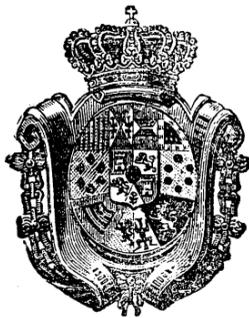


SALE TODOS LOS DIAS.

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

Precios de suscripcion en Madrid.

Por un año.....	260 rs.
Por medio año.....	130
Por tres meses.....	65
Por un mes.....	22



PRECIOS DE SUSCRICION.

<i>En las provincias.</i>	
Por un año.....	360 rs.
Por medio año.....	180
Por tres meses.....	90
<i>En Canarias y Baleares.</i>	
Por un año.....	400
Por medio año.....	200
Por tres meses.....	100
<i>En Indias.</i>	
Por un año.....	440
Por medio año.....	220
Por tres meses.....	110

GACETA DE MADRID.

PARTE OFICIAL.

PRESIDENCIA DEL CONSEJO DE MINISTROS.

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

MINISTERIO DE COMERCIO, INSTRUCCION Y OBRAS PÚBLICAS.

DIRECCION GENERAL DE AGRICULTURA, INDUSTRIA Y COMERCIO.

Comercio exterior.

Por el Ministerio de Estado se traslada á este de Comercio, Instruccion y Obras públicas con fecha 40 del corriente la siguiente comunicacion del Ministro residente de S. M. el Emperador del Brasil:

«Cumpliendo con las órdenes que he recibido de mi Gobierno, tengo el honor de informar á V. E. que el Emperador ha tenido á bien prorogar, con fecha 40 de Octubre último, hasta 4.º de Enero de 1850 el término marcado en el decreto de 7 de Febrero de 1848 para imponer los derechos diferenciales establecidos por la resolucion imperial de 4.º de Octubre de 1847.»

Lo que se publica en la *Gaceta* para conocimiento del comercio. Madrid 15 de Enero de 1849.—El Director general, C. Bordiu.

DIRECCION GENERAL DE OBRAS PUBLICAS.

VISITAS DE INSPECCION.

Concluye el extracto de los partes de la visita practicada en los meses de Mayo, Junio y Julio últimos por el Inspector D. Pedro Cortijo.

DISTRITO DE VALLADOLID.

Tambien está en construccion la reforma y ensanche del actual puente de Aguilar de Campó. Este puente, cuya latitud entre pretilos es de solos 11 pies, no da paso cómodo ni á un solo carruaje. En su longitud, que es considerable, tiene ocho arcos desiguales en forma y luz, lo que produce en su pavimento dos rasantes bastante desiguales, pues subiendo desde su entrada hasta el centro á un 3 por 100, baja despues considerablemente hasta el portazgo situado á la entrada del pueblo. El proyecto aprobado para la obra que se ejecuta se reduce á ensanchar el mismo puente entre sus pretilos, disminuyendo la irregularidad de la rasante de su piso, para lo que se han fundado ya las nuevas pilas y hecho algunos acopios de materiales; no obstante se procedia en el estudio de algunas otras mejoras de que aun es susceptible el expresado proyecto.

Se habia concluido ya tambien la nueva travesía de Aguilar por fuera del pueblo, segun proyecto aprobado, y las obras bien construidas, segun condiciones, estaban en el caso de recibirse en segunda entrega.

Obras de conservacion.

Todas las leguas de esta carretera estan concluidas en su esplanacion, firme y obras de fábrica, segun legua por legua se describe en el estado que se acompañó, núm. 3, y para su conservacion se emplean los peones camineros y algunos auxiliares, aprontándose los materiales necesarios, segun lo permiten los fondos que para ello se destinan mensualmente. (Véase el estado núm. 4.)

Obras de reparacion.

No obstante que en general esta carretera se halla en un regular estado de servicio, hay tambien algunos trozos de firme bastante quebrantados con baches y rodadas en las leguas 46, 51, 57, 58, 61, 62 y 63, que necesitaban una reparacion urgente.

En los pontones de Santillana deben ensancharse sus terraplenes para cubrir y abrigar mas sus muros en ala y los extremos de los pretilos, que estan enteramente al descubierto.

En los tres primeros cuartos de legua de la 64 deben hacerse muchos bacheos y reparar sus obras de tierra. En el resto de la legua se necesitan recargos de alguna consideracion, para lo que no basta solo el trabajo de los peones camineros. En toda la legua 62 el firme está muy rebajado, por lo que debe restablecerse el bombado, y en algunos trozos construirse de nuevo, pues ha desaparecido enteramente, manifestándose en la superficie del camino bancos de piedra, sobre los que marchan hoy los carruajes con

la incomodidad consiguiente. Deben igualmente repararse las obras de tierra, y la primera media legua de la 63 que se halla en el mismo caso que la anterior; en la otra media bastarán solo algunos bacheos y pequeños recargos.

Las travesías de los pueblos de Monzon, Piña, Frómista y Osorno deben igualmente repararse por su malísimo estado, especialmente las de Piña y Frómista.

PORTAZGOS.

Despues del de Cabezón sigue ya en la provincia de Palencia el del Canto blanco, como media legua antes de Palencia, y produce en administracion unos 60,000 rs.

El de Frómista y el de Herrera estan arrendados; el primero en 53,130 rs., y el segundo en 55,100 rs. anuales.

