por esto baje el volumen de su caja de agua de 200 pies cúbicos de capacidad.

Art. 48. Todas las partes componentes de cada una de las clases ó sistemas de todas estas máquinas ó aparatos, serán totalmente iguales, de manera que las piezas de una de ellas puedan servir perfectamente á cualquiera de las otras.

Art. 49. En las locomotoras se pondrán con letras de bronce los números y nombres que dirá el Gobierno, y además estarán impresas en ellas igualmente los nombres de las fábricas en que se construyan; y en las calderas, el número máximo de presiones atmosféricas con que puedan trabajar, que será siempre doble al menos de las que han de servir en las pruebas expresadas, escrito todo clara y visiblemente.

Art. 50. Después de examinadas todas las locomotoras y tenders, hallándose en estado de ser admitidas en primera recepcion por satisfacer en un todo á las condiciones estipuladas, y después de encontrarse igualmente todas las partes de la via en estado de ser admitidas en primera recepcion, en vista de la certificacion prévia que han de facilitar los Ingenieros inspectores respectivos, el Gobierno nombrará un Ingeniero con el objeto de hacer un exámen detenido de todo el material de explotacion, así como de verificar todas las pruebas que crea convenientes al mejor servicio y seguridad del trasporte de todo género, con las cargas y velocidades que crea oportunas, teniendo en cuenta las condiciones que quedan referidas, facilitándole al efecto la empresa en las respectivas localidades cuanto sea necesario al intento.

Art. 51. Siendo satisfactorios los resultados de las pruebas é investigaciones que quedan

indicadas, se declarará el material de explotacion como de recibo provisional.

Art. 52. Para que sea recibido definitivamente el expresado material, el contratista conservará y reparará por su cuenta y riesgo toda la via y sus accesorios, durante un año, cual lo exija un perfecto y continuado servicio; y para ser recibidas las locomotoras y tenders, en iguales conceptos, deberá conservarlas igualmente hasta que hayan recorrido cada una de ellas lo menos 1200 leguas, conduciendo convoyes de un peso al menos igual al de la tercera parte del de las pruebas mencionadas.

Art. 53. Después del tiempo y circunstancias referidas, encontrándose todo corriente y en un estado perfecto de servicio, se verificará la recepcion definitiva de las obras y del material, cuyo acto será aprobado por el Gobierno, mediante la certificacion del Ingeniero que haya hecho las pruebas y reconocimientos indicados.

Art. 54. Cuatro meses antes de la conclusion definitiva de las obras, segun la contrata, estarán la mitad de las diversas clases de locomotoras, con sus tenders correspondientes, á cubierto, en los talleres, cocheras ó estaciones del camino, á fin de proceder sobre el ferrocarril á las pruebas de primera recepcion; y la otra mitad, dos meses después, ó sean dos meses antes de la conclusion del término final referido. No obstante lo expuesto, se hallarán en el camino, un año antes de que se concluya el término de la contrata, una de las grandes locomotoras destinadas á la conduccion de pasajeros, y la cuarta parte de cada una de las clases restantes.

Art. 55. Si por algun accidente imprevisto, el ferrocarril no estuviera concluido cual conviniese para verificar las experiencias, podrán realizarse en el de Madrid á Aranjuez, si en ello no se siguieran perjuicios al Gobierno.

Art. 56. Por cada locomotora con su tender correspondiente que el contratista deje de entregar en el tiempo prefijado, satisfará trescientos reales por dia.

Art. 57. El contratista entregará al mismo tiempo que las locomotoras y tenders un repuesto de

8 ejes; uno para las locomotoras de mayor potencia destinadas á los trenes de pasajeros; dos para cada una de las otras dos clases referidas, y tres para las de mercancías.

4 ejes para los tenders de las cuatro clases de locomotoras expresadas, uno para cada una.

4 frenos para los tenders de las cuatro especies de locomotoras mencionadas.

4 pares de ruedas para los tenders de las cuatro clases enunciadas.

4 id. id. motrices, uno para cada una de las cuatro clases de locomotoras prefijadas.

8 id. id. montadas sobre sus ejes correspondientes, dos para cada clase de locomotoras.

8 pares de bielas con sus cojinetes, dos para cada clase.

8 pares de pistones con sus correspondientes varillas, uno para cada una de las cuatro clases de locomotoras.

800 tubos de cobre para las calderas, ó sean 200 para cada una de las cuatro clases indicadas.

800 virolas de acero, 200 para cada clase de locomotoras, entre las que habrá 150 para el lado de sus fogones respectivos, y 50 para el de la chimenea.

4 pares de tubos de cobre, uno para cada clase, que servirán para la traslacion del agua de los tenders ó sus locomotoras, acompañados de sus correspondientes articulaciones.

Art. 58. Todas estas piezas serán en un todo iguales á las colocadas en sus parajes correspondientes de las locomotoras y tenders respectivos. Pero para recibirlas, serán antes examinadas competentemente.

