

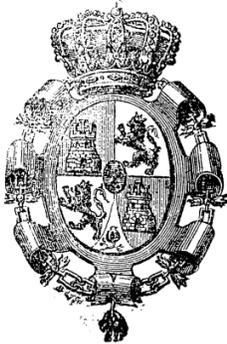
SE SUSCRIBEN

en Madrid en el despacho de la IMPRENTA NACIONAL.

No se recibirá por el correo pliego alguno oficial ó particular que no venga franqueado.

PRECIO DE SUSCRICION.

Un mes..... 22 rs.



SE SUSCRIBEN

en provincias en todas las ADMINISTRACIONES DE CORREOS: PARIS, en casa de los Sres. SAAVEDRA Y DE RIBEROLLES, rue d'Hauteville, núm. 4E: en LONDRES, MOORGATE STREET, núm. 25.

PRECIOS DE SUSCRICION.

PROVINCIA... Tres meses..... 90 rs.
ULTRAMAR..... Tres meses..... 110
EXTRANJERO... Tres meses..... 100

Gaceta de Madrid.

PARTE OFICIAL.

1.ª SECCION.—MINISTERIOS.

PRESIDENCIA DEL CONSEJO DE MINISTROS.

La REINA nuestra Señora (Q. D. G.) y su Augusta REAL FAMILIA continúan en esta corte sin novedad en su importante salud.

MINISTERIO DE FOMENTO.

EXPOSICION A S. M.

SEÑORA: Poderosas razones de conveniencia pública exigen hoy mas que nunca la restauracion y fomento del ramo de montes. Sintiendo desde bien antiguo las funestas consecuencias de su progresiva decadencia, se dictaron en todas épocas distintas disposiciones para contenerla. No eran ciertamente desacertadas: la experiencia las acreditaba en otras partes; pero faltaban entendidos ejecutores que las pusiesen en práctica, substituyendo al empirismo y la ciega rutina los medios científicos de dirigir con acierto el cultivo del arbolado, las siembras y plantaciones, las podas y los aprovechamientos. Entregados los montes, por una triste necesidad, á personas extrañas á la ciencia de la selvicultura, las operaciones practicadas para su beneficio produjeron con frecuencia resultados contrarios á su prosperidad. Podas inoportunas, cortas extemporáneas, esquilmos ejecutados con poco conocimiento de su índole y de la influencia que ejercen en la economía vegetal, acarrearón en muchas ocasiones la ruina de bosques florecientes, convirtiendo su fértil suelo en eriales estériles é insalubres.

Las consecuencias de tan grave mal se dejaron sentir de una manera demasiado alarmante para no llamar seriamente la atención de V. M., siempre dispuesta á remover los obstáculos opuestos al desenvolvimiento de la riqueza pública y á promover la prosperidad de los pueblos. Penetrada de la urgente necesidad de variar el sistema seguido hasta el dia en el cultivo y aprovechamiento de los montes, se dignó V. M. crear la escuela de Villaviciosa de Odon con el objeto de formar buenos ingenieros del ramo, que adornados de todos los conocimientos científicos necesarios den á su fomento un poderoso impulso.

Por fortuna llegó ya el momento de recoger el fruto de tan previsora y acertada medida. El Gobierno cuenta en la actualidad con el número suficiente de ingenieros para servir de núcleo á la formacion del cuerpo que tome á su cargo la ordenacion de nuestros deteriorados montes. Con su auxilio se llevarán á cabo las operaciones facultativas, de todo punto necesarias, si ha de conseguirse la restauracion del arbolado. Así será tambien como, dirigidas con arreglo á un plan gene-

ral bien entendido, allegarán á esta ventaja la uniformidad y precision que solo puede darles un cuerpo constituido de la manera mas á propósito para reducir las á la unidad y obtener la exactitud de los detalles en los diversos servicios de los montes.

No es fácil sin embargo dar desde luego al que se forme en la actualidad una organizacion tan extensa y cumplida como sería de desear. Ceñido al estado actual del ramo y á los medios con que cuenta su administracion para plantearlo, se irá desarrollando gradual y progresivamente en proporcion de los resultados que produzca, de los méritos que contraigan sus individuos, de las necesidades del servicio y del aumento que reciban los rendimientos de los montes. Solo así se conseguirá el apetecido acierto, y esta naciente institucion corresponderá dignamente al importante objeto de su establecimiento.

Por fortuna para plantearla no se necesitan recursos superiores á los consignados al personal del ramo de montes en el presupuesto general de gastos vigente. No habrá que agregar nuevos fondos á los que se destinan en el dia á satisfacer las subvenciones de los ingenieros ocupados en la escuela y en el examen y reconocimiento de las principales zonas forestales de la Peninsula. Estos individuos son los mismos que han de componer el cuerpo proyectado, de manera que con ligeras alteraciones solo viene á regularizarse el servicio facultativo del ramo organizado ya en la actualidad.

Por las razones expuestas el Ministro que suscribe, de acuerdo con el parecer del Consejo de Ministros, tiene la honra de someter á la aprobacion de V. M. el adjunto proyecto de decreto.

Madrid 17 de Marzo de 1854.—SEÑORA.—A L. R. P. de V. M.—AGUSTIN ESTÉBAN COLLANTES.

REAL DECRETO.

Teniendo en consideracion las razones que Me ha expuesto el Ministro de Fomento, de acuerdo con el parecer del Consejo de Ministros, sobre la conveniencia de crear un cuerpo de ingenieros de montes, Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.º Se crea un cuerpo de ingenieros de montes para el servicio facultativo del ramo.

Art. 2.º Será Jefe superior del cuerpo de ingenieros de montes el Ministro de Fomento, y su segundo Jefe el Director general de Agricultura, Industria y Comercio.

Art. 3.º Se considerará como tercer Jefe del cuerpo la persona que desempeñe el cargo de Director de la escuela especial de montes mientras se completa la organizacion del cuerpo.

Art. 4.º Constará por ahora el cuerpo de 3 ingenieros, Jefes; de 12 ingenieros primeros, y de 30 ingenieros segundos.

Art. 5.º Los ingenieros Jefes disfrutará el sueldo de 16,000 rs. anuales cada uno; los ingenieros primeros el de 12,000,

y los ingenieros segundos el de 8000. No empezarán á devengarse estos sueldos hasta el 1.º de Julio próximo.

Art. 6.º Se creará una Junta facultativa bajo la presidencia de los Jefes del cuerpo ó del ingeniero de mas categoría. Por ahora se compondrá de los ingenieros Jefes, auxiliados por los ingenieros empleados en la escuela especial.

Art. 7.º Las vacantes del cuerpo se llenarán precisamente con individuos que habiendo sido aprobados en el examen de carrera, hayan obtenido el título de ingenieros del mismo, siendo siempre preferidos los mas antiguos por el orden de la numeracion de los títulos. Los ascensos de una clase á otra de las establecidas en el art. 4.º se verificarán por rigurosa antigüedad.

Art. 8.º Podrá concederse á los ingenieros licencia para servir en otros ramos de la Administracion ó encargarse de montes de propiedad particular, y mientras la disfruten serán dados de baja para el percibo de los haberes en el cuerpo; pero conservarán en su escala el lugar que ocupen en ella con opcion á los ascensos que les correspondan; en la inteligencia de que el Gobierno, quedando en completa libertad de disponer de todos los individuos del cuerpo, hará cesar desde el momento que lo considere oportuno las licencias de que se trata.

Art. 9.º Los ingenieros del cuerpo empleados en la escuela ó en cualquiera de los destinos del ramo de montes, gozarán el sueldo que les corresponda por la plaza que obtengan en el cuerpo.

Art. 10. Los gastos que ocasione el cuerpo de ingenieros del ramo se consignarán en el presupuesto general que se forme para 1855, y por el presente año se satisfarán con cargo al art. 1.º, capítulo quinto, seccion primera, parte décima del presupuesto vigente y á las economías de los artículos 2.º y 4.º del mismo capítulo.

Art. 11. Una instrucion especial designará el uniforme y distintivos que han de usar los ingenieros del cuerpo.

Art. 12. Se dictará asimismo el reglamento correspondiente para el régimen y gobierno interior del mismo.

Dado en Palacio á diez y siete de Marzo de mil ochocientos cincuenta y cuatro.—Está rubricado de la Real mano.—El Ministro de Fomento—AGUSTIN ESTÉBAN COLLANTES.

2.ª SECCION.—OFICINAS GENERALES

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 dia 16 de Junio próximo venidero y la hora de la una de su tarde para verificar, en el local del Ministerio de Fomento, la subasta de la construccion de las secciones del ferro-carril de Sevilla á Jerez y del Puerto de Santa María á Cádiz, con arreglo al Real decreto de 28 de Agosto de 1852, y á las Reales órdenes y condiciones facultativas que á continuacion se insertan, y bajo el tipo de 3.400,000 rs. por legua. La subasta se celebrará en los términos prevenidos en la instrucion

de 18 de Marzo de 1852, en cuanto sea compatible con el decreto y disposiciones que se citan anteriormente.

