SE SUSCRIBE

En Madrid en el Despacho de la Impaenta Nacional.

PRECIOS DE SUSCRICION. Por un mes..... 12 rs. Por tres meses...... 36

SE SUSCRIBE

En provincias, en todas las Administraciones de Corres. En Paris, C. A. SAAVEDRA, rue d'Hauteville, núm. 13.



PRECIOS DE SUSCRICION.

	Por un mes	21 rs
Phovincias, 1s-	Por tres meses	60
PROVINCIAS, 18- LAS BALMARES Y CANARIAS	Por seis meses	120
	Por un año	220
	Por un mes	
	Por tres meses	90
EXTRANJERO	Por tres meses	72
	Por seis meses	144
M washi	d bais mineson mustants sents	م مازم م

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

PARTE OFICIAL.

PRESIDENCIA DEL CONSEJO DE MINISTROS.

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

MINISTERIO DE LA GURRBA

REAL DECRETO.

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

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

Está rubricado de la Real mano.

EL MINISTRO DE LA GUERRA. LEOPOLDO O'DONNELL.

Relacion de los Oficiales y sargentos primeros del arma de infanteria à quienes S. M., por resolucion de 11 de Julio de 1862, se ha dignado nombrar para servir los empleos y destinos que á continuacion se expresan, los cuales se hallan vacantes en los regimientos del ejército de Fili-

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

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

D. Fausto Delgado y Sanz, Subteniente del regimiento de Castilla, núm. 10, de Teniente al de Borbon, núm. 8.
D. Tomás Campos, Subteniente agregado al de España, número 5, de Teniente al de la Reina, núm. 2.

D. Pablo Montros y Abeza, sargento primero del de España, núm. 5, de Subteniente al del Rey, núm. 4.°
D. Victor Alcalde y Tobajar, Subteniente del cuadro de reemplazos, al de Isabel II, núm. 9.

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

ULTRAMAR.

DESPACHO TELEGRÁFICO.

El Administrador de Correos de Vigo al Ilustrísimo Sr. Director general de Ultramar:

«Vigo 17 de Julio de 1862.-El vapor-correo Santo Domingo, procedente de la Habana, ha fondeado en este puerto con la correspondencia de las Antillas á las siete de la mañana.»

MINISTERIO DE LA GOBERNACION.

REAL DECRETO.

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

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

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

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

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

Vengo en decretar lo siguiente:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Está rubricado de la Real mano. EL MINISTRO INTERINO DE LA GOBERNACION,

ANTONIO AGUILAR Y CORREA.

Subsecretaria.—Negociado 3.º

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

Resulta:

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

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

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

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

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

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

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

Vistos los artículos 326 y 327 del Código penal, referentes al empleado público que sin autorizacion competente impusiere contribucion ó arbitrio, ó hiciese cualquiera otra exaccion con destino al servicio público ó en provecho propio:

Considerando que la medida acordada por el Ayuntamiento y ejecutada por el Alcalde no tiene el carácter de exaccion, sino que es pura y simplemente un medio de apremio para obligar á los contribuyentes que no sabian ó se resistian á hacerlo á dar cumplimiento á las circulares de la Administracion de Hacienda pública que el Ayuntamiento estaba en el deber de hacer cumplir:

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

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

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

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

POSADA HERRERA.

Sr. Gobernador de la provincia de Málaga.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

POSADA HERRERA.

Sr. Gobernador de la provincia de Córdoba.

Telégrafos.

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

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

MINISTERIO DE FOMENTO.

Obras públicas. - Negociado 7.º

Ilmo. Sr.: He dado cuenta á la REINA (Q. D. G.) del satisfactorio resultado de los ensayos del freno inventado por D. Agustin Castellví, practicados por el Ingeniero Jefe de la division de ferro-carriles de Barcelona en virtud de la autorizacion que se le concedió por Real órden de 24 de Octubre de 1861; de la exposicion del inventor acompañando testimonios de las pruebas verificadas con el mismo buen éxito en presencia de Ingenieros del Estado y de las empresas, de Catedráticos de la Escuela industrial de Barcelona y de otras personas competentes; del favorable informe emitido por la Seccion 3.º de la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos, del cual resulta que se han corregido en el aparato-freno algunos ligeros defectos de detalle con arreglo á las observaciones que hicieron la comision de Ingenieros y la misma Junta de resultas del exámen y ensayos de este invento verificados en 4860; y por último, del juicio que sobre el freno de que se trata ha formado la Asociacion de Ingenieros industriales, calificándole como el mejor de los ideados hasta el dia; y enterada S. M. de todo, y conformándose con lo propuesto por aquella corporacion y por V. I., se ha dignado mandar:

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

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

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

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

VEGA DE ARMIJO.

Sr. Director general de Obras públicas.

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

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

El dia 8 del corriente, y prévio aviso del inventor del freno D. Agustin Castellví, procedí á las pruebas oficiales como Jefe de la division de ferro-carriles de esta pro-vincia, cuyos resultados tengo el honor de pasar á sus superiores manos por separado.

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

Neutralizadas estas dos fuerzas, fué detenido el tren despues de haber recorrido una distancia de un kilómetro, á pesar de funcionar el vapor á la presion ordinaria y de venir con una velocidad de 40 kilómetros por hora.

Esta experiencia pone en evidencia el inmenso poder del mecanismo á que me refiero, quedando reducida la cuestion á que su aplicacion sea más ó ménos instantánea. Sin embargo, no le es dado al hombre destruir instantáneamente las insuperables leyes de la mecánica, y hacer detener completamente á un cuerpo animado de una velocidad extremada, sin exponerse á ser aniquilado.

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

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

En una pendiente tambien de 2 por 100 fué hecha la segunda experiencia, recorriendo el tren desde que se aplico el freno hasta que se paró una distancia de 426 metros. Comparada esta distancia con la recorrida en la experiencia anterior, se observa una notable diferencia debida á que el freno Castellví solo tenia que neutralizar la fuerza de que venia animado el tren y no la traccion de la locomotora.

Otra tercera prueba se verificó con el mismo tren con una velocidad de 40 kilómetros por hora y en una pendiente de 1,50 por 100. En esta prueba obró el freno Castellví á la vez que el ordinario del tender, y además se cerró el regulador del vapor al empezar a obrar los referidos frenos. El tren recorrió en esta tercera experiencia una distancia de 300 metros, parándose al final de

La cuarta prueba, verificada bajo los mismos supuestos que la anterior, pero en una pendiente de 1 por 100 y dando contravapor, despues de haber empezado á obrar el freno Castellví y el del tender, dió por resultado parar el tren á la distancia de 325 metros. En esta cuarta experiencia es preciso consignar que se dió contravapor cuando el tren habia moderado su velocidad por efecto de la aplicacion del freno, y esto se hizo para no exponer el tren á un siniestro si el vapor hubiera contraobrado cuando el tren marchaba á gran velocidad. Las pruebas anteriores, verificadas en circunstancias

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

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

Dios guarde á V. I. muchos años. Barcelona 47 de Marzo de 1862.-El Ingeniero Jefe de la division, Angel Camon.—Ilmo. Sr. Director general de Obras públicas.—Es

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

Que considerado este aparato científicamente, cumple con todas las condiciones mecánicas que el objeto á que se destina requiere, como son: potencia suficiente para la retencion en pocos segundos de un convoy cualquiera, trasmision casi instantánea de su accion, facilidad de regularizarla é moderarla á voluntad, sencillez en el meca-

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

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

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

Que concretándonos á las pruebas últimamente verificadas, manifestamos que se ejecutaron en circunstancias muy desfavorables, y que los resultados fueron tan satisfactorios como eran de esperar, en vista de las precitadas y excelentes condiciones que reune el aparato.

Que creemos que la adopcion de este mecanismo en los ferro-carriles proporcionará inmensas ventajas, preca-viendo choques, descarrilamientos y otros accidentes funestos, haciéndose su aplicacion muy necesaria como garantía para la seguridad de los viajeros.

Que la sencillez de su mecanismo, su fácil manejo y la posibilidad de aplicarle al material móvil de los ferrocarriles hoy explotados son circunstancias muy favorables para su adopcion en los mismos.

Que el inventor D. Agustin Castellvi debe calificarse de notable por la feliz idea de hacer funcionar su mecanismo á impulso de la misma velocidad con que marcha el tren, y con solo un ligero esfuerzo del guarda-freno. Que de todos los frenos conocidos, el inventado por di cho D. Agustin Castellyi es el que reune condiciones más

ventajosas bajo todos conceptos. Y por último, que el precitado D. Agustin Castellví es digno de la consideracion y proteccion del Gobierno, congratulándonos de que un compatriota nuestro haya llegado á inventar semejante mecanismo, cuya aplicacion redundará sin duda alguna en bien para la humanidad y gloria para la nacion española.

