

**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 suscripción 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 importante salud.

**MINISTERIO DE LA GOBERNACION DEL REINO.**

*Direccion de Correos.*

Se recuerda al público que el sábado próximo 27 del corriente á las dos de su tarde ha de celebrarse en el local que ocupa este Ministerio la subasta para la enagenacion de diez carruajes pertenecientes al ramo de Correos que se hallan de manifiesto en el taller de D. Dionisio Lefebre, calle de Valverde, núm 4.

Las condiciones se insertaron en la *Gaceta* de 11 del que rige y en el *Diario de Avisos* de esta capital de 12 del mismo. Madrid 23 de Julio de 1850.—El Director, Zarazaga.

*Direccion de Ultramar.*

El Gobernador Capitan general de Filipinas con fecha de 14 de Mayo último manifiesta que continúa sin alteracion la tranquilidad pública en aquellos dominios.

**ANUNCIO OFICIAL.**

**JUNTA DE CLASES PASIVAS.**

Deseando esta Junta no diferir el despacho de algunos expedientes de clasificación y de revision de que se ocupa, ni perjudicar á los interesados por falta de datos, ha acordado excitar á los señores que á continuacion se expresan, para que por sí ó por persona en su representacion se sirvan acercarse á las oficinas de la misma en el término de un mes á enterarse de puntos que les interesa; en el concepto de que si no lo verifican podrá pararles perjuicio.

D. Mateo Mora y Lomas.—D. Juan Manzanera.—Don Manuel Martinez Mazon.—D. José Joaquin Lozano.—D. Francisco Tiburcio Escobar.—D. José Paniagua.—D. Bartolomé Galvez.—D. Antonio de Heredia.

Madrid 22 de Julio de 1850.—El vocal secretario, Ramon Lopez Tejada.

**PROVIDENCIAS JUDICIALES.**

D. Carlos Halcon y Mendoza, abogado de los Tribunales del reino. Auditor honorario de Marina, caballero maestrante de la Real de Sevilla, individuo de la sociedad económica de Amigos del pais de esta ciudad y Juez de primera instancia en el distrito de San Miguel de la misma &c.

Por el presente cito, llamo y emplazo á Nicasio Barrio, que con pasaporte dado en Casares con el núm. 56 transitó por esta en 24 de Febrero del corriente año, y refrendó para la del Puerto de Santa María con el núm. 362, para que en el término de 30 dias, contados desde el en que aparezca inserto este edicto en la *Gaceta* de Gobierno, se presente en este juzgado á contestar á las preguntas que se le hagan, y desvanecer las sospechas que contra él resultan de que sea autor ó cómplice en la muerte violenta causada con arma blanca la noche del 25 del citado mes á un forastero desconocido en la calle Cruz de la Palma de esta poblacion, cuyas señas personales, las de una caballería que portaba, ropa que vestía y la que fue encontrada en la posada donde estuvo parando se anota á continuacion, á fin de que cualquiera persona que pueda dar razon de quien sea, lo verifique dentro del mismo término, directamente ó por medio de las Autoridades de sus respectivos domicilios, convocándose á los que en concepto de parientes se consideren con derecho á personarse en la causa que se sigue por el expresado delito; en la inteligencia que tanto á uno como á otros se les oirá y administrará justicia, y que pasado dicho término se sustanciará aquella en rebeldía de los que aparezcan culpables, y solo con la audiencia del promotor fiscal.

Jerez de la Frontera 8 de Julio de 1850.—Carlos Halcon.—Por orden de dicho señor, Manuel Garcia de Acuña.

*Nota.* Señas personales.—Como de 32 años de edad, estatura cumplida, pelo castaño oscuro, color moreno, bar-

ba regular, boca grande, cara pequeña, con una cicatriz en el lado derecho del labio superior, y en la parte anterior del brazo derecho pintado formando la figura de un corazon, y en el mismo sitio del izquierdo una imagen de nuestra Señora del Cármen.

Ropa que vestía y efectos encontrados.—Pantalon de paño oscuro listado, borcegués negros, faja negra, camisa de color rayada, marsellé de paño azul oscuro con adornos de pana negra, capa de paño basto muy vieja, sombrero negro cañés, una petaca de becerro labrada, un eslabon de acero con las iniciales B. F., una cartera de tafete que contiene un pasaporte dado en Guadalcanal con el número 52 á favor de Francisco Cabeza.

Prendas de ropas encontradas.—Un saco grande de gerga, otro id. servido remendado, una capa de paño de la tierra sin forro ni vueltas, unas alforjas de gerga, un pantalon de paño listado, un dorman de paño azul, una camisa de género blanco con las iniciales A. R. en la tabla del pecho, una chaqueta vieja de punto, una camiseta de lana, un cinto de cañamazo, una cartera y bolsa de badana que contiene un pasaporte dado en Fuenteheridos á favor de Pascual Vazquez, otro en blanco y una licencia para el uso de escopeta á favor de Francisco Cabeza, un puñal desenvainado con cabo negro.

Reseña de la bestia mular.—Un mulo negro peseña, entero, cerrado, zancajoso ó cerrado de los corvejones, con varios lunares blancos en el lomo y los costillares, como de seis cuartas y de tres á cuatro dedos, la cola despuntada, sin hierro.

Jerez 8 de Julio de 1850.—García de Acuña.

Por providencia del Sr. Juez de primera instancia de esta villa D. José Morphy, refrendada del escribano del número D. Felipe José de Ibabe, se sacan á pública subasta dos casas sitas en la ciudad de Toledo, la una tahona titulada de Fermin Gamez, sita en la plazuela de la Cruz, número 3, que tiene de sitio 2504 y  $\frac{1}{9}$  varas cuadradas, valuada en la cantidad de 48,666 rs., y la otra situada en la plazuela de Valdecaleros, sin número, contigua á la predicha casa tahona, que tiene de sitio 1440 pies, valuada en 46,666 rs. 23 mrs. Quien quisiere hacer postura acuda ante dicho Sr. Juez y por la indicada escribanía, donde se admitirán siendo arregladas; en inteligencia que para el remate está señalado el miércoles 31 del corriente á las doce del día en la audiencia de S. S., sita en el piso bajo de la territorial

Madrid 20 de Julio de 1850.—Felipe José de Ibabe.

Por providencia del Sr. D. José Morphy, Juez de primera instancia de esta villa, refrendada del escribano de número D. Felipe José de Ibabe, se cita, llama y emplaza por término de 30 dias á todos los que se crean con derecho á los bienes relictos por defuncion de D. Eustasio Esteban, vecino que fue de esta corte, y que falleció en 27 de Abril último en Palenzuela, á fin de que acudan á deducirle en forma en el referido juzgado; bajo apercibimiento de pararles caso contrario el perjuicio que haya lugar.

Madrid 19 de Julio de 1850.—Felipe José de Ibabe.

Por providencia del Sr. D. José Morphy, Juez de primera instancia del distrito de Lavapies de esta corte, se cita, llama y emplaza por segundo término de nueve dias á Antonio Martinez, para que comparezca en dicho juzgado y escribanía de D. José Marin ó en cualquiera de las cárceles de esta capital á responder á los cargos que le resultan en causa criminal que se sigue contra Juan Perez por robo de una perrita inglesa, pues si así lo hiciera se le oirá y administrará justicia en lo que la tenga, y de lo contrario se sustanciará la causa en su rebeldía, parándole el perjuicio que haya lugar.

Por el presente se cita, llama y emplaza á Clara Perez, para que dentro de nueve dias, que por tercero y último término se la señalan, contados desde la publicacion de este edicto en la *Gaceta*, se presente en la cárcel de Villa á responder á los cargos que la resultan en causa que se la sigue por estas en el juzgado de primera instancia de las Vistillas, que despacha el Sr. D. Juan Fiol y escribanía de D. Julian Ortega; bajo apercibimiento que de no verificarlo se sustanciará la causa en rebeldía y le parará el perjuicio que haya lugar.

Por el presente se cita, llama y emplaza á Margarita Claveria, para que dentro de nueve dias, contados desde la publicacion de este anuncio en la *Gaceta*, que por segundo

término se le señala, se presente en cualquiera de las cárceles á responder á los cargos que le resultan en la causa que se sigue contra la misma en el juzgado de primera instancia de las Vistillas, que despacha el Sr. D. Juan Fiol y escribanía de número de D. Julian de Ortega, por hurto de un pañuelo; bajo apercibimiento que de no verificarlo pasado dicho término le parará el perjuicio que haya lugar.