Las proposiciones se presentarán en pliegos cerrados, arreglándose exactamente al adjunto modelo, y la cantidad que ha de consignarse previamente como garantía para tomar parte en esta subasta será de 4.896,000 rs. en metálico ó en acciones de carreteras, ó caminos de hierro por su valor nominal ó en papel de la Deuda del Estado al precio de su cotizacion en la Bolsa en el dia en que se haga la consignacion ó en el anterior, debiendo acompañarse á cada pliego el documento que acredite haber realizado el depósito del modo que previenen la referida instrucion y demás disposiciones vigentes.

Leídas las proposiciones se celebrará entre sus autores una segunda licitacion abierta, sirviendo de tipo la proposicion mas baja. Esta licitacion durará un cuarto de hora, y en el caso de que se presenten dos ó mas proposiciones iguales, se procederá con arreglo á lo prevenido en el art. 13 de la citada instrucion.

La primera mejora admisible será la de un medio por ciento de la cantidad que aparezca propuesta, pudiendo ser las siguientes á voluntad de los licitadores, no bajando de 500 rs.

Modelo de proposicion.

D. N. N., vecino de....., enterado de anuncio publicado con fecha de..... y de las condiciones y requisitos que se exigen para la adjudicacion en pública subasta de la construccion de las secciones de ferro-carril de Sevilla á Jerez y del Puerto de Santa María á Cádiz, se comprometo á tomar á su cargo dicha construccion con estricta sujecion á los expresados requisitos y condiciones por la cantidad de..... (aquí la cantidad en que se proponga hacer cada legua).

Fecha y firma del proponente.

Proposiciones de D. Rafael Sanchez Mendoza para la construccion del ferro-carril de Sevilla á Cádiz.

Excmo. Sr. Ministro de Fomento: D. Rafael Sanchez Mendoza, vecino de esta ciudad, tiene el honor de presentar á V. E. la siguiente proposicion:

1.º El exponente se compromete á la construccion de un ferro-carril desde Jerez de la Frontera á la ciudad de Sevilla.

Tambien construirá el ramal de Jerez al Trocadero, si se conviniere la empresa concesionaria del mismo, y lo prolongará desde este punto, atravesando el mar, hasta Puntuales, para concluir en Cádiz.

2.º El proponente presentará los planos dentro de cuatro meses para su aprobacion ó modificacion por el Gobierno de S. M.

3.º Aprobados los planos en su totalidad ó por partes, empezará el proponente las obras que sirvan para una sola via en los desmontes y terraplenes, y para dos vias en las obras de fábrica.

4.º El proponente dará concluido en el término de tres años el camino del Trocadero ó de Jerez á Sevilla, á contar desde que sean aprobados los planos.

5.º Para seis meses después de aprobados los planos se llamará á pública licitacion, á fin de que recaiga en el mejor postor la adjudicacion definitiva, obligándose este á satisfacer al exponente en efectivo metálico los adelantos hechos para el estudio, trazado y construccion del camino y compras del material.

6.º Las obras se costearán, ó bien con el producto de los propios y baldíos comunales que quieran poner en venta los pueblos de las provincias interesadas en el ferro-carril, y con las prestaciones con que contribuyan las mismas, abonando el Gobierno el déficit que hubiese en acciones iguales á las que se emitan para las líneas de Almansa y Ciudad-Real, ó bien pagando el Gobierno con las expresadas acciones, que deberán adquirir los Ayuntamientos con el producto de las enagenaciones que verifiquen en los propios términos que el proponente las reciba del Gobierno.

7.º El proponente recibirá por cada legua de ferro-carril de 20,000 pies 3.700,000 rs. de vn. en metálico si la obra se costease directamente con los productos de los pueblos, ó en acciones de ferro-carriles con interes de 6 por 100 al año y uno de amortizacion si el Gobierno prefriere pagar por el medio adoptado para las expresadas líneas de Almansa á Ciudad-Real. Se comprende en esta suma todo el material de explotacion.

8.º El pago se verificará al fin de cada semestre, previas las liquidaciones, en proporcion de las obras ejecutadas y del material importado del extranjero. El proponente estará autorizado á traer del extranjero el material perteneciente á la via, como carriles, cogenetes &c., y el necesario para

la explotación, seis meses antes del tiempo en que deba usarse.

9.º No se comprende en el precio de que trata el art. 7.º el costo del puente que ha de construirse sobre el mar desde el Trocadero á Puntales, obligándose el proponente á presentar al Gobierno de S. M., al tiempo de hacer la entrega de todos los planos, el presupuesto particular del mismo y el tiempo en que se comprometa á concluirlo.

10. El Gobierno concederá las franquicias y facilidades otorgadas á los empresarios de las líneas de Almansa y Ciudad-Real, sometiéndose el proponente por su parte á las condiciones facultativas y económicas establecidas para las mismas.

11. El proponente, al tiempo de entregar los planos, constituirá como fianza un depósito en el Banco de San Fernando del 5 por 100 del importe total de la construcción y habilitación en acciones, ya de ferro-carriles, ya de carreteras, que le será devuelto en proporción que vayan adelantando las obras.

12. El proponente se compromete también á construir la línea desde Sevilla á Ecija con las mismas antedichas condiciones, sin mas modificación que la de presentar los planos en seis meses, y concluirla en el tiempo de cuatro años.

Suplica á V. E. el proponente tenga la dignación de acoger benignamente esta propuesta, y de inclinar el ánimo de S. M. en favor de la misma.

Cádiz 14 de Junio de 1852.—Rafael Sanchez Mendoza.

Primera mejora de la proposición anterior.

Excmo. Sr. Ministro de Fomento: D. Rafael Sanchez Mendoza, vecino de esta ciudad, á V. E. atentamente expone que en virtud de las indicaciones que V. E. se ha dignado hacerme, me conformo en mejorar mi propuesta para la construcción del ferro-carril á Sevilla, rebajando á 3.500,000 rs. el precio de cada legua del mismo, en vez de los 3.700,000 rs. consignados en aquella. Y me someto también á que en el indicado precio de 3.500,000 reales esté incluso el costo de un telégrafo eléctrico con tres hilos para uso del Gobierno, que me obligo igualmente á construir.

Sírvase V. E. admitir esta ampliación y mejora á mi citada propuesta.

Cádiz 7 de Julio de 1852.—Rafael Sanchez Mendoza.

Segunda mejora.

Excmo. Sr. Ministro de Fomento: D. Rafael Sanchez Mendoza tiene la honra de suplicar á V. E. que como ampliación á mis propuestas de construcción del ferro-carril de Cádiz á Sevilla de 14 de Junio y 7 de Julio últimos, se sirva admitir las mejoras que hago á las mismas, y son las siguientes:

1.º El precio que el Estado habrá de abonar por cada legua española de 20,000 pies será el de 3.400,000 rs. vn. en acciones de ferro-carriles de las que se crearán para esta línea.

2.º Me obligo á construir en el precio fijado en el artículo anterior un telégrafo eléctrico de tres hilos para uso del Estado.

3.º El depósito le constituiré dentro de los ocho días siguientes al en que se me comunique el Real decreto de concesión.

San Ildefonso 8 de Agosto de 1852.—Rafael Sanchez Mendoza.

REAL DECRETO.

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

Artículo 1.º Se otorga concesión definitiva á favor de D. Rafael Sanchez Mendoza para construir por cuenta del Estado una línea de ferro-carril desde Jerez de la Frontera á Sevilla por Lebrija, Cabezas de San Juan, Utrera y Alcalá. Construirá también la sección de Jerez á Cádiz si la empresa concesionaria actual de esta sección cediese sus derechos al proponente por convenio entre sí. Si este no tuviere lugar construirá Sanchez Mendoza la parte que falte para terminar el camino de Cádiz por mar ó por tierra, según lo que se determine con presencia de los planos y presupuestos que necesariamente presentará el proponente al tiempo mismo que los de la línea de que se le hace concesión.

Art. 2.º Estas obras se adjudicarán al mejor postor en pública subasta, sirviendo de tipo la proposición presentada en 14 de Junio último por Don Rafael Sanchez Mendoza, con las reformas á que se refieren sus exposiciones de 7 de Julio y 8 de Agosto que se publican á continuación:

Art. 3.º 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 obligaciones de ferro-carriles necesarias para el pago de las obras de que se encarga esta empresa con el interés de 6 por 100 y 1 por 100 de amortización.

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

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

Segundo. El beneficio de vecindad para el aprovechamiento de leñas, pastos y demás 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.

Tercero. 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 indemnización de daños en los de propiedad particular.

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

Quinto. La exención de derechos de Aduanas, la de portajes y de arbitrios de puertos 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 obligaciones: Primero. La responsabilidad general del Estado. Segundo. El mismo camino que se trata de construir para el capital.

Tercero. Los productos de la explotación para los réditos y amortización.

Cuarto. La parte que ofrece pagar la provincia de Cádiz, y en su nombre la Diputación de la misma, del interés de 6 por 100 que corresponde á las obligaciones con que el Estado ha de pagar las obras, y que tomará hasta invertir el producto de las enagenaciones de sus bienes y de las prestaciones á que se ha constituido y obligado.