El de Aguilar, situado á la salida del puente, produce en administracion 234,000 rs. anuales. La casa administracion, bastante reducida, deberá trasladarse á la entrada del puente luego que se ejecuten las obras de este. Su intervencion de Quintanilla produce otros 106,000 rs. anuales, y deben hacerse algunas obras en la casa-administracion para evitar su insalubridad, á causa de la humedad que constantemente tienen sus habitaciones.

CARRETERA PROVINCIAL DE PALENCIA Á BURGOS.

Ramal hasta Magaz.

Tiene esta carretera 10,882 varas de longitud desde Palencia hasta Magaz, donde empalma con la que desde Valladolid se dirige á Burgos: va por un terreno de algunas pendientes, entre las que se encuentra la divisoria de aguas de los rios Carrion y Pisuerga, y termina á la entrada de Magaz.

Aunque tiene esta carretera unas 2000 varas al principio de ella hácia Palencia en regular estado, el resto se encuentra bastante mediano, porque varios recargos y bacheos hasta el pozo, cerca de la divisoria de aguas, estan tan mal ejecutados, que mas bien empeoran el tránsito. Las pocas tageas construidas son de mampostería en seco, bastante mal ejecutadas.

Proyectos pendientes.

El de la carretera desde Palencia á Sierras-Albas, aunque en la época de la visita estaba ya formado, no lo habia entregado aun el Ingeniero. Tambien está pendiente de estudio el de una carretera á Leon, que en opinion del Inspector seria sumamente conveniente, pues pondria en comunicacion aquella importante comarca de Castilla la Vieja con Asturias y Galicia, como lo desean los naturales de las tres provincias.

Se han practicado ademas algunos reconocimientos para formar el proyecto de habilitacion de un camino carbonero desde Aguilar de Campó hasta las minas de Orbó, y un ramal que ha de ir desde los criaderos de Luisiana hasta la venta de Pozal á Reinos; y aun otro desde las minas de la Florida, situadas en el pueblo de San Felices, hasta Alar por el alto del portillo de Rueda y Perazancas, en todo unas 5½ leguas.

PROVINCIA DE SALAMANCA.

CARRETERA DE VIGO.

Obras nuevas.

La parte de esta carretera comprendida entre los límites de la provincia de Salamanca con los de las limitrofes de Avila y Zamora es una extension de 12 leguas y 10,308 pies.

Desde el arroyo Regamon, límite de las provincias de Avila y Salamanca, hasta la entrada del puente sobre el rio Tormes en Salamanca es una línea de 7 leguas 17,062 pies, cuyas obras estan contratadas. Las restantes 31,082 varas, hasta el límite de la provincia de Zamora, estan tambien contratadas en pública subasta, pero en la época de la visita no se habian empezado aun los trabajos.

El puente sobre Regamon está ya construido y satisfecho su importe á costa de las dos provincias Avila y Salamanca como obra situada en los confines de ambas.

El resto de la esplanacion y afirmado hasta Salamanca se encuentra hoy como minuciosamente se describe en el estado que acompaña al resultado de estos reconocimientos, esto es, abierta toda la esplanacion y concluidas las obras de fábrica, y puesta sobre el firme la piedra calculada, á trechos ya machacada y arreglada, y en otros trozos sin machacar, pero toda sin cubrir con el recebo, excepto el trozo tercero que estaba enteramente concluido y recibido de segunda entrega.

La direccion de esta carretera está trazada por Regamon, Peñaranda y Encinas, en cuyas inmediaciones se ha construido un puente sobre el rio Tormes, desde donde va á Calvarrasa, Santa Marta y puente sobre el mismo rio Tormes á la entrada de Salamanca.

Como las obras de esta carretera estan en curso de eje-

cucion, y en los expedientes respectivos constan los motivos por qué la Direccion general ha creído conveniente proponer al Gobierno algunas variaciones con las que por último deben ampliarse aquellas, segun está resuelto por Reales órdenes, lo único que hay que decir sobre el particular es que generalmente son necesarias, y que se apoyan ademas en razones de congruencia, puesto que esta porcion de carretera está destinada á formar parte de la general de Madrid á Vigo, á cuya ejecucion concurre el Estado con la mitad del importe presupuesto.

Todas las obras de fábrica se ejecutan con la perfeccion debida, y por ser la principal entre ellas el puente ya construido sobre el rio Tormes en Encinas, merece que de él se haga una mencion especial.

Debia constar de solos 5 arcos de madera establecidos sobre estribos y pilas de piedra que pudieran servir algun dia para voltear sobre ellos arcos de igual materia; pero despues se añadió uno mas á instancias de las Autoridades provinciales y á expensas de sus fondos. Cada uno de los arcos de madera, que es de 60.º y 90 pies de cuerda, está formado con 5 cerchones curvos, revestidos en algunas partes con planchas de zinc y asegurados con contravientos de hierro, que contribuyen á su mayor estabilidad y solidez. La latitud del puente entre pretilos es de 21 pies, y su piso entablonado hasta las jentradas y salidas, que estan sobre terraplenes sostenidos por altos muros de buena mampostería. Como obras accesorias del mismo puente se han construido ademas un ponton de 20 pies de luz, situado en la parte conveniente del segundo brazo del rio; un fuerte malecon en la orilla derecha del mismo, y una buena casa-habitacion, que sirvió de albergue á los operarios y empleados, y que en lo sucesivo servirá tambien para almacen de efectos y materiales, vivienda de peones camineros y de los encargados de la recaudacion del portazgo.