Por el presente y en virtud de providencia del Sr. Don Félix de la Sota y Sota, Juez de primera instancia del distrito de Embajadores de esta corte, se cita, llama y emplaza por segundo edicto y término de tercero dia á Juan Cares Bares, hijo de Nicolas y Maria, soltero, natural de Cares en Francia, dependiente del comercio, de 25 años de edad, para que dentro de dicho término comparezca en el juzgado de S. S., sito en el piso bajo de la territorial y por la escribanía de D. Martin Santin y Vazquez, de que es auxiliar el de S. M. D. Miguel Garcia Gomez, á fin de hacerle saber cierta providencia dictada en causa criminal de oficio que se le instruye por sustraccion de géneros; bajo apercibimiento de ser declarado contumaz y rebelde.

**PARTE NO OFICIAL.**

**NOTICIAS EXTRANJERAS.**

**FRANCIA.—PARIS 17 DE JULIO.**

Hoy ha adoptado la Asamblea una resolución importante. Conforme á las conclusiones del informe presentado por Mr. de Montalembert, ha decidido por una inmensa mayoría prorrogarse por tres meses, esto es, desde 11 de Agosto hasta 11 de Noviembre próximo. Solo dos ó tres miembros de la Montaña han tomado parte en la corta é insignificante discusion que precedió al voto. Varias enmiendas, dirigidas á cambiar la fecha de la prorogacion, ó de abreviar la duracion de esta, no han sido admitidas. Por último, resulta de las explicaciones dadas por el relator, que en el caso en que el presupuesto de ingresos no estuviese votado el 11 de Agosto, se retardaría la prorogacion hasta que la Asamblea hubiera podido terminar sus trabajos.

**ESTADOS PONTIFICIOS.—ROMA 8 DE JULIO.**

Segun los trabajos que los franceses han hecho en Civita-Vecchia, se cree que ocuparán por mucho tiempo esta posicion, aun despues de la evacuacion de Roma. Además de los cañones que han colocado en el fuerte del Vicchiere y la fortaleza de Miguel Angelo, han hecho trabajos por parte de tierra como si temiesen un sitio. Entre la puerta Romana y la puerta Cornetto han coronado los bastiones de una doble hilera de gaviones llenos de tierra. Tambien los han establecido por la parte de la ciudad; de forma que los soldados que defendiesen el parapeto estarían tambien á cubierto de todos los proyectiles que se les disparasen por este lado.

Mr. Beranger, Capitan de navío, ha tomado el mando del puerto. Han llegado de Francia algunos sargentos escogidos en diversos regimientos que solicitan entrar á servir en el ejército del Papa; pero sin perder su derecho de ascenso en el ejército frances.

El General Gemeau, invitado por el Santo Padre á ocuparse de la organizacion de las tropas pontificias, ha declarado ser imposible componer este ejército sin que vengan de Francia sargentos instructores. Ha sido autorizado para ello por el Papa y por el Presidente.

**DOS SICILIAS.—NÁPOLES 11 DE JULIO.**

Por un despacho telegráfico recibido ayer tarde en esta, se anuncia hallarse la escuadra inglesa á la vista de Catania con direccion al estrecho de Mesina.

**CONFEDERACION GERMÁNICA.—MANHEIM 14 DE JULIO.**

Acaba de llegar orden por estafeta para que no marche la infantería badesa. Los barcos de vapor que se habían fletado han sido despedidos. Dicen que no se ha recibido un despacho que debia haber enviado por el telégrafo el

Oficial del estado mayor que se habia adelantado para preparar el alojamiento de las tropas.  
Todos se pierden en congeturas con este suceso.

PRUSIA.—BERLIN 15 DE JULIO.

La noticia esparcida ayer acerca de que el ejército del Schleswig Holstein habia entrado en el territorio del Schleswig se confirma hoy, y segun el tratado las tropas prusianas empiezan hoy su retirada. Es indudable que la escuadra rusa ha desembarcado ya tropas á fin de asegurar la ejecucion de la paz, interponiéndose como Potencia neutra entre las dos partes beligerantes.

La llegada de las tropas marítimas rusas demuestra que todas las eventualidades que pudieran resultar de una negativa por parte de los Ducados á someterse á las condiciones del tratado han sido previstas, y que las grandes Potencias se han puesto de acuerdo con antelacion sobre las medidas que debian adoptarse.

El Consejo de Ministros que se reunió el 12 de este mes duró hasta media noche. En él se discutieron las cuestiones de la orden del día y los medios propuestos para ponerse de acuerdo con el Austria. Esta cuestion está suspensa por ahora, y se cree que al fin habrá acuerdo con el Austria.

A pesar de todas las aserciones de los periódicos semi-oficiales que pretenden hacer creer en la posibilidad del mantenimiento de la Union, podemos asegurar que esta cuestion es la resuelta, por decirlo así, de hecho por la prolongacion del provisional, que no se trasformará nunca en definitiva. Todo se reduce simplemente á esto: la obra de la Union esta abandonada de hecho; pero se salvarán las apariencias, no renunciando el principio propuesto primeramente.

Las Cámaras prusianas no se reunirán antes del mes de Noviembre. La próxima legislatura será decisiva para los destinos futuros de la Prusia, porque se tratará de saber si la Prusia es verdaderamente un Estado constitucional funcionando con regularidad.

Se dice que el Príncipe de Prusia pasará el 18 de este mes á Baden.

Sefeloge, cuyo estado de demencia es ya incontestable, será trasladado un día de estos á un hospital de dementes.

—La *Gaceta del Rhin y de Westfalia* publica la siguiente declaracion del plenipotenciario prusiano como un anejo al protocolo de la conferencia final de 2 de Julio de 1850:

Yo el infrascrito plenipotenciario prusiano, despues de haber firmado el tratado de paz y el protocolo de este día, tengo el honor de entregar como anejo al dicho protocolo de la conferencia de hoy la declaracion siguiente:

1º Repite en cuanto al art. 3º del tratado de paz la misma reserva que habia consignado en su proposicion adicional del 12 de Junio con el núm. 1º, á saber:

Que la reserva general de los derechos que han correspondido reciprocamente á las altas partes contratantes antes de la guerra, debe en la aceptacion de la Confederacion, comprender tambien los derechos que ella se ha reconocido por el acuerdo de la Dieta de 17 de Setiembre de 1846.

2º El plenipotenciario prusiano toma acta de todo cuanto ha sido reconocido en la conferencia de 1º de Julio por parte de los señores plenipotenciarios daneses y por el Sr. Conde de Westmoreland: que las palabras del art. 4º del tratado *podrá reclamar*, las cuales fueron substituidas á la de *reclamar*, no deben interpretarse en perjuicio del derecho federal alemán como si se hubiese dejado al libre albedrío de S. M. danesa, Duque de Holstein, como miembro de la Confederacion, el reclamar ó no la intervencion de la Confederacion en el Holstein, antes de llegar á medios violentos y de emplear contra el Holstein fuerzas armadas; pero que la incertidumbre indicada por la palabra *podrá* no referirse mas que á la circunstancia incierta ahora de que S. M. acaso consiguiera restablecer el ejercicio de su autoridad legitima en el Holstein por medios pacíficos.

3º En fin, el infrascrito toma acta de la declaracion verbal emitida por el Sr. Conde de Westmoreland en la conferencia de 1º de Julio relativa á la supresion de las palabras *y otros derechos territoriales* que el infrascrito habia propuesto para que se insertasen en el art. 5º del tratado despues de las palabras *el límite*. S. E. el representante de la Potencia mediadora declara á petición del infrascrito que la supresion de estas palabras no debian en manera alguna afectar los derechos territoriales que los dos Ducados de Schleswig y Holstein podian poseer reciprocamente el uno sobre el territorio del otro.

Berlin 2 de Julio de 1850.—Usedom.

AUSTRIA.—VIENA 12 DE JULIO.