Art. 7.º Autorizados los Ayuntamientos de la provincia de Cádiz por Real decreto de esta fecha, expedido por el Ministerio de la Gobernación para enagenar las fincas de propios que han designado y designen, invertirán forzosa y exclusivamente en la adquisición de obligaciones de este ferro-carril por todo su valor nominal:

Primero. Los 30 millones asignados para este objeto á los pueblos por la Diputación provincial.

Segundo. El exceso que haya desde el cupo que por dicha suma le correspondiere y lo que voluntariamente ofrecieron sus delegados ante el Gobernador de la provincia en 21 de Junio.

Tercero. El producto de las nuevas ofertas de recursos posteriores á dicha fecha que se han hecho y se hicieren.

Art. 8.º Se excitará el celo de la Diputación y Ayuntamiento de la provincia de Sevilla para que concurren al mismo fin que la de Cádiz: en atención á los beneficios que se han de reportar de una línea que atravesará gran parte de su territorio.

Art. 9.º Conforme á la oferta hecha por la Diputación de Cádiz, las obligaciones que tomen los Ayuntamientos, solo devengarán 3 por 100 de interés, y uno por 100 de amortización, mientras los productos líquidos del camino no sean suficientes á poder completar el 6 por 100 concedido por la ley.

Art. 10. La mayor ó menor celeridad en la construcción, así como la cooperación del Gobierno, dependerá de la exactitud con que los pueblos satisfagan el importe de sus ofertas; y á fin de que las obras no se retrasen ó no se entorpezcan con grave perjuicio de los intereses públicos, no se dará principio á la construcción hasta tanto que lo acuerde el Gobierno, en vista de los expedientes sobre venta de fincas de propios y propuesta de arbitrios para cubrir estas atenciones que los pueblos y las Diputaciones deben remitir á la Real aprobación.

Art. 11. Si por causa que sea imputable al empresario, el camino no se concluyere en el término señalado, caducará la concesión y la empresa perderá el depósito, quedando este á beneficio de las obras. El Gobierno podrá prorogar los plazos si lo juzgare conveniente ó equitativo.

Art. 12. La declaración de caducidad la hará el Gobierno, previo expediente instructivo, y oída la sección del Consejo Real. Contra esta declaración podrá intentarse la vía contencioso-administrativa ante el Consejo Real en el término de un mes.

Art. 13. Declarada la caducidad, el Gobierno substará la concesión anulada, rehabilitándola para este solo efecto. La subasta se verificará sobre el tipo de las dos terceras partes del valor en tasación de lo construido por la empresa que caducó: si faltare licitador, se rebajará el tipo á la mitad de este valor; y si todavía 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. 14. 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. 15. En el ferro-carril de que se trata se considerarán dos aprovechamientos: el de peaje, que consiste en la retribución que ha de exigirse por el uso del ferro-carril; y el de transporte, que consiste en el tanto de conducción por persona ó efectos.

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

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

Art. 18. Las tarifas de esta sección serán las mismas que las de la línea general á que corresponden.

Art. 19. El autor de la proposición deberá empezar las obras tan luego como el Gobierno lo disponga, aprobados que sean los planos y remitidos para la aprobación Real los expedientes sobre venta de fincas y propuestas de arbitrios. Si la subasta recayere en otro licitador, el concesionario tendrá derecho á ser preferido por el tanto; y si no optase por la preferencia, el rematante pagará al constructor, en metálico, el importe de las obras que hubiese ejecutado, y el material que hubiese introducido y acopiado con autorización del Gobierno, tasado todo por dos Ingenieros nombrados, uno por el concesionario, y otro por el rematante, y en caso de discordia por los que nombre el Gobierno para dirimirla, pasándose por lo que estos últimos fijen, sin mas recurso, abonándole además un 10 por 100 de administración sobre el importe de la tasación, y un interés á razón de 6 por 100 al año por el capital del depósito y por el que resultare invertido.

Art. 20. El rematante abonará al constructor en el término de un mes, y en metálico, la cantidad que resulte de la liquidación y tasación á que se refiere el artículo anterior, y en el caso de no realizarlo en el plazo prefijado perderá el depósito á favor del Estado, y se tendrá por nulo el remate, quedando subsistente la propuesta del constructor para una nueva licitación, y siendo obligación de este continuar en el interin las obras.

Art. 21. Las liquidaciones y pagos de las obras por el Gobierno se verificarán al fin de cada semestre á virtud de certificaciones de obras, expedidas por los Ingenieros del Estado, inspectores de ellas.

Art. 22. Las condiciones facultativas de la construcción se fijarán por el Gobierno, oyendo á la empresa. El material de explotación, así en cuanto á su calidad como á su cantidad, será igual al de otras líneas de la misma distancia que esta en el extranjero, señaladas por el Gobierno, oyendo

á la empresa, salvas las mejoras del material que el Gobierno podrá proponer con presencia de los progresos que haya hecho la construcción.

Art. 23. El empresario constituirá en el Banco español de San Fernando, en el de Cádiz ó en el Tesoro público, á su voluntad, y dentro de los ocho primeros días de habersele comunicado este decreto, un depósito equivalente al 6 por 100 del importe total de la construcción y habilitación del ramal de Jerez á Sevilla en dinero efectivo ó en acciones de caminos comunes ó de ferro-carriles en explotación con subvención del Estado. Si el depósito se constituye en metálico y en el Tesoro, este abonará por él el 6 por 100 de interés anual. Este depósito se devolverá al interesado á medida que se ejecuten las obras.

Art. 24. Tan luego como se apruebe el presupuesto y dirección del ramal que ha de concluir en Cádiz, bien desde el Trocadero, bien desde el Puerto Real, constituirá el constructor el depósito del 6 por 100 que corresponda á la cantidad presupuesta para el mismo. Igualmente lo verificará en el acto del correspondiente al ramal de Jerez al Trocadero, si mediante el debido convenio se subrogare en vez de la empresa actual concesionaria.

Art. 25. El Gobierno dará cuenta á las Cortes del presente decreto.

Dado en San Ildefonso á veinte y ocho de Agosto de mil ochocientos cincuenta y dos.—Está rubricado de la Real mano.—Refrendado.—El Ministro de Fomento—Mariano Miguel de Reinoso.

MINISTERIO DE LA GOBERNACION.

REAL DECRETO.

En vista de lo que Me ha expuesto el Ministro de la Gobernación, y de conformidad con el parecer de Mi Consejo de Ministros, Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.º Se autoriza la venta en pública subasta de los bienes de propios de los pueblos de la provincia de Cádiz que lo soliciten, á excepción de los que sean de aprovechamiento común.

Art. 2.º Para la enagenación de dichos bienes instruirán los Ayuntamientos los oportunos expedientes, con sujeción á lo prevenido en las Reales órdenes de 24 de Agosto de 1831, 3 de Marzo de 1835, 30 de Julio de 1848, y Mi Real decreto de 30 de Setiembre de 1849.

Art. 3.º El producto de dichas ventas se invertirá forzosa y exclusivamente en la adquisición de obligaciones del ferro-carril de Sevilla á Cádiz que se ha de construir con arreglo á lo dispuesto en Mi Real decreto de esta fecha, expedido por el Ministerio de Fomento.

Art. 4.º Los Ayuntamientos comprenderán entre los ingresos de sus respectivos presupuestos las cantidades que produzca la enagenación de las fincas, y en los gastos un crédito igual para la adquisición de las citadas obligaciones.

Art. 5.º Hasta que llegue el momento de su aplicación, las cantidades procedentes de las ventas de propios se depositarán en el Banco español de San Fernando ó en el de la referida provincia.

Dado en San Ildefonso á veinte y ocho de Agosto de mil ochocientos cincuenta y dos.—Está rubricado de la Real mano.—El Ministro de la Gobernación—Melchor Ordoñez.

Real orden ratificando el contrato de construcción del ferro-carril de Sevilla á Cádiz.

MINISTERIO DE FOMENTO.—Obras públicas.—Ilustrísimo Sr.: Visto el Real decreto de 7 de Agosto próximo pasado, por el que se confirman las concesiones de caminos de hierro conforme á las prescripciones acordadas y condiciones estipuladas en los Reales decretos ú órdenes de su concesión.

Vista una exposición de D. Rafael Sanchez Mendoza, modificando algunas de las condiciones de su contrata, S. M. la REINA (Q. D. G.), oído el Consejo Real, se ha dignado dictar las disposiciones siguientes:

1.º Se declara subsistente la contrata de construcción del ferro-carril de Sevilla á Cádiz, otorgada á D. Rafael Sanchez Mendoza por Real decreto de 28 de Agosto de 1852, debiendo anunciarse con la anticipación necesaria la subasta que ha de tener efecto á los seis meses de principiadas las obras, así como la tasación de las que se hayan hecho en dichos seis meses, el importe del 6 por 100 de interés anual del capital invertido, y el de 10 por 100 de administración para inteligencia de los licitadores, nombrándose un Inspector económico que lleve cuenta de los gastos hechos hasta el día de la subasta para que puedan servir de base á la licitación.

