

SE SUSCRIBEN

En Madrid en el Despacho de la IMPRENTA NACIONAL.

PRECIOS DE SUSCRICION.

MADRID... Por un mes... 12 rs. Por tres meses... 36

SE SUSCRIBEN

En provincias, en todas las ADMINISTRACIONES DE CORREOS. En Paris, G. A. SAAVEDRA, rue d'Hauteville, núm. 43.



PRECIOS DE SUSCRICION.

Table with columns for provinces (PROVINCIAS, LAS BALEARES Y CANARIAS, ULTRAMAR, EXTRANJERO) and subscription periods (Por un mes, Por tres meses, Por seis meses, Por un año) with corresponding prices in reales.

No se recibirá bajo ningún pretexto carta o pliego que no venga franqueado.

GACETA DE MADRID.

PARTE OFICIAL.

PRESENCIA DEL CONSEJO DE MINISTROS.

S. M. la REINA nuestra Señora (Q. D. G.) y su augusta Real familia continúan en esta corte sin novedad en su importante salud.

MINISTERIO DE LA GUERRA.

REAL DECRETO.

Vengo en nombrar Ministro togado suplente del Tribunal Supremo de Guerra y Marina á D. Antonio Rosales Litera, que anteriormente desempeñó igual cargo.

Dado en Palacio á quince de Julio de mil ochocientos sesenta y dos.

ESTÁ RUBRICADO DE LA REAL MANO.

EL MINISTRO DE LA GUERRA, LEOPOLDO O'DONNELL.

Relacion de los Oficiales y sargentos primeros del arma de infantería á quienes S. M., por resolución de 11 de Julio de 1862, se ha dignado nombrar para servir los empleos y destinos que á continuación se expresan, los cuales se hallan vacantes en los regimientos del ejército de Filipinas.

D. Federico Varela y Cervetto, segundo Comandante del batallón cazadores de las Navas, núm. 14 del ejército de la Península, destinado de primer Comandante al regimiento de la Reina, núm. 2.

D. Angel Coca y Parro, Teniente del provincial de Toledo, núm. 29, de Teniente al regimiento de la Reina, número 2.

D. Faustino Delgado y Sanz, Subteniente del regimiento de Castilla, núm. 10, de Teniente al de Borbon, núm. 8.

D. Tomás Campos, Subteniente agregado al de España, número 5, de Teniente al de la Reina, núm. 2.

D. Pablo Montros y Abeza, sargento primero del de España, núm. 5, de Subteniente al del Rey, núm. 1.

D. Victor Alcalde y Tobajar, Subteniente del cuadro de reemplazos, al de Isabel II, núm. 9.

D. Joaquín Sobral y Rivero, Subteniente del cuadro de reemplazos, al de Castilla, núm. 10.

ULTRAMAR.

DESPACHO TELEGRÁFICO.

El Administrador de Correos de Vigo al Ilustrísimo Sr. Director general de Ultramar: «Vigo 17 de Julio de 1862.—El vapor-correo Santo Domingo, procedente de la Habana, ha fundeado en este puerto con la correspondencia de las Antillas á las siete de la mañana.»

MINISTERIO DE LA GOBERNACION.

REAL DECRETO.

Conformándome con lo que me ha propuesto el Ministro interino de la Gobernacion, de acuerdo con el Consejo de Ministros, acerca del expediente promovido por la Diputacion provincial de Guadalajara en solicitud de autorizacion para contratar un empréstito de tres millones de reales para subvencionar con un 25 por 100 del precio en que se rematen las obras de las carreteras de segundo orden de dicha provincia, comprendidas en el plan general publicado por Real decreto de 7 de Setiembre de 1860, y para las de reparacion de los puentes que han de poner á los pueblos en comunicacion con las expresadas carreteras y con las estaciones de la via férrea.

Vista la ley de 25 de Julio de 1856, que autoriza á las Diputaciones para que procedan á levantar fondos con el indicado objeto por medio de operaciones de crédito, pudiendo hipotecar en garantía los recursos que las leyes les concedan ó puedan concederles en lo sucesivo, con la obligacion de incluir en sus presupuestos las cantidades necesarias para la amortizacion y pago de intereses:

Visto el art. 23 de la ley de 22 de Julio de 1857, por virtud del cual pueden las Diputaciones provinciales subvencionar las obras de carreteras comprendidas en el plan del Gobierno, y optar al beneficio que el mismo artículo establece:

Considerando que el empréstito de que se trata es de utilidad reconocida para la provincia, y que en el expediente se han llenado los trámites que la legislacion vigente prescribe acerca del particular;

Oido el Consejo de Estado en Seccion de Gobernacion y Fomento, y de conformidad con su dictamen,

Vengo en decretar lo siguiente: Artículo 1.º Se concede á la Diputacion provincial de Guadalajara la autorizacion que ha solicitado para contratar un empréstito de tres millones de reales con destino á subvencionar las obras de las carreteras de segundo orden de la provincia, comprendidas en el plan general publicado por Real decreto de 7 de Setiembre de 1860, y para las de reparacion de los puentes que han de poner á los pueblos en comunicacion con las carreteras y con las estaciones de la via férrea.

Art. 2.º Este empréstito se realizará parcial y sucesivamente en diferentes operacio-

nes, verificándose la negociacion de las acciones en licitacion pública á medida que, con la correspondiente aprobacion de los proyectos de carreteras y puentes, sea necesaria la aplicacion de los fondos al objeto á que se destinan, y por la cantidad que la Diputacion provincial acuerde levantar en cada una de dichas negociaciones parciales.

Art. 3.º El importe total de cada una de estas emisiones se consignará íntegro en la Caja de Depósitos, á fin de que mientras no llegue á utilizarse en todo ó en parte pueda devengar á favor de la provincia el interés anual que dicha Caja abona.

Art. 4.º El pago de los intereses de las acciones y la amortizacion sucesiva del capital será de cargo exclusivo del presupuesto provincial, consignándose anualmente en dicho presupuesto el crédito necesario para esta atencion.

Art. 5.º Segun lo vayan exigiendo la aprobacion de los proyectos de carreteras y puentes y la ejecucion de las obras, se sacarán de la Caja de Depósitos las cantidades necesarias, figurando su importe como gasto en el presupuesto provincial de cada año, y tambien como ingreso para la debida formalizacion de la cuenta.

Art. 6.º Al presupuesto provincial acompañará siempre copia ó extracto de la cuenta que la provincia tenga con la Caja de Depósitos por razon del que se debe constituir con los productos del empréstito.

Art. 7.º Acordada que sea por la Diputacion provincial la cantidad que se ha de levantar en cada una de las negociaciones parciales del empréstito, el Ministro de la Gobernacion expedirá las órdenes oportunas en vista de las bases propuestas por la mencionada corporacion, fijando las que han de regir en estas operaciones.

Dado en Palacio á diez y seis de Julio de mil ochocientos sesenta y dos.

ESTÁ RUBRICADO DE LA REAL MANO.

EL MINISTRO INTERINO DE LA GOBERNACION,

ANTONIO AGUILAR Y CORREA.

Subsecretaria.—Negociado 3.º

En el expediente de autorizacion negada por V. S. al Juez de Hacienda de esa provincia para procesar á D. José Fernandez Merino y D. Juan Bautista de la Torre, Alcalde y Secretario respectivamente del Ayuntamiento de Tolox.

Resulta: Que el cargo formulado contra los dos funcionarios referidos consiste en haber obligado á los vecinos del pueblo á hacer uso de unas relaciones juradas de la riqueza por el amillaramiento que el Alcalde habia hecho llevar previamente impresas para que despues se repartiesen y llenasen las casillas ó claros en la Secretaría, exigiendo por este servicio y para reintegrar el costo de las relaciones 2 rs. á cada vecino con prevencion de que solamente podian servir aquellos impresos, y no las relaciones que cada individuo formase particularmente.

Que denunciado el hecho por el Promotor fiscal de Hacienda, se instruyeron diligencias, resultando que cinco testigos confirmaron la certeza de la denuncia, tres manifestaron que habian entregado 2 reales cada uno de su libre y espontánea voluntad como recompensa justa del trabajo que el Secretario y escribiente prestaban llenando las hojas impresas por no saber escribir la mayor parte de los contribuyentes, y otros cinco testigos declararon haber contribuido con su cuota, sin expresar si fueron ó no obligados á satisfacerla:

Que el Alcalde, Secretario y escribiente de la Secretaría manifestaron que por circulares sucesivas, comunicadas por la Administracion de Hacienda en 1857 y 1858, se habia mandado con premura formar nuevo amillaramiento y reunir los datos estadísticos necesarios con la debida exactitud:

Que en cumplimiento de estas órdenes habia reclamado el Ayuntamiento á los propietarios diferentes veces las relaciones juradas correspondientes; pero ó no las presentaban, ó las hacian mal sin arreglar-se al modelo de la Administracion; y en vista de tal confusion, y atendidas las quejas repetidas que el Ayuntamiento y Junta pericial recibian por consecuencia de la inexactitud de los datos estadísticos anteriores, que daba lugar á grandes arbitrariedades y perjuicios en el repartimiento de la contribucion, acordó el Alcalde adquirir en Málaga cierto número de ejemplares impresos de relaciones juradas arregladas al modelo aprobado, y convocar á la Secretaría á todos los vecinos para que se sirviesen de dichos impresos: que concurren en efecto al llamamiento; pero al ver que era preciso llenar los huecos del impreso, como unos no sabian escribir, y otros, aunque sabian no entendian el modo de hacerlo, pedian al Secretario ó escribiente que llenasen las casillas, y algunos abonaban un real con destino á resarcir el gasto del impreso, y otro real por el trabajo de llenarle, y otros nada porque no se hizo obligatorio el pago:

Que el Juzgado, de acuerdo con el Promotor fiscal, pidió autorizacion para proceder contra el Alcalde y Secretario por el delito de exacciones ilegales cometidas en provecho propio; y el Gobernador dispuso oír

á los interesados, que por conducto del Teniente de Alcalde se defendieron ampliamente, manifestando que obraron de buena fe por evitar á los contribuyentes las dolorosas consecuencias de los apremios y medios de rigor á que se habian hecho acreedores por no haber cumplido las órdenes del Ayuntamiento presuntivo oportunamente y en la forma debida las relaciones de riqueza: que un real se aplicaba á reintegrar el costo de los impresos y otro á pagar el trabajo de llenarle, dispensando á muchos vecinos de esta retribucion: que la medida fué acordada por el Ayuntamiento como la más á propósito para cumplir con exactitud y acierto las órdenes de la Administracion, todo lo cual por su parte confirmaba el Teniente de Alcalde; añadiendo que la reputacion del Alcalde y Secretario, á quienes se intentaba procesar, era intachable y honorífica, y solo animosidades y rencillas de localidad podian dar lugar á denuncia tan injusta y calumniosa como la que provocó este expediente, segun se desprende de un informe que tambien se acompañó, elevado por la Corporacion municipal al Gobernador con motivo de quejas que algunos vecinos dieron contra los dos funcionarios de que se trata:

Que el Gobernador, aceptando estas explicaciones y conformándose con el dictamen del Consejo provincial, negó la autorizacion porque la medida de que se trata de hacer responsables á los interesados fué el único medio de que el Ayuntamiento creyó debió de valerle para formar el amillaramiento con la regularidad debida y segun estaba prevenido; y no siendo obligacion del Secretario de Ayuntamiento formar las relaciones individuales de riqueza, no puede tampoco decirse que hubo exaccion ilegal de las cantidades abonadas por un trabajo prestado sin obligacion:

Vistos los artículos 326 y 327 del Código penal, referentes al empleado público que sin autorizacion competente impusiere contribucion ó arbitrio, ó hiciere cualquiera otra exaccion con destino al servicio público ó en provecho propio: Considerando que la medida acordada por el Ayuntamiento y ejecutada por el Alcalde no tiene el carácter de exaccion, sino que es pura y simplemente un medio de apremio para obligar á los contribuyentes que no sabian ó se resistian á hacerlo á dar cumplimiento á las circulares de la Administracion de Hacienda pública que el Ayuntamiento estaba en el deber de hacer cumplir:

Considerando que la experiencia de hechos anteriores demostraba sobradamente que el adoptado por el Ayuntamiento era el único medio que podia emplearse con éxito para llevar el servicio que la Administracion reclamaba y el menos vejatorio entre los que pudo emplear el Municipio á expensas siempre del contribuyente que no presentaba las relaciones pedidas ó no las ajustaba á los modelos circulados:

Considerando que el carácter de apremio que tiene la medida acordada por el Ayuntamiento de Tolox autoriza al Alcalde para que confie á otro cualquiera y á expensas del contribuyente la ejecucion de un acto obligatorio que dejó este de cumplir; Oida la Seccion de Estado y Gracia y Justicia del Consejo de Estado,

S. M. la REINA (Q. D. G.) se ha dignado confirmar la negativa de V. S. para procesar á D. José Fernandez Merino y D. Juan Bautista de la Torre, Alcalde y Secretario que fueron respectivamente del Ayuntamiento de Tolox en el año de 1858, por el delito de supuestas ilegales exacciones.