Para los efectos consiguientes lo firmamos en la re ferida ciudad de Manresa en los dias, mes y año expresados.-El Ingeniero Jefe de primera clase de Caminos, Canales y Puertos, Jefe de la division de ferro-carriles de Barcelona, Angel Camon.-Bl Coronel de Ingenieros, Comandante del arma en Barcelona, Francisco de Casanova.-El Ingeniero Jefe de primera clase de Caminos Canales y Puertos, y Director de las obras del ferro carril del empalme à Gerona, Andrés de Mendizabal.—El Ingeniero primero de Caminos, Canales y Puertos, é Ingeniero de la Sociedad Ferro-carril de Zaragoza á Barcelona, Mariano Parellada.-El Ingeniero primero de Caminos, Canales y Puertos, Enrique de Mesonero.-El Ingeniero primero de Caminos, Canales y Puertos, Miguel Murave.—El Ingeniero Jese del material y de la traccion del ferro-carril de Zaragoza à Barcelona, James Smith. El Jese del movimiento del serro-carril de Zaragoza á Barcelona, José Motiño. El Ingeniero Jefe de traccion del ferro-carril de Zaragoza á Barcelona, Ibo Roperto. El Ingeniero Jefe de material y traccion del ferro-carril de Zaragoza á Pamplona, Luis Rouviere. El Inspector facultativo de la seccion de Cervera á Manresa, Teodoro Mercy de Iturralde.—El Jefe de la seccion de Fomento de la provincia de Barcelona, Valentin Cabello.-El Oficial de Fomento, José Monzon.-El Escribano del Gobierno de provincia, que autorizó las pruebas oficiales, Cayetano Anglora.—Es copia.

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

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

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

Habiendo llegado á la ciudad de Manresa, se procedió verificar cuatro experiencias, cuyos satisfactorios resultados consignan á continuacion:

Primero. En una pendiente de 2 por 100 bajando, velocidad de 60 kilómetros por hora, frenado el tender y cerrado el regulador, se consiguió parar en 15 segundos recorriendo un trayecto de 230 metros.

Segundo. En pendiente de 2 por 100, velocidad de 40 kilómetros, frenado el tender y regulador en el acto de dar la señal de freno, paró á distancia de 160 metros. Tercero. En pendiente de 1/2 por 100, y en las condiciones expresadas en la experiencia precedente, paró á la

distancia de 83 metros. Cuarto. En rasante horizontal, y en las mismas condiciones, detuvo el tren á distancia de 57 metros. Indicó las velocidades el Ingeniero del material y traccion de la misma vía Mr. James W. Smith, el cual montaba la máquina y dirigia las experiencias.

Las pendientes fueron dadas por D. Teodoro Mercy de Iturralde, ayudante del Inspector del ferro-carril del dis-

Los que suscriben creen, en conclusion, que en virtud de las brillantes operaciones practicadas en dicho dia, el freno Castellví debe ser adoptado en la explotacion de los ferro-carriles; y que su autor, á quien tantos desvelos y sacrificios ha costado la realizacion de su invento, merece una proteccion decidida y eficaz de parte del Gobierno de S. M., disponiendo, si así lo estima conveniente, que la adopcion del freno referido aparezca como obligatoria en los reglamentos que rigen en las vias férreas, con cuya medida creen se prestará un gran servicio á la humanidad.

Barcelona fecha ut retro.-El Catedrático de construccion de máquinas y máquinas de vapor de la Escuela superior industrial de Barcelona , José Maria Rodriguez Car-ballo.—El Ingeniero industrial y Catedrático de Keenología de la Escuela superior industrial de Barcelona, Antonio Traver.-El Catedrático de mecánica industrial del mismo establecimiento, Lúcas Echevarría.-El Director de la Maquinista terrestre y marítima y Vocal de la Junta de Agricultura, Industria y Comercio, N. Tous y Mirapeix.—Pablo Vilaragut, Vicepresidente de la Seccion de Industria de la Junta provincial de dicho nombre, y de Agri-cultura y Comercio.—José Ferrer y Vidal, Vocal de la Seccion de Industria de la Junta provincial de Agricultura, Industria y Comercio.-Federico Ricart, Secretario de la Seccion de Industria de la Junta provincial de este ramo, Agricultura y Comercio.—El Ingeniero Jefe del material v de la traccion del ferro-carril de Zaragoza á Barcelona, Ibo Roperto. = El Profesor industrial, Ayudante de la seccion de Cervera á Manresa, Teodoro Mercy de Iturralde.—Es copia.

JUNTA CONSULTIVA DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS. Seccion 3.ª En sesion del dia 6 del mes actual se dió cuenta de una exposicion de D. Agustin Castellví, inventor del freno que lleva su nombre, y que dirige á S. M. en 19 de Mayo próximo pasado, acompañando los planos de aparato, su descripcion y copias legalizadas de los informes emitidos por los Ingenieros y otras personas competentes en vista de las diferentes pruebas á que se le ha

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

4. Oue se publiquen en la Gaceta los referidos informes para que se conozcan los buenos resultados que en la práctica ha ofrecido la aplicación del aparato.

2.º Que se ordene su preferente uso en todas las vias del reino. 3.º Que se le recompense con la gracia á que haya

lugar. La primera prueba oficial que se hizo de este aparato fué por el Ingeniero Jefe de la division de ferro-carriles de Barcelona, comunicada á su autor en 18 de Mayo de 1860. El tren que sirvio al efecto se componia de una locomotora, tender, un wagon-freno cargado, ocho wagones con mercancias, cuatro coches vacios de viajeros

v otro wagon, en cuvos cinco últimos vehículos se habia

montado el aparato de ensavo que dió lugar á los resul-

tados comprendidos en el cuadro que sigue:

_					
Número de experiencias.	TROZO DE	EALES DEL LÍNEA SOME-	Velocidad del tren en el mo- mento de fun- cionar el freno en kilómetro por hora.	l	
4.*	*	0,016	50	104	Se apretaron los frenos de la máquina y del wagon ordinario y se cerró el regulador, observándose por la fuerte tension de las barras de atalaje de todos los carruajes que el freno Castellví, colocado á la cola del tren, había obrado con más energía que los ordinarios.
2.4	»	0,013	50	157	Se empleó solo el freno de Castellví; pero cerrando el

110

regulador.

Dicho Ingeniero creia que aplicando el mecanismo en todos los vehículos de un tren la parada de este podria verificarse en una longitud de 10 à 50 metros, cualquie-

0.00

60

ra que sean las condiciones de pendiente y velocidad. Segun lo que tambien se deduce de los documentos que constituyen el expediente, D. Agustin Castellví, à quien se le hahia concedido Real cédula de invencion en 30 de Noviembre de 1859, acudió por medio de su conso-

INCLINACION EN

cio al Gobernador de la provincia de Madrid solicitando se designase una comision de Ingenieros para que presenciasen la prueba oficial de la máquina-freno, cuyo nombramiento recayó en el Vicepresidente de la Junta consultiva, en un Inspector de distrito y en el Jefe de la division

Como en el caso anterior, aunque el tren era distinto,

habia montado el freno Castellvi.

componiéndose de una máquina, su tender, nueve wa-

gones de mercancías y los cinco vehículos donde se

de ferro-carriles de Madrid. Verificadas las experiencias en la línea de Madrid á Zaragoza, dieron los resultados siguientes:

	MILI	METROS.					
Número de experiencias	Rampa.	Pendientes.	Velocidad en kilómetros	Distancia.	OBSERVACIONES.		
_	xumpu.	T CHUICEVOE.	por hora.				
4.4 2.4 3.4 4.4	0,014	0,010 0,012 0,012	41 50 46 45	78 198 150 804	Sin vapor y con solo los frenos de ensayo. Sin vapor y con solo los frenos de ensayo. En las mismas condiciones que las anteriores. Se hizo solamente de cuatro frenos ordinarios el del tender, el de un wagon colocado á la cabeza y los otros dos adaptados á los últimos wagones, de los cuales uno no podia obrar con gran fuerza por falta de ma-		
5.*	×	0,0036	50	144	nivela para moverla. Sin vapor y con el freno de ensayo ayudado del del ten-		
6. ° 7. °	» »	0,0036 »	63 50	300	der. Idem id.: se rompió una guia de los frenos ordinarios. El tren se detuvo á pesar de los esfuerzos de la máquina que trabajaba con el regulador abierto.		

La mencionada comision, en su extenso y razonado informe de 15 de Octubre de 1860, consignó las condiciones siguientes:

1. Que no obstante las pocas experiencias que han podído tener, y sin prejuzgar los resultados á que puede llegarse con nuevas invenciones o con perfecciones en el mismo aparato examinado, puede asegurarse que la máquina-freno de D. Agustin Castellví ofrece desde luego notables ventajas para la seguridad en la explotacion de los ferro-carriles respecto á la que hasta aquí se ha obtenido con el empleo de los frenos comunes.