2.º Se suprime el derecho de tanteo que concedía á Sanchez Mendoza el referido Real decreto de 28 de Agosto de 1852.

3.º Las subvenciones ofrecidas por los Ayuntamientos y Diputación provincial de Cádiz para este camino, ya consistan en los productos de las enagenaciones de propios, ó bien en otros impuestos, se harán efectivas por los medios y trámites que indica la Real orden de 13 de Agosto último en lo relativo á los subsidios ofrecidos por los Ayuntamientos y Diputación provincial de Ciudad-Real.

4.º El contratista volverá á consignar en la Caja general de depósitos la cantidad de 2.856,000 reales que retiró en virtud de Real orden de 16 de Abril último.

5.º El Gobierno dará cuenta á las Cortes de esta resolución.

De Real orden lo digo á V. I. para los efectos correspondientes. Dios guarde á V. I. muchos años. Madrid 22 de Setiembre de 1853.—Esteban Collantes.—Sr. Director general de Obras públicas.

Real orden autorizando á Sanchez Mendoza para dar principio á las obras de dicho camino aprobados que sean los planos.

MINISTERIO DE FOMENTO.—Obras públicas.—Ilustrísimo Sr.: Vista la exposición de D. Rafael Sanchez Mendoza, concesionario del ferro-carril de Cádiz á Sevilla, en solicitud de que se le autorice para dar principio á las obras del mencionado ferro-carril:

Visto el compromiso voluntario contraído por el Ayuntamiento de Cádiz, asociado de igual número de mayores contribuyentes, de sufragar por espacio de 20 años el déficit que resulte entre el

producto de la explotación del ferro-carril y el pago de las acciones:

Vista la comunicación del Gobernador, de la cual resulta que la Diputación provincial de Cádiz ha hecho el reparto entre los pueblos de su provincia:

Vistos los certificados de actas de los Ayuntamientos de los pueblos de la provincia de Cádiz autorizando á sus Alcaldes para comprometer los bienes de propios al pago de las acciones del ferro-carril, como así se verificó en una junta habida ante el Gobernador de la provincia:

Vistas las Reales órdenes de 13 de Agosto y de 22 de Setiembre últimos, en cuanto por la primera se previene que sea arbitrario en los pueblos de la provincia de Ciudad-Real enagenar sus bienes de propios, salvo el caso de que por otro medio legal no cubran el valor á la par de las acciones que les reparta la Diputación, y por la segunda se hace extensiva igual disposición á los pueblos de la de Cádiz, S. M. la REINA (Q. D. G.) ha tenido á bien disponer lo siguiente:

Primero. Se acepta el compromiso voluntario contraído por el Ayuntamiento de Cádiz asociado de igual número de mayores contribuyentes.

Segundo. La Diputación provincial de Cádiz formalizará inmediatamente el reparto entre los pueblos de su provincia para que los que opten por la enagenación de sus bienes de propios instruyan los respectivos expedientes y los remitan á la Real aprobación, y los que prefieran imponer arbitrios para pago de las acciones que les correspondan, los propongan á la misma Real aprobación.

Y tercero. Se autoriza al concesionario D. Rafael Sanchez Mendoza para que pueda principiar las obras, aprobados que sean los planos.

De Real orden lo digo á V. I. para su conocimiento y efectos consiguientes. Dios guarde á V. I. muchos años. Madrid 7 de Noviembre de 1853.—Esteban Collantes.—Sr. Director general de Obras públicas.

Real orden aprobando el trazado general del camino.

MINISTERIO DE FOMENTO.—Obras públicas.—Ilustrísimo Sr.: Vista la Real orden de fecha de hoy autorizando al concesionario del ferro-carril de Sevilla á Cádiz para principiar las obras luego que se hayan aprobado los planos de la primera sección de Cádiz al Puerto de Santa María, S. M. la REINA (Q. D. G.), conformándose con lo informado por la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos, se ha dignado dictar las disposiciones siguientes:

1.º Se aprueba el trazado en general por donde se haya marcado en los planos, prefiriéndose el dirigido por tierra al que también se proyecta por el centro de la bahía, sin perjuicio de las mejoras que se puedan hacer en dicho trazado general con la aprobación correspondiente.

2.º Los puentes sobre los rios Harillo, Santipettri, Zumaque y San Pedro, se harán con pilas y estribos de piedra ó ladrillo, con pavimento de madera ó hierro, abonando al concesionario la diferencia que haya entre los propuestos por el mismo de solo madera, y los que se ejecuten según lo que queda dicho; cuyos proyectos y condiciones de construcción deberán remitirse previamente á la aprobación del Gobierno de S. M.

3.º También se someterán con antelación las condiciones facultativas de todas las obras de fábrica y movimiento de tierras de la línea á la aprobación superior.

4.º Sin perjuicio de dar desde luego principio á las obras en virtud de la Real orden de esta fecha ya citada, no podrá el concesionario comenzar las que hayan de hacerse en la zona militar hasta que haya sido competentemente autorizado por el Ministerio de la Guerra.

5.º El dique tendrá su arranque en la cabeza del muelle, y la estación se situará en la parte de playa que ha de quedar en seco, debiendo ser la construcción fundada en terreno firme, natural ó artificial, arreglando al perfil núm. 1.º de la parte de la playa que dejan las mareas bajas, y al número 2.º comprendido por las aguas de iguales mareas, ó sea en la extensión de 396 metros el primero, y de 450 el segundo. El paramento exterior será de sillería, y de mampostería el relleno interior.

6.º En recompensa de los gastos causados en este dique se ceden al empresario los terrenos que por su medio se obtengan del mar.

De Real orden lo digo á V. I. para los efectos correspondientes. Dios guarde á V. I. muchos años. Madrid 7 de Noviembre de 1853.—Esteban Collantes.—Sr. Director general de obras públicas.

MINISTERIO DE FOMENTO.

Pliego de condiciones facultativas para la construcción de las secciones del camino de hierro de Sevilla á Jerez y del Puerto de Santa María á Cádiz.

EXPLANACION.

Artículo 1.º En todas las construcciones que comprenda esta obra se sujetará el contratista á lo que prefijan 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 del 31 de Diciembre de 1844 y en la instrucción de 8 de Setiembre de 1846 para la inspección facultativa de los ferro-carriles que se ejecuten por empresa.

Art. 2.º El camino deberá ejecutarse en general para una sola vía; pero se darán las dimensiones necesarias para el establecimiento de dos en todas las obras de fábrica y en los cien metros de longitud de cada lado de las mismas á partir de sus extremos. La latitud de la explanación, así como la del balastre y su espesor serán los que determinan como mínimos los perfiles transversales aprobados por el Gobierno en 20 de Febrero de 1854 y que se acompañan por separado al proyecto, y el ancho entre pretilas de las obras de fábrica, será de 7.º8 (28 pies), según lo determinado por Real orden de 1.º de Marzo.

Art. 3.º Las inclinaciones de los escapes en los desmontes, y taludes en los terraplenes, serán las que resulten de las relaciones entre las bases y las alturas que se expresan á continuación, según 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. Idem extratificadas horizontalmente ó que no lleguen al ángulo de resbalamiento.....	1'	0'4	1'	1'5
Cretáceos.....	1'	0'25	1'	1'5
De aluvion.....	1'	1'	1'	1'75 lo menos.

Quando la naturaleza del terreno por ser arenoso, acuanoso ó por otra cualquiera causa, haga presumir que podrán verificarse desprendimientos en los escarpes, se adoptarán los medios necesarios para evitarlos, ya con revestimientos ó contrafuertes de piedra ó ladrillo en seco ó con argamasa, ya saneando el terreno con zanjas de desagüe, vacías ó macizadas ó revestidas convenientemente por pozuelos, acanaladuras &c. En todo caso se evitará por medio de contrafuertes, 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 que se separarán de ellos á la distancia que no influyan con su peso en los escarpes ni puedan caer en las cortaduras los laballeros ó depósitos de tierra sobrantes de las excavaciones. Todas estas disposiciones las dictará el ingeniero inspector después de aprobadas por la Direccion general de Obras públicas.

Art. 4.º En los trechos á media ladera se dispondrá la explanacion de suerte que ambas barrascarriles descansen en terreno firme.

Art. 5.º Cuando el terreno en que se hayan de asentar los terraplenes sea compresible 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 preparándole con enfangados &c. si fuese tambien fangoso, cuidando muy particularmente de su oportuna desecacion. Dispuesta la base de la manera mas conveniente, los terraplenes se ejecutarán formando primero con el mayor cuidado los paramentos cuyos taludes se consolidarán y guarnecerán convenientemente de la accion de las aguas por medio de tepes, siembra de gramas &c., y después se procederá á rellenar el centro.

Art. 6.º Con el fin de que por el asiento natural de las tierras no se rebaje notablemente la altura de los terraplenes, se formarán con un décimo mas de la elevacion que corresponda segun la rasante, y para que se consoliden cual conviene no se permitirá sentar definitivamente la vía sobre los terraplenes de mas de un metro de elevacion hasta pasar un año de su completa formacion, en cuyo tiempo se restablecerá su altura á medida que se deprima respecto á la rasante.