Por un decreto del Emperador ha sido nombrado Comandante interino del tercer cuerpo de ejército en reemplazo del Baron Haynau, á quien se le ha concedido el retiro, el Teniente Feld-mariscal Conde Carlos Walmoden-Gimbor.

—El plan de organizacion de las provincias italianas ha adelantado un paso. Se ha decidido en Consejo, á lo que se asegura, que ademas de los dos Gobiernos civiles de Venecia y de Milan, la Italia tendrá tambien un Gobierno civil central, cuya residencia será Verona.

Este punto importante y enteramente de confianza será ocupado por un natural de Italia, el Conde Strasoldo, hijo político del Feld-mariscal Radetzky.

La amnistía para la Hungria, cuya publicacion ha seguido inmediatamente á la caída del General Haynau, ha sido recibida por todas partes con entusiasmo. La popularidad que con este paso adquiere el Emperador y el Gobierno ha tomado mayor aumento.

No parece se está aqui muy satisfecho de lo que pasa en Roma. El Piamonte se ha convertido en otro manantial de inquietudes. Se ve con disgusto á este Estado ocuparse, como lo hace, con un ardor extremo, del desarrollo de su marina. Quiere reconocerse en este ardor la influencia de la Inglaterra, que desea suscitar una rival al Austria en el Mediterráneo.

Dicen que el Gabinete ha recibido la noticia del arreglo de la indemnizacion exigida á Nápoles por la Inglaterra

en favor de ciertos comerciantes ingleses residentes en Palermo y en Mesina.

IDEM 13.

Se han entablado negociaciones para renovar el tratado de paz concluido entre el Austria y la Rusia en 1840 por solos diez años, y que se refiere á la libre navegacion del Danubio.

Las partes contratantes se proponen introducir en dicho tratado notables modificaciones.

DINAMARCA.—COPENHAGUE 12 DE JULIO.

La *Gaceta oficial* de Dinamarca en su número de ayer tarde, y despues de haber analizado lo que dicen los periódicos alemanes acerca del tratado de paz y el protocolo firmados entre la Prusia y la Dinamarca, se explica en estos términos:

A vista de lo que precede es preciso creer que nuestras tropas entrarán en el Ducado de Schleswig la semana próxima, y aun antes si se supiese con certidumbre que las tropas de los insurgentes se proponian pasar antes de esta época al territorio del Schleswig.

Hoy se ha promulgado la ley en que se prohíbe publicar nada por medio de la imprenta durante la guerra sobre el estado, posicion, movimientos del ejército, el transporte del material de guerra, la permanencia y las marchas de los Comandantes superiores &c. La sancion penal de esta ley consiste en multas de 500 á 1500 escudos de banco (1500 á 4500 francos) que, segun las circunstancias, podrán comutarse en una prision mas ó menos duradera.

El Baron de Pechlin y Mr. de Scheel, Auditor general del ejército, que han firmado en Berlin el tratado de paz, estan de regreso en Copenhague.

KIEL 15 DE JULIO.

Tres batallones de holstoneses han entrado en la ciudad de Schleswig. Las avanzadas danesas llegan hasta Flensburgo.

Los holstoneses han trasladado los cañones de Kiel á Eckernförde.

Tenemos aqui seis buques de guerra daneses y cuatro de guerra rusos. Los demas estan á lo largo de las costas.

## NOTICIAS NACIONALES.

Huelva 15 de Julio.

El grave y doloroso acontecimiento publicado en la *Gaceta* extraordinaria del día 12, y de que tuvimos aqui noticia en el de ayer á las ocho de la mañana, ha producido una profunda é inexplicable sensacion de pena y amargura en el ánimo de los leales habitantes de esta capital, que pocos momentos antes y muy de antemano se hallaban hartos confiados y poseidos de satisfaccion preparando los medios de solemnizar el venturoso suceso que tanto podia influir en la consolidacion del orden y en la felicidad de la noble nacion española. En medio del sentimiento general que entre todos nosotros domina por la muerte del Príncipe de Asturias en el acto mismo de su nacimiento, nos queda el consuelo de saber que S. M. la Reina, sobreponiéndose á la pena, continuaba en buen estado de salud.

Con este motivo, y en corroboracion de lo mucho que ha afectado á los habitantes de Huelva tan desgraciado suceso, las Autoridades y funcionarios públicos de esta capital, juntamente con su vecindario, han elevado por el correo de hoy una exposicion á S. M. significando sus leales sentimientos.

Cádiz 13 de Julio.—(Del Nacional.)

Para conocer la pérdida tan grande que acaba de sufrir la nacion española con la muerte del Régio vástago que dió á luz nuestra amada Reina, basta oír el patético lenguaje del pueblo expresando su sentimiento por que hubiese vivido nada mas que minutos el augusto niño, basta leer los artículos de todos los periódicos, sin distincion de matices políticos, porque todos ellos, al hablar de tan interesante asunto, no insertan mas que palabras hijas de un dolor intenso, no publican mas que frases arrancadas por una profunda tristeza. Semejante dolor, tanta amargura prueba el inmenso júbilo con que hubiera sido acogido por los españoles un resultado distinto, prueba las dulces y lisonjeras esperanzas que hubiera hecho concebir la vida del tierno Príncipe, cuya primera sonrisa se hubiera considerado por nuestros compatriotas como el iris de un porvenir mas venturoso para la España.

¡Esperanzas defraudadas!... ¡Hermosas ilusiones que desaparecieron rápidamente dejando una realidad tan triste como sombría!...

Solamente un consuelo puede mitigar algun tanto la pena producida por la infausta noticia á que nos referimos, y es el considerar que la Reina es muy jóven, que podrá tener hijos, y que no permitirá la divina Providencia que suceda con los demas Príncipes que nazcan lo mismo que ha sucedido con el que hace poco naciera, y cuya pérdida lamentamos.

Chiclana 14 de Julio.

La polacra griega *Anaxartida*, su Capitan A. Paleocrasa, que se dirigia de los puertos de Levante para Irlanda, cargada de maiz, al pasar por frente á la costa de la Barrosa en la noche del 13 del corriente, tocó en la laja que llaman de Los majarrotos, sufriendo el casco tan considerable averia, que el Capitan se vió obligado á poner la proa á tierra para salvar la vida de la tripulacion, como pudo conseguirlo encallando el buque en la playa á las once de la misma noche.

Las Autoridades adoptaron inmediatamente las mas eficaces providencias para proteger á los naufragos y evitar

los robos y desórdenes que suelen ocurrir en semejantes sucesos, habiéndose conseguido ya traer á tierra varios efectos del equipaje, velámen, jarcia y cables, sin que haya habido ninguna queja.

(Del Comercio.)

Ayer á las diez de la mañana se han dado á la vela en este puerto los buques de guerra que componen la escuadrilla de instruccion al mando del Capitan de navio Don Cristóbal Mallen.

Iba en cabeza con la insignia de mando la corbeta *Marzarredo*, y seguia por el orden en que los nombramos los bergantines *Scipion* y *Valdés*, el pailebot *Gaditano*, la corbeta *Venus*, el pailebot *Vidasoa* y el vapor *Peninsula*.

Un gran número de personas acudieron á la muralla, á la Alameda y al campo para presenciar la salida de la escuadrilla, y allí tuvimos y tuvieron todos ocasion de admirar la precision y exactitud de las maniobras de los buques, su perfecto alineamiento, las proporciones que guardaban en sus distancias, y la rapidez con que eran ejecutadas las órdenes del Jefe de la division comunicadas por medio de señales. No acostumbrados por desgracia á espectáculos de esta especie en nuestra marina de guerra, el de ayer fue para nosotros una verdadera novedad que ensanchaba agradablemente el ánimo y robustecia la esperanza de ver restaurado, como ya empieza á estarlo, el antiguo poder naval de nuestro pais.

Gerona 19 de Julio.—(Del Postillon.)

Tan grande como hubiera sido nuestra alegría al anunciar el fausto suceso que toda la nacion ansiosamente aguardaba, es intenso y amargo nuestro dolor al tener que decir que la muerte nos ha arrebatado á los pocos instantes de su nacimiento el Príncipe de Asturias que S. M. la Reina dió á luz. Respetamos los altos designios de la Providencia.