Aunque el piso del puente fue propuesto y aprobado solo de madera, se ha puesto sobre él un afirmado de piedra y grava que aun subsiste, y sobre el que se hace el tránsito por los carruajes y pasajeros, suministrando una prueba mas de la solidez de la obra, puesto que se ha sobrecargado el puente con un peso de mas de 3000 arrobas en cada arco, cuando para carga de prueba se habian fijado solamente 304 libras por vara cuadrada; y siendo las de un arco 220 varas, resultaba para esta prueba un peso total de 2675 arrobas sobre cada arco, que bastarian para demostrar su solidez. Asi pues no parece deba quedar duda sobre la buena construccion del puente cuando, subsistiendo este mayor peso hace ya mas de un año, pasan sobre él las diligencias, carruajes y demas pasajeros, sin que en el escrupuloso reconocimiento practicado con motivo de esta visita de inspeccion se haya notado el menor defecto de desnivel, ni falta de aplomo en ninguno de los cerchones, pendolones y carreras del piso, ni en las demas partes de esta importante obra, que ha sido construida por contrata y dirigida por el Ingeniero jefe del distrito [D. Ramon del Pino con acierto, atendidas las dificultades de mas de un género que ha tenido que vencer para llevarla á cabo.

El referido puente de Encinas proporciona tambien mas corta y segura comunicacion á varios pueblos importantes de uno y otro lado de la carretera, la que en su primer trozo y glorieta contigua á aquel tiene ademas paseos con árboles.

Obras de conservacion.

En 13 de Enero de 1847 se hicieron las pruebas de resistencia y demas necesarias para comprobar la buena construccion y solidez del puente citado, y en consecuencia se recibió de primera esta obra: trascurrido el año de prueba, á que segun contrata debia quedar sujeta, se repitieron los reconocimientos necesarios por el Ingeniero jefe del distrito, el de la provincia y el representante de la empresa, y habiendo encontrado todas las partes de la obra en el mas perfecto estado de solidez, sin ningun indicio de resentimiento ni alteracion en parte alguna del puente, no obstante el tráfico que por él hacian ya mas de un año cuantos carruajes frecuentan esta carretera, se recibió de segunda entrega en 20 de Enero último.

En los mismos términos ha sido recibido el trozo número 3, que comprende desde el puente de Encinas á Calvarrasa, ó sean 7892 varas, para cuya conservacion hay los correspondientes peones camineros.

CARRETERA PROVINCIAL DE BEJAR.

Desde la villa de Bejar deben partir dos ramales de carretera, el uno en direccion de Avila y el otro á Extremadura. De los seis trozos en que se dividió el primero, se contrataron los tres primeros, que forman dos leguas hasta Sorihuela, y comprenden el puerto de Vallegera, que imposibilitaba el paso á toda especie de carruajes. Dichos tres trozos estan completamente construidos, á pesar de lo difícil de su trazado, que ha obligado á formar siete cigzacs ó revueltas de una pendiente de 1/20, sostenidos con grandes muros en extension de mas de 1400 varas. El firme bien

construido en tres capas se conserva en buen estado. Las obras de fábrica son un puente sobre el río Frio de 30 pies de luz y 58 de elevación, todo de sillería, con los muros de avenida de igual altura en 400 varas de longitud; dos pontones de 20 y 15 pies de cuerda y 12 de elevación; cuatro alcantarillas de 9 pies de luz, y 47 de 6 y 4 pies idem con alturas de 3 hasta 19; cuyas obras bien construidas de sillería se conservan en el mejor estado por los 5 peones camineros que por cuenta de la provincia existen para el cuidado de dicha carretera.

Estos trozos formarán parte de la nueva carretera á Palencia y Cáceres, cuyo proyecto se estaba estudiando.

Caminos y embarcaderos del Duero.

Nada se ha ejecutado en estas obras desde el año 1837, en que se destruyó el puente de Camaces, acabado de construir por contrata, para reemplazarlo con otro que se construyó en su lugar con sus entradas y salidas, y se proyectaron los embarcaderos en la Fregeneda, habilitándose únicamente algunos trozos del camino que á ellos conduce, y cuyas obras están hoy día en un completo abandono.

CARRETERA DE SALAMANCA Á VALLADOLID.

La parte de esta carretera, comprendida desde Salamanca á Parada de Rubiales, está aun pendiente de la formación de su proyecto, en el que se estaban ocupando los ingenieros.

PROVINCIA DE ZAMORA.

CARRETERA DE VIGO.

Obras nuevas.

Ademas de las obras de la carretera de Galicia comprendidas en esta provincia, y de las que se ha hecho relación en la de Valladolid, que son 9 leguas y 12,048 pies, corresponde á la misma la carretera general de Vigo, que se considera dividida en dos secciones, á saber: la comprendida entre el límite de la provincia de Salamanca, mas allá de Cubo hasta el puente mayor de Zamora, cuya longitud de 3 leguas y 2919 pies estaba contratada en pública subasta, sin que al tiempo de la visita se hubiese dado principio á las obras, y la porción restante de la misma carretera desde Zamora hasta Portilla de la Canda, límite de la provincia de Orense, cuya distancia es de 26 leguas y 44,918 pies, en las que se han ejecutado ya algunas obras.