De Real orden lo comunico á V. S. para su inteligencia y efectos consiguientes. Dios guarde á V. S. muchos años. Madrid 28 de Junio de 1862.

POSADA HERRERA.

Sr. Gobernador de la provincia de Málaga.

Remitido á informe de la Seccion de Estado y Gracia y Justicia del Consejo de Estado el expediente de autorizacion negada por V. S. al Juez de primera instancia de Cabra, para procesar á Ignacio Espejo, sereno de dicha ciudad, ha consultado lo siguiente:

«Excmo. Sr.: Esta Seccion ha examinado el expediente en que el Gobernador de la provincia de Córdoba ha negado al Juez de primera instancia de Cabra la autorizacion que solicitó para procesar á Ignacio Espejo, sereno de dicha ciudad.

Resulta que á las once de la noche del 24 de Abril próximo pasado, con motivo de una reyerta suscitada en la calle entre dos quintos del último sorteo y un vecino, se presentó el sereno é intimó á los quintos que se retirasen porque estaban escandalizando y trataban de llevar á efecto un desafío contra Juan Lama, segun este habia participado al sereno.

Que se negaron los quintos á obedecer al sereno diciendo que para el tiempo que les quedaba de estar en el pueblo querian divertirse aquella noche; y como insistiese el sereno en hacerles retirar, le rodearon los quintos, y uno de ellos hizo ademán de acercarse al sereno, visto lo cual por este, enristró el chuzo y le hirió en un muslo, causando una lesion ménos grave:

Que instruidas diligencias, resultó, segun varios testigos que llegaron momentos despues, y con referencia á lo que el sereno decia, que la herida habia sido casual á consecuencia de habersele querido echar encima el quinto, dando lugar á clavarse el mismo el chuzo. Así lo confirmó tambien el Alcalde segun oficio que pasó al Juzgado refiriéndose á la narracion ó parte que del suceso le habia dado el cabo de serenito; pero dos testigos declararon haber visto al sereno

hacer uso del chuzo y herir al quinto para castigar su desobediencia, y las blasfemias é insultos que profirió:

Que el Juzgado, de acuerdo con el Promotor fiscal, pidió autorizacion para procesar al sereno con arreglo al art. 300 del Código que trata de las vejaciones injustas y de los apremios ilegítimos é innecesarios:

Que el Gobernador, conforme con el Consejo provincial, negó la autorizacion fundándose en que el sereno no causó la herida deliberadamente; y aun en la hipótesis de que así hubiese sido, debería reputarse exento de responsabilidad criminal por haber obrado en defensa propia contra agresion ilegítima y cumpliendo los deberes de su oficio:

Considerando que, ya fuese casual ó voluntaria la lesion que ha dado origen á este expediente, resulta de las actuaciones que el sereno se vió desobedecido é insultado por dos quintos á quienes exhortó en vano repetidas veces para que se retirasen, siendo por lo tanto evidente que las circunstancias con que el sereno obró en cumplimiento de su deber, como representante ó agente de la Autoridad, deben eximirle de responsabilidad criminal, puesto que se vió desobedecido y acosado por dos personas que promovian escándalo é intentaban resistir violentamente las intimaciones que el sereno les hizo;

La Seccion opina que debe confirmarse la negativa del Gobernador de Córdoba.»

Y habiéndose dignado S. M. la REINA (Q. D. G.) resolver de conformidad con lo consultado por la referida Seccion, de Real orden lo comunico á V. S. para su inteligencia y efectos consiguientes. Dios guarde á V. S. muchos años. Madrid 3 de Julio de 1862.

POSADA HERRERA.

Sr. Gobernador de la provincia de Córdoba.

Telegrafos.

La estacion telegráfica de Chiclana, con servicio de dia completo durante la temporada de baños y limitado el resto del año, se abre para el recibo de la correspondencia privada en el interior del reino el dia 25 del corriente mes, y para la internacional el 4.º del próximo Agosto.

Madrid 17 de Julio de 1862.—El Subsecretario, Antonio Cánovas del Castillo.

MINISTERIO DE FOMENTO.

Obras públicas.—Negociado 7.º

Ilmo. Sr.: He dado cuenta á la REINA (Q. D. G.) del satisfactorio resultado de los ensayos del freno inventado por D. Agustín Castellví, practicados por el Ingeniero Jefe de la division de ferro-carriles de Barcelona en virtud de la autorizacion que se le concedió por Real orden de 24 de Octubre de 1861; de la exposicion del inventor acompañando testimonios de las pruebas verificadas con el mismo buen éxito en presencia de Ingenieros del Estado y de las empresas, de Catedráticos de la Escuela industrial de Barcelona y de otras personas competentes; del favorable informe emitido por la Seccion 3.ª de la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos, del cual resulta que se han corregido en el aparato-freno algunos ligeros defectos de detalle con arreglo á las observaciones que hicieron la comision de Ingenieros y la misma Junta de resultados del exámen y ensayos de este invento verificados en 1860; y por último, del juicio que sobre el freno de que se trata ha formado la Asociacion de Ingenieros industriales, calificándole como el mejor de los ideados hasta el dia; y enterada S. M. de todo, y conformándose con lo propuesto por aquella corporacion y por V. I., se ha dignado mandar:

1.º Que se publiquen en la Gaceta los resultados de los nuevos ensayos y los informes posteriores.

2.º Que se excite eficazmente á las empresas concesionarias de caminos de hierro para que adopten en sus linsas respectivas el freno de D. Agustín Castellví, en el concepto de que se tendrá en cuenta su determinacion de emplear ó no el indicado aparato para formar juicio sobre su celo y sus disposiciones á mejorar el servicio de la explotacion, rodeándole de las seguridades posibles, y para exigir la responsabilidad que en su caso pudiera caberlas por la falta de aquel freno, á no ser que á los informes emitidos sobre él y pruebas verificadas de su aplicacion opongian demostraciones fundadas de su ineficacia ó de su inferioridad comparado con los que empleen.

Y 3.º Que en las concesiones de ferro-carriles que se otorguen en lo sucesivo se imponga como obligatorio el uso del freno Castellví mientras no se demuestre que hay otro con mejores condiciones.

De Real orden lo digo á V. I. para su inteligencia y efectos consiguientes. Dios guarde á V. I. muchos años. Madrid 4 de Julio de 1862.

VEGA DE ARMILJO.

Sr. Director general de Obras públicas.

CUERPO NACIONAL DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS.—Division de ferro-carriles de Barcelona.—Ilmo. Sr.: Desde que por Real orden de 25 de Octubre último, comunicada á esta division por V. I. con la misma fecha, se dispuso que se hicieran algunas experiencias con el freno Castellví aplicado á un tren de la via férrea de Zaragoza á Barcelona, han venido practicándose, y el cual ha recorrido la linea en diferentes viajes. Puesto en experiencia, se ha observado que la accion comunicada al aparato se trasmite con rapidez á las almohadillas que se aplican á las llantas de las ruedas, modificando extraordinariamente la velocidad con que el tren va animado. Que tanto en las curvas como en las pendientes obra con rapidez, y accionan sobre todas las

ruedas, no dejándolas girar y sí obligándolas á resbalar sobre las barras-carriles. Que en cuantas estaciones como las de Tarrasa, Sabadell y Manresa ha sido preciso parar los trenes, ha cesado su velocidad á voluntad del que hacia funcionar el aparato. Que se ha observado que al poner el freno produce alguna rigidez por efecto de no girar las ruedas y sí resbalar como se ha indicado. Que obrando como obraba el vapor de la locomotora con el regulador abierto, disminuía la velocidad al llegar á las agujas de los desvíos de las estaciones. Que en las fuertes pendientes que hay entre San Guim y Cervera el tren adquiria una velocidad progresivamente acelerada, y que aplicado el freno se lograba casi instantáneamente regularizar su marcha, advirtiéndose sus buenos efectos comparados con los obtenidos por los frenos ordinarios. Cuanto llevo expresado hace relacion á las pruebas verificadas en marcha franca del tren, sin medir distancias recorridas, ni tener en cuenta el peso que arrastraba la máquina, ni el número de vagones de que se componia el tren. Han enseñado, pues, estas experiencias la prontitud y eficacia del freno Castellví, así como la utilidad de aplicarse á los caminos de hierro de grandes pendientes y curvas de pequeño radio.

El dia 8 del corriente, y previo aviso del inventor del freno D. Agustín Castellví, procedí á las pruebas oficiales con el freno de la division de ferro-carriles de esta provincia, cuyos resultados tengo el honor de pasar á sus superiores manos por separado.

La primera prueba que se hizo lo fué en el caso más desfavorable que puede presentarse, cual es la de detener el tren que, marchando por una pendiente, ha adquirido una velocidad extraordinaria, debida á la componente del tren en el sentido de la pendiente, y á la fuerza de traccion producida por la locomotora con su regulador abierto.

Neutralizadas estas dos fuerzas, fué detenido el tren despues de haber recorrido una distancia de un kilómetro, á pesar de funcionar el vapor á la presion ordinaria y de venir con una velocidad de 40 kilómetros por hora. Esta experiencia pone en evidencia el inmenso poder del mecanismo á que me refiero, quedando reducida la cuestion á que su aplicacion sea más ó ménos instantánea. Sin embargo, no le es dado al hombre destruir instantáneamente las insuperables leyes de la mecánica, y hacer detener completamente á un cuerpo animado de una velocidad extremada, sin exponerse á ser aniquilado.

La segunda prueba verificada lo fué auxiliando al freno Castellví cerrando el regulador del vapor de modo que concurrese al efecto apaleado, no solo el mecanismo que se probaba, sino el mecanismo neutralizando la fuerza de traccion.

Este caso es el que puede ocurrir con más frecuencia en los ferro-carriles; esto es, que tanto el encargado del freno como el maquinista tratan en union de detener el tren para evitar un descarrillamiento, salvar un choque ó alejar un accidente cercano.

En una pendiente tambien de 1 por 100 fué hecha la segunda experiencia, recorriendo el tren desde que se aplicó el freno hasta que se paró una distancia de 425 metros. Comparada esta distancia con la recorrida en la experiencia anterior, se observa una notable diferencia debida á que el freno Castellví solo tenia que neutralizar la fuerza de que venia animado el tren y no la traccion de la locomotora.

Otra tercera prueba se verificó con el mismo tren con una velocidad de 40 kilómetros por hora y en una pendiente de 4,50 por 100. En esta prueba obró el freno Castellví á la vez que el ordinario del tender, y además se cerró el regulador del vapor al empezar á obrar los referidos frenos. El tren recorrió en esta tercera experiencia una distancia de 300 metros, parándose al final de ella.

La cuarta prueba, verificada bajo los mismos supuestos que la anterior, pero en una pendiente de 1 por 100 y dando contravapor, despues de haber empezado á obrar el freno Castellví y el del tender, dió por resultado para el tren á la distancia de 335 metros. En esta cuarta experiencia es preciso consignar que se dió contravapor cuando el tren habia moderado su velocidad por efecto de la aplicacion del freno, y esto se hizo para no exponer el tren á un siniestro si el vapor hubiera contrabrado cuando el tren marchaba á gran velocidad.

Las pruebas anteriores, verificadas en circunstancias más desfavorables, cuales son las de las pendientes en que se verificaron y la de obrar el vapor desrollando la fuerza de traccion y con una velocidad de 40 kilómetros por hora, me han convencido de que su aplicacion á los ferro-carriles ha de ser de grande y trascendentes resultados que contribuirán á la mayor ó no completa seguridad de los viajeros; que por esta razon poderosa deberá formar parte dicho mecanismo del material de explotacion de todo ferro-carril, y para aplicarla desde luego no es necesario cambiar el material móvil con que actualmente se explotan las diferentes vias férreas; que así como en los frenos ordinarios el impulso para que obren parte de la persona que les hace funcionar y continúa el freno hasta que su accion es la máxima, en el freno Castellví el esfuerzo siguiente al primer impulso que continúa en el mismo tren; es decir, que el mismo tren se enfrena con más ó ménos actividad segun sea mayor ó menor la velocidad con que va animado al verificar el frenado, circunstancia de la mayor importancia, toda vez que esta operacion se hace independiente de la persona encargada de enfrenar despues de haber dado el primer impulso al mecanismo.

Cuantas personas facultativas y aun las extrañas á la ciencia del ingeniero y á la mecánica, que han presenciado las pruebas verificadas y han visto la manera de obrar del mecanismo Castellví, se convencen de su utilidad y de la importancia que tiene para la seguridad de los viajeros. Es una opinion favorable al invento la que se ha significado, y por lo tanto es mi deber recomendarlo á V. I. á fin de que tenga la debida proteccion del Gobierno y pueda aplicarse en los ferro-carriles de la nacion, ya que el invento es debido á un español digno de consideracion.

Dios guarde á V. I. muchos años. Barcelona 17 de Marzo de 1862.—El Ingeniero Jefe de la division, Angel Cañon.—Ilmo. Sr. Director general de Obras públicas.—Es copia.