Art. 59. Este repuesto se exigirá en tanto que los sistemas de locomotoras y tenders correspondientes contengan las piezas referidas: en su defecto será compuesto de las análogas á su sistema.

Art. 60. De ninguno de los expresados repuestos de la via ni de las máquinas se hará uso en la conservacion ó reparacion de los referidos materiales de explotacion durante el tiempo que corran las obras al cuidado y cargo especial del contratista.

Art. 61. El empresario suministrará 150 carruajes para el servicio de los pasajeros, de los cuales serán

28 coches de primera clase.

46 id. de segunda id.

48 id. de tercera id.

12 wagones descubiertos y sin asiento.

40 id. bien cerrados y convenientemente dispuestos para conducir equipajes.

6 trucks para llevar diligencias.

Art. 62. De los 200 carruajes que deberá presentar para el trasporte de las mercancías, serán

160 perfectamente cubiertos, unos de una manera, y otros de otra.

40 descubiertos.

Art. 63. Habrá para todas las diversas clases de carruajes referidos su competente nú-

mero de frenos, colocados en sus parajes mas convenientes.

Art. 64. Todos los carruajes serán próximamente iguales á sus semejantes empleados en el ferrocarril de Paris á Bar-le-Duc, en el que sale de Paris llamado del Norte, ó en el de Madrid á Aranjuez; pero para su construccion se presentarán antes los modelos y condiciones correspondientes á cada una de sus clases, segun á lo que se destinan, bajo el supuesto de que todos los aplicados al trasporte de pasajeros serán con especialidad, además de sólidos, cómodos y provistos de garitas de vigilancia, y de cuanto sea necesario á la seguridad de un pronto y buen servicio.

Art. 65. Todas las piezas constituyentes de los diversos carruajes serán respectivamente iguales las unas á las otras, á fin de que cualquiera de uno de ellos pueda servir perfectamente á sus correspondientes de los otros.

Art. 66. Un año antes de concluirse la contrata, habrá sobre el camino corrientes para el servicio la cuarta parte lo menos de cada una de las clases de carruajes contratados; la mitad á los ocho meses después, y el resto dos meses antes de finalizar el término de los tres años que se fijan en la escritura para dejar concluidas todas las obras.

Art. 67. En todos los puntos en que varien de inclinacion las rasantes, se colocarán fuertemente indicadores de buena madera, pintados de blanco, con dos brazos, en los cuales se escribirán con números negros bien grandes y claros las pendientes respectivas y sus longitudes.

Art. 68. En cada dia que trascorra después de las épocas citadas sin entregar los indicados carruajes, pagará el contratista 160 reales por cada uno.

Art. 69. Para ser recibidos todos los carruajes, el Gobierno nombrará las personas facultativas que los examinen con la detencion que sea del caso, á fin de librar la competente certificacion provisional, encontrándolos corrientes, y determinar las pruebas ó servicios que hayan de hacer para poderlos recibir definitivamente.

Art. 70. En todas las principales estaciones se procurará tener los competentes depósitos de agua, y además los intermedios que sean necesarios para que su máxima separacion sea de seis á ocho leguas. Su capacidad será por lo menos la suficiente para llenar las cajas de tres tenders. Su colocacion será designada por el Ingeniero inspector, así como el punto que ha de ocupar el surtidor, que siempre será junto á las vias. Los planos y condiciones de todo ello se facilitarán á su debido tiempo.

Art. 71. En los puntos que se designen de esta linea de ferrocarril, se establecerán los edificios propios para las estaciones que el servicio público reclame.

Art. 72. En las principales estaciones se hallarán á cubierto los apeaderos ó embarcaderos, descargaderos de equipajes, y demás que sea conducente á la seguridad de las mercancías. Habrá las oficinas ó localidades necesarias para el servicio de la administracion y contabilidad, así como para el de los Ingenieros, telégrafos, correos, y las salas de descanso para las diversas clases. Habrá tambien los talleres indispensables, con las máquinas de vapor conducentes al servicio de grandes y pequeñas reparaciones del material de explotacion. Se establecerán los talleres de carpinteria y de construccion de carruajes, con sus forjas correspondientes, en las piezas accesorias; los almacenes de materiales y arsenales ó depósitos de útiles, máquinas y partes menores de ellas, así como los edificios adecuados para la custodia de las mercancías; las cocheras y demás tinglados para la colocacion á cubierto de todo el material que no deba dejarse á la intemperie.

Para la ejecucion de todo esto se presentarán, con la debida oportunidad, los planos, condiciones y demás necesario á su competente construccion.

Art. 73. Todo cuanto haga relacion á la comodidad de los pasajeros y buena colocacion de los trasportos, al mejor servicio de la linea, al aseo y buena vista de cualesquiera de sus partes constituyentes, en los edificios, obras de arte y material de explotacion que no estén expresados en las condiciones que se acaban de insertar, se entenderá que se hallan incluidas en ellas, y será por tanto obligacion de la empresa ejecutarlo tan pronto como lo disponga el Gobierno ó los Ingenieros delegados de éste.