OBRAS DE FABRICA.

Muros.

Art. 7.º En los parages en que por la acumulacion ó corrientes de aguas, ó bien por la naturaleza arenosa ó inconsistencia de las tierras en que se formen los terraplenes deban establecerse muros de contencion ó sostenimiento, se construirán de mamposteria, en seco, ordinaria ó concertada, con las dimensiones y en la forma que para estos casos se requiere.

Art. 8.º Estos muros han de cimentarse en terreno firme, y cuando á una profundidad prudencial no se encuentre la indispensable firmeza ó solidez, se consolidará artificialmente 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 (0'14) medio pié por cada cara, y la piedra que se emplee en su construccion, deberá ser de (0'42) uno y medio pies lo menos de tizon, sentándose por sus mejores lechos, y acuanándolos y ripiándolos á martillo, reparando bien en los casos convenientes las juntas con mezclas de cal y arena.

Art. 10.º A trechos de 2.º ó sean 7 pies en el sentido vertical y horizontal, se colocarán pasadores de (1.º14) ¼ pies de tizon para que todo el muro quede perfectamente enlazado y unido con el terreno.

Tagas y alcantarillas.

Art. 11.º 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 vía, disponiéndose á juicio del ingeniero inspector la luz que se requiera, y siendo sus dimensiones segun la necesidad y construyéndose en la forma y demás proporciones que se figuran en los respectivos diseños de los planos aprobados.

Art. 12.º Los materiales de las diferentes partes de estas obras serán conforme á lo que, segun las localidades, propongan los ingenieros y obtengan la superior aprobacion.

Art. 13.º La generatriz ó el eje del cilindro de las alcantarillas circulares, tendrá desde la boca de entrada del agua hasta la salida, una inclinacion al menos de 0'04 por metro para el mejor escurrimiento de las aguas, y se prolongará el solado de la cara interior y exterior hasta la parte mas baja del terraplen, construyéndolo de losa ó con un enchachado de hormigon.

Puentes y pontones.

Art. 14.º Los puentes ó pontones, tanto sobre el camino de hierro como los que sirvan para el paso de las carreteras ó vias públicas, se harán arreglados á los planos, y su construccion será segun esté acordado.

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

Art. 16.º En los planos ó en relaciones separadas se explicará la naturaleza del material que se emplee en las obras de fábrica.

Art. 17.º Toda la sillería que se invierta en estas obras será bien labrada y sentada, y las mamposterías, sean interiores ó exteriores, serán de

piedra gruesa, como queda expresado en el capítulo muros, sentada por sus mejores caras, con buena mezcla, bien ripiada y acuanada á martillo, de modo que forme á la parte exterior una superficie llana sin huecos ni aberturas de ninguna especie.

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

Art. 19.º Los puentes se someterán á las pruebas acordadas para las obras de esta especie antes de que sufran las experiencias que en lo general de la línea se hagan para el servicio de explotacion, segun el sistema ó clase de materiales con que se hayan ejecutado.

Material de explotacion.

Art. 20.º El sistema de barras-carriles que se adopte será el que se proponga por los ingenieros y se apruebe por el Gobierno.

Art. 21.º Las barras-carriles y todas las piezas para el enlace y sujecion de aquellas, serán aprobadas por el Gobierno después de reconocidas y experimentadas, tanto verticalmente como de costado, teniendo en cuenta el mayor peso que han de tener las locomotoras que hayan de marchar sobre ellas cargadas del agua competente; el número de sus ruedas; las distancias á que estarán en sus casos respectivos las traviesas; la base en que se apoyarán; las curvas y pendientes de las vias, y lo que al efecto aconsejan las experiencias hechas para estos casos, á fin de que se sostenga bien y cumplidamente en el servicio máximo á que están destinadas. Las que no satisfagan estos requisitos no serán recibidas.

Art. 22.º Todo cuanto necesite el ingeniero inspector para poder cumplir debidamente con lo expresado le será facilitado por la empresa en los puntos correspondientes.

Art. 23.º Las barras-carriles estarán por lo tanto arregladas al sistema que se adopte, y todo el hierro que se emplee en ellas será compacto, sin oquedades y de la mejor calidad para para el objeto.

Art. 24.º La longitud de cada una de las barras-carriles será la que se apruebe por el Gobierno.

Art. 25.º Todas las traviesas de madera serán de buen pino, roble ó encina de 2.º8 lo menos de longitud 0.º28 de ancho y 0.º12 de alto por su fondo.

Art. 26.º Además de las traviesas que correspondan á las uniones de las barras-carriles se colocarán otras intermedias distribuyéndolas de modo que las inmediatas á las de union estén á menor distancia entre si que las demás, y su número se fijará segun la longitud y resistencia de las barras-carriles.

Art. 27.º 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 menos de dos pulgadas. Esta capa ó lastre estará limpia de arena voladiza y de tierra ó materias que atraigan ó sostengan la humedad, su espesor tendrá 0.º55 lo menos y se colocará con arreglo á las condiciones prescritas en la instruccion de 8 de Setiembre. En los lechos húmedos ó terrenos acuanosos la capa será de 0,66 lo menos de espesor.

Art. 28.º Las traviesas y las barras-carriles quedarán introducidas en la capa permeable ó lastre hasta el punto que el ingeniero inspector determine, dejándolo todo fuerte y completamente colocado para evitar las alteraciones ó irregularidades en los asientos.

Art. 29.º Todas las barras-carriles estarán colocadas perfectamente con arreglo á condiciones, en la vía y sus apartaderos, con el objeto de poder practicar las pruebas indicadas, lo menos tres meses antes del término que espire la contrata.

Art. 30.º Antes de pasar á la prueba de 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, conservacion y explotacion. Las dimensiones y condiciones que han de concurrir en dichas plataformas se fijarán por el Gobierno en vista de lo que se proponga por el ingeniero.

Art. 31.º En todos los apartaderos se colocarán los juegos completos de agujas que requiera la velocidad de una marcha pronta y rápida 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. 32.º Antes de poner en explotacion las diferentes partes de la línea, habrá de establecerse en ellas el telégrafo eléctrico con tres hilos, y si el Gobierno creyere conveniente aumentar el número de estos, será obligacion del constructor colocarlos mediante el correspondiente abono.

Art. 33.º Por cada dia que retrase la empresa el cumplimiento de todas estas circunstancias, pagará 3000 rs. vn.

Art. 34.º Hallándose toda la vía y sus partes 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 el dia en que el Gobierno dé su aprobacion.

Art. 35.º Después de hecha la primera recepcion del camino de hierro, el contratista entregará acto continuo un repuesto de todo el material fijo necesario al establecimiento de kilómetro y medio de camino, todo lo cual será examinado con antelacion para que pueda contarse como admitido.

Art. 36.º El contratista suministrará diez locomotoras con sus tenders correspondientes; seis serán para conducir pasajeros, y cuatro para trasportar mercancías. Además presentará una de las locomotoras conocidas por ligeras llamadas Tank Engine, pero de grande velocidad y que pueda contener mayor cantidad de carbon y agua de la que se necesite para llegar de depósito á depósito de los establecidos en la línea y por tanto sin tenders separado. Cada una de las locomotoras tendrá por lo menos seis ruedas.

Art. 37.º Entre las seis locomotoras destinadas á la conduccion de pasajeros habrá dos que puedan arrastrar, sin incluir su propio peso ni el del tender, otro peso de 90 toneladas por lo menos, á razon de 15 leguas por hora; dos que con las mismas circunstancias conduzcan el mismo peso andando á razon de 12 leguas por hora, y las

dos restantes del mismo modo á diez leguas por hora.

Art. 38.º Las cuatro locomotoras que han de servir para el trasporte de mercancías arrastrarán bajo los conceptos arriba expuestos, 300 toneladas con una velocidad minima de 5 leguas por hora.

Art. 39.º Dentro del término de seis meses, contados desde el en que se apruebe la subasta, presentará al Gobierno los planos y perfiles bien perceptibles de cada uno de los sistemas de locomotoras y tenders que han de servir en la vía 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 los 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. 40.º Las locomotoras y tenders quedarán sujetas en todas las partes de sus máquinas á las mejores condiciones científicas, artísticas y de economías de combustibles, 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 conoicidad 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 perfectos como el de las mejores construidas en la época ó fecha en que se firme el contrato, en las mas acreditadas fábricas de Inglaterra, Francia, Bélgica y Alemania.

Art. 41.º Los tenders contendrán mas agua y combustible que el necesario para llegar de depósito á depósito, sin que por esto baje el volumen de su caja de agua de cien pies cúbicos de capacidad ó sean 2.º16 cúbicos.

Art. 42.º 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 unas de ellas puedan servir perfectamente á cualquiera de las otras.

Art. 43.º En las locomotoras se pondrán con letras de bronce los números y nombres que dirá el Gobierno, y además estarán impresos 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. 44.º 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 vía en estado de ser admitidas en primera recepcion, el Gobierno dispondrá que se realicen 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. 45.º Siendo satisfactorios los resultados de las pruebas ó investigaciones que quedan indicadas, se declarará el material de explotacion como de recibo provisional.