En la ciudad de Manresa, á los ocho dias del mes de Marzo de 1862, reunidos los señores abajo firmados con el fin expreso de examinar y presenciar las pruebas oficiales del aparato ó mecanismo conocido con el nombre de Freno de Castellví, cuya aplicacion á los trenes de los ferro-carriles tiene por objeto el moderar, regularizar ó extinguir su velocidad, dicen:

Que considerado este aparato científicamente, cumple con todas las condiciones mecánicas que el objeto á que se destina requiere, como son: potencia suficiente para la retencion en pocos segundos de un convoy cualquiera, trasmision casi instantánea de su accion, facilidad de regularizarla ó moderarla á voluntad, sencillez en el mecanismo y solidez en cada una de sus partes.

Que bajo el punto de vista de su aplicacion al material móvil hoy existente en las vias explotadas, presenta la gran ventaja de no exigir modificacion alguna en dicho material.

Que con este aparato los trenes van dominados y bajo la voluntad del jefe que los conduce, puesto que puede, siempre que lo crea necesario, moderar su velocidad y pararlos independientemente de la accion del maquinista, quedando de este modo subordinados, como así es debido, á dicho jefe responsable.

Que despues de la introduccion de los frenos particulares y á la vez generales que el inventor coloca en uno ó más coches de un convoy, y que detalla en la figura sétima del plano de su freno, queda salvado el defecto que con tanta razon consignó la comision nombrada de Real orden para presenciar las pruebas oficiales del freno en

El ferrocarril de Madrid á Zaragoza, verificadas el día 10 de Julio de 1866.

Que bajo semejantes condiciones científicas, para observarse por su adopción definitiva basta solamente observar el resultado tan ventajoso que se ha obtenido así en las diversas pruebas oficiales como en las particulares que se han verificado en el ferrocarril de Barcelona á Zaragoza; cuya empresa con una abnegación y complacencia que la honran, no solo ha facilitado cuanto era necesario para llevarlas á cabo, sino que ha permitido el uso de este aparato como único freno en varios trenes de pasajeros que desde Barcelona á Manresa, á Lérida y á Zaragoza, recorriendo en conjunto un trayecto de más de 40.000 kilómetros sin la menor avería en el mecanismo, y correspondiendo siempre muy satisfactoriamente al objeto á que se destina.

Que concretándose á las pruebas últimamente verificadas, manifiestamos que se ejecutaron en circunstancias muy desfavorables, y que los resultados fueron tan satisfactorios como eran de esperar, en vista de las precisadas y excelentes condiciones que reúne el aparato. Que creemos que la adopción de este mecanismo en los ferrocarriles proporcionará inmensas ventajas, previniendo choques, descarrilamientos y otros accidentes funestos, haciéndose su aplicación muy necesaria como garantía para la seguridad de los viajeros. Que la sencillez de su mecanismo, su fácil manejo y la posibilidad de aplicarlo al material móvil de los ferrocarriles hoy explotados son circunstancias muy favorables para su adopción en los mismos.

Que el inventor D. Agustín Castellvi debe calificarse de notable por la feliz idea de hacer funcionar su mecanismo á impulso de la misma velocidad con que marcha el tren, y con solo un ligero esfuerzo del guarda-freno.

Que de todos los frenos conocidos, el inventado por dicho Sr. Agustín Castellvi es el que reúne condiciones más ventajosas bajo todos conceptos.

Y por último, que el precitado D. Agustín Castellvi es digno de la consideración y protección del Gobierno, congratulándonos que un compatriota nuestro haya llegado á inventar semejante mecanismo, cuya aplicación redundará sin duda alguna en bien para la humanidad y gloria para la nación española.

Para los efectos consiguientes lo firmamos en la referida ciudad de Manresa en los días, mes y año expresados.—El Ingeniero Jefe de primera clase de Caminos, Canales y Puertos, Jefe de la división de ferrocarriles de Barcelona, Angel Camón.—El Coronel de Ingenieros, Comandante en Jefe de Barcelona, Francisco de Casanova.—El Ingeniero Jefe de primera clase de Caminos, Canales y Puertos, y Director de las obras del ferrocarril del empalme á Girona, Andrés de Mendizábal.—El Ingeniero primero de Caminos, Canales y Puertos, é Ingeniero de la Sociedad Ferrocarril de Zaragoza á Barcelona, Mariano Parellada.—El Ingeniero primero de Caminos, Canales y Puertos, Enrique de Mesero.—El Ingeniero primero de Caminos, Canales y Puertos, Miguel Murave.—El Ingeniero Jefe del material y de la tracción del ferrocarril de Zaragoza á Barcelona, James Smith.—El Jefe del movimiento del ferrocarril de Zaragoza á Barcelona, José Motiño.—El Ingeniero Jefe de tracción del ferrocarril de Zaragoza á Barcelona, Ibo Roberto.—El Ingeniero Jefe de material y tracción del ferrocarril de Zaragoza á Pamplona, Luis Rouviere.—El Inspector facultativo de la sección de Cervera á Manresa, Teodoro Mercy de Iturralde.—El Jefe de la sección de Fomento de la provincia de Barcelona, Valentin Cabello.—El Oficial de Fomento, José Monzon.—El Escribano del Gobierno de provincia, que autorizó las pruebas oficiales, Cayetano Anglora.—Es copia.

En la ciudad de Barcelona, á 5 de Abril de 1862, invitados los que suscriben por el Sr. D. Agustín Castellvi, autor del freno del mismo nombre, para asistir á las experiencias que en presencia de la Junta de Agricultura, Industria y Comercio debían practicarse el citado día, se reunieron á las nueve de la mañana en la estación del ferrocarril de Barcelona á Tarragona, sita en esta ciudad, y en compañía del inventor se trasladaron á la ciudad de Manresa en un tren de pasajeros, compuesto de cinco coches, el furgón del freno, la locomotora y tender, habiéndose verificado y regulado la marcha del mismo solo con el mencionado freno Castellvi á presencia de los firmantes, puesto que fueron viéndolo funcionar y dirigir en el furgón de cola que llevaba el aparato receptor del freno.

Durante el trayecto observaron que aquel hizo disminuir la velocidad que se creyó conveniente, sin que jamás se experimentase ninguna clase de entorpecimiento, ejecutándose las paradas en las diferentes estaciones con exactitud y en un tiempo mucho más breve que el que se emplea con los frenos ordinarios, y sin el menor sacudimiento; pues no se cerraba la válvula hasta que el tren se hallaba á muy corta distancia de la estación, y sin que funcionase el freno ordinario del tender.

Número de experiencias.	INCLINACIÓN EN METROS LINEALES DEL TRAYECTO DE LÍNEA SOMETIDO A ENSAYO.		Velocidad del tren en el momento de funcionar el freno en kilómetro por hora.	Distancia recorrida hasta el reposo.	OBSERVACIONES.
	Rampa.	Pendiente.			
1.ª	»	0,016	50	104	Se apretaron los frenos de la máquina y del wagon ordinario y se cerró el regulador, observándose por la fuerte tensión de las barras de ataje de todos los carruajes que el freno Castellvi, colocado á la cola del tren, había obrado con más energía que los ordinarios.
2.ª	»	0,013	50	157	Se empleó solo el freno de Castellvi; pero cerrando el regulador.
3.ª	»	0,00	60	410	Como en el caso anterior, aunque el tren era distinto, componiéndose de una máquina, su tender, nueve wagones de mercancías y los cinco vehículos donde se había montado el freno Castellvi.

Dicho Ingeniero creía que aplicando el mecanismo en todos los vehículos de un tren la parada de este podría verificarse en una longitud de 40 á 50 metros, cualquiera que sean las condiciones de pendiente y velocidad. Según lo que también se deduce de los documentos que constituyen el expediente, D. Agustín Castellvi, á quien se le había concedido Real cédula de invención en 30 de Noviembre de 1859, acudió por medio de su consocio

al Gobernador de la provincia de Madrid solicitando se designase una comisión de Ingenieros para que presenciase la prueba oficial de la máquina-freno, cuyo nombramiento recayó en el Vicepresidente de la Junta consultiva, en un Inspector de distrito y en el Jefe de la división de ferrocarriles de Madrid. Verificadas las experiencias en la línea de Madrid á Zaragoza, dieron los resultados siguientes:

Número de experiencias.	INCLINACIÓN EN MILIMETROS.		Velocidad en kilómetro por hora.	Distancia.	OBSERVACIONES.
	Rampa.	Pendientes.			
1.ª	0,011	»	41	78	Sin vapor y con solo los frenos de ensayo.
2.ª	»	0,010	46	198	Sin vapor y con solo los frenos de ensayo.
3.ª	»	0,012	50	450	En las mismas condiciones que las anteriores.
4.ª	»	0,012	45	804	Se hizo solamente de cuatro trenes ordinarios el del tender, el de la máquina y el de los coches, de los cuales uno no podía obrar con gran fuerza por falta de manivela para moverla.
5.ª	»	0,0036	50	444	Sin vapor y con el freno de ensayo ayudado del del tender.
6.ª	»	0,0036	63	300	Idem id.: se rompió una guía de los frenos ordinarios. El tren se detuvo á pesar de los esfuerzos de la máquina, que trabajaba con el regulador abierto.

La mencionada comisión, en su extenso y razonado informe de 15 de Octubre de 1860, consignó las condiciones siguientes: 1.ª Que no obstante las pocas experiencias que han podido tener, y sin prejuzgar los resultados á que puede llegarse con nuevas invenciones ó con perfecciones en el mismo aparato examinado, puede asegurarse que la máquina-freno de D. Agustín Castellvi ofrece desde luego notables ventajas para la seguridad en la explotación de los ferrocarriles respecto á la que hasta aquí se ha obtenido con el empleo de los frenos comunes. 2.ª Que las pruebas practicadas, aunque en tan escaso número, han sido suficientes para cumplir el acto oficial de las experiencias que requiere la ley, acreditando los beneficios que inmediatamente ha de reportar la aplicación del invento en el importante servicio de los ferrocarriles. 3.ª Que una vez conseguida mayor solidez en los tubos componentes del eje de trasmisión, ya sea por la mejora indicada, ó bien por una nueva perfección en esta parte del mecanismo, sería del mayor interés el adoptar la máquina-freno Castellvi, con especialidad para los trenes de viajeros, por cuanto alejando más la posibilidad de los desastres ofrecía más garantías para la seguridad personal, á la vez que la consiguiente conservación del ma-

En las pendientes de alguna consideración regularizó la marcha, siendo tan eficaz la acción del aparato, que obedecía al pequeño impulso del que la dirigía, como hubiera sucedido si hubiese sido manejado por un simple particular que no hubiese los conocimientos científicos del inventor. Tal es la sencillez de su mecanismo.

Habiendo llegado á la ciudad de Manresa, se procedió á verificar cuatro experiencias, cuyos satisfactorios resultados consignamos á continuación: Primero. En una pendiente de 2 por 100 bajando, y velocidad de 60 kilómetros por hora, frenado el tender y cerrado el regulador, se consiguió parar en 15 segundos recorriendo un trayecto de 230 metros.

Segundo. En pendiente de 2 por 100, velocidad de 40 kilómetros, frenado el tender y regulador en el acto de dar la señal de freno, paró á distancia de 160 metros.

Tercero. En pendiente de $\frac{1}{2}$ por 100, y en las condiciones expresadas en la experiencia precedente, paró á la distancia de 83 metros.

Cuarto. En rasante horizontal, y en las mismas condiciones, detuvo el tren á distancia de 57 metros. Indicó las velocidades el Ingeniero del material y tracción de la misma vía Mr. James W. Smith, el cual montaba la máquina y dirigía las experiencias.

Las pendientes fueron dadas por D. Teodoro Mercy de Iturralde, ayudante del Inspector del ferrocarril del distrito.

Los que suscriben creen, en conclusión, que en virtud de las brillantes operaciones practicadas, el dicho freno Castellvi debe ser adoptado en la explotación de los ferrocarriles; y que su autor, á quien tantos desvelos y sacrificios ha costado la realización de su invento, merece una protección decidida y eficaz de parte del Gobierno de S. M., disponiendo, si así lo estima conveniente, que la adopción del freno referido aparezca como obligatoria en los reglamentos que rigen en las vías férreas, con cuya medida creen se prestará un gran servicio á la humanidad.

Barcelona fecha 26 de Mayo de 1862.—El Catedrático de construcción de máquinas y máquinas de vapor de la Escuela superior industrial de Barcelona, José María Rodríguez Carballo.—El Ingeniero industrial y Catedrático de Keenología de la Escuela superior industrial de Barcelona, Antonio Traver.—El Catedrático de mecánica industrial del mismo establecimiento, Lucas Echevarría.—El Director de la Agricultura terrestre y marítima y Vocal de la Junta de Agricultura, Industria y Comercio, N. Tous y Mirapeix.—El Sr. Vilarraguá, Vicepresidente de la Sección de Industria de la Junta provincial de dicho nombre, y de Agricultura y Comercio.—José Ferrer y Vidal, Vocal de la Sección de Industria de la Junta provincial de Agricultura, Industria y Comercio.—Federico Ricart, Secretario de la Sección de Industria de la Junta provincial de este ramo, Agricultura y Comercio.—El Ingeniero Jefe del material y de la tracción del ferrocarril de Zaragoza á Barcelona, Ibo Roberto.—El Profesor industrial, Ayudante de la sección de Cervera á Manresa, Teodoro Mercy de Iturralde.—Es copia.