Segun el proyecto primitivamente aprobado, se dirige la carretera desde Zamora por el pie del Castillo y arrabal de Olivares al puente de Valorio, el de Ricobayo, Jonfria, Mellanes y Rabanales, campo de Aliste, á Maide, en cuyo pueblo se reúne el camino que se usaba á falta de puente por la barca de Manzanal y Carbajales, á San Pedro de las Herreras, venta de Touza Oscura, Robledo, Ungilde, Pedralla y Requejo, Padornelo, Aciveros, Luñan, venta de la Tuiza, la de Edradas y las Portillas de la Canda, cuyo presupuesto, con el importe de todas las obras necesarias á una carretera general, ascendía á 8.391,121 rs., incluso el pago de terrenos.

Se hizo al mismo tiempo otro presupuesto para la pronta habilitación de esta carretera, la que puede quedar corriente construyendo desde luego todas las obras de fábrica, como se proponían en el presupuesto general, los trozos necesarios para unir dichas obras de fábrica y algunas otras indispensables para suavizar ó evitar pendientes excesivas, dejando los demas trozos en su estado natural, hasta que mas adelante y con mayores recursos pudiera pensarse en concluir la carretera con arreglo al proyecto primitivo, para cuya ejecución solo contaba la provincia con el producto de los arbitrios concedidos, que ascendían á unos 300,000 reales anuales, y el de los portazgos que se fueran estableciendo. Dicho presupuesto de habilitación importaba 6.439,386 reales, incluso tambien el valor de los terrenos y las obras del puente de Ricobayo.

Bajo este último presupuesto y el pliego de condiciones formado en Febrero de 1841, en virtud de orden del Gobierno circular á los Jefes políticos de todas las provincias por donde cruza la expresada carretera, contrató la de Zamora la ejecución de algunas obras en Junio de dicho año de 1841, y previa la superior aprobación de los remates, se principiaron inmediatamente los trabajos de la reparación del puente de Ricobayo; de las 6583 varas del trozo primero, ó sea desde el puente mayor de Zamora hasta la subida á la venta del Puerto, y de las 6767 varas lineales de los dos trozos segundo y tercero á uno y otro lado del puente.

Durante la ejecución de estas obras se adoptaron algunas variaciones. El puente de Ricobayo sobre el río Esla es un edificio de tiempo inmemorial, y no se sabe en qué época ni por qué causa se arruinaron sus dos arcos del centro. En su primer reconocimiento ni despues se han encontrado señales de que su paso hubiese estado en uso en tiempo alguno. Para bajar á él por el lado de Muelas habia un escarpado de piedra casi vertical de 54 pies de altura, y se bajaba solo á pie con bastante trabajo por entre sendas practicadas por los naturales del pais. Por la parte de Ricobayo se presentaba otro escarpado igual de 40 pies de altura, y ni en uno ni otro lado habia vestigio alguno ni se-

ñal de calzada, ni camino, ni aun de herradura, sino malas sendas de ganados y pastores de aquellos pueblos. El puente tenia 23 pies de ancho entre pretiles, si es que los tuvo alguna vez, 59 de altura hasta la imposta de los cinco arcos que tenia, los cuales son peraltados de 39 pies de claro, 93 de altura total desde el fondo de las aguas, y 475 de longitud: cada una de las pilas tiene 27 pies de espesor, y se reconocian en el fondo del río algunos pedazos enteros de los dos arcos destruidos, los que se conservaban sin haberse desprendido ninguna dovela; y la porción de pila que se conservaba en pie estaba ladeada y fuera de cimentación.

Es indudable que las aguas en épocas de grandes avenidas habian cubierto todo este puente, y se proyectó en consecuencia formar de los dos arcos uno solo, tambien apuntado, de 400 pies de cuerda ó claro, levantando mas todo el puente otros 25 pies sobre los 93 de altura que entonces tenia, haciendo en este sobrepuente otros siete arcos nuevos de forma semicircular sobre un vano cuadrado de lado igual al espesor de las pilas, poniendo nuevo pretel al puente. El presupuesto de toda la obra se calculó en 700,000 reales; pero principiados los trabajos se propuso y aprobó la supresión del grande arco para restablecer los arcos apuntados arruinados, edificando de nuevo la pila intermedia, cuya variación sobrecargó el presupuesto del puente hasta 903,575 rs.

Se hicieron igualmente algunas otras alteraciones en el proyecto particular del puente Valorio; se construyeron algunos muros y alcantarillas no incluidas en el presupuesto, para sustituir á los badenes; de modo que importando las obras de explanación y firme contratadas 958,558 rs., con mas 903,575 las del puente de Ricobayo, inclusa la modificación hecha en su presupuesto particular, subieron todavia á 469,887 rs. mas las obras adicionales ejecutadas fuera de contrata, de las cuales algunas han sido aprobadas por la Direccion general, y otras solo por la Diputación provincial, á propuesta del Ingeniero. Se han pagado tambien 3744 rs. de perjuicios causados, que tampoco estaban incluidos en el presupuesto, y 53,427 rs. de indemnizaciones de terrenos, resultando por último que con los gastos de dirección y administración tiene satisfechos la provincia unos 2.207,250 reales en esta carretera.