—El día 15 del corriente mes se abrierán para el público los baños construidos nuevamente dentro del puerto de Palamos con las comodidades que la premura por lo avanzado de la estacion han permitido: interinamente podrán bañarse á la vez de seis á ocho personas de todas edades con la mayor seguridad por lo proporcionado y limpio de su fondo, y las personas mas delicadas y faltas de salud podrán bañarse todos los días desde las cuatro de la mañana hasta las once de la noche, pues el despejo y claridad del baño por lo bien colocado de las persianas que lo rodean hacen impenetrables los rayos del sol en él, y su esmerada construccion le resguardan de lluvias, vientos y marejada: en el mismo local, para mas comodidad de los concurrentes, hay dentro del baño una proporcionado retrete ó vestidor decentemente amueblado y alhajado con personas de servicio para lo que se ofrezca.

Los precios serán convencionales, pues el empresario, como trata de llevar en lo sucesivo el establecimiento al mayor estado de perfeccion que sea susceptible, hará toda clase de sacrificios para que las personas que le honren este año con su asistencia tengan deseos en las futuras temporadas de continuar favoreciéndole.

Valencia 20 de Julio.—(Del Diario.)

Ayer debió llegar la canalizacion hasta las casas consistoriales, y hoy á la plaza de la Constitucion, y en los dias sucesivos seguirán las obras de la cañería por las calles del Miguelete y de Zaragoza hasta llegar á la plaza de Santa Catalina. Tenemos entendido que el Ayuntamiento, como primer suscriptor, será el primero en disfrutar del beneficio de las fuentes particulares, para lo cual ha adquirido un hermoso pilon de mármol que será colocado en el patio de las casas consistoriales.

## VARIEDADES.

ADELANTOS INDUSTRIALES.

Insertamos á continuacion un artículo de la *Revista de Ciencias* que se ha publicado en el *Boletín oficial del Ministerio de Comercio, Instruccion y Obras públicas*, en el cual se describe el puente-tubo construido sobre el brazo de mar que divide la Inglaterra de la isla de Anglesey, y para continuar el camino de hierro desde Londres á Holyhead, frente á Dublín en Irlanda.

Esta obra colosal en sus dimensiones, lo es mas si cabe por el atrevimiento de su construccion, ya sea atendiendo á las masas enormes de hierro de que se compone, ya en razon al procedimiento mecánico empleado para colocarlas del modo estable y firme con que se ha obtenido un resultado capaz por sí solo de dar idea del poder industrial, de la riqueza mecánica y científica de un pais tan digno de estudiarse en sus adelantos y mejoras industriales.

En Puente-Tubo Britania ha levantado la industria inglesa un monumento digno de su poder y de la valentía con que si hace algunos años abrió un camino debajo del Tamesis, hoy lo ha establecido atravesando el espacio con sus rails, y dominando las olas y las tempestades del estrecho de Menai. ¡Feliz pais en el cual son posibles estos esfuerzos del genio y los de la asociacion bien entendida que producen tantas maravillas y levantan sobre sí mismo el poder y el alcance de las sociedades humanas!

Hé aqui la descripcion á que nos referimos, y cuyo estudio recomendamos mucho á nuestros ingenieros de caminos y demas personas facultativas.

MECANICA APLICADA.—PUENTE-TUBO BRITANIA.

Cuando en 1822 resolvió el Gobierno inglés hacer mejoras importantes en el camino de postas de Londres á Holyhead (1), encargó la direccion de las obras al célebre ingeniero Telford. Entre Chester y Holyhead va este camino rodeando el Dee (2) desde la costa del mar de Irlanda has-

(1) Pequeño puerto de la isla de Anglesey y del que parten los correos que hacen el servicio entre Inglaterra y Dublin.

(2) Golfo ó brazo de mar.

ta el estrecho de Menai, que es preciso atravesar en seguida para llegar á la isla de Anglesey y al puerto de Holyhead en la parte S. O. de esta. En semejante travesía es preciso también pasar el Conway, no lejos de su embocadura. Estos pasos se efectuaban antes en embarcaciones, medio las mas veces peligroso á causa de los violentos huracanes que reinan en aquella comarca. Para salvar tales inconvenientes en una via de comunicacion tan interesante, estableció Telford sobre el Conway y sobre el estrecho de Menai los dos magníficos puentes colgantes, cuya construccion hizo célebre su nombre.

La importancia del camino de Londres á Dublin, que habia obligado al Gobierno inglés á aprobar los dispendiosos gastos de los enormes puentes propuestos por Telford, no podia dejar de llamar la atencion de las compañías de caminos de hierro.

Unido Chester á Londres por un carril no interrumpido de hierro con las líneas de London and Birmingham, Grand Junction y el ramal Chester and Crewe, faltaba únicamente para completar el gran camino de hierro entre Londres y Holyhead llenar el considerable vacío que quedaba entre Chester y Holyhead. A este fin se formó en 1844 una compañía titulada Chester and Holyhead Railway-Compagny, que eligió por su ingeniero á Mr. Stephenson.

Esta línea debia atravesar como la de postas, cuya direccion general seguia el Conway y el estrecho de Menai. No se podian efectuar estos pasos por medio de puentes colgantes que no ofrecerian la rigidez suficiente para el asiento de un camino de hierro. Eran pues precisos puentes fijos; mas su construccion ofrecia grandes dificultades, porque el rio y el estrecho eran ambos frecuentados por buques de gran porte, y se debia á la vez evitar el empleo de andamios y cimbras que impidiesen la navegacion durante las obras, como asimismo el arranque de arcos que tuviesen el grave inconveniente de estrechar el paso, y aun de ocasionar averias en las grandes tempestades del estrecho.

La principal dificultad no consistia precisamente en la enormidad de las obras que eran indispensables, sino en la necesidad de inventar un nuevo modo de construccion. Mr. Stephenson ha sabido vencer todos estos obstáculos con tanta audacia como felicidad, adoptando el puente-tubo que vamos á describir ligeramente.

El primer pensamiento del hábil ingeniero para la travesía del estrecho de Menai fue un puente de hierro de dos ojos de á 450 pies ingleses de luz con 50 de sagita cada uno. La altura de este puente sobre el nivel de la pleamar debia ser de 50 pies en el arranque de los arcos, y 100 en el centro de estos. Para evitar los andamios debian unirse á uno y otro lado de la pila del centro los nacimientos de dos arcos. Mas el Almirantazgo, á cuya aprobacion fue remitido este proyecto, exigió que la altura, aun en el arranque de los arcos, no bajase de 100 pies, lo que obligaba para conservar la forma primitiva á elevar los arcos á 150 encima de las aguas.

Renunciando por esta causa Mr. Stephenson al anterior proyecto, discurrió el de ejecutar el nuevo sistema de puentes rectos, tan digno por su sencillez, atrevimiento y grandiosidad de las operaciones que exige de llamar la atencion de los constructores de todos los paises.

Siendo idénticos los modos de construccion de los empleados en los puentes del rio Conway y del estrecho de Menai, nos limitaremos á describir el mas interesante, el ejecutado en el estrecho, y llamado Britania, nombre de la roca sobre que está construida una de sus pilas.

El nuevo puente, llamado Britania, está situado cerca de 1760 yardas (1510 m) al O. del colgante construido por Telford.

Su largo total es de 4500 pies (4375 m). Tres enormes pilas de fabrica, de las cuales una ocupa el centro, y está elevada sobre la roca Britania, y las otras dos en las orillas, le dividen en cuatro tramos. Los dos grandes, situados encima del mar sobre las tres pilas, tienen cada uno 460 pies ingleses, y 230 los otros. Estos últimos unen las pilas levantadas en las orillas con los estribos contruidos en el interior para sostener el terraplen del camino de hierro.

La pila del centro, que es la mas importante, tiene 62 pies de largo sobre 52 pies 5 pulgadas de ancho en la base. El talud de las caras reduce estas dimensiones á 55 pies sobre 45 pies 5 pulgadas al nivel de la plataforma sobre que descansan los inmensos tubos de hierro que componen la travesía del puente. Su altura es de 200 pies sobre el nivel de la pleamar, y la total de los cimientos de 230. Consiste de 148,625 pies cúbicos de piedra calcárea y 144,625 de arenisca roja. Su peso total es próximamente de 20,000 toneladas, no comprendiendo cerca de 387 de hierro colado invertido en el interior de la fábrica para trabar las partes.