Art. 46.º Para que sea recibido definitivamente el expresado material, el contratista conservará y reparará por su cuenta y riesgo toda la vía y sus accesorios durante un año, cual lo exige un continuo y perfecto servicio, y para ser recibidas las locomotoras y tenders, en igual concepto deberán haber servido seis meses y recorrido la línea por lo menos 20 veces, ó bien hecho 40 viajes de ida y vuelta en dicho tiempo, conduciendo convoyes de un peso igual al de la tercera parte del de las pruebas mencionadas.

Art. 47.º 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. 48.º Cuatro meses antes de la conclusion definitiva de las obras, segun contrata, estarán cuatro locomotoras para la conduccion de pasajeros, y dos para la de mercancías con sus tenders correspondientes, á cubierto en los talleres, cocheras ó estaciones del camino, á fin de proceder sobre el ferro-carril á las pruebas de primera recepcion, y las restantes dos meses después, ó sean dos antes del término final referido. No obstante lo expuesto, se hallará en el camino un año antes de que se concluya el término de la contrata una locomotora de cada clase de las referidas.

Art. 49.º Por cada locomotora con su tenders correspondiente que el contratista deje de entregar en el término prefijado sin justa causa á juicio del Gobierno, satisfará 300 rs. vn. por dia.

Art. 50.º El contratista entregará al mismo tiempo que las locomotoras y tenders un repuesto de cuatro ejes para las diferentes clases de locomotoras.

Dos ejes para los tenders.

Dos frenos para los mismos.

Dos pares de ruedas para id.

Dos pares de ruedas motrices para las locomotoras.

Cuatro pares de ruedas montadas sobre sus ejes para las locomotoras.

Cuatro pares de vielas con sus cogines.

Cuatro pares de pistones con sus correspondientes barrillas.

Doscientos cincuenta tubos de cobre para las calderas.

Doscientos cincuenta virolas de acero, entre las que habrá 90 para el lado de sus fogones respectivos y 25 para el de las chimeneas.

Dos pares de tubos de cobre que sirvan para la traslacion de agua de los tenders á sus locomotoras, acompañados de sus correspondientes articulaciones.

Art. 51.º 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. 52.º 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 sus sistemas.

Art. 53.º De ninguno de los expresados repuestos de la vía 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. 54.º El empresario suministrará 60 carruajes para el servicio de los pasajeros de los cuales serán:

Nueve coches de primera clase.

Trece id. de segunda.

Diez y nueve id. de tercera.

Siete wagones descubiertos y sin asientos.

Seis id. bien cerrados.

Dos limpiaderas de arena de palastro con sus cajas de hierro para cargarlas de agua, y su regadera montadas sobre cuatro ruedas, todo de bastante peso para el buen servicio que deben desempeñar.

Cuatro trucks para conducir carruajes.

Art. 55.º De los 77 carruajes que deberá presentar para el trasporte de mercancías serán 53 perfectamente cubiertos y 24 descubiertos.

Art. 56.º Habrá para todas las diversas clases de carruajes referidos su competente número de frenos colocados en los parages mas convenientes.

Art. 57.º Todos los carruajes serán próximamente iguales á sus semejantes empleados en el ferro-carril de París á Bar-le-Duc, en el que sale de París 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 cuanto sea necesario á la seguridad de un pronto y buen servicio.

Art. 58.º Todas las piezas constituyentes de los diversos carruajes, serán respectivamente iguales las unas á las otras, á fin de que las de cualquiera de ellos puedan servir perfectamente á sus correspondientes de los otros.

Art. 59.º Seis meses 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 cuatro meses después y el resto dos meses antes de finalizar el término que se fija en la escritura para dejar concluidas todas las obras.

Art. 60.º En todos los puntos en que varian de inclinacion las rasantes, se colocarán indicadores de madera fuertemente asegurados, 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. 61.º Por cada dia que trascurra después de las épocas citadas sin entregar los indicados carruajes, no habiendo justa causa á juicio del Gobierno, pagará el contratista 160 rs.

Art. 62.º Para ser recibidos todos los carruajes el inspector facultativo nombrará á los peritos que los examinen á fin de extender la certificacion de recibo provisional el mismo inspector, resultando corrientes del examen y propondrá á la aprobacion de la Direccion general de Obras públicas los servicios que hayan de hacer para recibirlos definitivamente.

Art. 63.º En todas las principales estaciones se procurará tener los competentes depósitos de agua, y además en los intermedios los que sean necesarios para que su máxima separacion sea de seis á ocho leguas. Su capacidad será por lo menos 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 presentarán á su debido tiempo.

Art. 64.º En los puntos que se designen de esta línea de ferro-carril, se establecerán los edificios propios para las estaciones y para los vigilantes conservadores del camino que el servicio público reclame, cuidando que los correspondientes á dichos vigilantes estén á dos kilómetros de distancia, y que cada uno de ellos sea capaz para dos guardas.

Art. 65.º En las principales estaciones se hallarán á cubierto los apaderos ó embarcaderos, descargaderos de equipajes y demás que sea conducente á la seguridad de las mercancías. Habrá tambien un taller para ligeras composiciones, y los almacenes de materiales y arsenales ó depósitos de útiles, máquinas ó partes menores de ellas, así como los edificios adecuados para la custodia de mercancías; las cocheras y 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. 66.º Todo cuanto haga relacion á la comodidad de los viajeros y buena colocacion de los trasportes, al mejor servicio de la línea, al aseo y buena vista de cualquiera de sus partes constituyentes en los edificios, obras de arte y material de explotacion que no esté expresado en las condiciones precedentes, se entenderá que se halla incluido en ellas, y será por lo tanto obligacion de la empresa ejecutarlo tan pronto como lo disponga el Gobierno ó los Ingenieros delegados de este.

Madrid 15 de Marzo de 1854.—José María de Mora.

DIRECCION DE HIDROGRAFIA.

AVISO Á LOS NAVEGANTES.

Por el Ministerio de Marina, y comunicada por el de Estado, se ha recibido en esta Direccion la siguiente noticia:

«Bajo Pam.—Mares de Asia.

Gobierno de Sincapore, aviso oficial, 16 de Setiembre de 1853.—Firmado, J. Church, Consejero residente.

En este Bajo se han situado las siguientes Valizas, y las demoras (de la aguja) están tomadas desde las mismas.

Núm. 1.  Demoras desde la primera, ó Valiza de crucetas del E. colocada en 5 de Agosto de 1853. La punta N. de Pulo Orang..... al S. 46.º.52'.30" O. La valiza de Maling Saung..... S. 50.º.37'.30" O. Tanjong Booro (ó Punta Baltam)..... N. 70.º.19'.00" O.

La punta N. de Bintang, ó West-nsek, de la cual la punta N. de Pulo Saw demora casi al O. S. 46°.52'.30" E. Tanjong Lagné (ó Punta Su-bong) N. 81°.33'.45" E. La Valiza del Pas-op N. 62°.30'.00" E. Gunong Bintang S. 74°.00'.00" E. La Valiza está situada en 9,24 pies castellanos de fondo en baja mar, siendo el descenso de la marea en este paraje de 7,2 á 8,2 pies en las vivas, y de 5,18 á 6,18 pies por lo general en las ordinarias.

Núm. 2. Demoras desde la segunda, ó Valiza de cruz del N. colocada en 5 de Agosto de 1853. La punta N. de Pulo Sauu. S. 41°.45'.00" O. La Valiza de Maling Orang. S. 40°.00'.00" O. Tanjong Booro (ó Punta Balam) N. 74°.00'.00" O. Tanjong Lagné (ó Punta Su-bong) N. 81°.34'.00" E. Colocada la Valiza en 8,2 pies de fondo en baja mar.

Núm. 3. Demoras desde la tercera, ó Valiza de bola del S., establecida hace tiempo. Tanjong Booro (ó Punta Balam) N. 61°.00'.00" O. La punta E. de la isla Kittil en Pulo Sauu. S. 2°.45'.00" O. La Valiza de Maling Orang. S. 53°.26'.00" O. La punta N. de Pulo Sauu. S. 14°.00'.00" O. Colocada la Valiza en 6,18 pies de fondo en baja mar.

Núm. 4. Demoras desde la cuarta, ó Valiza de bola del O., situada hace tiempo. Tanjong Booro (ó Punta Balam) N. 61°.52'.00" O. La punta E. de la isla Kittil en Pulo Sauu. S. 2°.00'.00" O. La Valiza de Maling Orang. S. 40°.00'.00" O. La punta N. de Pulo Sauu. S. 9°.00'.00" O. La Valiza está situada en 6,8 pies de fondo en baja mar.

Demoras de una á otra Valiza.

La 1ª y 2ª al N. 81°.34'.00" O., y S. 81°.34'.00" E. La 2ª y 3ª al N. 22°.30'.00" E., y S. 22°.30'.00" O. La 2ª y 4ª al N. 36°.31'.00" E., y S. 36°.31'.00" O. La 3ª y 4ª al N. 50°.37'.00" E., y S. 50°.37'.00" O. La 1ª y 4ª al N. 61°.52'.00" E., y S. 61°.52'.00" O. La 3ª y 4ª al N. 28°.07'.00" O., y S. 28°.07'.00" E.