JUNTA CONSULTIVA DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS.—En sesión del día 6 del mes actual se dió cuenta de una exposición de D. Agustín Castellvi, inventor del freno que lleva su nombre, y que dirige á S. M. en 19 de Mayo próximo pasado, acompañando los planos de aparato, su descripción y copias legalizadas de los informes emitidos por los Ingenieros y otras personas competentes en vista de las diferentes pruebas á que se le ha sometido.

En la expresada instancia, después de manifestar el interesado que el invento ha sido perfeccionado de una manera definitiva desde que tuvieron lugar los ensayos practicados en 12 de Julio de 1860; habiéndose corregido también en algunos ligeros detalles los pequeños inconvenientes que se observaron entonces por la comisión de Ingenieros del cuerpo de Caminos, Canales y Puertos y por la Junta consultiva del mismo, y á consecuencia de las experiencias hechas recientemente en la línea de Zaragoza á Barcelona, se suplica:

1.ª Que se publiquen en la Gaceta los referidos informes para que se conozcan los buenos resultados que en la práctica ha ofrecido la aplicación del aparato. 2.ª Que se ordene su preferente uso en todas las vías del reino. 3.ª Que se le recompense con la gracia á que haya lugar.

La primera prueba oficial que se hizo de este aparato fué por el Ingeniero Jefe de la división de ferrocarriles de Barcelona, comunicada á su autor en 18 de Mayo de 1860. El tren que sirvió al efecto se componía de una locomotora, tender, un wagon-freno cargado, ocho wagones con mercancías, cuatro coches vacíos de viajeros y otro wagon, en cuyos cinco últimos vehículos se había montado el aparato de ensayo que dió lugar á los resultados comprendidos en el cuadro que sigue:

Número de experiencias.	INCLINACIÓN EN METROS LINEALES DEL TRAYECTO DE LÍNEA SOMETIDO A ENSAYO.		Velocidad del tren en el momento de funcionar el freno en kilómetro por hora.	Distancia recorrida hasta el reposo.	OBSERVACIONES.
	Rampa.	Pendiente.			
1.ª	»	0,016	50	104	Se apretaron los frenos de la máquina y del wagon ordinario y se cerró el regulador, observándose por la fuerte tensión de las barras de ataje de todos los carruajes que el freno Castellvi, colocado á la cola del tren, había obrado con más energía que los ordinarios.
2.ª	»	0,013	50	157	Se empleó solo el freno de Castellvi; pero cerrando el regulador.
3.ª	»	0,00	60	410	Como en el caso anterior, aunque el tren era distinto, componiéndose de una máquina, su tender, nueve wagones de mercancías y los cinco vehículos donde se había montado el freno Castellvi.

Dicho Ingeniero creía que aplicando el mecanismo en todos los vehículos de un tren la parada de este podría verificarse en una longitud de 40 á 50 metros, cualquiera que sean las condiciones de pendiente y velocidad. Según lo que también se deduce de los documentos que constituyen el expediente, D. Agustín Castellvi, á quien se le había concedido Real cédula de invención en 30 de Noviembre de 1859, acudió por medio de su consocio

al Gobernador de la provincia de Madrid solicitando se designase una comisión de Ingenieros para que presenciase la prueba oficial de la máquina-freno, cuyo nombramiento recayó en el Vicepresidente de la Junta consultiva, en un Inspector de distrito y en el Jefe de la división de ferrocarriles de Madrid. Verificadas las experiencias en la línea de Madrid á Zaragoza, dieron los resultados siguientes:

Número de experiencias.	INCLINACIÓN EN MILIMETROS.		Velocidad en kilómetro por hora.	Distancia.	OBSERVACIONES.
	Rampa.	Pendientes.			
1.ª	0,011	»	41	78	Sin vapor y con solo los frenos de ensayo.
2.ª	»	0,010	46	198	Sin vapor y con solo los frenos de ensayo.
3.ª	»	0,012	50	450	En las mismas condiciones que las anteriores.
4.ª	»	0,012	45	804	Se hizo solamente de cuatro trenes ordinarios el del tender, el de la máquina y el de los coches, de los cuales uno no podía obrar con gran fuerza por falta de manivela para moverla.
5.ª	»	0,0036	50	444	Sin vapor y con el freno de ensayo ayudado del del tender.
6.ª	»	0,0036	63	300	Idem id.: se rompió una guía de los frenos ordinarios. El tren se detuvo á pesar de los esfuerzos de la máquina, que trabajaba con el regulador abierto.

La mencionada comisión, en su extenso y razonado informe de 15 de Octubre de 1860, consignó las condiciones siguientes: 1.ª Que no obstante las pocas experiencias que han podido tener, y sin prejuzgar los resultados á que puede llegarse con nuevas invenciones ó con perfecciones en el mismo aparato examinado, puede asegurarse que la máquina-freno de D. Agustín Castellvi ofrece desde luego notables ventajas para la seguridad en la explotación de los ferrocarriles respecto á la que hasta aquí se ha obtenido con el empleo de los frenos comunes. 2.ª Que las pruebas practicadas, aunque en tan escaso número, han sido suficientes para cumplir el acto oficial de las experiencias que requiere la ley, acreditando los beneficios que inmediatamente ha de reportar la aplicación del invento en el importante servicio de los ferrocarriles. 3.ª Que una vez conseguida mayor solidez en los tubos componentes del eje de trasmisión, ya sea por la mejora indicada, ó bien por una nueva perfección en esta parte del mecanismo, sería del mayor interés el adoptar la máquina-freno Castellvi, con especialidad para los trenes de viajeros, por cuanto alejando más la posibilidad de los desastres ofrecía más garantías para la seguridad personal, á la vez que la consiguiente conservación del ma-

terial sería una ventaja efectiva para la empresa de explotación. La Junta, al examinar el informe de la citada comisión, manifestó que, en cuanto podía juzgarse por la inspección de los planos y por los resultados obtenidos en las pocas experiencias hechas hasta entonces, había formado un juicio favorable acerca de las ventajas del sistema como medio de detener completamente y en un corto tiempo la marcha de los trenes; pero que, aun suponiendo la mayor sencillez y perfección en la primera parte del aparato, creía que la composición del árbol longitudinal, tal como se propone, tiene todavía inconvenientes no despreciables, con particularidad desde que pasa de los primeros carruajes, y que por ello es preciso que la práctica ordinaria de la explotación demuestre hasta qué punto llegarán á ser trascendentes, y por qué medios podrían evitarse suficientemente para facilitar y extender la aplicación del invento. Continúa la Junta su informe, añadiendo que por más que fuese indudable la utilidad que reportarían algunas empresas de caminos de hierro en adoptar el freno Castellvi en varios de los trenes diarios, no debe imponerse su uso como de obligación según se pretendía, en razón á que no se han hecho bastante número de experiencias para tener una completa seguridad de las ventajas que en todos conceptos debe ofrecer dicho aparato.

Y por fin, concluía con lo que en cuanto á la segunda petición, solicitando una copia del informe de la comisión de Ingenieros y que se publicase en la Gaceta, no parece hubiese inconveniente en concederlo.

En su vista, y de conformidad con el precedente dictamen de la Junta consultiva, la Dirección general recomendó el uso del invento á las compañías de ferrocarriles, y accediendo á los deseos del interesado dispuso se publicase en la Gaceta el texto de las pruebas enunciadas.

Número de experiencias.	INCLINACIONES EN MILIMETROS.		Velocidad en kilómetro por hora.	Distancia recorrida.	OBSERVACIONES.
	Rampa.	Pendiente.			
1.ª	»	0,020	40	1.000	Se usaron los frenos de Castellvi, teniendo la máquina el regulador abierto y obrando el vapor á la tensión de 60 libras.
2.ª	»	0,020	40	425	Idem id., pero con el regulador cerrado.
3.ª	»	0,015	40	300	Idem id., y sin más diferencia que haber hecho uso además del freno del tender.
4.ª	»	0,010	40	325	Como en la prueba precedente, si bien dando contravapor á la máquina.
5.ª	»	0,010	40	325	Funcionando la máquina con el regulador enteramente abierto ó á todo vapor, y empleando solo el freno Castellvi.

El referido Jefe reconoce la utilidad é importancia que tiene la manera de obrar del mecanismo de Castellvi para seguridad de los viajeros, y que cree de su deber recomendarlo.

Tanto estos experimentos como los que se hicieron en presencia de la Junta de Agricultura, Industria y Comercio en la línea de Barcelona á Zaragoza, y parte comprendida entre la primera de estas capitales de provincia y Manresa; es decir, todos los que sin excepción se han efectuado hasta el día, prueban la bondad del aparato y la conveniencia de que se aplique á la generalidad de las líneas de la Península.

La Sección hará algunas indicaciones sobre el aparato, pero sin descender á los detalles, puesto que ya figuran en el expediente.

D. Agustín Castellvi, como así lo reconoce la comisión de Ingenieros, si bien no puede decirse que presenta un pensamiento completamente nuevo, no cabe duda que ha prestado un gran servicio ofreciendo un aparato perfeccionado para detener la marcha de los trenes por medio de un mecanismo que tiene por objeto maniobrar simultáneamente y con suma rapidez sobre todos los frenos que quieran colocarse en un tren, aunque sean tantos como carruajes, consiguiendo á la vez utilizar la misma fuerza que se trata de destruir para imprimirlas la acción correspondiente, y sin que por esta circunstancia resulte un aparato automático, sino dependiente de la persona que lo dirige. Efectivamente, que si se supusiese el esfuerzo de frenos ordinarios que el que emplea Castellvi funcionando al mismo tiempo según el mecanismo de un solo hombre y con la instantaneidad que se obtiene por su sistema, fácil será concebir que el resultado de anular el movimiento de rotación de las ruedas se alcanzaría al cabo con aquellos frenos igualmente que con estos.

Pero aunque tal hipótesis pudiera verificarse con relación al efecto individual del freno en cada carruaje, no sucede así en la práctica con el conjunto, porque ni el esfuerzo del hombre es tan intenso como el que desarrollan gran cantidad de movimientos al tren que Castellvi ha sabido aprovechar, ni los medios de trasmisión hasta ahora empleados permiten la celeridad de acción que con los frenos de su invención, ni se ha conseguido hacer tampoco de un modo satisfactorio la maniobra de frenar un tren fuera del vehículo donde va colocado el operador.

Por otro lado, sabido es que han sido infructuosos los esfuerzos hechos hasta el día, ya valiéndose de la presión atmosférica, ya del vapor de la máquina que va dentro del vehículo, ya de la marcha por medio de sus propios frenos, ya introduciendo combinaciones más ó menos ingeniosas que la práctica ha desechado ó acogido con poca confianza. El freno Castellvi, al contrario, se presenta en el terreno de las mejores materias para ser admitido sin reserva y aplicado inmediatamente.

El movimiento angular indispensable para aplicar las zapatas de los frenos ordinarios sobre las llantas de las ruedas se produciendo convenientemente por medio de un tornillo horizontal colocado debajo de la plataforma de cada carruaje. Estos tornillos aislados se reúnen entre sí con el auxilio de una junta universal situada entre cada dos vehículos, como los tensores de tracción para formar una sola barra rígida en su rotación, aunque flexible y obedeciendo por consiguiente á las oscilaciones verticales y horizontales que pueden tener los carruajes por efecto de las curvas ó desigualdades de la vía; y por último, por un medio muy ingenioso é eficaz, que en nada altera las expresadas condiciones, esta barra, única que encierra toda la dificultad del invento, puede alargarse y acortarse según lo exija la tensión variable de los atalajes de los resortes de tracción.

El aparato motor consiste en un sistema de engranajes que, recibiendo la acción de la rotación de uno de los ejes del vehículo en que se halla colocado, la comunica, transformándola convenientemente, al árbol horizontal antes descrito. Observando cómo está dispuesto el mecanismo, se ve que desde el momento en que los conos de fricción se ponen en contacto, y sin más que trascurrir dos y medio segundos de tiempo, según los cálculos del autor, los frenos han empezado á ejercer su acción imprimiendo movimiento de rotación de las ruedas sobre el extremo no se verifica, sin embargo, sino á voluntad del guarda-freno, cargando suficientemente con el auxilio de la palanca los conos de fricción.

Por lo demás, las muchas y fundadas razones expuestas por los Ingenieros que vienen examinando este freno, y con las cuales han demostrado, tanto en el terreno de la teoría como en el de las experiencias verificadas hasta hoy, sus excelentes condiciones, bastan para reconocer la grande utilidad y el importante servicio que está llamado á prestar en los caminos de hierro. Con efecto, la ciencia se afana por aumentar el esfuerzo de tracción de las máquinas á fin de ensanchar los límites de las pendientes, y es evidente que poco se adelantaría con poderlas vencer en subida si simultáneamente no se procurase el medio de que descendieran con seguridad los trenes, solución que Castellvi presenta con su invento.