La primera piedra fue puesta en Mayo de 1846 por Mr. Frank Forster, ingeniero de la parte del camino de hierro comprendida entre el Conway y Holyhead. Los cimientos están fundados en roca, sin emplear pilotaje; y no permitiendo la marea trabajar mas que algunas horas del día, se han necesitado muchos meses para salir del agua.

Las pilas levantadas en las orillas tienen 62 pies de largo sobre 52 pies 5 pulgadas de ancho en la base, y 55 pies sobre 32 pies al nivel de la plataforma. Su altura sobre el nivel de la pleamar es de 190 pies, y el peso del hierro empleado para ligar su fábrica cerca de 210 toneladas para cada pila.

Estas formidables pilas, labradas únicamente en sus aristas y en las caras de sus hiladas superiores, ofrecen con sus enormes dimensiones un aspecto imponente.

Seis barcos de vapor están constantemente empleados en trasportar materiales. La subida de las piedras á la obra se efectúa por medio de grúas, que se mueven sobre colizas ó tirantes horizontales de madera sostenidos á cierta altura.

Para completar todo lo que ocurre decir acerca de la obra de fábrica, añadiremos que no se ha descuidado la parte de ornato.

Las entradas están adornadas con figuras colosales de leones, que, aun echados, tienen 12 pies de altura, siendo 25 su ancho, y pesando cada uno 30 toneladas. Cada león está formado de 11 trozos de piedra calcárea. Estos colosales han sido esculpidos por Mr. Tomas, autor de una parte de las esculturas del nuevo Parlamento. Se habia proyectado poner sobre la pila central una enorme estatua de piedra de 60 pies de alto, y cuya ejecucion fuese confiada al mismo escultor; mas se desistió de semejante pensamiento.

Para formarse alguna idea de la construccion de los tu-

bos por donde transitan los convoyes, figúrese una inmensa viga hueca de forma rectangular hecha de hierro forjado. Esta viga tiene 1536 pies de largo, sobre 14 pies y 8 pulgadas de ancho, y una altura variable entre 30 pies y 22 pies y 9 pulgadas.

Esta gigantesca viga forma asi una galería abierta en sus dos extremidades. Dos de estas galerías, adosadas por sus costados, están destinadas á dar paso á las dos vias del ferrocarril. A pesar de su forma rectangular, las llaman tubos los ingleses, cuyo nombre les conservaremos por respeto á los autores de la invencion.

Los tramos de tubo comprendidos entre las pilas de las orillas y los estribos no ofrecen otra dificultad en su construccion que la que nace de su naturaleza misma y de sus grandes dimensiones, porque estando puestos encima del terreno, se pueden emplear andamiadas al efecto; mas las dificultades que se presentan para el resto del puente son extraordinarias por la necesidad de no emplear andamios.

Se ejecuta del modo siguiente:

Se construyen cuatro tubos de 472 pies de largo cada uno en plataformas de la misma extension, dispuestas al efecto; se les trasporta en seguida al pie de las pilas, en donde se les levanta para colocarlos sobre estas en su lugar definitivo. Hecho esto, se concluye el puente uniendo estos tubos entre sí y con los contruidos mediante andamios. Desde luego se concibe que las operaciones necesarias para el transporte y elevacion de masas tan pesadas y voluminosas se habrá efectuado por nuestros vecinos de Ultramar con el mayor interes. Daremos á conocer los principales medios empleados en estas maniobras, despues de describir la construccion de los tubos.

En cada tubo se distinguirá la parte superior y la inferior; esto es, el suelo y el techo de la galería, cuya construccion es poco mas ó menos la misma, y los lados igualmente semejantes entre sí.

El suelo está formado de dos órdenes paralelos de planchas de hierro forjado, puestas horizontalmente. Entre estos dos órdenes de planchas horizontales, están dispuestos regularmente siete de otras colocadas de canto, y de manera que forman con las primeras seis compartimientos ó divisiones rectangulares, cuya direccion es paralela á la del tubo. Cantoneiras ó abrazaderas de hierro forjado colocadas en los cuatro ángulos de estos compartimientos ó divisiones, y remachadas contra las planchas horizontales y verticales, afirman el todo y constituyen un conjunto perfectamente rigido. Las planchas horizontales, revésando un poco las paredes exteriores de las divisiones de los lados, forman con estas paredes ángulos en los cuales otras cantoneiras remachadas contra las planchas y las interiores contribuyen mucho á aumentar la rigidez. Estas divisiones tienen dos pies cuatro pulgadas de ancho, sobre un pie nueve pulgadas de alto. En fin, para fijar el todo en el sentido del ancho, otras planchas remachadas encima y debajo reúnen las horizontales de tres en tres. Estas últimas tienen 12 pies de largo, dos pies cuatro pulgadas de ancho, y un espesor variable del medio al extremo del puente desde  $\frac{9}{16}$  á  $\frac{7}{16}$  de pulgada.

El techo está formado de un modo análogo, y solo difiere del suelo en el número y dimensiones de sus compartimientos, que son ocho, y cuya reunion es un cuadrado de un pie y nueve pulgadas de lado. Cantoneiras en los ángulos interiores y exteriores unen como en aquel las planchas horizontales y verticales, y otras planchas mas angostas puestas encima y remachadas contra todas las juntas concurren á dar solidez al tubo, é impiden la introduccion de las aguas llovedizas.

Los lados ó costados consisten en una serie de planchas puestas verticalmente entre el suelo y el techo. Estos sobresalen un poco al exterior, y los ángulos que forman con las paredes, asi exterior como interiormente, están cubiertos de cantoneiras remachadas entre sí y con las que guarnecen los ángulos opuestos.

Las planchas de los lados están unidas exterior é interiormente entre sí por medio de unos refuerzos en forma de doble cantoneira, y cuya seccion horizontal afecta la figura de una T, estando remachadas entre sí las cabezas de las exteriores é interiores. En la parte exterior se terminan estos refuerzos en el suelo y techo; mas en la interior, doblándose en ángulo recto en estos lugares, se avanza hácia el medio; y remachándose contra las juntas de las planchas horizontales, dan al tubo gran solidez.

Para asegurar esta solidez y evitar todo movimiento de torsion, se han puesto en los ángulos inferiores del tubo, y á uno y otro lado de la escuadra que forman los refuerzos en forma de T, contrafuertes triangulares oblongos, cuyos catetos, apoyados en el suelo y paredes del tubo, se han remachado entre sí y contra los lados de la escuadra que abrazan, mientras que las hipotenusas lo han sido una á otra.

No solo están ligadas las planchas con estos refuerzos ó con cantoneiras en todas las uniones ó juntas en que se ha creído conveniente á la solidez de los tubos y á preservarlos de la accion corrosiva de la humedad, sino que en cuanto ha sido posible se han ensamblado aquellas entre sí, evitando por otra parte hasta cierto punto sus prolongaciones y las de las partes accesorias.

Las planchas de hierro forjado empleadas en estas construccionen tienen dimensiones distintas segun la posicion que ocupan. Sus límites son de 12 á 6 pies y 6 pulgadas de largo, de 2 pies y 4 pulgadas á un pie y 9 pulgadas de ancho, y de  $\frac{9}{16}$  á  $\frac{8}{16}$  de pulgada de espesor. Las de los lados tienen alternativamente 8 pies y 8 pulgadas, y 6 pies y 6 pulgadas de largo, y su espesor  $\frac{1}{2}$  pulgada, excepto en las extremidades donde es algo menor.

Los remaches se ponen en caliente, á fin de obtener por la contraccion una union mas íntima. En las planchas del suelo y del techo están situados de cuatro en cuatro pulgadas, y de tres en tres en los lados. Se da á sus cabezas la forma de un casquete esférico, sirviéndose al efecto de un martillo de acero.

Para hacer los agujeros destinados á recibir los remaches se colocan las piezas que deben ser taladradas en una mesa móvil, cuya velocidad está en relacion con la del saca-bocados que debe abrirlos. Por este procedimiento se hacen unos 40 por minuto.

Segun hemos indicado anteriormente, no es constante la altura del tubo. Desde la pila del centro, en que es de 30 pies, va disminuyendo gradualmente hácia los extremos ó estribos, en que solo tiene 22 pies 9 pulgadas. Esta diferencia se halla repartida en el techo, que tiene asi una forma parabólica, mientras que el suelo está recto y á nivel.