Se encuentran hoy construidas de nuevo 2583 varas lineales en el primer trozo, ó sea desde el puente mayor de Zamora hasta lo alto de la cuesta de Valorio, incluso el puente de este nombre, que es de 12 pies de claro y 15 de altura hasta los arranques de su arco escarzano, y faltan otras 4000 varas para el complemento de esta parte de la contrata, que fue de solo el primer trozo. Ademas se halla enteramente concluida la reparación del puente de Ricobayo y las 3567 varas del término del lugar de Muelas desde su confin con el de Zamora y el puente, y las 3200 entre el puente y el lugar de Ricobayo, que eran las que correspondian al segundo y tercer trozo, los cuales, con el resto de las demas obras de habilitación, constituan la segunda parte de la contrata. Aunque las obras del primer trozo están regularmente ejecutadas, hay bastante diferencia respecto de las del segundo y tercero, que tienen mucha mas perfección y mejor aspecto y aun solidez por la buena construcción de sus muros de sostenimiento y demas obras de fábrica; si bien hubiera sido de desear que en el trazado de las revueltas de los zigzags en las pendientes indispensables, aunque exceden poco de 5 por 100, se hubiera dado mas amplitud á las curvas, lo que indudablemente permitia aun el terreno.

El puente citado de Ricobayo es una de las obras mejor acabadas, bajo la dirección del Ingeniero D. José María Perez, y seguramente la provincia ha ganado mucho con la habilitación de aquel paso, que evita los inconvenientes de las barcas en un río caudaloso en los inviernos, por lo que de desear seria se removieran los inconvenientes que tienen paralizada la continuación de una carretera tan importante.

Obras de conservación.

En tal concepto solo existen en la provincia los trozos segundo y tercero y el puente de Ricobayo ya citados, que concluidos y recibidos ya en segunda entrega, hay para su cuidado cuatro peones camineros.

PORTAZGOS.

Por Real orden de 18 de Diciembre del año próximo pasado se sirvió S. M. aprobar el establecimiento de uno en el puente de Ricobayo, debiendo fijarse el arancel con arreglo á las instrucciones vigentes del ramo, en cuyo estado se encontraba este asunto, cuya terminación parece urgente al ingeniero Inspector.

CANALES.

Provincias de Palencia y Valladolid.

El mismo ingeniero Inspector da cuenta del resultado del reconocimiento practicado en el canal de Castilla y en el de Campos, diciendo que el llamado Ramal del Norte, ó sea desde Alar hasta la orilla derecha del Carrion, en Ca-

lhorra, consta de 18 tramos ó trozos que forman una línea de 475,458 varas, cuya descripción hace muy minuciosamente el referido Inspector, así como de todas las obras y arbolado del canal. En dicha línea hay 24 esclusas de igual forma y dimensiones, cuyos saltos suman 317 pies y 7 pulgadas de caída total, á los que agregados los de la pendiente del canal, que puede considerarse de $\frac{1}{40000}$, forma el total desnivel entre el origen y terminación de este ramal, el cual se halla actualmente aprovechado con siete fábricas de harina, una de papel, siete molinos de maquila, dos batanes en movimiento y otro sin uso. Hay ademas en dicho ramal dos puentes acueductos, 16 puentes de esclusa, 9 puentes mayores de comunicación, 2 pontones acueductos y 2 alcantarillas, cuyas obras son en general de sillería, así como las presas de Pisuerga en Alar y al frente de Herrera. Como obras de importancia pueden considerarse el gran terraplen de Abanades, los desmontes de Osornio, de Requena, Frómista y Calahorra, los grupos de 4 y de 3 esclusas en Frómista y Calahorra, y el vivero y nuevo plantío en este último punto.

El ramal de Campos, ó sea desde el último tramo del canal del Norte hasta Rioseco, está en construcción, y tiene 9 tramos ó trozos que hacen otra línea de 88,914 varas, con 8 esclusas, cuyos saltos suman 73 pies y 8 pulgadas de altura, la que solo aprovecha hasta ahora una fábrica de harina. Segun el estado en que se hallaban los trabajos de este ramal, debian concluirse todas las obras mas esenciales y quedar habilitada la navegación hasta Rioseco en todo el Otoño pasado, faltando aun por construir las obras del embarcadero.

El ramal del Sur del mismo canal principia en el Seron, tramo primero del ramal de Campos, y sigue por Palencia hasta Valladolid con una línea de 67,560 varas lineales, dividida en 12 tramos ó trozos con 18 esclusas, que producen un salto total de 220 pies y 4 pulgadas.

En la descripción antes indicada se hace una comparación entre las obras que constituyen los tres ramales en que se considera dividido el canal de Castilla, á saber: el del Norte, el del Sur y el del Centro, llamado tambien de Campos. Segun el referido Inspector las obras del primer ramal tienen toda la solidez necesaria y bastante perfección para la época en que se construyeron; las del ramal del Sur son en general defectuosas en los aparejos y en la construcción de sus obras de fábrica; y las de Campos reúnen toda la solidez, hermosura y perfección que pueden conseguirse, mediante la aplicación de los conocimientos modernos, de que han dado pruebas relevantes los Ingenieros que las dirigen.

Encauzamiento del río Sequillo.

Por disposición del Jefe político de Valladolid, y á solicitud de los pueblos situados en la inmediación de este río, se ha formado el proyecto de su encauzamiento, que, aunque seco en mucha parte del año, ocasiona muchos estragos en los terrenos inmediatos durante el invierno, recibiendo ademas las aguas sobrantes del ramal de Campos en la inmediación de Rioseco.