Entre las Valizas números 3 y 4, el escollo se extiende un poco al O.; pero su fondo es de arena, y en general profundo.

Se calcula que hay las siguientes brazas de fondo, á saber:

Entre la distancia de 23 á 30 varas al E. de la 1ª Valiza, 5,7 y 10 brazas.

Idem id. id. al O. de las 3ª y 4ª id., 5,7 y 8 id. Idem id. id. al N. de la 2ª id., 4,7 y 8 id.

En las inmediaciones de la 2ª Valiza hay sin embargo piedras de gran tamaño, casi como rocas: por tanto, no es prudente aproximarse demasiado al escollo por esta parte.

Segun lo que resulta de todas las demoras, el Bajo Pan está situado en las cartas algo al N. de su verdadera posición, pues la Valiza de bola del O., núm. 4, vista desde la Valiza colocada en el Bato Besar, demora al S. 61°.52'.00" E. de ella. Este escollo tiene de extensión sobre un cuarto de milla NE., SO., y un octavo de milla de anchura.

El Ministerio de Marina ha comunicado á esta Direccion, para su publicidad, el siguiente anuncio de la Junta de comercio de Bremen, referente á la alteracion en la situacion de las

«Boyas ó Valizas en la embocadura del rio Weser, costa de Hannover,

que deben tener lugar á mediados del presente año.

El reconocimiento practicado recientemente en los dos canales ó corrientes del Weser superior ha demostrado que no debe recomendarse para lo futuro el canal viejo, cuando el canal nuevo, por el aumento continuo de braceaje en el llamado Mellum Plate, ofrece á los buques que se dirigen al Weser entrada mas segura y conveniente.

Este canal es al mismo tiempo mas hondable en su boca, y por consecuencia de mejor sonda para el paso de la linterna flotante núm. 4, con distancia mas corta que la que ofrece el canal viejo.

A mediados del año 1854 se suprimirán las boyas de barril del canal viejo del Weser que se especifican mas detenidamente en el núm. IV. Por otra parte las boyas que se colocarán en el nuevo canal del Weser para facilitar la entrada de su embocadura, se situarán de la manera siguiente:

I. En lugar de las cuatro boyas de barril pintadas de color rojo, y dos de color blanco, situadas en el dia en el canal nuevo, se colocarán para mediados del año de 1854 seis boyas pintadas de color rojo y cinco de blanco. Las rojas, situadas á la entrada en el lado de estribor, conservarán la forma de boyas que tienen en la actualidad, mientras que las boyas blancas, situadas al lado de baboy tendrán la forma de las boyas usuales del Weser.

a La primera boya de color rojo del canal nuevo del Weser, estará situada en la misma direccion de la actual boya de color negro de Wangervoog; pero mas inmediata á la isla en 9 1/2 brazas de fondo, y se distinguirá por una llave dorada.

b La segunda boya de color rojo, marcada A, demora al S. 60°.27' O. del campanario de Wangervoog, y se conocerá por una pera dorada.

c La tercera boya de color rojo, señalada B, demora al S. 71°.42' O. del campanario de Wangervoog, y se distinguirá por una cesta redonda.

d La cuarta boya de color rojo, marcada C, reemplaza la actual boya de color rojo

número I, y se conocerá por tener una cruz dorada en lugar de la actual cesta redonda.

e La quinta y sexta boya de color rojo, señaladas respectivamente D y E, se colocarán donde están actualmente las boyas de color rojo núm. II y núm. III, y se distinguirán igualmente por cestas redondas.

II. El número de las boyas pintadas de color blanco se aumentará con tres adicionales, dos de las cuales se situarán hacia el mar desde la actual boya núm. O, y la otra mas arriba de la actual boya núm. I.

a La primera boya de color blanco, señalada con el núm. I, se establecerá en la punta saliente de Arenas rojizas (Red Sand) por 7 1/2 brazas, y demorando al S. O. 4 O. del campanario de Wangervoog.

b La segunda boya de color blanco, marcada con el núm. 2, demorará al S. 70°.48'.45" O. del mismo campanario de Wangervoog.

c Las tercera y cuarta boyas de color blanco, señaladas respectivamente núm. 3 y núm. 4, se establecerán en el sitio de las boyas núm. O y núm. I que hay en la actualidad en el Middle Plate (Plate del Medio); pero en diferente colocacion, y además de esto la boya núm. 3 se distinguirá por un ala.

d La quinta boya de color blanco, marcada núm. 5, se colocará inmediata al Mellum Plate, demorando S. 84°.22'.30" E. de la sexta boya roja señalada E.

III. Tan pronto como se coloquen en el nuevo canal las boyas y valizas, segun se especifica antes, se cambiará mas arriba la posición de la linterna flotante núm. I, de modo que desde la primera boya de color blanco situada mas al exterior, puede navegarse mas directamente á aquella con rumbo al S. E. La actual boya de color negro G ó octava se removerá igualmente mas arriba.

IV. Por consecuencia de estas alteraciones en las diversas situaciones de las boyas ó valizas, las cuatro boyas de color negro colocadas en la actualidad en el canal viejo del Weser, á saber: Key, A, B y C, como asimismo las dos de color blanco números 1 y 2, se suprimirán en la época antes mencionada; pero las otras boyas que actualmente están establecidas mas abajo de la linterna flotante núm. 4, continuarán donde se hallan al presente hasta nuevo aviso.

Cuando se lleven definitivamente á cabo las alteraciones especificadas, se comunicarán por nuevo aviso á los navegantes; pero sin embargo, la Junta de comercio ha estimado de su obligacion llamar la atencion de aquellos á quienes compete sobre las proyectadas alteraciones.

Bremen 4.º de Octubre de 1853. — La Junta de Comercio.

Lo que se publica en cumplimiento de Real órden para conocimiento de los navegantes.

Madrid 21 de Marzo de 1854. — Jorge Lasso de la Vega.

3.ª SECCION. — ANUNCIOS.

DIRECCION GENERAL DE LOTERIAS NACIONALES.

Noticia de los pueblos y Administraciones donde han cabido los 50 premios mayores de los 808 que comprende el sorteo del dia de ayer.

Table with columns: Números, Premios Ps. fs., Administraciones. Lists various locations and their corresponding prize amounts.

La Direccion general ha dispuesto que el sorteo que se ha de celebrar el dia 8 de Abril próximo, sea bajo el fondo de 144,000 pesos fuertes, valor de 30,000 billetes á 96 rs. cada uno, de cuyo capital se distribuirán en 808 premios y 8 aproximaciones 108,000 pesos fuertes en la forma siguiente:

Table with columns: Premios, Pesos fuertes. Lists prize amounts for various categories.

Table with columns: 808, 2 Aproximaciones de 340 ps. cada una para el número anterior y posterior al del premio de 30,000. Lists prize amounts.

Si el número 4 obtuviere alguno de los cuatro premios mayores, la aproximacion anterior que corresponda á dicho premio será para el 30,000; y si fuere este el agraciado, la posterior será para aquel.

Los 30,000 billetes estarán subdivididos en octavos á 42 rs. cada uno, y se despacharán en las Administraciones de loterías nacionales.

Al dia siguiente de realizarse el sorteo se darán al público las listas impresas de los números que hayan conseguido premio ó aproximacion; y por ellas, y por los mismos billetes originales, mas no por ningún otro documento, se satisfarán las ganancias en las mismas Administraciones donde se hayan expendido, con la puntualidad que tiene acreditada la Direccion.

JUNTA GENERAL DE BENEFICENCIA DEL REINO.

ESTADO del alta y baja que han tenido los enfermos de los establecimientos que dependen hoy de la misma en los meses de Enero y Febrero últimos, con expresion de las cantidades que por todos conceptos se han recibido y distribuido durante los mismos.

Table with columns: HOSPITAL DE NUESTRA SEÑORA DEL CARMEN DESTINADO A HOMBRES INCURABLES. Existing in 31 de Diciembre último, Admitted during the months of Enero and Febrero de 1854.

REAL OBSERVATORIO DE MADRID.

OBSERVACIONES METEOROLÓGICAS DEL DIA 24 DE MARZO DE 1854.

Table with columns: HORAS, BAROMETRO EN Pulgadas inglesas, Milímetros, TERMOMETRO, Reaumur, Centígrado, DIRECCION del viento, Estado del cielo. Includes data for 9 de la mañana, Mediodia, 3 de la tarde, 6 de id., and Calor máximo/mínimo del día.

BOLSA DE MADRID.

Cotizacion del dia 24 de Marzo de 1854 á las tres de la tarde.

EFFECTOS PUBLICOS.

Títulos del 3 por 100 consolidado, 34. Inscripciones de id. id., 33 25 p. Títulos del 3 por 100 diferido, 18 d. Inscripciones de id. id., 17 70 d. Material del Tesoro, preferente con interés, 42 p. Idem no preferente, con interés, 33 p. Participes legos convertibles del 4 y 5 por 100, 13 50 p. Amortizable de primera clase, 8 40 d. Idem de segunda, 4 30 d. Acciones de las Cabrillas y Coruña, 102 p. Fomento de 2000 rs., 77 75 p. Acciones del Banco de San Fernando, 98 50 d.