Su altura interior es de 26 pies en el centro, y 18 pies y 9 pulgadas en las extremidades. El ancho es de 14 pies 8 pulgadas en el exterior, y de 14 pies en el interior. El peso de los remaches por yarda (0, m 915) de 72 libras (0, k 45), y el largo total de los empleados en el puente 65 millas. Se calcula en 2.000,000 su número.

Cada uno de los cuatro trozos de tubo que deben formar por su reunion los dos grandes tramos del puente tiene de largo 472 pies; esto es, 12 pies mas que el intervalo entre las pilas, y cuyo suelo sirve para apoyarlas sobre las plataformas de estas despues de levantadas. Se gradúa el peso de cada uno de estos trozos en 1600 toneladas, de las cuales 500 corresponden al suelo, otras tantas al techo y las 600 restantes á los dos lados. El peso total de los tubos para el puente entero será próximamente de 10,000 toneladas.

Las plataformas de madera, en las cuales se han construido los cuatro tubos, se ponen á lo largo de la orilla sobre la costa de Carnarvon y al nivel de la pleamar. Su largo es de 460 pies, y los 6 que por cada lado sobran á los tubos se reciben en pilares de mampostería, dispuestos á sostener por sí solos el peso total de aquellos, cuando acabada su construccion se desbarata la plataforma de madera. Esta no está exactamente á nivel, sino que tiene desde en medio á las extremidades una pendiente de 9 pulgadas que resultan en el suelo del tubo, y tiene por objeto corregir la flexion que no podria dejar de producirse cuando este tubo de tan extraordinarias dimensiones se hallase sostenido únicamente por sus dos extremidades.

Para el transporte de cada uno de estos tubos se emplean ocho pontones, de los cuales dos son de hierro y los seis restantes de madera. Teniendo cada uno de estos pontones 98 pies de largo con 25 de ancho y 11 de profundidad, puede sostener una carga de 400 toneladas con solo la cala de 5 pies. En su fondo tienen unas válvulas que se abren hácia dentro.

Para proceder al transporte se empieza por destruir la plataforma de madera y dejar apoyado el tubo en los pilares de fábrica.

Se disponen en seguida los ocho pontones en dos grupos iguales, uno debajo de cada extremidad. En el momento señalado para la operacion, se cierran las válvulas del fondo, y creciendo la marea se elevan los pontones, y con ellos el tubo, que deja asi de apoyarse en los pilares.

Cables arrollados por un extremo en cabestantes puestos en la orilla opuesta, y manejados por 50 hombres cada uno, y amarrados por el otro á los pontones, arrastran estos al medio de la corriente, que les comunica una velocidad de cerca de cuatro millas por hora.

Otras cuerdas, fuertemente sujetas á los pies de las pilas y á las dos orillas, pasando por encima de ellos, sirven para dirigirlos, y aun detener su movimiento en caso necesario. El oficio de estas últimas es análogo al del cable de la barca en un rio. Estos cables, de cuatro pulgadas de diámetro, tienen mas de dos millas de largo total. Están dispuestos barcos de vapor para prestar su auxilio, si fuese menester.

La velocidad, y por consiguiente el tiempo necesario para poner el tubo entre las dos pilas que deben recibirle, está calculado de suerte que quede terminada esta operacion en el momento que llega el agua á su mayor altura.

El intervalo de 15 minutos que media entre este instante y aquel que empieza el descenso, se emplea en hacer penetrar las dos extremidades del tubo en mortajas rectangulares dispuestas en la fábrica de las pilas á un nivel conveniente. Cada una de estas mortajas tiene seis pies de profundidad, medidos horizontalmente desde la cara de la pila, y una altura proporcionada á la extremidad del tubo que debe alojarse en ella. Para dar paso á las extremidades del tubo durante su ascension, hay practicadas en las caras de las pilas unas ranuras del ancho del tubo y de poca mas profundidad que las mortajas, y que partiendo del pie de estas terminan en las plataformas de las pilas.

Medidas ya las extremidades del tubo en sus mortajas, se abren las válvulas de los pontones, y sumergiéndose estos dejan suelto el tubo que queda apoyado por un extremo en los suelos de las mortajas en una extension de 12 pies y en una posicion análoga á la que tenia en los pilares despues de destruída la plataforma de madera.

Veamos ahora cómo se procede á subir los tubos. Esta importante operacion se efectúa por medio de prensas hidráulicas puestas en las pilas, cerca de 30 pies encima del asiento definitivo de los tubos, en armazones dispuestos al efecto en la fábrica. Se suspende el tubo por cuatro fuertes cadenas del sistema de Gall. Estas cadenas descienden por las ranuras de las pilas, y están sólidamente unidas por una parte á armaduras de hierro fundido de forma de bastidores dispuestas en el interior del tubo á dos pies de sus extremidades, y por la otra al travesaño horizontal del vástago del émbolo de la prensa hidráulica. Las armaduras son tres para cada extremidad, teniendo una de ellas por principal objeto atesar el tubo para que pueda resistir á los enormes esfuerzos de torsion que debe experimentar durante la operacion. En las dos extremidades están fijas por pernos de roscas fuertes barras verticales de hierro fundido, á las cuales se aseguran las cadenas de ascension. Abrazaderas de hierro forjado afirman los bastidores contra el suelo del tubo. Estas armaduras pesan cerca de 200 toneladas, de suerte que asciende próximamente á 1800 el peso total que hay que levantar con cada tubo.

Los eslabones de las cadenas están formados de barras de hierro casi planas (mi-plat) de una pulgada de espesor, siete de ancho y seis pies de largo: cada eslabon consta alternativamente de ocho ó nueve barras semejantes. Para que las cadenas sean igualmente resistentes en todo su largo se ha aumentado el espesor de las barras en los eslabones formados de ocho. Las extremidades de las barras, mas anchas que el cuerpo, están horadadas por un agujero redondo que da paso al perno que une los eslabones entre sí, y las barras se terminan ademas en su parte superior en dos redientes fuertes rectangulares, por medio de los cuales puede asirse la cadena á los dos labios de un tornillo móvil. Las dos cadenas aseguradas en cada extremidad del tubo pasan por agujeros rectangulares abiertos en el travesaño horizontal del vástago del émbolo de la prensa hidráulica.

La mordaza ó tornillo móvil agarra la parte superior del eslabon por los redientes que salen encima del travesaño, y cerrados sus labios por tornillos retienen la cadena en esta posicion en el instante en que el émbolo está en el

extremo inferior de su curso. Obrando ahora la prensa, eleva esta las cadenas, y con ellas los tubos á seis pies, que es la extension del curso del émbolo. En este momento la cabeza del tercer eslabon es agarrada por otra mordaza que retiene la cadena de un travesaño situado en el pie de la prensa y horadado como el del émbolo por dos agujeros rectangulares. Todo el sistema queda así en suspension. Se destornilla entonces la mordaza superior, el émbolo de la prensa desciende, y vuelve á afianzarse aquella bajo los rientes del segundo eslabon, y se abre la del pie de la prensa para que se verifique otro curso del émbolo. Estas operaciones se hacen simultáneamente en las dos extremidades del tubo, que sube así con movimiento lento y regular hasta su nivel definitivo. Tan luego como ha llegado á él se hacen resbalar debajo de sus extremidades y encima de las ranuras por donde estas han subido, y por correderas de hierro fundido puestas en la fábrica, unas vigas del mismo metal (1).

Una de las prensas hidráulicas situadas en las pilas de las orillas consiste en un cilindro de hierro fundido de 41 pulgadas de espesor, y en el cual juega un émbolo macizo. Para impedir la salida del agua, en una ranura abierta en la parte superior, y cuyo diámetro es sensiblemente igual al del émbolo, está puesta una guarnicion de cuero. El resto del cuerpo de la prensa tiene mayor diámetro, y puede entrar y salir entre sus paredes y el émbolo el agua que se introduce así por un conducto abierto oblicuamente en su parte superior.