2. Que las pruebas practicadas, aunque en tan escaso número, han sido suficientes para cumplir el acto oficial de las experiencias que requiere la ley, acreditando los beneficios que inmediatamente ha de reportar la aplicacion del invento en el importante servicio de los ferrocarriles.

Y 3. Que una vez conseguida mayor solidez en los tubos componentes del eje de trasmision, ya sea por la mejora indicada, ó bien por una nueva perfeccion en esta parte del mecanismo, seria del mayor interés el adoptar la máquina-freno Castellví, con especialidad para los trenes de viajeros, por cuanto alejando más la posibilidad de los desastres ofrecia más garantías para la seguridad personal, á la vez que la consiguiente conservacion del material seria una ventaja efectiva para la empresa de ex-

plotacion. La Junta, al examinar el informe de la citada comision, manifestó que, en cuanto podia juzgarse por la inspeccion de los planos y por los resultados obtenidos en las pocas experiencias hechas hasta entónces, habia formado un juicio favorable acerca de las ventajas del sistema como medio de detener completamente y en un corto tiempo la marcha de los trenes; pero que, aun suponiendo la mayor sencillez y perseccion en la primera parte del aparato, creia que la composicion del árbol longitudinal, tal como se propone, tiene todavía inconvenientes no despreciables, con particularidad desde que pasa de los primeros carruajes, y que por ello es preciso que la práctica ordinaria de la explolación demuestre hasta qué punto llegarán á ser trascendentales, y por qué medios podrian evitarse suficientemente para facilitar y extender la aplicacion del invento.

Continuaba la Junta su informe, añadiendo que por más que fuese indudable la utilidad que reportarian algunas empresas de caminos de hierro en adoptar el freno Castellví en varios de los trenes diarios, no debe imponérseles su uso como de obligacion segun se pretendia, en razon à que no se han hecho hastante número de experiencias para tener una completa seguridad de las ventajas que en todos conceptos debe ofrecer dicho aparato.

Y por fin, concluia con que en cuanto á la segunda pe ticion, solicitando una copia del informe de la comisic in de Ingenieros y que se publicase en la Gaceta, no pare ce hubiese inconveniente en concederlo.

En su vista, y de conformidad con el precedente dicsamen de la Junta consultiva, la Dirección general reco mendó el uso del invento á las compañías de ferro-carríle s, y accediendo á los deseos del interesado dispuso se

Posteriormente, y en virtud de Real orden fecha 25 de Octubre de 1861, se autorizó al Ingeniero Jese de la division de ferro-carriles de Barcelona, á propuesta suya, para hacer algunas experiencias en los de su cargo, las cuales tuvieron lugar en un tren compuesto de una máquina, un tender, cinco wagones cargados con 10 toneladas cada uno, un coche-freno ordinario y ctros siete vacíos, pero enfrenados por el sistema Castellví, siendo los pul dicase en la Gaceta el acta de las pruebas enunciades. I resultados los que á continuacion se expresan:

Nút nero de espe riencias.	-	NACIONES LÍMETROS. Pendiente.	Velocidad en kilómetro por hora.	Distancia recorrida.	OBSERVACIONES.
1.*	, »	0,020	40	1.000	Se usaron los frenos de Castellví, teniendo la máquina el regulador abierto y obrando el vapor á la tension de 60 libras.
2.4	»	0,020	40	425	Idem id., pero con el regulador cerrado.
3.1	»	0,015	40	300	ldem id. id., y sin más diferencia que haber hecho uso además del freno del tender.
4.*	»	0,010	40	325	Como en la prueba precedente, si bien dando contrava - por á la máquina.
5. *	30	0,010	40	325	Funcionando la máquina con el regulador enteramente abierto ó á todo vapor, y empleando solo el freno Cas- tellví.

El referido Jefe reconoce la utilidad é importancia que tiene la manera de obcar del mecanismo de Castellví para seguridad de los viajeros, y que cree de su deber

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

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

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

Pero aunque tal hipótesis pudiera verificarse con reacion al efecto individual del freno en cada carruaje, no sucede así en la práctica con el conjunto, porque ni el esfuerzo del hombre es tan intenso como el que desarrolla la gran cantidad de movimiento del tren que Castellví ha sabido aprovechar, ni los medios de trasmision hasta ahora empleados permiten la celeridad de accion que con los frenos de su invencion, ni se ha conseguido hacer tampoco de un modo satisfactorio la maniobra de enfrenar un tren fuera del vehículo donde va colocado

Por otro lado, sabido es que han sido infructuosos los esfuerzos hechos hasta el dia, ya valiéndose de la presion atmosférica, ya del vapor de la máquina que va delante debilitando su marcha por medio de sus propios frenos, ya introduciendo combinaciones más ó ménos ingeniosas que la práctica ha desechado ó acogido con desconfiauza. El freno Castalivi, al contrario, se presenta en el terreno de las mejoras materiales para ser admitudo sin reserva y aplicado inmediatamente.

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

El aparato motor consiste en un sistema de engranajes que, recibiendo la acción de la rotación de uno de los ejes del vehículo en que se halla colocado, la comunica, trasformándola convenientemente, al árbol horizonta ántes descrito. Observando cómo está dispuesto el mecanismo, se ve que desde el momento en que los conos de friccion se ponen en contacto, y sin más que trascurrir dos y medio segundos de tiempo, segun los cálculos del autor, los frenos han ejercido su máxima presion impidiendo el movimiento de rotacion de las ruedas: este caso extremo no se verifica, sin embargo, sino à voluntad del guarda-freno, cargando suficientemente con el auxilio de la palanca los conos de friccion.

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

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

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

general de Obras públicas: 1.º Que el invento que se acaba de examinar, segun todas las pruebas hechas hasta el dia, es utilísimo y de gran porvenir en la explotacion de los caminos de hierro habiéndose hecho acreedor su autor á la proteccion del

Gobierno. 2.º Que con insistencia se recomiende à las empresas el uso constante del mencionado aparato. Que sea obligatorio para alguna de las que en

adelante tomen á su cargo la construccion de los demás ferro-carriles y por el tiempo que el Gobierno determine. Madrid 11 de Junio de 1862. El Presidente, Ramon del Pino.-El Secretario, Inocencio G. Roldan.

ASOCIACION DE INGENIEROS INDUSTRIALES. - Señores: Cumplimos con un grato deber al emitir nuestro informe à la Asociacion de Ingenieros industriales sobre el freno inventado por D. Agustin Castellví, puesto que no podemos ménos de manifestar desde luego que estamos convencidos es el más útil de los hasta el dia ideados, y creemos llevar igual convencimiento al ánimo de nuestros dignísimos compañeros.

Satisfactorio es en efecto para los que suscriben que la resolucion de este problema de la explotacion de las líneas férreas sea debida á un compatriota, como una prueba de que si hasta el dia la industria de los caminos de hierro no registra muchos nombres españoles entre sus Jefes é inventores, es esto debido, no à nuestra falta de dotes, sino á las circunstancias en que hemos estado colocados; y que una vez desaparecidas, los nombres españoles ocuparán el lugar distinguido entre los extranjeros de que hasta aquí han corecido, tanto en la ciencia como en la industria.

Al entrar en materia, no nos detendremos á demostrar la importancia en la explotacion de ferro-carriles del problema que nos ocupa; pero aunque consideramos la invencion de un buen freno como un utilisimo adelanto en la industria dicha en que nada hay pequeño, despreciable ni insignificante; aunque creemos que es uno de los muchos pasos que aun restan que dar á la explotacion de las líneas férreas para llegar á su apogeo, no debe considerarse el perfeccionamiento completo de los aparatos-frenos capaz de hacer una revolucion en los

ferro-carriles como creen algunos. Creeriamos ofender la ilustración de nuestros compañeros si nos detuviéramos á demostrar lo absurdo de la idea de frenos para efectuar paradas instantáneas, frenos que solo han podido idear personas que ignoren los más elementales principios de mecánica. ¿Qué efecto está llamado á producir un freno sobre los trenes en movimiento? ¿Cuáles son las condiciones que debe ilenar? Echemos una rápida ojeada sobre estas cuestiones formándonos así un prisma á través del cual podremos estudiar los principales frenos aceptados, y conocer fácilmente su mayor ó menor perfeccion, y los servicios que la locomocion por medio del vapor puede esperar de ellos.

Cuando el conductor de un tren necesita modificar el movimiento de este aumenta la presion en la caldera por la adicion de combustible en el hogar; da mayor seccion al orificio de salida del vapor de la caldera; disminuye la espansion si trata de acelerarlo; obra de un modo contrario si se quiere retardarlo; pero así como en el primer caso los medios dichos son suficientes para conseguir el objeto deseado, no sucede lo mismo en el segundo, principalmente cuando se necesita que la retardacion del movimiento sea rapida; y si no es bastante cerrar el regulador de la locomotora para llegar á destruir la velocidad del tren en un espacio determinado; si á pesar de haber tomado esta precaucion el movimiento se acelera aun por estar el tren descendiendo una rápida pendiente, ó no se retarda lo suficiente para evitar un peligro, ¿qué hay que hacer para conseguir la retardacion rápida? Solo dos medios: primero, dar un cambio de movimiento al émbolo de la máquina, ó sea dar contravapor, lo cual presenta, à més de gravísimos inconvenientes para la conservacion de las máquinas y material una pérdida de tiempo preciosisimo en casos de peligro: segundo, aumentar la resistencia del movimiento, esto es el rozamiento del tren : hé aquí el efecto de los frenos.