CAMBIOS.

Lóndres á 90 dias, 31-40 d. = París á S., 5-28 p.

ESPECTACULOS.

TEATRO REAL. Cuarta serie, funcion 26ª y 116 de abono. — A las ocho y media de la noche. — Terminando la temporada con el presente mes, penúltima representacion de Il trovatore, ópera en cuatro actos. — Deseando la empresa estimular el talento precoz de los niños Martin Sarasate, de edad de nueve años, discípulo de D. Manuel Rodriguez Saez, y Enrique Campano, de once años, discípulo de D. José Galvezu, se presentarán en los intermedios á ejecutar las piezas siguientes: Primero. Duo concertante de violin y piano sobre motivos de la ópera Guillermo Tell. Segundo. Fantasía de violin con acompañamiento de piano sobre motivos de la ópera I due Foscari.

TEATRO DEL PRINCIPE. A las ocho y media de la noche. — Achaque quieren las cosas, comedia nueva, original, en tres actos y en verso. — Lobo y cordero, comedia nueva en un acto, arreglada á la escena española por D. Ramon de Navarrete.

Nota. Mañana domingo, á peticion de muchas personas, se volverá á poner en escena la muy aplaudida comedia en tres actos y en prosa de D. Juan Eugenio Hartzenbusch, titulada Un sí y un no.

Han fallecido. 10 Han salido por haberlo solicitado. 3 Idem por haberse curado. 2

Existentes. 140 HOSPITAL DE MUJERES IMPEDIDAS É INCURABLES. Existentes en 31 de Diciembre último. 106 Admitidas durante los meses de Enero y Febrero de 1854. 10

Total. 116 Han salido por haberlo solicitado. 2 Han fallecido. 5

Existentes. 409 CASA DE DEMENTES DE SANTA ISABEL EN LEGANES. Existentes en 31 de Diciembre último. 92 Admitidos durante los meses de Enero y Febrero de 1854. 6

Total. 98 Han fallecido. 4 Han sido entregados á sus familias á solicitud de estas. 2 Han salido curados. 2

Existentes. 90 CANTIDADES RECIBIDAS. De la Tesorería central, para los establecimientos de la Junta, en los dos meses. 59,510

CANTIDADES DISTRIBUIDAS. Entregado al depositario por el alcance que resultó á su favor en 31 de Diciembre de 1853. 234.. 1 Idem al hospital de Nuestra Señora del Carmen. 12,000 Idem al de mugeres impedidas é incurables. 13,480 Idem á la casa de dementes de Santa Isabel en Leganés. 26,494 Idem por auxilio al colegio de niñas desamparadas que dirige la Sra. Vizcondesa de Jorbalan. 4,166

Total. 56,374 RESUMEN. Importa lo recibido. 59,510 Idem lo distribuido. 56,374.. 1

Existencia en 28 de Febrero de 1854. 3,135.. 33 Madrid 20 de Marzo de 1854. — V.º B.º = El Presidente, el Duque de Riansares. = El Secretario, José García Jove. = El Depositario, Mariano Dorado y Retamar.

Existencia en 28 de Febrero de 1854. 3,135.. 33 Madrid 20 de Marzo de 1854. — V.º B.º = El Presidente, el Duque de Riansares. = El Secretario, José García Jove. = El Depositario, Mariano Dorado y Retamar.

Existencia en 28 de Febrero de 1854. 3,135.. 33 Madrid 20 de Marzo de 1854. — V.º B.º = El Presidente, el Duque de Riansares. = El Secretario, José García Jove. = El Depositario, Mariano Dorado y Retamar.

Existencia en 28 de Febrero de 1854. 3,135.. 33 Madrid 20 de Marzo de 1854. — V.º B.º = El Presidente, el Duque de Riansares. = El Secretario, José García Jove. = El Depositario, Mariano Dorado y Retamar.

Existencia en 28 de Febrero de 1854. 3,135.. 33 Madrid 20 de Marzo de 1854. — V.º B.º = El Presidente, el Duque de Riansares. = El Secretario, José García Jove. = El Depositario, Mariano Dorado y Retamar.

Existencia en 28 de Febrero de 1854. 3,135.. 33 Madrid 20 de Marzo de 1854. — V.º B.º = El Presidente, el Duque de Riansares. = El Secretario, José García Jove. = El Depositario, Mariano Dorado y Retamar.

Existencia en 28 de Febrero de 1854. 3,135.. 33 Madrid 20 de Marzo de 1854. — V.º B.º = El Presidente, el Duque de Riansares. = El Secretario, José García Jove. = El Depositario, Mariano Dorado y Retamar.

Existencia en 28 de Febrero de 1854. 3,135.. 33 Madrid 20 de Marzo de 1854. — V.º B.º = El Presidente, el Duque de Riansares. = El Secretario, José García Jove. = El Depositario, Mariano Dorado y Retamar.

Existencia en 28 de Febrero de 1854. 3,135.. 33 Madrid 20 de Marzo de 1854. — V.º B.º = El Presidente, el Duque de Riansares. = El Secretario, José García Jove. = El Depositario, Mariano Dorado y Retamar.

Existencia en 28 de Febrero de 1854. 3,135.. 33 Madrid 20 de Marzo de 1854. — V.º B.º = El Presidente, el Duque de Riansares. = El Secretario, José García Jove. = El Depositario, Mariano Dorado y Retamar.

Existencia en 28 de Febrero de 1854. 3,135.. 33 Madrid 20 de Marzo de 1854. — V.º B.º = El Presidente, el Duque de Riansares. = El Secretario, José García Jove. = El Depositario, Mariano Dorado y Retamar.

Existencia en 28 de Febrero de 1854. 3,135.. 33 Madrid 20 de Marzo de 1854. — V.º B.º = El Presidente, el Duque de Riansares. = El Secretario, José García Jove. = El Depositario, Mariano Dorado y Retamar.

Existencia en 28 de Febrero de 1854. 3,135.. 33 Madrid 20 de Marzo de 1854. — V.º B.º = El Presidente, el Duque de Riansares. = El Secretario, José García Jove. = El Depositario, Mariano Dorado y Retamar.

Existencia en 28 de Febrero de 1854. 3,135.. 33 Madrid 20 de Marzo de 1854. — V.º B.º = El Presidente, el Duque de Riansares. = El Secretario, José García Jove. = El Depositario, Mariano Dorado y Retamar.

Existencia en 28 de Febrero de 1854. 3,135.. 33 Madrid 20 de Marzo de 1854. — V.º B.º = El Presidente, el Duque de Riansares. = El Secretario, José García Jove. = El Depositario, Mariano Dorado y Retamar.

Existencia en 28 de Febrero de 1854. 3,135.. 33 Madrid 20 de Marzo de 1854. — V.º B.º = El Presidente, el Duque de Riansares. = El Secretario, José García Jove. = El Depositario, Mariano Dorado y Retamar.

Existencia en 28 de Febrero de 1854. 3,135.. 33 Madrid 20 de Marzo de 1854. — V.º B.º = El Presidente, el Duque de Riansares. = El Secretario, José García Jove. = El Depositario, Mariano Dorado y Retamar.

Existencia en 28 de Febrero de 1854. 3,135.. 33 Madrid 20 de Marzo de 1854. — V.º B.º = El Presidente, el Duque de Riansares. = El Secretario, José García Jove. = El Depositario, Mariano Dorado y Retamar.

Existencia en 28 de Febrero de 1854. 3,135.. 33 Madrid 20 de Marzo de 1854. — V.º B.º = El Presidente, el Duque de Riansares. = El Secretario, José García Jove. = El Depositario, Mariano Dorado y Retamar.

Existencia en 28 de Febrero de 1854. 3,135.. 33 Madrid 20 de Marzo de 1854. — V.º B.º = El Presidente, el Duque de Riansares. = El Secretario, José García Jove. = El Depositario, Mariano Dorado y Retamar.

Existencia en 28 de Febrero de 1854. 3,135.. 33 Madrid 20 de Marzo de 1854. — V.º B.º = El Presidente, el Duque de Riansares. = El Secretario, José García Jove. = El Depositario, Mariano Dorado y Retamar.

Existencia en 28 de Febrero de 1854. 3,135.. 33 Madrid 20 de Marzo de 1854. — V.º B.º = El Presidente, el Duque de Riansares. = El Secretario, José García Jove. = El Depositario, Mariano Dorado y Retamar.

Existencia en 28 de Febrero de 1854. 3,135.. 33 Madrid 20 de Marzo de 1854. — V.º B.º = El Presidente, el Duque de Riansares. = El Secretario, José García Jove. = El Depositario, Mariano Dorado y Retamar.

Existencia en 28 de Febrero de 1854. 3,135.. 33 Madrid 20 de Marzo de 1854. — V.º B.º = El Presidente, el Duque de Riansares. = El Secretario, José García Jove. = El Depositario, Mariano Dorado y Retamar.