Se reduce dicho proyecto á regularizar el cauce actual, enderezándolo y suprimiendo las vueltas bruscas, uniformando la pendiente lo posible en cada uno de los tres trozos en que está dividido el proyecto, y construyendo algunos puentes nuevos para la comunicación entre estos pueblos á un lado y otro del canal. Tendrá el nuevo cauce, así rectificado, 279,750 pies; y su presupuesto, incluso gastos imprevistos, arreglo de presas y prolongación de los cauces en varios molinos, importa 1.709,000 rs.

Este proyecto, comprendido en los límites del distrito de Valladolid y su provincia y la de Palencia hasta la de Zamora, fue formado y examinado en el distrito, entregado despues al Jefe político de la provincia y remitido á la Direccion general de Obras públicas. Su utilidad es palpable; los pueblos interesados solicitan y deben costear la ejecución de las obras cada uno en su término ó jurisdicción con arbitrios especiales que han de proponer al efecto; y el Inspector cree conveniente que se promueva la terminación de este asunto.

PERSONAL.

El referido Inspector, en cumplimiento de las instrucciones, ha presentado igualmente el cuadro del personal de los Ingenieros, empleados subalternos y peonaje, destinados en dicho distrito de Valladolid para todas las atenciones del servicio público, y la distribución de los mismos; resultando que hay un Ingeniero con un número de subalternos suficiente para cada provincia en que tienen su residencia, desempeñando en ella todas las comisiones provinciales y municipales propias del instituto del cuerpo que ocurren en el servicio público, y de cuyo buen desempeño ha quedado el Ingeniero Inspector sumamente satisfecho.

Está conforme la relación precedente con los documentos de la visita á que se refiere.—G. Otero.

Nota. No se insertan los estados á que hacen referencia algunos párrafos de la anterior relación, porque sus resultados se hallan resumidos en los documentos de igual clase que mensualmente se publican en la Gaceta.

RELACION de las obras de conservación y nueva construcción, ejecutadas en el mes de Setiembre de 1848 en los distritos de

CONSERVACION.	TOTAL															
	Madrid.	Burgos.	Vitoria.	Zaragoza.	Barcelona.	Valencia.	Murcia.	Granada.	Sevilla.	Cáceres.	Valladolid.	Leon.	Orense.	Islas Baleares.	Islas Canarias.	
Se han bacheado, varas superficiales.....	12,135	40,364	..	4,444	24,644	3,774	29,793	696	4,889	3,664	5,899	3,445	..	16	..	100,427
Se han recargado, varas lineales.....	1,095	..	..	..	2,286	919	..	450	20	..	67	261	..	..	..	5,098
Se han recebado, id.....	35,625	3,545	..	4,026	1,008	2,323	440	264	203	2,199	705	9,440	2,940	..	..	59,718
Se han revocado, id.....	286,448	48,310	..	13,713	15,676	14,090	45,382	284	326	238	6,730	20,907	..	..	..	421,974
Se han limpiado de lodo y polvo, id.....	16,464	450	..	..	776	466	2,102	..	4,640	..	40,289	2,466	..	1,758	68	36,479
Arreglo de paseos y cunetas, id.....	242,623	60,777	..	18,550	53,783	6,554	310	2,120	4,160	10,680	17,434	12,132	94,334	..	43	520,497
Se han recorrido para quebrantar piedras, idem.....	..	7,443	..	..	23,594	46	4,480	..	4,500	4,664	3,116	729	15,380	..	..	57,624
Se han descantado, id.....	..	..	..	6,017	310	2,910	..	4,448	3,960	4,190	40,961	20,268	3,200	..	..	50,264
Líneas de paseos arreglados, id.....	..	..	..	..	..	533	..	..	..	..	..	..	..	..	..	535
Id. de cuneta abierta, id.....	..	..	..	..	..	..	..	4,940	..	74	..	..	..	..	..	2,014
Id. de id. desembrozada, id.....	..	..	..	..	..	11,245	..	926	..	5,205	..	..	99,187	4,524	..	118,087
Quema y limpia de vegetación id.....	..	..	..	..	..	..	..	3,800	..	..	..	..	..	..	..	3,800
Se han desembrozado id.....	..	..	..	..	..	..	..	..	30	..	..	..	..	..	..	30