Si el aumento de esta resistencia fuese tal, ó la fuerza retardatriz producida tan grande que la parada del tren se efectuase en un trayecto de 10, 12 ó 15 metros cuando la velocidad de aquel fuese de alguna consideracion, ó la normal admitida en las líneas, se seguiria inmediatamente al desarrollo de dicha fuerza una sacudida ó choque brusco de fatales consecuencias para los viajeros y material de la via: así, pues, el freno debe ser tal que dé lugar à una parada dulce, y que sin embargo para ciertos casos debe ser tan rápida cuanto lo permita la condicion anterior ; debe además ser pronto en su ac-cion, actuando simultáneamente sobre el mayor número posible de carruajes; y por último, de un mecanismo sencillo, seguro y fácil en su manejo: estas son las condi-ciones de un buen freno.

El medio más sencillo que ocurre á primera vista para aumentar la resistencia del rozamiento consiste el convertir el de rodadura en el de resbalamiento, el cual puede aun hacerse mayor si se sustituye á las superficies flotantes otras cuyo coeficiente de rozamiento sea más considerable. Así actúan todos los frenos.

Inútil es que entremos en el estudio del sin número de frenos conocidos y rechazados por la práctica, ó aun ántes por la teoría, y en el de aquellos usados y cuyos graves inconvenientes son conocidos de todos, como sucede en los frenos de Reiner, Cabaro, de Cochot, de peligro &c. &c. Solo enumeraremos, pues, los inconvenientes de los más acreditados de Bricogne, Laiguel y ordinarios, deteniéndonos más en el de Guerin por ser el mejor que se conocia hasta la invencion del de nuestro compatriota D. Agustin Castellví, que nos ocupa, comparando ámbos aparatos y deduciendo la superioridad del de este último inventor.

Todo el que conoce los frenos ordinarios y su modo de ponerlos en accion sabe que están muy léjos de satisfacer á las condiciones que hemos enumerado, principalmente á la simultaneidad y rapidez de su accion, que además de exigir mucho personal para su manejo, pues necesita un hombre cada wagon-freno, ocupan un esp. cio en él de consideracion, que es perdido para llevar carga, y por estas causas no puede multiplicarse el número de frenos en un tren más allá de ciertos límites, pues resultaria muy caro; y por último, que del tiempo perdido entre la señal de frenar dada por el maquinista y el frenado. ocasionado por la lentitud necesaria á una accion á mano de alguna duracion, y por la poca vigilancia de los guarda-frenos, puede depender la vida de los pasajeros, la desrucción del material y aun la conservación de la via.

El freno de Bricogne, si bien es más instantáneo en su accion que los ordinarios, participa de todos los demás inconvenientes de aquellos, pues necesita un aparat particular cada wagon freno, un personal por tanto ta considerable como los primeros, poca simultaneidad dⁿ accion por consiguiente, y por último, es más caro que

Mr. Laiguel se propuso aumentar el rozamiento lo más posible, y apelo al medio que hemos indicado anteriormente de sustituir por otras las superficies frotantes con objeto de conseguir una parada más rápida ú oponer una resistencia muy considerable al trabajo desarrollado por la gravedad en los trenes en el descenso de rápidas pendientes: así aplica contra los rails patines de madera. sobre los cuales hace descansar el peso del wagon por medio de un sencillo mecanismo, obteniendo así un resbalamiento entre hierro y madera que ocasiona una considerable resistencia al movimiento; pero este freno exige un wagon especial y muy pesado, lo cual, á más de ser caro, disminuye, digámoslo así, la fuerza de traccion aprovechable de la máquina; es lento, pues hay que maniobrar á mano sobre los tornillos que apoyándose sobre la patinez han de levantar el pesado wagon hasta que descanse sobre estos últimos; y por fin, que no pudiéndose llevar por estas causas más que un freno en un tren. su accion, por grande que sea, no llegará á la desarrollada en otros frenos por tres, cuatro ó más coches que los

En todos estos frenos se emplea como fuerza motriz para ponerlos en accion la del operario encargado de ellos: hay otros en que se hace uso del vapor de la misma máquina, como sucede en la de Mr. Flachat, pero sin duda estos medios son muy inferiores á la luminosa idea de Mr. Guerin de tomar de la misma fuerza viva del tren el trabajo necesario para cambiar el rozamiento de rodadura en el de resbalamiento y destruir el resto de dicha fuerza viva. Este feliz pensamiento, unido á lo ingenioso y poco complicado del mecanismo presentado por Guerin, el cual satisfacia cási por completo á las condiciones enunciadas, valieron al inventor honrosísimos informes de distinguidos Ingenieros, correspondiendo en los ensayos hechos á lo que de él se esperaba. Su accion es bastante rápida y simultánea en todos los frenos de un convoy, pudiéndose aumentar estos sin que exijan mayor personal, pues su accion está á voluntad del maquinista, que los puede hacer obrar disminuyendo la velocidad de locomotora, ocasionando así un choque entre los topes de los carruajes y una presion contínua en ellos miéntras dura la retardación del movimiento de la máquina, funcion que ocasiona el ajustamiento de unas almohadillas de madera contra las llantas de las ruedas, impidiendo así la rotacion de estas por medio de un mecanismo que no es nuestro objeto describir, y que por otra parte seria inútil para el fin que nos proponemos.

El Sr. Castellví se vale tambien de almohadillas que pueden aplicarse contra las llantas de las ruedas, lo cual consigue fácilmente á un mismo tiempo en cuantos carruajes se quiera por medio de un árbol horizontal atarrajado en ciertos puntos, que cuando toma el movimiento de rotacion hace tomar el rectilineo á las tuercas colocadas en las palancas que aprietan las almohadillas.

Marchando sobre la idea de Mr. Guerin (aunque sin conocimiento de elfa), el Sr. Castellví coloca un cono de friccion en uno de los ejes de un carruaje, el cual estará animado de la misma velocidad que este, pudiéndola comunicar á otro como que se pone en contacto con el primero á voluntad del guarda-freno y por un rapidísimo golpe de palanca, poniendo así en rotacion el árbol horizontal de que hemos hablado, lo que ocasiona el frenado pronto y simultáneo de todos los carruajes que lleven almohadillas.

No entraremos en la descripcion detallada de este freno, que nuestros compañeros conocen y el público tambien, limitándonos á consignar aquí que el desfreno y frenado en marcha hácia atrás se hace con la misma facilidad que hácia adelante; que las sencillas cuestiones de cinemática que aquí se presentan están perfectamente resueltas; y por último, que el árbol horizontal que pone en movimiento las almohadillas está tan bien dispuesto, que trasmitiendo perfectamente de un coche á otro cualquier movimiento angular por pequeño que sea, sin más pérdida que la inevitable debida á la torsion del hierro, tiene la flexibilidad necesaria para permitir à los coches acercarse ó alejarse unos de otros cuanto permiten las cadenas, subir y bajar pendientes, recorrer las curvas de más pequeño rádio que puedan usarse; y por último, pueden dos carruajes consecutivos estar á distinta altura á causa de la mala disposicion de una barracarril ó en cualquiera otra causa, sin que el árbol deje de poder actuar con tanta seguridad y rapidez como si estuviese en línea recta, sin que la continuidad de este árbol sea un obstáculo para la composicion y descomposicion de los trenes ó la separación de un wagon de mercancias en una estacion cualquiera de la via, pues no se tarda más tiempo que el necesario para dar una vuelta á un tornillo, lo cual para nada entorpece la opera-

El freno del Sr. Castellví, basado en un principio tan lógico y feliz como el de Mr. Guerin, solo puede encontrar competidor en este: así, pues, comparemos ámbos aparatos teórica y práctic mente, pues los dos han recibido la sancion de la práctica correspondiendo al juicio teórico que sobre ella puede formarse, y así podremos fácilmente conocer á cuál corresponde la superioridad; cuál es el que está llamado á prestar mayores servicios á los ferro-carriles, y cuál es el que llena más cumplidamente las condiciones que apuntamos al principio de

nuestro informe. En uno y otro sistema vemos que los frenos pueden aplicarse à un número cualquiera de carruajes, sin aumentar por esto el personal; pero en el de Guerin cada coche freno tiene que llevar todo el mecanismo completo que constituye el sistema; y por más que este no sea muy complicado, lo es evidentemente mucho más que el árbol y palancas de las almohadillas, que es lo único que en el sistema Castellví necesita cada coche, pues el aparato motor es uno solo para todo el tren. Así, si suponemos en un convoy un cierto número de frenos de uno de los dos sistemas, veremos que la relacion entre el número de coches frenados y el peso de los frenos es proporcional uno á otro en el sistema Guerin, y no así en el de Castellví, en el que hay una cantidad constante que es el peso del aparato motor, y otra proporcional al número de coches con frenos, pero que será menor de la mitad que la correspondiente en el de Gue-