Esta prensa se pone en juego por bombas impelentes movidas por máquinas de vapor de 40 caballos cada una, y de calderas tubulares como las de las locomotoras. El cilindro de estas máquinas es horizontal, y el vástago del piston, prolongándose por uno y otro lado, y pasando por sus dos cubiertas, penetra en los cuerpos de las bombas, sirviéndolas á la vez de émbolo.

Cuatro bombas impelentes de 1 <sup>1</sup>/<sub>16</sub> pulgada de diámetro están empleadas en actuar en esta sola prensa, cuyo émbolo tiene un diámetro de 20 pulgadas. De esta suerte las superficies de los émbolos de la prensa y de las bombas impelentes están en la razon de 554 á 4. El tubo que conduce el agua es de hierro forjado y de <sup>2</sup>/<sub>5</sub> de pulgada próximamente de diámetro.

Sobre la pila central del Britania se pusieron las dos prensas que sirvieron en la ascension de los tubos del puente de Conway. Sus émbolos tienen 48 pulgadas de diámetro.

Terminada la subida de los tubos parciales, se completa la operacion uniéndolos por el método mencionado. Se forma de esta manera desde una á otra extremidad del puente una galería de hierro de 4330 pies de largo y del peso de 5000 toneladas próximamente. Se comprende bien que la union de las diferentes porciones del tubo debe dar al todo una gran resistencia.

El segundo tubo, puesto en su lugar por los mismos procedimientos, constituirá la segunda vía del ferrocarril.

La diferencia de temperatura del estío al invierno debe producir efecto sensible en la longitud de estos tubos. Está graduado este en una variacion de 12 pulgadas próximamente, y era indispensable facilitar los movimientos de dilatacion y contraccion de una masa tan extensa, á fin de evitar las desfiguraciones que por esta causa se producirían indefectiblemente. Para lograrlo, se ha fijado en medio de los tubos en la pila del centro, y dispuesto debajo de ellos en las de las orillas y los estribos, rodetes de hierro fundido, y en la parte superior balas de bronce rodando en canales ó correderas. De esta suerte ejecutan fácilmente los tubos su movimiento longitudinal.

En Conway está situado el puente-tubo junto al colgante. Es absolutamente igual al Britania en cuanto á su modo de construccion. Consiste en un solo tramo de 400 pies de intervalo entre las pilas. El peso de cada tubo es de 1300 toneladas: se le ha hecho sufrir al primero una prueba, cargándole con 300 toneladas, peso ciertamente superior al que tendrá que experimentar en su servicio. Con esta carga se observó una depresion de tres pulgadas que desapareció tan luego como se quitó aquella. Igual resultado dió el segundo tubo. La primera piedra de esta obra se sentó el 15 de Junio de 1846: el 4º de Mayo de 1848 se abrió el primer tubo al tráfico, y el segundo en Noviembre del mismo año. Los carruajes están transitando por él desde la citada época, sin que haya sobrevenido la menor avería, y la vista no percibe la menor flexion, sin haber tampeco mas ruido que el comun en un tunnel de ladrillo.

Para facilitar y regularizar los movimientos ocasionados en el tubo por los cambios de temperatura se ha dispuesto en una de sus extremidades un sistema de rodillos y balas semejantes al de Britania, quedando fija la otra extremidad.

Se ha pintado todo el hierro como conviene, mas dándole color de piedra, lo que es á la vez un contrasentido y una falta de gusto. Se le ha recubierto de zinc, el menos monumental de los metales. No se podía hacer mas para deshonrar con accesorios insignificantes una obra destinada á formar época en la historia del arte de construir.

Mr. Edwin-Clarke es quien ha dirigido y dirige aun los trabajos de construccion de los tubos de los dos puentes, así como todo lo que concierne á su trasporte y levantamiento.

Mr. Stephenson, arrebatado por la muerte antes de concluirse su obra, habia confiado especialmente al Capitan Clayton, de la marina Real, la operacion del trasporte de los tubos.

Nota. Despues de escrito este artículo ha llegado á nuestras manos la *Revista británica* de Marzo de este año.

En ella hemos visto que el 5 de dicho mes fue inaugurado el tránsito por uno de los tubos del Britania con el paso de cuatro convoyes.

El primero, compuesto de tres locomotoras, cuyo total peso llegaba á 90 toneladas (91,000 kilogramos), le recorrió pausadamente, deteniéndose en los centros de los tramos, sin ocasionar en ellos la mas leve flexion: el segundo de 24

(1) Despues de redactado este artículo, hemos sabido que Mr. Stephenson habia juzgado prudente rellenar de mampostería las ranuras á medida que fuese ascendiendo el tubo. Esta precaucion no ha sido supérflua. El 17 de Agosto último, cuando el émbolo se hallaba en la mitad de su curso, reventó el cilindro y quedó el tubo sostenido á 21 pies encima del agua; altura á que habia llegado sin experimentar avería. Sin la cuerda prevision de Mr. Stephenson, habrian podido originarse desastres de semejante accidente.

wagones cargados de hornaguera, y cuyo peso, incluso el de las locomotoras, ascendia á 300 toneladas (304,500 kilogramos), fue lentamente remolcado á lo largo del tubo, sin producir en él movimiento sensible: el tercero, aunque con dos tercios de peso del anterior, esto es, 200 toneladas, estuvo detenido por espacio de dos horas en medio de uno de los tramos, ocasionando únicamente la flexion de 0,4 pulgadas (medida por el aumento en la cuerda); y finalmente, el cuarto y último, compuesto de tres locomotoras de 200 toneladas y de 30 á 40 diligencias con 700 pasajeros, le atravesó ocupando casi todo su largo.

Desde luego se conoce que estos cuatro convoyes experimentales tenian pesos muy superiores á los que debe sufrir el tubo en su servicio ordinario, siendo de advertir que el aumento de 0,4 pulgadas es aun menor que el que produciría la accion del sol durante media hora.

Está probado ya tambien que los huracanes mas violentos no alteran nada la estabilidad del puente.

#### BOLSA DE MADRID.

Cotizacion del día 23 de Julio á las tres de la tarde.

Clase de efectos.	Curso.	Observaciones.
Titulos del 3 por 100.....	32 <sup>15</sup> / <sub>16</sub> .	
Id. del 5 por 100.....	..	42 <sup>15</sup> / <sub>16</sub> .
Cupones no capitalizados.....	..	..
Deuda sin interes.....	..	3 <sup>7</sup> / <sub>8</sub> pap.
Acciones del Banco español de San Fernando.....	85 din.	..

#### CAMBIOS.

Londres á 90 dias, 50-40 d. Paris, 5-31 p. á 8 d. v.

Alicante, <sup>1</sup> / <sub>2</sub> á <sup>3</sup> / <sub>4</sub> d.	Málaga, <sup>1</sup> / <sub>2</sub> d.
Barcelona á ps. fs., <sup>3</sup> / <sub>8</sub> din. d.	Santander, <sup>1</sup> / <sub>2</sub> din. d.
Bilbao, par.	Santiago, <sup>5</sup> / <sub>8</sub> d.
Cádiz, par.	Sevilla, <sup>1</sup> / <sub>4</sub> id.
Coruña, <sup>1</sup> / <sub>2</sub> pap. d.	Valencia, <sup>1</sup> / <sub>2</sub> id.
Granada, <sup>3</sup> / <sub>4</sub> din. d.	Zaragoza, <sup>1</sup> / <sub>2</sub> id.

Descuento de letras á 6 por 100 al año.

#### ANUNCIOS.

En el despacho de libros de la Imprenta nacional se halla de venta á 12 rs. cada ejemplar de la nueva edicion reformada y auténtica del CÓDIGO PENAL Y DE LA LEY PROVISIONAL dictada para su ejecucion, con un *Apéndice de los Reales decretos, órdenes y disposiciones* no agregadas al texto de los mismos.

Esta edicion ha sido declarada como única oficial y legal para todos los efectos de justicia en Real decreto de 30 de Junio del presente año.

En el referido despacho se halla de venta á 24 rs. y en rústica el tomo de la *Coleccion legislativa de España*, que comprende el tercer cuatrimestre del último año de 1849, y forma el volumen 48 de la antigua *Coleccion de decretos*.

El tomo correspondiente al primer cuatrimestre del presente año está en prensa.

Al mismo precio de 24 rs. se hallan de venta en el expresado establecimiento todos los volúmenes de la *Coleccion legislativa* publicados hasta hoy.