CONSERVACION.		Madrid.	Burgos.	Vitoria.	Zaragoza.	Barcelona.	Valencia.	Murcia.	Granada.	Sevilla.	Cáceres.	Valladolid.	Leon.	Orense.	Islas Baleares.	Islas Canarias.	TOTAL.		
Obras de fábrica y accesorias...	Concluidas.	Puentes.....	4	..	..	..	4	..	..	..	..	..	..	..	4	..	3	
		Pontones.....	4	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	4	
		Alcantarillas...	4	5	..	3	..	4	2	..	..	3	..	..	..	..	18	
		Tajeas.....	18	..	..	1	..	4	..	..	..	2	..	..	..	5	30	
		Badenes.....	..	..	..	3	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	3	
		Guarda-ruedas.	..	..	..	..	..	..	18	..	..	..	..	..	..	..	..	34
		Puentes.....	..	2	..	2	..	2	..	..	1	4	..	..	..	..	..	14
		Pontones.....	..	..	..	..	..	1	..	..	1	..	..	45	..	..	..	17
		Sillería para puentes, pies cúbicos.....	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	15,750	..	..	..	..	15,750
		Madera para id. id.....	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	6,744	..	..	..	..	6,744
		Pies cúbicos mampostería para id.....	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	6,200	..	..	..	..	6,200
		Id. de rosca ladrillo id.....	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	7,171	..	..	..	..	7,171
		Cal en piedra varas cúbicas.	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	28	..	28
		Piedra para sillería varas cúbicas.....	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	930	..	..	930
		Pies cúbicos de mampostería para muros de sostenimiento.....	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	2,100	..	..	..	..	2,100
	Id. para fábrica de ladrillo de alcantarillas.	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	802	..	..	..	..	802	
	Piedra de mampostería varas cúbicas.....	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	200	..	..	200	
NUEVA CONSTRUCCION CON FONDOS MIXTOS.																			
Obras de fábrica y accesorias...	Explicación...	Varas lineales de movimiento de tierras.....	..	3,551	..	..	4,742	..	..	..	..	..	..	..	..	..	5,293	
		Id. id. de muros de sostenimiento.....	..	..	..	..	7	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	7
		Varas lineales de 1ª 2ª y 3ª capa.....	..	4,808	..	..	3,000	..	..	..	..	..	..	..	2,147	..	..	6,955
	Afirmado...	Id. de recevado y cilindrado.	..	..	..	..	4,000	..	..	..	..	..	..	..	1,318	..	..	2,318
		Concluidas.	Alcantarillas.....	..	2	2
			Tajeas.....	1	1
	Badenes.....		..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	3	..	..	3
	En construcción...	Guarda-ruedas.	..	..	..	..	74	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	74
		Puentes.....	..	5	..	2	..	..	..	..	..	..	..	..	1	..	..	8
		Pontones.....	..	..	..	1	..	..	..	..	..	..	..	..	1	..	..	2
		Alcantarillas.....	..	2	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	2
		Tajeas.....	..	..	..	2	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	2

NOTA. La diferencia que se advierte en la existencia de acopios de piedra machacada y sin machacar entre los estados de Agosto y Setiembre últimos por lo respectivo al distrito de Burgos, procede de que el nuevamente formado de Vitoria se ha hecho cargo de las existencias que en fin del expresado Agosto correspondieron á las carreteras de Andoain é Irun por San Sebastian, las cuales pertenecieron al distrito de Burgos hasta fin del repetido mes.

Madrid 8 de Enero de 1849.—G. Otero.

MINISTERIO DE LA GOBERNACION DEL REINO.

Dirección de Sanidad.

Se hallan vacantes las plazas de médicos directores de las aguas y baños minerales de Gestona en la provincia de Guipúzcoa, y de Fuensanta de Buyer de Nava en la provincia de Oviedo.

Lo que se anuncia para los efectos que expresa el artículo 27 del Real decreto de 17 de Marzo de 1847.

Madrid 18 de Enero de 1849.—El Director, Manuel Zarzaga.

DIRECCION GENERAL DE FINCAS DEL ESTADO.

FINCAS DEL CLERO REGULAR PARA CUYOS REMATES SE SEÑALARA DIA.

Por providencia de los Sres. Intendentes de las provincias que á continuación se expresan, estan señalados en sus respectivas capitales, para los remates de las fincas nacionales anunciadas en el Boletín, los dias que se indican; debiendo verificarse otros remates de dichas fincas en esta corte en sus Casas Consistoriales, en los mismos dias y horas de doce á una, ante los Sres. Jueces de primera instancia y escribanos que se dirán, con asistencia del Administrador principal de fincas del Estado ó persona que les represente, y con citación del Procurador síndico.

ENCOMIENDAS.

NAVARRA.

Dia 29 de Enero ante los Sres. D. Pedro Nolasco Auriolas y D. Gabriel Santin Quevedo.

ENCOMIENDA DE LEACHE, DE LA ORDEN DE SAN JUAN DE JERUSALEN.

Una hacienda en la villa de Leache, partido de Aoiz, compuesta de una casa, 40 pajares y 169 tierras, de cabida en junto 734 robadas y dos almudes: no tiene cargas; produce en renta 153 robos y ocho almudes de trigo, y su arriendo vence en 15 de Agosto de 1852: ha sido tasada en 59,713 rs., y capitalizada en la cantidad de 78,705 rs. y 30 mrs., por la que se saca á subasta.

Otra hacienda en el lugar de Iracheta del valle de Orba, partido de Tafalla: se compone de una casa con corrales, patio y granero, una era de trillar mieses y 26 tierras de sembrar, de cabida 441 robadas y 7 almudes y medio: no tiene cargas; produce en renta 33 robos de trigo, y su arriendo vence en 15 de Agosto del año corriente: ha sido capitalizada en 48,082 rs. y 2 mrs., y tasada en la cantidad de 25,692 rs., por la que se saca á subasta. Dichas fincas son de mayor cuantía.

LEON.

Dia 31 de Enero ante los Sres. D. Miguel Maria Duran y D. Santiago de la Granja.

Una heredad de 34 tierras centenales de 131 fanegas y 6 celemines; un huerto de 6 celemines, y una panera cubierta y con paredes de tierra, que en término de San Juan de Torres y Villanueva de Serna perteneció á la encomienda mayor de Urbigo, orden de San Juan de Jerusalem: las llevan en renta por tres años Tomas San Martin, Francisco Rubio y compañeros en 116 fanegas de centeno: ha sido tasada en 40,360 rs., y capitalizada en 52,200 rs., que es la cantidad por que se saca á subasta.