Esto ya es una ventaja en favor de Castellví, pues aplicando su sistema á un gran número de carruajes se obtendrá mayor economía que de la misma aplicacion del sistema Guerin. Para que este actúe se necesita produeir primero el choque de los topes, lo cual es inconveniente en las bajadas, y siempre incómodo para los viajeros, que no pueden ménos de experimentar una sacudida desagradable, cuando en el de Castellví no es necesario ni se experimentan choques ni sacudidas, como se ha visto en la práctica. En este freno hay siempre un espacio recorrido por el tren desde que se da el golpe de palanca necesario al frenado hasta que este se efectúa, distancia que será igual cualquiera que sea la velocidad del movimiento del tren, pues es debida al número de vueltas necesarias al eje motor para que las tuercas de las palancas que llevan las almohadillas recorran el espacio que separa á estas de las llantas de las ruedas, y el cual puede disminuirse hasta hacerlo insignificante. En el de Guerin tambien hay un espacio recorrido mucho más considerable ántes del frenado, pues es necesario algun tiempo para que la falta de vapor en los cilindros haga sentir su influencia en la velocidad del movimiento, y vaya trasmitiéndose esta retardacion de uno á otro coche.

Una diferencia esencial encontramos en ámbos sistemas : el de Guerin activa à voluntad del maquinista, y su accion depende de la voluntad de este; en el de Castellvi el guarda-freno es el encargado de la accion retardadriz, siguiendo las indicaciones del maquinista, ú obrando por cuenta propia cuando descubra en la via algun obstáculo desapercibido al primero. ¿Qué es más conveniente? Creemos que si el aparato motor de Castellví se coloca en el primer furgon, al que puede saltar fácilmente el maquinista, ó si por una cadena ó cualquier otro medio fácil de imaginar se hace que este pueda efectuar el frenado desde la locomotora, tendremos la misma ventaja que en el sistema Guerin, y la no despreciable de que estén á un solo hombre encomendadas las vidas é intereses de los viajeros; pues el maquinista puede tener un descuido, puede por una causa cualquiera maniobrar mal y dar poca importancia á los avisos que reciba sobre el estado de la via y el desembarazo de esta, en vez que siendo el maquinista y el guarda-freno los responsables, no es fácil que á un tiempo ocurra á ámbos un accidente que deje cási abandonado el tren.

De esta lijera comparacion se deduce que el freno Castellví es preferible al de Guerin bajo el punto de vista teórico; pues su mecanismo es tambien más sencillo y ménos expuesto á descomposiciones, teniendo por último la ventaja sobre este que, una vez frenado un tren, la presion de las almohadillas sobre las ruedas continúa hasta que se desfrena á voluntad, y siempre con la misma intensidad, en vez de que en el freno Guerin la presion de las almohadillas es proporcional à la que sufren los topes de los coches, que va disminuyendo á medida que la velocidad decrece, lo que hace que empiecen á girar las ruedas, oponiendo por tanto una resistencia menor que cuando resbalaban, y por consiguiente la parada es más larga, como resulta de los datos prácticos que aparecen en los dos cuadros siguientes, tomados de las relaciones de los experimentos hechos con ámbos sis-

)	VELO	VELOCIDAD		Espacio	Tiempo	
	por	por hora.	por segundo.	Perfil del camino.	recorrido.	gastádo.	OBSERVACIONES.
_	÷,	60	16,6	Horizontal	390	45″	Rails secos, viento débil.
frenado	j.	60	16,6	Idem	400	£5.	Idem id.
_	ယ္	60	16,6	Pendiente de 0,002.	350	35	Idem id.
6,23 por 100	4.	60	16,6	Horizontal	325	29 ∞;	Idem id.
_	٠,	65	**	Pendiente de 0,0005	275	1.9 Or	Idem id. y dando contravapor.
						,	

<u>c</u> freno Guerin en de

Corporaciones.

MES DE JULIO.

Provincia de Alicante.

Ayuntamiento de Tenlada....

Idem de Callosa de Segura...

Idem de Alicante.....

Provincia de Lérida.

Ayuntamiento de Torrebeses.

Idem de Benavent.....

Idem de Sanahuja.....

Idem de Anglesola.....

Idem de Tarres.....

Idem de Albi.....

Idem de Arbeca...

Idem de Salech.....

Idem de Pallargas.....

Idem de Soleras.....

Provincia de Palencia.

Avuntamiento de Fromista...

Idem de Membrilla.....

Idem de Herrera de Valdecañas.

Idem de Mazuecos.....

Idem de Cubillas de Cerrato.

Idem de Dueñas.....

Idem de Grijota.....

Idem de Cordobilla.....

Idem de Colmenares.....

Idem de Arconada.....

Numero

órden.

4267

4268

4272

4273

4274

4278

4280

4281

4285

4286

4287

Número

4379

4381

4384

4386

4388

4389

4390

4391

Corporaciones.

AÑO DE 1860.

MES DE ENERO.

Provincia de Cáceres.

Ayuntamiento de Madroñera..

Idem de Oliva de Plasencia...

Provincia de Gerona

Ayuntamiento de Castellon de

MES DE FEBRERO.

Provincia de Cáceres.

Ayuntamiento de Madroñera..

Provincia de Gerona.

Ayuntamiento de Torrella de

Provincia de Madrid.

Ayuntamiento de Cadalso....

Idem de El Vellon.....

Idem de Fuente el Saz.....

Idem de Guadalajara.....

Idem de Leganés.....

ldem de Santos de la Humosa.

Idem de Colmenar del Arroyo.

Ampurias.....

Importe de las relaciones.

1.464,97

962,92

872,56

405,53

51,34

154.52

153.40

1.798,06

723,78

31.3

4.092.30

3.911.36

830,07

794.59

820,02

205,92

274

1.602 63

84,94

Número

órden.

4506

4507

4508

4509

4511

4512

4513

4516

4517

4518

4519

4524

4525

4526

4529

4531

4542

4546

4554

Corporaciones.

Ayuntamiento del Puerto de

Idem de Moya....

Idem de Realejo Bajo.....

MES DE JUNIO.

Provincia de Albacete.

Ayuntamiento de Peñascosa...

Idem de Peñas de San Pedro...

Idem de Tobarra.....

Idem de Munera.....

Idem de Lietor.....

Idem de Lezuza.....

Idem de Chinchilla.....

Idem de Casas de Vez.....

Idem de Bonete.....

Idem de Alcaráz.....

Idem de Abenjibre.....

Idem de Albacete.....

Ayuntamiento de Arévalo...

Idem de Mancera de Arriba...

Idem de Navalmoral.....

Idem de Santo Domingo de las

Posadas.....
Idem de Aldea del Rey.....

Idem de Villatoro.....

Idem de Cabizuela.....

Idem de Herradon.....

Idem de Hoyo de Pinares....

Idem de Flores de Avila.....

Provincia de Gerona.

Ayuntamiento de Ullastrels..

Idem de Torrella de Montgri..

Idem de Salt.....

Ayuntamiento de Cordobilla...

Provincia de Soria.

Ayuntamiento de Burgo de Os-

ma.....
Idem de Espejon.....

Provincia de Valladolid.

Ayuntamiento de Portillo....

Idem de Villanubla......

Idem de Gomeznarro.....

Idem de Cigales....

Idem de Rioseco.....

Ayuntamiento de Aldea de San

Idem de Barruelo.....

Idem de Castrillo de Tegerrigo Idem de Corrales de Duero...

Idem de Herrin de Campos...

Idem de Fuentelsol.....

Idem de Laguna.....

Idem de Laseca.....

Idem de Moraleja de las Pa-

Idem de San Pablo de la Moraleja....

Madrid 19 de Mayo de 1862.-P. I., Martinez.

Administracion principal

de Propiedades y Derechos del Estado

de la provincia de Madrid. Ignorándose las habitaciones que ocupan en esta corte los indivíduos que a continuacion se expresan, se ser-

virán presentarse en esta Administración principal, sita

en la Plaza Mayor, números 7 y 9, piso segundo, desde las diez de su mañana hasta las tres de la tarde en todos los dias no feriados, con el objeto de enterarles de asuntos

que les interesa; pues de no verificarlo podrá causarles

Junta general de Estadística.

Secretaria.

el local que ocupa esta Secretaría, tendrán lugar los ejer-

cicios teóricos para proveer una plaza de Auxiliar de Es-

Gobierno de la provincia de Santander.