En el mismo despacho se hallan de venta los documentos siguientes:

Aranceles judiciales generales: un cuaderno en 4º, á 10 reales.

Idem de escribanos numerarios, públicos, de hipotecas, Reales, notarios de reinos, procuradores, fieles de fechos, alguaciles y porteros de los juzgados de primera instancia, y para los subalternos de los Tribunales de comercio, los de los Tribunales y juzgados eclesiásticos y los de las Subdelegaciones de la Hacienda pública: en pliego suelto de marca mayor, á 4 rs.

Idem de Tribunales y juzgados de comercio y eclesiásticos, Subdelegaciones de la Hacienda pública, juzgados ordinarios de primera instancia, Alcaldes constitucionales, Jueces avenidores y promotores fiscales: en pliego suelto de marca mayor, á 3 rs.

Todos estos aranceles estan redactados con arreglo á las modificaciones acordadas por Real decreto y resolucion de S. M. de 22 de Mayo de 1846.

#### COMPANIA GENERAL PENINSULAR PARA EL ALUMBRADO DE GAS.

La comision liquidadora de esta sociedad ha resuelto, con la autorizacion competente, convocar, como por el presente aviso convoca, á junta general de accionistas para el día 15 del próximo mes de Agosto á las doce de su mañana en el local de la calle del Baño, núm. 5, cuarto bajo, á fin de someter á su aprobacion una proposicion que se le ha presentado para adquirir todos sus derechos y subrogarse en todas las obligaciones de la sociedad; y siendo en extremo urgente la resolucion, atendido el estado de los negocios de la misma, se recomienda á los señores accionistas la puntual asistencia por su propio interes, y á fin de prevenir oportunamente los perjuicios que en otro caso podrían seguirse. En su consecuencia los señores accionistas que habiendo hecho efectivo el <sup>1</sup>/<sub>2</sub> por 100 de sus acciones en virtud del acuerdo de la última junta general, y que se consideren con derecho de asistencia, se servirán pasar desde este día á obtener de las oficinas de la sociedad, situadas en la calle del Lobo, núm. 48, cuarto principal, el correspondiente billete de entrada.

Finalmente, se previene á los señores accionistas que podrán ser representados por otros presentes autorizándoles con el competente poder ó carta. Madrid 21 de Julio de 1850. — El presidente.

Se vende en subasta privada el cascode y madera que ha producido la parte derribada de la casita á la malicia situada en la calle de Preciados de esta corte, núm. 68 nuevo, propia de la beneficencia de Toledo, señalándose su remate para el domingo 28 del presente mes á las doce de la mañana en casa del apoderado de la misma beneficencia, calle Esparteros, núm. 9, piso tercero, donde estará de manifiesto el pliego de bases.

ENCICLOPEDIA ESPAÑOLA DE DERECHO Y ADMINISTRACION ó nuevo teatro universal de la legislacion de España é Indias, por D. Lorenzo Arrazola, D. Pedro Sainz Andino, D. Miguel Puche y Bautista, D. Vicente Valor, D. Mariano Antonio Collado, D. José Romero Giner, D. Ruperto Navarro Zamorano, D. Pedro Gomez de la Serna, D. Fernando Alvarez, D. Joaquin José Casaus, D. José de Mesa, D. Joaquin Aguirre y D. Cirilo Alvarez Martinez.

Se han publicado los tomos 1º y 2º y la entrega primera del 3º.

#### Nuevo prospecto.

Reunir en una sola obra el conjunto del derecho español en todas sus esferas; explicar cada una de sus partes con la teoría y con la práctica, con la doctrina y la jurisprudencia, ilustrándola con la historia del derecho romano y patrio, y la comparacion de las legislaciones modernas, y finalmente facilitar su estudio, hermanando la ventaja del *Diccionario* con la profundidad del *Tratado*, tal es en resumen el objeto que se propusieron los autores de la *Enciclopedia española de derecho y administracion*.

Una obra tan universal y tan completa no existe, ni se ha intentado entre nosotros. El *Diccionario de Legislacion y Jurisprudencia* de D. Joaquin Escriche, sin duda el mas extenso de los que modernamente se han escrito en nuestro pais, dista mucho de ser un *Diccionario* completo del derecho español: comprende solo el derecho civil y de procedimientos, el derecho penal, que hoy ha cambiado el Código vigente, y algo del derecho comercial. No abarca ni el derecho administrativo, ni el rentístico, ni el militar, ni el público, ni el internacional, y apenas se ocupa del derecho canónico en sus varias esferas, ni del que rige nuestras posesiones de Ultramar; y aun las materias que trata carecen por lo comun de la ilustracion que da la historia y la comparacion de otras legislaciones. No es esto decir que el *Diccionario de Legislacion y Jurisprudencia* haya dejado de tener un valor práctico reconocido: correspondió á una necesidad de su época, y tambien ha facilitado la formacion de obras mas completas.

Para que pueda juzgarse con algun acierto de la diversidad de materias que abraza la *Enciclopedia española de derecho y administracion*, del método ó plan bajo que está escrita, y de la extension con que está tratado cada punto, no hay cosa mejor que examinar el sumario de algunos de los artículos insertos en los dos tomos ya publicados: esto, mas que nuestras palabras, dirán lo que es la *Enciclopedia española de derecho y administracion*.

Únicamente añadiremos que, favorecidos por el público con la buena acogida que ha tenido la obra, y deseosos de corresponder al vivo interes que ha mostrado de que se acelerase su publicacion, nos hemos asociado como colaboradores á los distinguidos jurisperitos y escritores D. Pedro Gomez de la Serna, D. Fernando Alvarez, D. Joaquin José Casaus, D. José de Mesa, D. Joaquin Aguirre y D. Cirilo Alvarez Martinez.

#### Condiciones de la suscripcion.

Esta obra, que constará por lo menos de 40 tomos, se publica por entregas de nueve pliegos, ó sean 72 páginas á dos columnas, siendo el precio de cada una el de 40 rs. en Madrid y 42 en provincias, francas de porte.

A los que desde fuera se suscriban directamente en la administracion central de Madrid y paguen anticipadamente en ella el valor de algunas entregas, se les remitirán estas francas de porte y al precio de 40 rs. como a los suscritores de Madrid.

La correspondencia se remitirá franca y con sobre «A la empresa de la Enciclopedia española de derecho y administracion.»—Madrid.

#### Advertencia importante.

Deseando la empresa facilitar la adquisicion de la obra sin que los nuevos suscritores hagan desde luego el desembolso del precio de los dos tomos publicados, admite nuevas suscripciones, satisfaciendo los suscritores 20 rs. mensuales en Madrid, 24 en provincias, á cuenta y hasta completar el importe de dichos dos tomos, y ademas lo correspondiente á las entregas que se vayan publicando, como se ha hecho hasta aqui.

Continúa abierta la suscripcion en la administracion central de la *Enciclopedia*, calle de la Concepcion gerónima, núm. 49, cuarto segundo de la derecha, y en las principales librerías del reino. 3

#### TEATROS.

SARAO ORIENTAL, calle de la Victoria, núm. 8. Hoy miércoles á las nueve de la noche.—Concierto instrumental, en el que tomarán parte los mas acreditados profesores de esta corte, bajo la direccion del Sr. Mollberg.

#### ORDEN DE LA FUNCION.

- 1º Sinfonia de la *Muda de Pórtici*, de Auber.
  - 2º La perla indiana, polka nueva, de Tubau.
  - 3º Fantasia sobre motivos de la ópera *I Puritani*, de Bellini.
  - 4º La cacería Real, tanda de rigodones, de Mollberg.
  - 5º Se presentarán los cuatro hermanos americanos y ejecutarán ejercicios icarios y aéreos.
  - 6º Capricho sobre motivos de canciones españolas, compuesto por Gevert.
  - 7º Lágrimas de alegría, tanda de walses, nuevamente compuestos por Mollberg.
  - 8º Sinfonia de la ópera *Zampa*, de Herold.
  - 9º La muy aplaudida polka chinesca, por Mollberg.
- Dando fin con los Recreos del Serrallo, por los hermanos americanos.

EDITOR RESPONSABLE GERVASIO IZAGA.

EN LA IMPRENTA NACIONAL.