Visto cuanto el mismo autor expone en las consideraciones que acompaña al explicar la manera de funcionar su aparato, relativas á lo que dice ha enseñado su experiencia acerca de la formación de trenes empleando su invento, y los sólidos resultados que ofrece su aplicación comparados con el que da el sistema de freno que comunemente se usa:

Visto que los tubos del eje de trasmisión son de hierro forjado, y que se han introducido los frenos ordinarios de manubrio y otras pequeñas reformas de detalle con arreglo á las observaciones que hicieron los Ingenieros en sus informes de 18 de Mayo y 15 de Octubre de 1860: Atendiendo, pues, á lo que arroja el estudio de este expediente, la Sección acordó consultar á la Dirección general de Obras públicas:

- 1.ª Que el invento que se acaba de examinar, según todas las pruebas hechas hasta el día, es útilísimo y de gran provecho en la explotación de los caminos de hierro, habiéndose hecho acreedor su autor á la protección del Gobierno.
- 2.ª Que con insistencia se recomiende á las empresas el uso constante del mencionado aparato.
- 3.ª Que sea obligatorio para alguna de las que en adelante tomen á su cargo la construcción de los demás ferrocarriles y por el tiempo que el Gobierno determine.

Madrid 11 de Junio de 1862.—El Presidente, Ramon del Pino.—El Secretario, Inocencio G. Roldán.

ASOCIACION DE INGENIEROS INDUSTRIALES.—Señores: Cumplimos con un grato deber al emitir nuestro informe á la Asociación de Ingenieros industriales sobre el freno inventado por D. Agustín Castellvi, puesto que no podemos menos de manifestar desde luego que estamos convencidos es el más útil de los hasta el día ideados, y creemos llevar igual convencimiento al ánimo de nuestros dignísimos compañeros. Satisfactorio es en efecto para los que suscriben que la resolución de este problema de la explotación de las líneas férreas sea debida á un compatriota, como una prueba de que si hasta el día la industria de los caminos de hierro no registra muchos nombres españoles entre sus Jefe inventores, es esto debido, no á nuestra falta de dotes, sino á las circunstancias en que hemos estado colocados; y que una vez desapreciadas, los nombres españoles ocupen el lugar distinguido entre los extranjeros que hasta aquí han crecido, tanto en la ciencia como en la industria. Al entrar en materia, no nos detendremos á demostrar la importancia en la explotación de ferrocarriles del problema que nos ocupa; pero aunque consideramos la invención de un buen freno como un útilísimo adelanto en la industria dicha en que nada hay pequeño,

Posteriormente, y en virtud de Real orden fecha 25 de Octubre de 1861, se autorizó al Ingeniero Jefe de la división de ferrocarriles de Barcelona, á propuesta suya, para hacer algunas experiencias en los de su cargo, las cuales tuvieron lugar en un tren compuesto de una máquina, un tender, cinco wagones cargados con 10 toneladas cada uno, un coche-freno ordinario y otros siete vagones, pero enfrenados por el sistema Castellvi, siendo los resultados los que á continuación se expresan:

Número de experiencias.	INCLINACIONES EN MILIMETROS.		Velocidad en kilómetro por hora.	Distancia recorrida.	OBSERVACIONES.
	Rampa.	Pendiente.			
1.ª	»	0,020	40	1.000	Se usaron los frenos de Castellvi, teniendo la máquina el regulador abierto y obrando el vapor á la tensión de 60 libras.
2.ª	»	0,020	40	425	Idem id., pero con el regulador cerrado.
3.ª	»	0,015	40	300	Idem id., y sin más diferencia que haber hecho uso además del freno del tender.
4.ª	»	0,010	40	325	Como en la prueba precedente, si bien dando contravapor á la máquina.
5.ª	»	0,010	40	325	Funcionando la máquina con el regulador enteramente abierto ó á todo vapor, y empleando solo el freno Castellvi.

El referido Jefe reconoce la utilidad é importancia que tiene la manera de obrar del mecanismo de Castellvi para seguridad de los viajeros, y que cree de su deber recomendarlo.

Tanto estos experimentos como los que se hicieron en presencia de la Junta de Agricultura, Industria y Comercio en la línea de Barcelona á Zaragoza, y parte comprendida entre la primera de estas capitales de provincia y Manresa; es decir, todos los que sin excepción se han efectuado hasta el día, prueban la bondad del aparato y la conveniencia de que se aplique á la generalidad de las líneas de la Península.

La Sección hará algunas indicaciones sobre el aparato, pero sin descender á los detalles, puesto que ya figuran en el expediente.

D. Agustín Castellvi, como así lo reconoce la comisión de Ingenieros, si bien no puede decirse que presenta un pensamiento completamente nuevo, no cabe duda que ha prestado un gran servicio ofreciendo un aparato perfeccionado para detener la marcha de los trenes por medio de un mecanismo que tiene por objeto maniobrar simultáneamente y con suma rapidez sobre todos los frenos que quieran colocarse en un tren, aunque sean tantos como carruajes, consiguiendo á la vez utilizar la misma fuerza que se trata de destruir para imprimirlas la acción correspondiente, y sin que por esta circunstancia resulte un aparato automático, sino dependiente de la persona que lo dirige. Efectivamente, que si se supusiese el esfuerzo de frenos ordinarios que el que emplea Castellvi funcionando al mismo tiempo según el mecanismo de un solo hombre y con la instantaneidad que se obtiene por su sistema, fácil será concebir que el resultado de anular el movimiento de rotación de las ruedas se alcanzaría al cabo con aquellos frenos igualmente que con estos.

Pero aunque tal hipótesis pudiera verificarse con relación al efecto individual del freno en cada carruaje, no sucede así en la práctica con el conjunto, porque ni el esfuerzo del hombre es tan intenso como el que desarrollan gran cantidad de movimientos al tren que Castellvi ha sabido aprovechar, ni los medios de trasmisión hasta ahora empleados permiten la celeridad de acción que con los frenos de su invención, ni se ha conseguido hacer tampoco de un modo satisfactorio la maniobra de frenar un tren fuera del vehículo donde va colocado el operador.

Por otro lado, sabido es que han sido infructuosos los esfuerzos hechos hasta el día, ya valiéndose de la presión atmosférica, ya del vapor de la máquina que va dentro del vehículo, ya de la marcha por medio de sus propios frenos, ya introduciendo combinaciones más ó menos ingeniosas que la práctica ha desechado ó acogido con poca confianza. El freno Castellvi, al contrario, se presenta en el terreno de las mejores materias para ser admitido sin reserva y aplicado inmediatamente.

El movimiento angular indispensable para aplicar las zapatas de los frenos ordinarios sobre las llantas de las ruedas se produciendo convenientemente por medio de un tornillo horizontal colocado debajo de la plataforma de cada carruaje. Estos tornillos aislados se reúnen entre sí con el auxilio de una junta universal situada entre cada dos vehículos, como los tensores de tracción para formar una sola barra rígida en su rotación, aunque flexible y obedeciendo por consiguiente á las oscilaciones verticales y horizontales que pueden tener los carruajes por efecto de las curvas ó desigualdades de la vía; y por último, por un medio muy ingenioso é eficaz, que en nada altera las expresadas condiciones, esta barra, única que encierra toda la dificultad del invento, puede alargarse y acortarse según lo exija la tensión variable de los atalajes de los resortes de tracción.

El aparato motor consiste en un sistema de engranajes que, recibiendo la acción de la rotación de uno de los ejes del vehículo en que se halla colocado, la comunica, transformándola convenientemente, al árbol horizontal antes descrito. Observando cómo está dispuesto el mecanismo, se ve que desde el momento en que los conos de fricción se ponen en contacto, y sin más que trascurrir dos y medio segundos de tiempo, según los cálculos del autor, los frenos han empezado á ejercer su acción imprimiendo movimiento de rotación de las ruedas sobre el extremo no se verifica, sin embargo, sino á voluntad del guarda-freno, cargando suficientemente con el auxilio de la palanca los conos de fricción.

Por lo demás, las muchas y fundadas razones expuestas por los Ingenieros que vienen examinando este freno, y con las cuales han demostrado, tanto en el terreno de la teoría como en el de las experiencias verificadas hasta hoy, sus excelentes condiciones, bastan para reconocer la grande utilidad y el importante servicio que está llamado á prestar en los caminos de hierro. Con efecto, la ciencia se afana por aumentar el esfuerzo de tracción de las máquinas á fin de ensanchar los límites de las pendientes, y es evidente que poco se adelantaría con poderlas vencer en subida si simultáneamente no se procurase el medio de que descendieran con seguridad los trenes, solución que Castellvi presenta con su invento.

Visto cuanto el mismo autor expone en las consideraciones que acompaña al explicar la manera de funcionar su aparato, relativas á lo que dice ha enseñado su experiencia acerca de la formación de trenes empleando su invento, y los sólidos resultados que ofrece su aplicación comparados con el que da el sistema de freno que comunemente se usa:

Visto que los tubos del eje de trasmisión son de hierro forjado, y que se han introducido los frenos ordinarios de manubrio y otras pequeñas reformas de detalle con arreglo á las observaciones que hicieron los Ingenieros en sus informes de 18 de Mayo y 15 de Octubre de 1860: Atendiendo, pues, á lo que arroja el estudio de este expediente, la Sección acordó consultar á la Dirección general de Obras públicas:

- 1.ª Que el invento que se acaba de examinar, según todas las pruebas hechas hasta el día, es útilísimo y de gran provecho en la explotación de los caminos de hierro, habiéndose hecho acreedor su autor á la protección del Gobierno.
- 2.ª Que con insistencia se recomiende á las empresas el uso constante del mencionado aparato.
- 3.ª Que sea obligatorio para alguna de las que en adelante tomen á su cargo la construcción de los demás ferrocarriles y por el tiempo que el Gobierno determine.

Madrid 11 de Junio de 1862.—El Presidente, Ramon del Pino.—El Secretario, Inocencio G. Roldán.

ASOCIACION DE INGENIEROS INDUSTRIALES.—Señores: Cumplimos con un grato deber al emitir nuestro informe á la Asociación de Ingenieros industriales sobre el freno inventado por D. Agustín Castellvi, puesto que no podemos menos de manifestar desde luego que estamos convencidos es el más útil de los hasta el día ideados, y creemos llevar igual convencimiento al ánimo de nuestros dignísimos compañeros. Satisfactorio es en efecto para los que suscriben que la resolución de este problema de la explotación de las líneas férreas

Experimentos hechos con el freno Castellvi en el camino de Barcelona a Zaragoza.

Table with columns: VELOCIDAD (por hora, por segundo), Perfil del camino, Espacio recorrido, Tiempo gastado, OBSERVACIONES. Includes data for various speeds and distances.

Llamamos la atención sobre estos cuadros, en que se nota claramente la superioridad del freno Castellvi, pues hay que tener muy en cuenta las rápidas pendientes que descendía el tren cuando se hicieron los experimentos...

Repetidas pruebas se han hecho en diferentes líneas de España del freno Castellvi, colocándose en algunas de ellas en circunstancias tan desfavorables, que no pueden admitirse nunca en la práctica...

Creemos posible llegar á deducir en cada caso particular el espacio que recorrerá el tren desde el momento en que empieza á funcionar el freno: habrá primero un cierto espacio recorrido, que será constante en todas las velocidades...

CUADRO 3.º

FRENO DE A. CASTELLVÍ.

Table with columns: VELOCIDAD (por hora, por segundo), M. V. 2 = fuerza viva, PARADA descendiendo pendientes (de 1 por 100, de 2 por 100, de 3 por 100).

(1) Aun pudiera disminuirse el espacio recorrido frenado el tender, en cuyo caso tendríamos el máximo efecto que puede esperarse de este freno...

Sin embargo, estos números no pueden tomarse sino como términos medios en casos normales, pues como todo el mundo sabe, el coeficiente de rozamiento varia de un modo muy notable y entre límites bastante separados con el estado de entretimiento de la vía...

Concluimos este trabajo diciendo que satisfaciendo el freno de D. Agustín Castellví á todas las condiciones que debe llenar un buen aparato de esta especie; que no siendo conveniente disminuir demasiado las distancias de las paradas por los choques que se producirían...

RESOLUCIONES TOMADAS POR EL MINISTERIO DE MARINA.

Julio 15. Confiando el mando del fatucho Anibal al Teniente de navío D. Nicasio Ayca y García. Id. id. Nombrando Comandante de la goleta de hélice Favorita, en construcción, al Teniente de navío D. Victoriano Díaz Herrera.

que ha de consignarse como garantía para tomar parte en la subasta. Guadalbullón, situado en la misma carretera, en esta corte y en Jaen ante el Sr. Gobernador de la provincia...

La Boda, con su intervención en Minaya, situado en la carretera de Ocaña á Alicante, en esta corte y en Alicante ante el Sr. Gobernador de la provincia...

Mota del Cuervo, con su intervención en Pedreros, situado en dicha carretera de Ocaña á Alicante, en esta corte y en Cuenca ante el Sr. Gobernador de la provincia...

ANUNCIOS OFICIALES.

Dirección general de Obras públicas.

Esta Dirección general ha señalado el día 8 de Agosto próximo, á las doce de su mañana, para la adjudicación en pública subasta del arriendo del portazgo de Puerta de Arenas, situado en la carretera de Bailén á Málaga...

Beós, situado en la carretera de Madrid á la Junquera, en esta corte y en Barcelona ante el Sr. Gobernador de la provincia, por la cantidad de 45.531 rs. vn. anuales...

Madrid 12 de Julio de 1862.—El Director general de Obras públicas, Tomás Ibarrola.