Se halla vacante la Secretaria del Ayuntamiento de

Los aspirantes dirigirán sus solicitudes documentadas

al Presidente de aquella corporacion en el término de un

mes, à contar desde la primera publicacion de este anun-

cio, que se repetirá por tres veces en la Gaceta de Ma-

drid y en el Boletin oficial de esta provincia, como lo dis-

Santander 17 de Junio de 1862.—Carrera. 3306—2

pone el Real decreto de 19 de Octubre de 1853.

tadística con destino á la provincia de Lérida.

Lamason, dotada con 640 rs. anuales.

El dia 19 del corriente á las diez de la mañana, y en

Lo que se avisa al público para su conocimiento. Madrid 47 de Julio de 4862.—El Secretario general,

Madrid 14 de Julio de 1862.—Tomás Mojados.

D. Laureano Lepez.

D. José Maria Ruiz.

D. José Braña.

J. Emilio de Santos.

D. Cavetano Ruiz.

D. José Mejorada.

D. Francisco Navarro.

D. Angel Eugenio Gomez.

D. Juan Francisco y Sanchez.

Miguel

MES DE JULIO.

Provincia de Valladolid.

Provincia de Salamanca.

Provincia de Avila.

la Cruz de la Orotava.....

Provincia de Canarias.

Importe de la

relaciones.

35 306.50

24.490,98

582,64

1.265.04

1.642,72

290,54

589,12

651.93

256,66

282.33

360.36

6,29

659,12

112,93

816.20

69 65,64

2.345,57

4.311,99

1.475,46

12.217,13

13.498,97

4.881,80

5.196,33

234,08

763,50

3.998,20

1.167,60

152.96 256,67

8.182,54 8.798,55

17.227,94

4.985,17

1.547.19

4.527,22

333,67 67.580,24

436,343.968.96

4.219.61

216,98

4.842,60

513.34

826,47

1.524,39

9.670.48

7.347,90

6 944,45

1.016,40

2.391,70

3.238,34

256,67

761.03

36.985,35

2.618

87.430,94

2.597,48

15.018,26

4.283,33

1.842,60

274,32

2.566,67

1.200.44

1.741.65

6.454.50

207,22

3.834,04

1.620,16

4.237,92

7.640,54

199,45

6.468 4.209.34

128,34

7.080,43

22.940,96

61.029.31

216,98

83,80

86.19

2.138,93

21.232.98

5.068,60

1.440,04

856.41

Importe

de las

relaciones

99.69

398.75

1.983,47 2.613,33

688.03

1.316,45

4.310,40

4.460,87

337,01

1.243.29

2.423.48

411.48

199,50

1.921,32

1.322,44

580,06

3.744,06

4.352,52

418,88

256.72

257,18

216,92

859.60

542,60

3.146,33

3.285,33

28.834,47

12.357,28

468,68

1.514,31

280.80

803.54

4.805,87

44.909,40

1.600

1.540

1.031.80

64.166,67

1.567,72

4.458,67

3760-1

41,12

179,92

256,72

2.144

421 36

721,72

1.078,16

19,24

OBSERVACIONES. Con el regulador de la máquina abierto y flojo el freno del tender. 2.4 40 Rails húmedos, cerrado Idem de 2/100.... 425 28" el regulador sin frenar 35,90 por 100. el tender. Cerrado el regulador, 60 Idem de 2/100.... 16,6 300 apretado el freno del 50 13,9 Idem de 2/100.... Idem id. 60 Idem de 2/100.... Cerrado el regulador, 16,6 15" frenado el tender. Idem de 2/100.... Idem id. 160 45 Idem de ½/100.... Idem id 41,1 Horizontal. Idem id.

Llamamos la atencion sobre estos cuadros, en que se nota claramente la superioridad del freno Castellví, pues hay que tener muy en cuenta las rápidas pendientes que descendia el tren cuando se hicieron los experimentos, y que no tienen comparacion con las débiles que baja el freno Guerin; así, por ejemplo: en la experiencia 4.º de Guerin y 3. de Castellvi, en que las velocidades eran iguales, ha parado el freno de este en menor espacio que el de aquel cuando la pendiente era de 2 por 100 y horizontal, y lo mismo en la experiencia Guerin, si bien Castellyí llevaba más peso frenado. Es notabilisimo el resultado de la 8. experiencia, pues difícilmente á la velocidad de 40 kilómetros pedrá pararse sin inconveniente en ménos de los 57 metros que paró el freno Castellví y en tan corto tiempo.

Repetidas pruebas se han hecho en diferentes líneas de España del freno Castellvi, colocándose en algunas de ellas en circunstancias tan desfavorables, que no pueden admitirse nunca en la práctica: no entraremos á detallar estas pruebas, que han merecido tantos informes favorables por parte de los Ingenieros que las han presenciado. De los cuadros apuntados se deduce claramente que el freno Castellví lleva una gran ventaja al de Mr. Guerin: y para recibir por último la sancion de la práctica del servicio, algunos de los aparatos de aquel están marchando desde hace meses en el ferro-carril de Barcelona

Creemos posible llegar á deducir en cada caso particular el espacio que recorrerá el tren desde el momento en que empieza á funcionar el freno: habrá primero un cierto espacio recorrido, que será constante en todas las velocidades y casos de que ya hemos hablado. En este mo-mento el tren está animado de una fuerza viva que representa el doble del trabajo desarrollado para darle la velocidad de que se encuentra animado, y que es necesario destruir por el trabajo del rozamiento: así, igualándolos tendremos la ecuacion 1/2 M V2 Ef P, de la que podemos fácilmente deducir E, pues las demás cantidades son datos de la cuestion.

Pero de esta ecuacion no obtendremos el valor de E con exactitud, pues se desprecia la resistencia por el ro-

zamiento de rodadura de los coches que no se frenan y de la locomotora, la cual estará representada por f' P': tendremos que agregar al espacio recorrido así hallado el constante de que hemos hecho mencion; y por último, á la mitad de la fuerza viva, habrá que agregar el trabajo desarrollado por la gravedad cuando el convoy baje una pendiente, y que tendrá por expresion el producto del peso del tren por la cantidad que ha descendido: así la ecuacion general será

3/2 M $V^2 + \frac{n}{r} E(P+P') = E(P f + Pf')$ (1)

en que n representa el tanto por 100 de la pendiente, despejando È en esta fórmula, y dando valores á las demás cantidades para el caso de un tren de 150 toneladas de peso y 50 más por máquina y tender, suponiendo el tren frenado, hemos formado el siguiente cuadro, cuyos resultados están conformes con los que da la práctica, pues hemos aplicado la fórmula á los casos en que se han hecho las experiencias, habiendo obtenido resultados bastante aproximados á los que dieron dichos experimentos:

(1) No hemos considerado sino el caso más desfavorable, pues

CUADRO 3.

FRENO DE A. CASTELLVÍ.

,	VELOCIDAD		M. V.²—fuerza viva.	0 por 100 n ho-	PARADA descendiendo pendientes		
	por hora.	por segundo.		rizontal.	de 1 por 100.	de 2 por 100.	de 3 por 100.
	25 kilóms.	6, m 94 8, 33	982.922,75	31, 11	32,28	33,54	35,06
	35 40	9, 72	1.416,111,12 1.928.147,84	38, 21 46, 60	39,56 48,82	41,72 51,38	43,90 54,33
75 por 100 del peso	45	11, 11 12, 50	2.518.959,44 3.488.750	59, 29 67, 27	59,19 70,94	62,52 75,16	$66,40 \\ 80,07$
del tren frenado	50 55	13, 89 15, 2 8	3.937.315,44 4.764.859,84	79, 54 93, 11	84,07 $98,59$	89,2 2 104,90	95,35 112,24
	60 65	16, 66 18, 05	5.664.444,48 6.648.926,40	107, 86 1 24	114,37 131,64	121,87 140,45	130,60 150,69
3	70	19, 44	7.712.388,18	141, 43	150,30	160,51	172,39(1)

(1) Aun pudiera disminuirse el espacio recorrido frenado el tender, en cuyo caso tendriamos el máximum efecto que puede esperarse de este freno, lo cual es más de lo necesario; y poco puedo bajarse de esto, por más que se perfeccione esta clase de aparatos, por los choques que hemos dicho se producirian

Sin embargo, estos números no pueden tomarse sino como términos medios en casos normales, pues como todo el mundo sabe, el coeficiente de rozamiento varia de un modo muy notable y entre límites bastante separados con el estado de entretenimiento de la via con el estado atmosférico por causas accidentales, y por otra multitud de motivos que varian constantemente como los vientos, que es imposible tener en cuenta, pues cambian de un momento a otro y son dificilisimos de apreciar.