Otra heredad de dos huertas y una tierra trugal, 27 tierras linares y 66 centenales, de cabida 53 fanegas y un celemin, que en San Juan de Torres, Villanueva, San Martin y Santa María de Torres, Quintana del Marco, Lebrones, Moscas y Roperuelos pertenecieron á dicha encomienda: la llevan en arriendo por igual tiempo que los anteriores la viuda de Tomas Perez, Julian Ramos y compañeros en 57 fanegas y 8 celemines de centeno cada año: ha sido tasada en 48,635 rs., y capitalizada en 25,940 rs. y 40 maravedis, que es la cantidad por que se saca á subasta.

Un molino harinero adonde llaman los Nogales, en término de San Juan de Torres, que perteneció á la referida encomienda: tiene 880 pies superficiales, compuesto de paredes de mampostería y cubierto de teja: le lleva en arriendo Tirso Rubio por 30 fanegas de trigo y 30 de centeno: ha sido tasado en 42,000 rs., y capitalizado en 24,300 rs., que es la cantidad por que se saca á subasta. Dichas fincas son de mayor cuantía, y no consta tengan carga alguna.

PARTE NO OFICIAL.

Segun un estado publicado por la seccion de la parroquia de San Sebastian de esta corte, de la Real asociacion de beneficencia domiciliaria, resultan de ingresos en el año de 1848:

	Rs. vn.	Mrs.
Existencia en fin de Diciembre de 1847.....	4,110	
Recibido del fondo general.....	4,820	
Suscripciones y limosnas particulares.....	14,697	..40
Total.....	17,627	..40

De gastos: en ropa, comestibles y otros efectos distribuidos á los pobres.....	12,775	..44
Por asignacion del taller de labores.....	1,800	
Por gastos de recaudacion.....	1,200	
Total.....	15,775	..44

Existencia en fin de Diciembre último.....	4,851	..30
Número de pobres socorridos.....	463	

BORSA DE MADRID.

Cotizacion del dia 18 de Enero á las tres de la tarde.

EFFECTOS PUBLICOS.

No se han hecho operaciones.

CAMBIOS.

Londres á 90 dias, 49 pap. París, 5-13 p. á 8 d. vista.

Alicante, 1/2 b. Málaga, 1/2 pap. b.
Barcelona á ps. fs., 2 1/4 id. Santander, 1 1/2 b.
Bilbao, 2 pap. b. Santiago, 1/2 pap. d.

Cádiz, 1/2 id. id. Sevilla, par.
Coruña, par. Valencia, 1 pap. b.
Granada, 3/4 pap. d. Zaragoza, 1/2 b.

Descuento de letras á 6 por 100 al año.

TEATROS.

PRINCIPE. A las ocho de la noche.—Sinfonía.—*La niña boba*, acreditada comedia en tres actos.—*Boleras jaleadas á doce*, música de D. Baltasar Saldoni.—Terminará el espectáculo con la divertida pieza en un acto titulada *El peluquero en el baile*.

CRUZ. A las ocho de la noche.—Funcion á beneficio de D. José Dardalla.—Sinfonía.—*Pedro la Cambra*, melo-drama nuevo, original, de carácter andaluz, en dos actos y en verso.—*Las caleseras*, boleras nuevaz jaleadas, bailadas por la Sra. Callejo y el Sr. Gonzalez.—*No siempre lo bueno es bueno*, comedia nueva en un acto, original y en verso.—*Manchegas jaleadas á ocho*, música de D. Cristobal Oudrid.—Terminará el espectáculo con la pieza en un acto del género andaluz, original, nueva en este teatro, titulada *La perla sevillana*.

INSTITUTO. Hoy no hay funcion. Mañana á las ocho de la noche.—Funcion extraordinaria á beneficio del primer actor D. Francisco Lumbreras.—Sinfonía.—*La Duquesita*, drama nuevo en dos actos, arreglado al teatro español por uno de nuestros mas acreditados escritores dramáticos, y precedido de un prólogo, original del mismo.—*Boleras nuevas jaleadas á seis*.—*La comedia de Maravillas*, acreditado sainete de D. Ramon de la Cruz, que terminará con manchegas á seis.

CIRCO DE PAUL. Hoy no hay funcion. Mañana sábado á las ocho de la noche.—Funcion extraordinaria á beneficio del enano D. Francisquito.

Por primera vez el Mayo andaluz, escena de costumbres, ejecutada á caballo por el enano D. Francisquito.—Por primera vez los equilibrios de la escalera guarnecida de fuegos artificiales, por el jóven Emilio (mallorquin).—Por primera vez se presentará el enano D. Francisquito vestido de húsar montado á caballo, en el cual verificará ejercicios de equitacion.—Por primera vez el Sr. Eduardo Volci, que acaba de llegar á esta corte, verificará ejercicios sobre un caballo en pelo.—Por primera vez Los Jockeys en las carreras, por los Sres. Tournaire y Teodoro, que serán acompañados de los Sres. Niemezek y Lepicq.—Por primera vez el doble volteo, por la Sra. Lepicq, montando el caballo Abukir, y la señorita María, española, montando el caballo Ardiente.—Por primera vez varios ejercicios á caballo, por la señorita María.—Por segunda vez las actitudes aéreas, por el Sr. Carrasco y el jóven Emilio.—*La locura de la equitacion*, escena mimica ejecutada á caballo por el Sr. Lepicq.—Otros varios ejercicios.

EDITOR RESPONSABLE GERVASIO IZAGA.

EN LA IMPRENTA NACIONAL.