Motelo de proposición. D. N. N., vecino de..., enterado del anuncio publicado con fecha 12 de Julio de 1862, y de las condiciones y requisitos que se exigen para la adjudicación en pública subasta del arriendo por dos años del portazgo de...

Dirección general de Contabilidad de la Hacienda pública.

Número 25. BIENES DE PROPIOS Y PROVINCIALES.—VENTAS POSTERIORES AL 2 DE OCTUBRE DE 1853.

Carpeta-extracto de las relaciones examinadas y aprobadas por esta Dirección general, demostrativas del importe de las dos terceras partes líquidas de los ingresos realizados por ventas ejecutadas desde el 2 de Octubre de 1858 en adelante de bienes de las corporaciones que se expresan, las cuales se remiten á la de la Deuda pública para que emita á su favor inscripciones intrasferibles con renta del 3 por 100, á tenor de lo dispuesto en el artículo 8.º de la ley de 1.º de Abril de 1859.

Table with columns: Número de orden, Corporaciones, Importe de las relaciones. Includes data for various municipalities and their financial relations.

Main table with columns: Número de orden, Corporaciones, Importe de las relaciones. Lists municipalities across various provinces and their financial data.

Main table with columns: Número de orden, Corporaciones, Importe de las relaciones. Lists municipalities across various provinces and their financial data.

Main table with columns: Número de orden, Corporaciones, Importe de las relaciones. Lists municipalities across various provinces and their financial data.

Administración principal de Propiedades y Derechos del Estado de la provincia de Madrid.

Ignorándose las habitaciones que ocupan en esta corte los individuos que a continuación se expresan, se servirán presentarse en esta Administración principal, sita en la Plaza Mayor, números 7 y 9, piso segundo, desde las diez de su mañana hasta las tres de la tarde en todos los días no feriados...

Junta general de Estadística.

El día 19 del corriente á las diez de la mañana, y en el local que ocupa esta Secretaría, tendrán lugar los ejercicios teóricos para proveer una plaza de Auxiliar de Estadística con destino á la provincia de Lérida.

Gobierno de la provincia de Santander.

Se halla vacante la Secretaría del Ayuntamiento de Lamason, dotada con 640 rs. anuales.

Gobierno de la provincia de Tarragona.

Hallándose vacante la Secretaría del Ayuntamiento del pueblo de Vilella Alta, dotada con el sueldo anual de 2.500 rs., se anuncia al público para que los aspirantes á ella dirijan sus solicitudes al Alcalde de dicho pueblo dentro del término de un mes...

Gobierno de la provincia de Valencia.

Se halla vacante la Secretaría del Ayuntamiento de Alborache, dotada con 3.000 rs. anuales.

Gobierno de la provincia de Zamora.

Se halla vacante la plaza de Secretario del Ayuntamiento de Galende, en esta provincia, con la dotación de 1.500 rs. anuales pagados de los fondos municipales.

Gobierno de la provincia de Oviedo.

Se halla vacante la Secretaría del Ayuntamiento de Allande, dotada con 2.600 rs., y 1.400 para escribiente, satisfechos de los fondos municipales. Las personas que deseen aspirar a la mencionada plaza dirigirán sus solicitudes en la forma prescrita en el Real decreto de 19 de Octubre de 1853 al Presidente de la citada corporación en el término de un mes, á contar desde la publicación de este anuncio. Oviedo 26 de Junio de 1862.—Toribio Rubio Campo. 3465

Alcaldía constitucional de Maderuelo.

Se halla vacante la plaza de Médico-cirujano titular del círculo que compone esta villa y los pueblos de Aldeanueva de Santa María, Valdeavarnés, Linarés, Alconada y Alcondadilla, su anejo, en la provincia de Segovia, partido de Riaza: su dotación consiste en 6.000 rs. pagados de los presupuestos municipales respectivos por la asistencia de pobres y casos de oficio: á más esta población, por la de todos sus vecinos acomodados, se compromete á dar 2.250 rs. de Aldeanueva 1.014 rs.; la de Valdeavarnés 900 rs.; la de Linarés 810 rs. en igual forma que de esta villa, y el pueblo de Alconada y Alcondadilla trato convencional con los vecinos acomodados. Su provision tendrá lugar á los 15 días después de insertado este anuncio en el Boletín oficial y la Gaceta; debiendo advertir que los aspirantes dirigirán sus solicitudes al Sr. Gobernador de la provincia. Maderuelo 6 de Julio de 1862.—El Alcalde, Domingo Garcia. 3466

Alcaldía constitucional de Villa del Río.

D. Juan de Dios Gonzalez, Alcalde constitucional de esta Villa del Río. Hago saber que habiendo quedado vacante la plaza de Secretario de este cuerpo municipal, dotada con el sueldo anual de 4.400 rs. pagados de los fondos municipales, se anuncia al público para que los aspirantes á ella que reúnan la aptitud necesaria dirijan sus solicitudes á esta Alcaldía dentro del término de un mes, que empezará á contarse el día en que aparezca inserto este anuncio en la Gaceta de Madrid; terminado el cual se proveyerá dicha plaza con arreglo á lo prevenido en el Real decreto de 19 de Octubre de 1853. Villa del Río 10 de Julio de 1862.—Juan de Dios Gonzalez.—Por su mandado, Francisco Cerezo, Secretario interino. 3467—3

Alcaldía constitucional de Guadamur.

Se halla vacante la plaza de Farmacéutico de la villa de Guadamur, dotada con 4.000 rs. anuales pagados del presupuesto municipal por trimestres vencidos por la facultad de medicina gratis á 15 vecinos pobres que el Ayuntamiento y Junta de Beneficencia designarán. La población consta de unos 360 vecinos; abundante en comestibles, frutas, aguas y leña; sumamente agrícola pues cuenta con 500 yuntas de labor, y varios pueblos que no tienen botica y muchas deshesas próximas; dista dos leguas de Toledo, capital de la provincia y partido judicial de la misma. Los aspirantes dirigirán sus solicitudes al Presidente del Ayuntamiento en término de 30 días, contados desde la inserción de este anuncio en el Boletín oficial de la provincia. 3459

Alcaldía constitucional de Casillas de Coria.

No habiéndose provisto por falta de aspirantes las vacantes de la plaza titular de medicina y cirugía de este pueblo, se llaman de nuevo por el término de 30 días, á contar desde la fecha del Boletín oficial en que se inserte este anuncio, para que los que gusten optar á ella presenten solicitudes debidamente documentadas. La dotación consiste en 4.500 rs. anuales pagados de los fondos municipales por trimestres vencidos, con obligación el Profesor de asistir á los enfermos pobres, inculcación de la vacuna y todo otro servicio cuyo pago afecte á los fondos del Municipio. Quedan al Profesor las igualas con el resto del vecindario. Casillas de Coria 14 de Junio de 1862.—El Alcalde, Segundo Delgado. 3487

Alcaldía constitucional de Santa Cruz del Retamar.

Se llaman aspirantes á la plaza de Médico titular de la villa de Santa Cruz del Retamar, dotada con 7.500 reales en esta forma: 1.500 por la asistencia de enfermos pobres y 6.000 por repartimiento de igualas, cobrado por el Ayuntamiento, y quien satisficiera al facultativo por trimestres vencidos. La población es sana; consta de 517 vecinos, situada en la carretera de Extremadura, á 10 leguas de Madrid y seis de la capital Toledo; su dotación 5.000 reales pagados trimestralmente por el Ayuntamiento, asimismo que las contribuciones que se impongan al Profesor, quedando á su favor los partos y golpes de mano alzada. Las solicitudes se dirigirán al Presidente del Ayuntamiento en término de un mes. 3514

PROVIDENCIAS JUDICIALES.

En virtud de providencia del Sr. Juez de paz del distrito de Mediodía y para pago á un acreedor se subastan 8.000 tejas al tipo de 19 rs. ciento, sin escoger, y á 23 escogidas, 1.500 baldosas á igual precio, y 4.500 ladrillos á 8 rs. ciento, á cargar en el tejár de D. Eugenio Galán, camino viejo de San Isidro, donde se hallan depositados. El remate tendrá efecto el miércoles 23 del corriente, á las cuatro de la tarde, en la audiencia de S. S., sita en la territorial del Juzgado de las Viñasillas. Lo que se anuncia al público de orden de S. S. llamando licitadores. Madrid 15 de Julio de 1862.—El Secretario, Joaquín Estrada. 3781—2

En virtud de providencia del Sr. D. Pedro de Olarría y Adalid, Juez de primera instancia del distrito de la Universidad del esta villa de Madrid, refundada por el Escribano de su número Sr. D. Santiago de la Granja, se cita y emplaza al Sr. D. Manuel Leon Moncasi á fin de que dentro del término de 15 días comparezca en dichos Juzgado y Escribanía á oír cierto requerimiento judicial en asunto civil sobre entrega de los bienes de su esposa la Excm. Sra. Doña Felicia Alvear, Condesa de San Félix, y liquidación de productos de la casa sita en esta corte, calle de Atocha, núm. 48 nuevo; apercibido que no compareciendo dentro de dicho término se estará y pasará por la liquidación que se forme por parte de la expresada Excm. señora, y le parará el perjuicio que en derecho haya lugar. Madrid 5 de Julio de 1862.—Granja. 3636—1

D. José Celestino de la Cuesta, Caballero de la Real Orden americana de Isabel la Católica y Juez de primera instancia del partido de esta villa de Tolosa. Por el presente cito, llamo y emplazo á los que se crean con derecho á la herencia de D. Eugenio Salte, de nación francés, ignorando el pueblo de su naturaleza, director de la fábrica de hilados, tejidos y estampados de la villa de Andoain, para que dentro de los primeros 30 días siguientes al de la inserción de este anuncio en la Gaceta de Madrid comparezca en este Juzgado por sí ó por medio de apoderados á deducir de su derecho; en el concepto de que no haciéndolo dentro de dicho término les parará el perjuicio que hubiere lugar. Dado en Tolosa á 23 de Junio de 1862.—José Celestino de la Cuesta.—Por su mandado, Juan Cruz de Sarasola. 3397

D. Anonio Portela Barcia, Auditor honorario de Marina, Juez de primera instancia de esta ciudad de Vigo y su partido. Por el presente hago saber á Juana Gustoso, natural de San Martín de Coia, extramuros de esta ciudad, y cuya residencia ó domicilio se ignora, para que mande hacer en este Juzgado de la suma de 348 rs. 72 cént., que ha consumido en la Alcaldía de Orense cuando allí estuvo preso por hurto de chorizos á D. Ramón de Vila, advertida que de no verificarlo, según la comisión conferida, se harán efectivos en sus bienes por los trámites de ley. Dado en la ciudad de Vigo á 20 de Junio de 1862.—Antonio Portela Barcia.—Por mandado de S. S., José Antonio Martínez. 3398

D. Francisco Domínguez Duacazar, Juez de primera instancia de esta ciudad y su partido. Por el presente cito, llamo y emplazo á Francisco Collado Cazorla, vecino de Antas, para que en el término de 30 días comparezca en este Juzgado á hacerle saber las penas que contra el mismo ha pedido el Promotor fiscal en causa que se le sigue sobre lesiones á Ramón Contreras Martínez; pues si así lo hace se le oír y se le administrará justicia, y en otro caso se le declarará rebelde y contumaz, parándole además el perjuicio que haya lugar. Vera 20 de Junio de 1862.—Francisco Domínguez Duacazar.—Por mandado de S. S., Juan J. Nuñez. 3434

D. José Ramírez Cárdenas, Juez de primera instancia de esta ciudad y su partido, y de Hacienda de la provincia. En virtud del presente se cita, llama y emplaza á Roman García Gomez, natural y vecino de la Puebla de Guzman, hijo de José y de María, de estado casado y sin hijos, de ejercicio labrador, y de 27 años de edad, para que en el término de 30 días, contados desde el en que aparezca inserto este anuncio en la Gaceta del Gobierno, comparezca en la cárcel nacional para cumplir los días de prisión sustituida en sustitución de la multa que le ha sido impuesta en causa que se le ha seguido por aprehension de varios géneros de ilícito comercio. Huelva 4 de Junio de 1862.—José Ramírez Cárdenas.—Por mandado de S. S., L. José María de Guerra. 3435

D. Luis Gonzaga Leal, Juez de primera instancia de esta ciudad de Baeza y su partido. Por el presente cito, llamo y emplazo por esta pregon y edicto y término de 30 días á Antonio Navarro Cuesta, entendido por Pío, natural de Murcia, vecino de Linares, de estado viudo, de ejercicio tejedor de lienzo y de 40 años de edad, para que se presente en este Juzgado á prestar una ampliación á su inquisitiva en la causa que se le instruye por lesiones á María Campos, vecina de Linares; apercibido que de no hacerlo le parará el perjuicio que haya lugar. Dado en Baeza á 22 de Junio de 1862.—Luis Gonzaga Leal.—Por su mandado, Francisco de A. Espadas. 3443