Concluimos este trabajo diciendo que satisfaciendo el freno de D. Agustin Castellví á todas las condiciones que debe llenar un buen aparato de esta especie; que no siendo conveniente disminuir demasiado las distancias de las paradas por los choques que se producirian; que no existiendo el inconveniente de la torsion del árbol horizontal, como á primera vista parece, pues ha sido demostrado por la experiencia que es insignificante; que siendo sen-

cillo el mecanismo, de fácil entretenimiento y seguro, creemos que pocas ó ninguna mejora pued, hacerse en él, y que está llamado á rendir grandes servicios á las empresas de ferro-carriles, tanto en el estado actual de esta industria, como en adelante, pues con su ayuda podrán bajarse con seguridad las pendientes que ahora se tratan de subir por fuertes que sean. Reciba, pues, nuestro parabien el inventor por el pa-

so que ha dado en esta importante cuestion, deseándole para su gloria y bien del público y de las empresas que estas adopten su aparato, en la conviccion de que no tendrán que arrepentirse de ello.

Madrid 20 de Junio de 1862. Es copia del informe aprobado por la Asociacion. - Por el Secretario general, el Vicesecretario primero, Joaquin de Salas Doriga. V. B. - El Vicepresidente, Cárlos A. de Castro.

RESOLUCIONES TOMADAS POR EL MINISTERIO i que ha de consignarse como garantía para tomar parte DE MARINA.

Julio 15. Confiriendo el mundo del falucho Anibal al

Teniente de navío D. Nicasio Aycardo y García. Id. id. Nombrando Comandante de la goleta de hélice Favorita, en construccion, al Teniente de navío D. Victoriano Diaz Herrera.

Id. id. Idem Comandante de la de igual clase Ligera, en construccion, al Teniente de navío D. Ramon Brabo y Morán.

Id. 16. Idem primer Ayudante de la Comandancia del tercio naval de Barcelona al Teniente de navío de la es-cala de reserva D. José Espin y Martinez, y Ayudante del distrito de Motril al de la misma clase D. Juan Abreu y

Id. id. Concediendo plaza de terceros Contramaestres á los cabos de mar Vicente Navarro y Sebastian Ronda. Id. id. Desestimando instancia de José Bermudez en solicitud de indulto.

ANUNCIOS OFICIALES.

Direccion general de Obras públicas.

Esta Direccion general ha señalado el dia 8 de Agosto próximo, á las doce de su mañana, para la adjudicacion en pública subasta del arriendo del portazgo de Puerta de Arenas, situado en la carretera de Bailén á Málaga, por tiempo de dos años y cantidad de 66.380 rs. vn. en cada uno, que es el precio del actual arriendo; pero con la condicion especial de que el arrendatario no tendrá derecho a pedir la rescision del contrato ni indemnizacion

alguna, aunque à su recaudacion pudiese afectar la ex-plotacion de cualquier ferro carril. La subasta se celebrará en los términos prevenidos por la instruccion de 48 de Marzo de 1852, en esta corte ante la Direccion general de Obras públicas, situada en el local que ocupa el Ministerio de Fomento, y en Jaen ante el Gobernador de la provincia, hallandose en ambos puntos de manifiesto, para conocimiento del público, el arancel é instruccion de 10 de Diciembre de 1861, cuya observancia es obligatoria, así como la de cualquier otra disposicion general o local que pueda existir y no se halle derogada por la misma.

Las proposiciones se presentarán en pliegos cerrados, arreglándose exactamente al adjunto modelo, y la cantidad que ha de consignarse préviamente como garantía para tomar parte en esta subasta será de 11.064 rs. vn. en dinero ó acciones de caminos, ó bien en efectos de la Deuda pública al tipo que les está asignado por las respectivas disposiciones vigentes, y en los que no lo tuvieren al de su cotizacion en la Bolsa el dia anterior al fijado para la subasta; debiendo acompañarse á cada pliego el documento que acredite haber realizado el depósito del modo que previene la referida instruccion de 10 de Diciembre de 1861.

En el caso de que resultasen dos ó más proposiciones iguales se celebrará, únicamento entre sus autores, una segunda licitacion abierta en los términos prescritos por la instruccion antes citada de 18 de Marzo de 1852. La primera mejora admisible para la licitacion abierta, si tuviere lugar, será la del medio diezmo por lo ménos de la cantidad ofrecida en dichas proposiciones, pudiendo ser las sucesivas á voluntad de los licitadores, no bajando de 100 rs. vn. cada una.

En el mismo dia y hora, por igual tiempo y bajo las propias condiciones, tendrá lugar el remate de arriendo de los portazgos siguientes:

Puente de Casin, situado en dicha carretera de Bailén à Málaga, en esta corte y en Granada ante el Sr. Go-bernador de la provincia, por la cantidad de 62.128 rea-les vellon anuales, debiendo ser de 40.355 rs. vn. la

en la subasta. Guadalbullon, situado en la misma carretera, en esta corte y en Jaen ante el Sr. Gobernador de la provincia, por la cantidad de 33.136 rs. vn. anuales, debiendo ser de 5.573 rs. vn. la que ha de consignarse como garantía para tomar parte en la subasta.

La Roda, con su intervencion en Minaya, situado en la carretera de Ocaña á Alicante, en esta corte y en Albacete ante el Sr. Gobernador de la provincia, por la cantidad de 60.000 rs. vn. anuales, debiendo ser de 10.000 reales la que ha de consignarse como garantia para tomar parte en la subasta.

Mota del Cuervo, con su intervencion en Pedroñeras. situado en dicha carretera de Ocaña á Alicante, en esta corte y en Cuenca ante el Sr. Gobernador de la provincia, por la cantidad de 34.200 rs vn. anuales, debiendo ser de 5.700 rs. la que ha de consignarse como garantía para tomar parte en la subasta.

Venta de Gitano, con intervenciones de Sax y Villena, situado en la misma carretera que los dos anteriores, en esta corte y en Alicante ante el Sr. Gobernador de la provincia, por la cantidad de 60.800 rs. vn. anuales, de-biendo ser de 10.134 rs. vn. la que ha de consignarse como garantía para tomar parte en la subasta.

Besós, situado en la carretera de Madrid à la Junquera, en esta corte y en Barcelona ante el Sr. Gobernador de la provincia, por la cantidad de 93.200 rs. vn. anuales, de-biendo ser de 15.534 rs. vn. anuales la que ha de consignarse como garantía para tomar parte en la subasta.

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

Modelo de proposicion.

D. N. N., vecino de...., enterado del anuncio publicado con fecha 12 de Julio de 1862, y de las condiciones y requisitos que se exigen para la adjudicacion en pública subasta del arriendo por dos años del portazgo de....., se compromete á tomar á su cargo dicho arriendo con estricta sujecion á los expresados requisitos y condiciones. (Aquí la proposicion que se haga, admitiendo ó me jorando lisa y llanamente el tipo fijado, poniendo la can-

(Fecha y firma del proponente.)

Direccion general de Contabilidad de la Hacienda pública.

tidad en letra.)

Número 25. DIENES DE PROPIOS Y PROVINCIALES.—VENTAS POSTERIORES AL 2 DE OCTUBRE DE 1858.

Carpeta-extracto de las relaciones examinadas y aprobadas por esta Direccion general, demostrativas del importe de las dos terceras partes líquidas de los ingresos realizados nor ventas ejecutadas desde el 2 de Octubre de 1858

en adelante de bienes de las corporaciones que se expresan, las cuales se remiten á la de la Deuda pública para que emita á su favor inscripciones intrasferibles con renta del 3 por 100, à tenor de lo dispuesto en el articulo 8.º de la ley de 1.º de Abril de 1859.

umero de Srden.	Corporaciones.	Importe de las relaciones.
	150	
	AÑO DE 1859.	16;
	MES DE JUNIO.	
	Provincia de Guadalajara.	
4 265	Ayuntamiento de Almoguera.	78.089,95