Madrid 24 de Enero de 1852.—Es copia.—Juan Subercase.

Modelo de las proposiciones para la subasta de la construccion del ferrocarril de Aranjuez á Almansa.

D. N., vecino de, enterado del Real decreto de 19 de Diciembre de 1851, y de las condiciones para la construccion del ferrocarril de Aranjuez á Almansa, se obliga á ejecutarla segun en dichos documentos se previene, por la cantidad total de (Aqui en letra la cantidad que se proponga).

Madrid 1852.

Firma.

DIRECCION DE AGRICULTURA, INDUSTRIA Y COMERCIO.

Habiendo llegado las medallas para los expositores que han sido premiados en la exposicion de Londres, se pone en conocimiento del público, á fin de que los que se cuenten en aquel número acudan á este Ministerio de Fomento á recoger su respectiva medalla.

Madrid 27 de Enero de 1852.—El Director general, José Caveda.

MINISTERIO DE MARINA.

Excmo. Sr.: Habiendo merecido la aprobacion de S. M. el pliego remitido por el Comandante general del apostadero de la Habana, que contiene los precios y condiciones bajo las que facilitará la marina en aquel puerto á los buques nacionales ó extranjeros que lo necesiten el varadero recién construido en el arsenal, ha dispuesto se le dé toda publicidad para que pueda llegar á noticia de los interesados.

Lo digo á V. E. de Real orden para su conocimiento, no acompañándole copia del referido pliego porque lo hallará V. E. en tres números de la *Gaceta* oficial. Dios guarde á V. E. muchos años. Madrid 28 de Enero de 1852.—Francisco Armero.—Sr. Director general de la Armada.

Pliego que se cita.

Comandancia general de Marina del apostadero de la Habana.—El varadero estará abierto á todos los buques del comercio, así nacionales como extranjeros: los nacionales pagarán seis reales fuertes por tonelada de capacidad el dia de la subida, y dos idem de estadia por cada una de las mismas toneladas, incluyendo el dia de la bajada, como tambien los dias de fiesta.

Se facilitarán por cuenta del arsenal los andamios y puntales que fueren necesarios, abonando por ellos un real fuerte por cada tonelada. Los buques extranjeros pagarán un 10 por 100 mas de estos valores. Los buques del Estado serán preferidos en todas circunstancias. La dotacion del varadero será de un ingeniero, un maquinista y dos fogoneros, y eventualmente un carpintero, un buzo y el número de peones que se considere necesario con arreglo al tamaño de los buques. Será de cuenta del buque el acuarlo y prepararlo para la bajada, con arreglo á las disposiciones del ingeniero. Para el tonelaje de ellos se seguirá la fórmula establecida, contando por puntal el efectivo que ellos tengan, desde la cubierta alta á la sobrequilla, prescindiendo de sollado ú otras cubiertas intermedias: igualmente en los vapores se incluirá el sitio de la máquina y combustible. Toda operacion extraordinaria que haya que hacer para la entrada de buques en el varadero, será por cuenta de ellos, entendiéndose por extraordinario todo lo que no sea disposicion de los picaderos ó de las piezas que acuan el pantoque. Los barcos muy mal tratados que ocasionen faenas extraordinarias, estarán sujetos al pago de estas, como igualmente al de las averías que por estas causas puedan proponerse. Será tambien de cuenta de los buques la faena de espiarse y asegurarse en la grada, prestando para ello sus tripulaciones y los peones necesarios para el trabajo efectuado á su bordo. Todo buque al entrar en el varadero quedará sujeto al reglamento de policia y ordenanza de los Reales arsenales: igualmente deberá sujetarse á la maestraanza que trajesen para su carena.

Habana 30 de Diciembre de 1851.—Es copia.—De Bustillo.

2ª SECCION.—OFICINAS GENERALES.

DIRECCION GENERAL DE ULTRAMAR.

El Capitan general de la Isla de Cuba participa, con fecha de 4 de Enero, que seguia inalterable la tranquilidad, y se gozaba de buena salud.

El correo para Puerto-Rico y Cuba saldrá de esta corte el 3 del próximo Febrero, y de Cádiz el 7 del mismo.

Hallándose vacante el decanato de la santa iglesia catedral de Puerto Rico, se pone en conocimiento del público, á fin de que los que se consideren con las circunstancias convenientes para obtenerle, acudan á esta Direccion general en el término de un mes, para que sean clasificados sus méritos al tenor de lo que dispone el art. 5º del Real decreto de 30 de Setiembre último.

Madrid 28 de Enero de 1852.—El Director general, Vazquez Queipo.

EDITOR RESPONSABLE GERVASIO IZAGA.

EN LA IMPRENTA NACIONAL.