D. Rafael Serrano y Leon, Juez de primera instancia del partido de la villa de Montefrío &c. Por el presente se hace saber á Cristóbal Cobos Arenas, vecino de esta villa, cuyo paradero se ignora, que si quiere mostrarse parte en la causa que en mi Juzgado y por la Escribanía del infrascripto se sigue contra José Comino Arco, natural y vecino de la misma, sobre lesiones al referido Cobos, comparezca en dicho Juzgado por sí ó por medio de procurador á usar de su derecho en ella dentro del término de 12 días, á contar desde la inserción de este edicto en la Gaceta de Madrid; apercibido que trascurrido dicho plazo se continuará la causa sin su audiencia, parándole el perjuicio que haya lugar, pues así lo he mandado en ella por auto de esta fecha. Dado en Montefrío á 18 de Junio de 1862.—Rafael Serrano.—Por mandado del Sr. Juez, Francisco Antonio de Fuensalida. 3377

D. Rafael Serrano y Leon, Juez de primera instancia del partido de la villa de Montefrío &c. Por el presente se hace saber á Cristóbal Cobos Arenas, vecino de esta villa, cuyo paradero se ignora, que si quiere mostrarse parte en la causa que en mi Juzgado y por la Escribanía del infrascripto se sigue contra José Comino Arco, natural y vecino de la misma, sobre lesiones al referido Cobos, comparezca en dicho Juzgado por sí ó por medio de procurador á usar de su derecho en ella dentro del término de 12 días, á contar desde la inserción de este edicto en la Gaceta de Madrid; apercibido que trascurrido dicho plazo se continuará la causa sin su audiencia, parándole el perjuicio que haya lugar, pues así lo he mandado en ella por auto de esta fecha. Dado en Montefrío á 18 de Junio de 1862.—Rafael Serrano.—Por mandado del Sr. Juez, Francisco Antonio de Fuensalida. 3377

D. Miguel Wenceslao de Ota, Juez primera instancia de la villa de Ateca y su partido, en la provincia de Zaragoza. Por el presente se cita, llama y emplaza á todos los que se crean con derecho á la mitad de los bienes que formaron la dotación de la capellanía laical fundada en la iglesia parroquial de Cetina por Anton Romero y María Enrrea, de la que fué último poseedor el Presbítero, ahora difunto, Mosen Tomás Gonzalez, para que en el término de 30 días comparezcan á deducir en forma legal en esta mi Juzgado por la Escribanía del que refrenda; con apercibimiento de que pasados sin verificarlo les parará el perjuicio que haya lugar. Dado en Ateca á 4 de Julio de 1862.—Miguel Wenceslao de Ota.—De su orden, Manuel Arzetia. 3783

En virtud de providencia del Sr. Juez de primera instancia del distrito de San Miguel, ante mí dotada, se cita, llama y emplaza á los herederos y causahabientes de Doña Beatriz Gonzalez y Cuena, que falleció abintestado en esta ciudad en 30 de Noviembre de 1797, para que dentro del término de 30 días, contados desde el siguiente al en que aparezca inserto este edicto en la Gaceta del Gobierno, se presenten en dicho Juzgado por sí ó por medio de apoderado en forma á deducir los derechos de que se crean asistidos; bajo apercibimiento de que no hacerlo se dictará la providencia correspondiente, parándose el perjuicio que haya lugar. Jerez de la Frontera 4 de Julio de 1862.—Nicolás Mateos y Fuentes. 3751

A virtud de providencia del Sr. D. Pedro de Olarría y Adalid, Magistrado de Audiencia de provincia y Juez de primera instancia de esta capital y su distrito de la Universidad, refundada por el Escribano de número de la misma Dr. D. Mariano Garcia Sancha, se cita, llama y emplaza á cuantos se crean tener algún derecho, en consideración á las responsabilidades que se pasan á expresar, y aparece afectas á la casa sita en esta corte y sus calles de Jaometrezo y de Hita, números 64 por la primera y 4 por la segunda, de la manzana 374, para que en el término de 60 días, que empezarán á contarse desde el siguiente al de la publicación de este edicto en la Gaceta del Gobierno, deduzcan en legal forma las acciones de que se crean asistidos, apercibidos de que no verificándolo les parará el perjuicio que haya lugar.

Responsabilidades á que se contrae el precedente edicto. Una fianza con que D. Francisco Pascual Albuare y su esposa gravaron dicha casa para responder de la seguridad de los caudales de la Tesorería de Cruzada del Arzobispado de Granada, de que se encargaron en el sexenio que empezó en la primera dominica de Adviento del año de 1727. Una obligación de 2.250 ducados que D. Diego de Santoyo, dueño de la propia fianza, constituyó en 18 de Febrero de 1673, como fiador de D. Carlos Briceño, por la media anata de los títulos de Vizconde y Marqués, con interés de 5 por 100 anual. Otra que el mismo D. Diego formalizó por escritura de 17 de Mayo de 1678 ante Juan Engenio Aba, á responder de las cantidades que ingresaran en su poder en los años de 1677 y 1678, como receptor del Escribano ordinario. Otra imposición de 6.040 rs., fecha 23 de Mayo de 1671, á las resultas de la reclamación que se hiciera por el convento de carmelitas de Alcalá de Henares, siempre que se justificase su existencia; cuya escritura fué otorgada por Doña Vicenta Alfonso de Santayán. Otra de 6.000 rs., constituida por la misma señora, á favor de la archicofradía del Santísimo Cristo de la Agonía, establecida en el hospital de la Pasión. Un censo de 5.500 rs. de principal perteneciente á D. José María Torres Muñoz. Otro de 4.000 ducados de principal correspondiente á las memorias de Doña Ana Mazón. Y otro de 40.106 rs. de principal á favor del mayorazgo de Diego de Bayés. Madrid 15 de Julio de 1862.—Sancha. 3782

PARTE NO OFICIAL.

EXTERIOR.

El periódico francés *La Patrie* anuncia como probable en los primeros días del mes de Setiembre próximo una entrevista de SS. MM. el Emperador de los franceses, el de Rusia y el Rey de Prusia. El punto en que hayan de reunirse los tres Soberanos indicados no se ha fijado todavía. Refiriéndose el *Czas* á noticias de Varsovia, fecha 9, indica que en Riga y otras ciudades del litoral del Báltico se hacían preparativos para recibir al Emperador de Rusia, cuya llegada se esperaba próximamente. Un despacho telegráfico de Varsovia, fecha 13, anuncia que la Gran Duquesa Constantina había dado á luz á las nueve de aquella mañana un Príncipe, que ha recibido el nombre de Wacław (Wenceslao).

Con fecha 7 escriben de Hamburgo que el tratado concluido entre China y Prusia por medio del Conde Eulenburg es muy importante en cuanto su acción se extiende á los Estados alemanes, y ciudades anseáticas, incluso Mecklemburgo. Prusia había indicado deseo de emprender á sus expensas la expedición al Asia oriental, y esta es la primera vez que se ha celebrado un tratado de comercio común para Alemania, comprendiendo los Estados que no forman parte del Zollverein. En la sesión del 4 del corriente, celebrada en la Cámara de los Señores, Mr. de Rechberg, respondiendo á una interpelación, anunció que el Gobierno austriaco ha declarado hallarse dispuesto á entrar en el Zollverein. La proposición relativa al particular ha sido comunicada á los diversos Gobiernos. Austria está pronta á adoptar los Aranceles y la organización del Zollverein. Puede verificarse además otra modificación relativa á la revisión de la ley arancelaria actual. Al efecto se ha puesto en conocimiento de los Gobiernos que forman parte de la unión aduanera alemana un proyecto de tratado preliminar apoyado en aquella base. La Gaceta de Viena publica algunas noticias acerca de la situación de Servia y de las provincias inmediatas; indica que existe grande efervescencia en Bulgaria y Bosnia, las cuales se hallan á punto de convertirse en teatro de graves acontecimientos: cree que, en vista de las fuerzas militares desplegadas por Turquía en la frontera de Servia, su Gobierno había establecido un cordón militar considerable con el objeto de hacer frente á las eventualidades de una invasión. Los habitantes del territorio se hallaban armados, y el ejército servio adquiere de día en día imponente aspecto. Otro periódico de Viena niega que el Príncipe Miguel haya licenciado las milicias y enviado un mensaje de adhesión al Sultan: por el contrario, las disposiciones que se anuncian parecen encaminadas á preparar en Belgrado una lucha tenaz. La tranquilidad pública se ha turbado gravemente en Agram con demostraciones de los descontentos, habiendo sido arrancadas las águilas Imperiales de los edificios públicos. El orden se ha restablecido, y los perturbadores han sido entregados á los Tribunales; y sin embargo, el Gobierno considera graves tales síntomas, que adquirirían carácter temible si se repitiesen simultáneamente en otros puntos. Segun noticias de New-York, fecha 1.º, se esperaban con ansiedad noticias del ejército de McClellan, y se creía que ocurriría nuevo combate cerca de Richmond. El Presidente Lincoln ha decretado otra leva de 300.000 hombres. Los federales evacuaban la isla James, y el ataque de Charleston ha sido aplazado para fin del Estío; en cambio había empezado por las cañoneras federales el bombardeo de Wiksburg. La situación del General Federal Curtis en Arkansas era apurada. En Nueva-Orleans el General Butler ha modificado la fórmula del juramento que se exige á los extranjeros residentes, y contra la cual había protestado la mayor parte de los Cónsules. M. Jefferson Davis ha indicado al Gobierno de Georgia como absolutamente indispensable la realización de la quinta para el triunfo de la Confederación del Sur.

INTERIOR.

MADRID.—S. M. la REINA recibió anteayer por la tarde en audiencia particular á D. José María Caruya Estrada, D. Félix de Azúa y D. Andrés Zúñi, comisionados por la Congregación de San Luis Gonzaga de Zaragoza para darla las gracias por haber permitido pertenecer á aquella, en calidad de Hermano mayor, S. A. R. el Sermo. señor Príncipe de Asturias. La comisión llevaba también el encargo de pedir el permiso indispensable para sacar conferencias de la Congregación referida. S. M. recibió á los jóvenes comisionados con suma complacencia, y tuvo la dignación de manifestarles realizar por sí misma los deseos que acababan de exponer. Los comisionados se despidieron de S. M. despues de haber tenido la honra de besar su Real mano. El Sr. Ministro de Hacienda llegó anteayer tarde sin novedad á Santander, procedente de los baños de Viego. El joven pintor Sr. D. José Martí, segun dice uno de nuestras colegas, está concluyendo un cuadro de gran tamaño que presentará en la próxima Exposición, y en el cual aparece representado abjurando el arrianismo y proclamando el catolicismo en el Concilio tercero de Toledo, celebrado el año 589.

Idem del Canal de Isabel II, de 4.000 rs., 8 por 100 anual, id., 407-75 d. Obligaciones del Estado para subvenciones de ferrocarriles, publicado, 91-35. Acciones del Banco de España, publicado, sin dividendo; no publicado, 310 d. Idem de la Compañía de los ferrocarriles de Madrid á Zaragoza y Alicante, id., 2.015. Obligaciones de la Compañía de los ferrocarriles de Zaragoza y Alicante, con interés de 3 por 100, reembolsables por sorteos, id., 4.000 d. Idem hipotecarias del de Isabel II de Alar del Rey y Santander, con interés de 6 por 100, reembolsables por sorteos, á 137 1/2 por 100, id., 10.300 d. Idem de la Compañía del ferrocarril de Córdoba á Sevilla, id., 4.425 p. Acciones del ferrocarril de Zaragoza á Pamplona, idem, 1.625 d. Obligaciones de id. id., id., 960 d. Idem del ferrocarril de Montblanch á Reus, id., 950. Acciones de la Compañía del ferrocarril de Ciudad-Real á Badajoz, id., 4.900. CAMBIOS. Londres á 90 días fecha, 50-15 y 20. París á 8 días vista, 6-24. Plazas del reino.

Día.	Beneficio.	Día.	Beneficio.
Albacete....	1/3 d.	Lugo.....	5/8
Alicante....	1/8	Málaga....	5/8
Almería....	par.	Murcia....	par.
Avila.....	1/4	Orense....	3/4 p.
Badajoz....	1/8	Oviedo....	1/4 d.
Barcelona..	par.	Palencia..	1/2
Bilbao....	1/4	Pamplona..	1/4 p.
Burgos....	par.	Pontevedra	1 p.
Cáceres....	1/4	Salamanca	3/4 p.
Cádiz.....	3/4	San Sebas.	par.
Castellón..	par.	Santander	1/4
Ciudad-Real	1/2	Santiago..	3/4
Córdoba....	1/8	Segovia....	par.
Coruña....	1/8	Sevilla....	3/4
Cuenca....	par.	Soria.....	3/4 d.
Gerona....	par.	Tarazona..	1/2
Granada... 1/2 d.		Teruel....	par.
Guadalajara	par p.	Toledo....	par.
Huelva....	par.	Valencia..	1/2
Huesca....	par.	Valladolid	par.
Jaen.....	5/8	Vitoria....	par.
Leon.....	5/8	Zamora....	5/8 p.
Lérida....	par.	Zaragoza..	1/4 d.
Logroño...	par.		

En virtud de providencia del Sr. D. Pedro de Olarría y Adalid, Magistrado de Audiencia de provincia y Juez de primera instancia de esta capital y su distrito de la Universidad, refundada por el Escribano de número de la misma Dr. D. Mariano Garcia Sancha, se cita, llama y emplaza á cuantos se crean tener algún derecho, en consideración á las responsabilidades que se pasan á expresar, y aparece afectas á la casa sita en esta corte y sus calles de Jaometrezo y de Hita, números 64 por la primera y 4 por la segunda, de la manzana 374, para que en el término de 60 días, que empezarán á contarse desde el siguiente al de la publicación de este edicto en la Gaceta del Gobierno, deduzcan en legal forma las acciones de que se crean asistidos, apercibidos de que no verificándolo les parará el perjuicio que haya lugar.

Una fianza con que D. Francisco Pascual Albuare y su esposa gravaron dicha casa para responder de la seguridad de los caudales de la Tesorería de Cruzada del Arzobispado de Granada, de que se encargaron en el sexenio que empezó en la primera dominica de Adviento del año de 1727. Una obligación de 2.250 ducados que D. Diego de Santoyo, dueño de la propia fianza, constituyó en 18 de Febrero de 1673, como fiador de D. Carlos Briceño, por la media anata de los títulos de Vizconde y Marqués, con interés de 5 por 100 anual. Otra que el mismo D. Diego formalizó por escritura de 17 de Mayo de 1678 ante Juan Engenio Aba, á responder de las cantidades que ingresaran en su poder en los años de 1677 y 1678, como receptor del Escribano ordinario. Otra imposición de 6.040 rs., fecha 23 de Mayo de 1671, á las resultas de la reclamación que se hiciera por el convento de carmelitas de Alcalá de Henares, siempre que se justificase su existencia; cuya escritura fué otorgada por Doña Vicenta Alfonso de Santayán. Otra de 6.000 rs., constituida por la misma señora, á favor de la archicofradía del Santísimo Cristo de la Agonía, establecida en el hospital de la Pasión. Un censo de 5.500 rs. de principal perteneciente á D. José María Torres Muñoz. Otro de 4.000 ducados de principal correspondiente á las memorias de Doña Ana Mazón. Y otro de 40.106 rs. de principal á favor del mayorazgo de Diego de Bayés. Madrid 15 de Julio de 1862.—Sancha. 3782

En virtud de providencia del Sr. D. Pedro de Olarría y Adalid, Magistrado de Audiencia de provincia y Juez de primera instancia de esta capital y su distrito de la Universidad, refundada por el Escribano de número de la misma Dr. D. Mariano Garcia Sancha, se cita, llama y emplaza á cuantos se crean tener algún derecho, en consideración á las responsabilidades que se pasan á expresar, y aparece afectas á la casa sita en esta corte y sus calles de Jaometrezo y de Hita, números 64 por la primera y 4 por la segunda, de la manzana 374, para que en el término de 60 días, que empezarán á contarse desde el siguiente al de la publicación de este edicto en la Gaceta del Gobierno, deduzcan en legal forma las acciones de que se crean asistidos, apercibidos de que no verificándolo les parará el perjuicio que haya lugar.

Responsabilidades á que se contrae el precedente edicto. Una fianza con que D. Francisco Pascual Albuare y su esposa gravaron dicha casa para responder de la seguridad de los caudales de la Tesorería de Cruzada del Arzobispado de Granada, de que se encargaron en el sexenio que empezó en la primera dominica de Adviento del año de 1727. Una obligación de 2.250 ducados que D. Diego de Santoyo, dueño de la propia fianza, constituyó en 18 de Febrero de 1673, como fiador de D. Carlos Briceño, por la media anata de los títulos de Vizconde y Marqués, con interés de 5 por 100 anual. Otra que el mismo D. Diego formalizó por escritura de 17 de Mayo de 1678 ante Juan Engenio Aba, á responder de las cantidades que ingresaran en su poder en los años de 1677 y 1678, como receptor del Escribano ordinario. Otra imposición de 6.040 rs., fecha 23 de Mayo de 1671, á las resultas de la reclamación que se hiciera por el convento de carmelitas de Alcalá de Henares, siempre que se justificase su existencia; cuya escritura fué otorgada por Doña Vicenta Alfonso de Santayán. Otra de 6.000 rs., constituida por la misma señora, á favor de la archicofradía del Santísimo Cristo de la Agonía, establecida en el hospital de la Pasión. Un censo de 5.500 rs. de principal perteneciente á D. José María Torres Muñoz. Otro de 4.000 ducados de principal correspondiente á las memorias de Doña Ana Mazón. Y otro de 40.106 rs. de principal á favor del mayorazgo de Diego de Bayés. Madrid 15 de Julio de 1862.—Sancha. 3782

En virtud de providencia del Sr. D. Pedro de Olarría y Adalid, Magistrado de Audiencia de provincia y Juez de primera instancia de esta capital y su distrito de la Universidad, refundada por el Escribano de número de la misma Dr. D. Mariano Garcia Sancha, se cita, llama y emplaza á cuantos se crean tener algún derecho, en consideración á las responsabilidades que se pasan á expresar, y aparece afectas á la casa sita en esta corte y sus calles de Jaometrezo y de Hita, números 64 por la primera y 4 por la segunda, de la manzana 374, para que en el término de 60 días, que empezarán á contarse desde el siguiente al de la publicación de este edicto en la Gaceta del Gobierno, deduzcan en legal forma las acciones de que se crean asistidos, apercibidos de que no verificándolo les parará el perjuicio que haya lugar.

En virtud de providencia del Sr. D. Pedro de Olarría y Adalid, Magistrado de Audiencia de provincia y Juez de primera instancia de esta capital y su distrito de la Universidad, refundada por el Escribano de número de la misma Dr. D. Mariano Garcia Sancha, se cita, llama y emplaza á cuantos se crean tener algún derecho, en consideración á las responsabilidades que se pasan á expresar, y aparece afectas á la casa sita en esta corte y sus calles de Jaometrezo y de Hita, números 64 por la primera y 4 por la segunda, de la manzana 374, para que en el término de 60 días, que empezarán á contarse desde el siguiente al de la publicación de este edicto en la Gaceta del Gobierno, deduzcan en legal forma las acciones de que se crean asistidos, apercibidos de que no verificándolo les parará el perjuicio que haya lugar.

En virtud de providencia del Sr. D. Pedro de Olarría y Adalid, Magistrado de Audiencia de provincia y Juez de primera instancia de esta capital y su distrito de la Universidad, refundada por el Escribano de número de la misma Dr. D. Mariano Garcia Sancha, se cita, llama y emplaza á cuantos se crean tener algún derecho, en consideración á las responsabilidades que se pasan á expresar, y aparece afectas á la casa sita en esta corte y sus calles de Jaometrezo y de Hita, números 64 por la primera y 4 por la segunda, de la manzana 374, para que en el término de 60 días, que empezarán á contarse desde el siguiente al de la publicación de este edicto en la Gaceta del Gobierno, deduzcan en legal forma las acciones de que se crean asistidos, apercibidos de que no verificándolo les parará el perjuicio que haya lugar.

En virtud de providencia del Sr. D. Pedro de Olarría y Adalid, Magistrado de Audiencia de provincia y Juez de primera instancia de esta capital y su distrito de la Universidad, refundada por el Escribano de número de la misma Dr. D. Mariano Garcia Sancha, se cita, llama y emplaza á cuantos se crean tener algún derecho, en consideración á las responsabilidades que se pasan á expresar, y aparece afectas á la casa sita en esta corte y sus calles de Jaometrezo y de Hita, números 64 por la primera y 4 por la segunda, de la manzana 374, para que en el término de 60 días, que empezarán á contarse desde el siguiente al de la publicación de este edicto en la Gaceta del Gobierno, deduzcan en legal forma las acciones de que se crean asistidos, apercibidos de que no verificándolo les parará el perjuicio que haya lugar.

En virtud de providencia del Sr. D. Pedro de Olarría y Adalid, Magistrado de Audiencia de provincia y Juez de primera instancia de esta capital y su distrito de la Universidad, refundada por el Escribano de número de la misma Dr. D. Mariano Garcia Sancha, se cita, llama y emplaza á cuantos se crean tener algún derecho, en consideración á las responsabilidades que se pasan á expresar, y aparece afectas á la casa sita en esta corte y sus calles de Jaometrezo y de Hita, números 64 por la primera y 4 por la segunda, de la manzana 374, para que en el término de 60 días, que empezarán á contarse desde el siguiente al de la publicación de este edicto en la Gaceta del Gobierno, deduzcan en legal forma las acciones de que se crean asistidos, apercibidos de que no verificándolo les parará el perjuicio que haya lugar.

En virtud de providencia del Sr. D. Pedro de Olarría y Adalid, Magistrado de Audiencia de provincia y Juez de primera instancia de esta capital y su distrito de la Universidad, refundada por el Escribano de número de la misma Dr. D. Mariano Garcia Sancha, se cita, llama y emplaza á cuantos se crean tener algún derecho, en consideración á las responsabilidades que se pasan á expresar, y aparece afectas á la casa sita en esta corte y sus calles de Jaometrezo y de Hita, números 64 por la primera y 4 por la segunda, de la manzana 374, para que en el término de 60 días, que empezarán á contarse desde el siguiente al de la publicación de este edicto en la Gaceta del Gobierno, deduzcan en legal forma las acciones de que se crean asistidos, apercibidos de que no verificándolo les parará el perjuicio que haya lugar.

Nosotros, que hemos tenido el gusto de verle, hemos quedado complacidos, así por el objeto religioso de la composición, como por los detalles y la buena entonación que ha sabido dar el joven pintor á las muchas figuras que en varias térmicos rodean al Calóico Rey, el cual, en su ferrozosa fe, acabó para siempre con la secta arriana, y declaró como la única verdadera la religion que á través de los siglos profesa España.

ANUNCIOS.

COLECCION LEGISLATIVA DE ESPAÑA.—(Continuación de la Colección de decretos, edicion oficial.) Se ha publicado el tomo de sentencias y decisiones del Tribunal Supremo de Justicia correspondiente al año de 1861, hallándose de venta en la portería del Ministerio de Gracia y Justicia al precio de 22 rs. tomo. Esta obra se publica por entregas mensuales, constando cada una de ellas de 10 á 14 pliegos de impresion próximamente, ó sean 160 á 224 páginas en 8.º mayor. Al fin de cada semestre se dan dos índices, el uno cronológico y el otro alfabético, con su correspondiente portada para la encuadernacion del tomo. Las sentencias del Tribunal Supremo de Justicia llevarán foliacion distinta para que formen un tomo cada año, con sus índices correspondientes. Lo mismo se hará con las sentencias del Consejo de Estado. El precio de suscripción es de 72 rs. al año en Madrid y 84 en provincias, franco de porte. El pago podrá hacerse, para las suscripciones en Madrid satisfaciendo 6 rs. al recibir cada entrega, y para las de provincias 24 rs. cada trimestre. Los suscriptores que abonen el importe de la suscripción de todo el año, al hacerla solo satisfarán 70 rs. en Madrid y 80 en provincias. En Ultramar y el extranjero 120 rs. vn. anuales. —3

FERRO-CARRILES DE MADRID Á ZARAGOZA Y ALICANTE.—Cambio de servicio.—Desde el día 21 del corriente mes de Julio, el tren de viajeros que sale de Madrid para Toledo á las seis y 10 minutos de la tarde, lo verificará á las siete y 25 minutos de la misma; y el tren de viajeros que sale de Toledo para Madrid á las cuatro y 45 minutos de la tarde, lo verificará á las cuatro y 20 minutos de la misma. —3

EN LOS MONTES DEL CASTELLAR DE LA FRONTERA, provincia de Cádiz, propios del Excmo. Sr. Duque de Medinaceli, se venden en subasta privada 5.667 tobes, y que se calcula producirán unos 48.000 codos cúbicos de madera á propósito para construcción naval. El remate tendrá lugar simultáneamente el día 15 de Agosto próximo, de doce á una de su mañana, en la Administración de S. E. en San Roque, á cargo de D. Fernando María de la Cueva, y en la Dirección de sus negocios en esta corte. El pliego de condiciones puede verse en ambos puntos.—El Contador, R. Leventfeld. 3668—3

SOCIEDAD DE DRASQUE Y EXPLOTACION DE MINAS en Sierra Almagrera.—Habiendo acordado la Administración de esta empresa dar á partido las minas que posee en Sierra Almagrera, para las conocidas con los nombres de *California* y *Moliner*, se le han hecho las proposiciones siguientes:

- 1.º Que el arriendo durará seis años, á contar desde que las minas estén en produccion.
- 2.º Que formando las dos minas una sola para este único efecto, no se considerará que hay productos mientras no haya un excedente despues de satisfacer los gastos de las dos.
- 3.º Que el arrendatario se reintegrará de los primeros productos de todo lo que cuesten las labores, material, administración y contribucion.
- 4.º Que la empresa le adjudicará los beneficios que para la extracción de las aguas tiene contratados para sus minas con los Sres. Orozco y compañía.
- 5.º Que podrá comunicar dichas minas con el socavon para su servicio, no perjudicando los trabajos de este ni el movimiento del ferro-carril.
- 6.º Que abonará á la empresa del socavon el 25 por 100 del mineral que extraiga limpio y en estado de almacenaje.
- 7.º Que si abandona las min