4288 4289	Idem de Colmenares Idem de Cevico de la Torre	1.602.63 2.428.80	4394 4392	Idem de Colmenar del Arroyo. Idem de Torrelaguna
4290 4291	Idem de Boadilla de Rioseco Idem de Antigüedad	6.843,52 $1.551,19$	4393	Idem de San Martin de Valde- iglesias.
	MES DE AGOSTO.		4394	Idem de Santorcáz
	Provincia de Alicante.		4395 4396	Idem de Rozas de Puerto Real. Idem de Robregordo
4292	Ayuntamiento de Lella	44,77	4397	Idem de Robledo de Chavela.
4293	Idem de Penáguila	77,40	4398 4399	ldem de Pozuelo del Rey Idem de Pradera del Rincon
4294 4295	Idem de Biaz Idem de Catral	821,68 127,81	4400	Idem de Móstoles
4296	Idem de Callosa de Segura	1.086,49	4401 4402	ldem de Madrid
4297	Idem de Alicante	661,74	4403	Idem de Alcorcon
	Provincia de Guadalajara.		4404 4405	Idem de Buitrago Idem de Boadilla del Monte
4298	Ayuntamiento de Olivar	377,50	4406	Idem de Belmonte del Tajo
	MES DE SETIEMBRE.		4407 4408	Idem de Carabanchel Alto Idem de Chinchon
	Provincia de Alicante.		4409	Idem de Colmenar de Oreia
4 2 99	Ayuntamiento de Aspe	3.971,90	4410 4411	Idem de Carabaña
4300	Idem de Callosa de Segura	775,74	**!1	Idem de Camarma del Caño
4301 4302	Idem de CastallaIdem de Catral	2.021,75 212,67		Provincia de Málaga.
4303	Idem de Biaz	876,92	$\begin{array}{c} 4412 \\ 4413 \end{array}$	Ayuntamiento de Velez-Málaga. Idem de Villanueva de Tapia.
4304 4 3 05	Idem de AgresIdem de Alicante	1.005,76 173,92	1414	Idem de Marbella
	Provincia de Cádiz.	,	4415 4416	Idem de Montejaque Idem de Fúscar
4306	Ayuntamiento de Arcos de la		4417	Idem de Estepona
4300	Frontera	2.573,86	4418 4419	Idem de Campillo
	Provincia de Zaragoza.	ŕ	4420	Idem de Benaojan
4307	Ayuntamiento de Villanueva		$4421 \\ 4422$	Idem de ArchidonaIdem de Málaga
	de Giloca	44.894,52	4444	MES DE MARZO.
	MES DE OCTUBRE.			Provincia de Cáceres.
	Provincia de Alicante.		4423	Ayuntamiento de Abersura
4308	Ayuntamiento de Alicante	147,61	4424	Idem de Alugal
4309 4310	Idem de AspeIdem de Salinas	848,83 538,87	$\frac{4425}{4426}$	Idem de AlbercaIdem de Alcol!arin
	Provincia de Cádiz.	0,00,01	4427	Idem de Aldea del Obispo
4311	Ayuntamiento de Cádiz	פא דידט	$\frac{4428}{4429}$	Idem de Aldeacentenera Idem de Aldeanueva del Ca-
4312	Idem de Chiclana	977,93 325,56		mino
4313	Idem de Los Barrios	835,32	4430 443!	Idem de AlíaIdem de Arroyo del Puerco
	Provincia de Castellon.		4432	Idem de Berzocana
4314	Ayuntamiento de Vall de Ujó.	435,88	4433 4434	Idem de Botija Idem de Bronex
4315	Idem de Villafranca Provincia de Guadalajara.	410,07	4435	Idem de Campo (lugar)
4316	Ayuntamiento de Casa Sana	7 22 6	$\begin{array}{c} 4436 \\ 4437 \end{array}$	Idem de Carrascalejo Idem de Casar de Cáceres
4317	Idem de Angon	$7.336 \\ 8.973.98$	4438	Idem de Casar de Paloinero
4318	Idem de Pióz	24.488,34	4439 4440	Idem de Casas de D. Gomez Idem de Casas de Millan
	Provincia de Leon.		4441	Idem de Ceclavin
4319	Ayuntamiento de Toralino	72,25	$4442 \\ 4443$	Idem de Coria Idem de la Cumbre
	Provincia de Sevil a.		4444	Idem de Deleitosa
4320	Ayuntamiento de Carmona	6.635,10	$\begin{array}{c} 4445 \\ 4446 \end{array}$	Idem de Escurial
	MES DE NOVIEMBRE.		4447	Idem de Garvin
	Provincia de Alicante.		4448 4449	Idem de Granadilla. Idem de Guijo de Granadilla.
4321	Ayuntamiento de Aspe	62,41	4450	Idem de Herquijuela
4322	Idem de Bañeras	496,15	$\begin{smallmatrix} 4451\\ 4452\end{smallmatrix}$	Idem de Hervás. Idem de Ibahernando.
4323 4324	Idem de Benejama Idem de Petrel	103,79	4453	Idem de Jaraicejo
4325	Idem de Pego	554,18 1.547,50	4454 4455	Idem de Jaraiz Idem de Logrosán
4326 4327	Idem de Ibe	1.455,16	4156	ldem de Madrigalejo
4328	Idem de Bisz	3.494,49 2.056,94	4457 4458	Idem de Mesas de Ibor Idem de Millanes de la Mata
	Provincia de Guadalajara.	,,,,	4459	Idem de Mohedas
4329	Ayuntamiento de Junquera	2.481,73	4460 4461	idem de Montehermoso
4330	Idem de Beleña	369,47	4462	Idem de Navalvillar de Ibor Idem de Navas del Madroño
4331 433 2	Idem de Tamajon	767,59 61,60	$\frac{4463}{4464}$	Idem de Pedroso Idem de Peraleda de la Mata
4333	Idem de Tendilla	598,97	4465	Idem de Peraleda de San Ro-
4334 4335	Idem de AuñonIdem de Renera	451,37		man
4336	ldem de Tortuera	2.844,34 1.249,28	4466 4467	Idem de Pinofranqueado Idem de Piasencia
4337 4338	Idem de RilloIdem de Gualda	156,04	4468	Idem de Plasencia v su sesmo
4339	Idem de Valdeconcha	227 ,54 3.315,01	4469 4470	Idem de Pozuelo Idem del Puerto de Santa
4340 4344	Idem de Loranca de Tajuña Idem de Alustante	734,87		Cruz
4342	Idem de Adoves	12 0,3 0 33,98	4471 4472	Idem de Robledillo Idem de Salvatierra de San-
4343	Idem de Tartanedo	51,34	- 1 · A	tiago

271,80

554,68

635.21

568,32

687,01

3.357,90

1.126,37

2 186,53

415,80 4.591 85

676,94

819,80

1.581,07

3.290.17

835,66

Idem de La Cabrera.....

Idem de Hortezuela de Ocen..

Idem de Sotoca.....

Idem de Huerta-Pelayo.....

Provincia de Huesca.

Avuntamiento de Alcubierre..

Provincia de Sevilla.

Ayuntamiento de Montellano.

Idem de Ecija.....

MES DE DICIEMBRE.

Provincia de Alava.

Idem de San Pedro de la Mata.

Idem de Santa Olalla.....

Idem de Villacañas.....
Idem de Villarejo de Montal-

bán.... Idem de Yepes....

mingo

4345

4355

4359

4361

4362

4366

4371

4375

4377

4378

4475

4476

4477

4481

4483

4482

Provincia de Alava.	1		Provincia de Alava.
Ayuntamiento de Oñate	450,38	4486	Ayuntamiento de Elduayen
Provincia de Alicante.			Provincia de Almería.
Ayuntamiento de Aspe Idem de Alcoy Idem de Rojales	4.317.60 461,93 481,06	4487 4488	Ayuntamiento de Tabernas Idem de Canjayar
Idem de RellenIdem de Ondara	258,43 924		Provincia de Barcelona.
Provincia de la Coruña.	341	4489 4490	Ayuntamiento de Manresa Idem de Caldas de Mombuy
Ayuntamiento de la Coruña	1.371,18	4491	Idem de Olesa de Monserrate
Provincia de Huesca.	1	4492	Provincia de Ciudad-Real.
Ayuntamiento de Argüis Idem de Grañen Idem de Lascuarre	205,34 427,87 4.699,44	4493 4494 4495	Ayuntamiento de Alcubillas Idem de Villahermosa Idem del Campo de Criptana Idem de Alcázar de San Juan
Idem de PomarIdem de Senés	94,97 821,16	4196	Provincia de Gerona.
Provincia de Málaga.		4100	Ayuntamiento de Torrella de Montgri
Ayuntamiento de Montejaque.	6.639,74		Provincia de Canarias.
Provincia de Salamanco.		4497	Ayuntamiento de (Puebla) de la Palma
Ayuntamiento de Salvatierra de Tormes	6.573,21	4498 4499	Idem de Garafia
Idem de Salamanca Idem de Villoria	3.011,09		MES DE MAYO.
Provincia de Toledo.	0.011,03		Provincia de Albacete.
Ayuntamiento de Rielves Idem de Romeral	9.552,89 433	4500	Ayuntanlamiento de la Her- rera
Idem de San Bartolomé de las	1		Provincia de Almeria.
Atrestas	821,33	4501	Ayuntamiento de Paterna

Idem de San Martin de Tre-

Idem de Santa Ana.....

Idem de Santa Cruz.....

Idem de Santiago del Campo...

Idem de Santibañez el Bajo...

Idem de Talavera de la Reina.

Idem de Toril....ldem de Torrejoncillo.....

Idem de Trujillo.....

Idem de Valdecañas.....

Idem de Valochuncor.....

Idem de Zorita.....

Idem de Zorita, por el sesmo.

MES DE ABRIL.

tiago.....

vejo.....

Ayuntamiento de Paterna.... Provincia de Avila. Ayuntamiento de Navas del 4502 Marqués....
Idem de Narros de Saldueña. 4503 4504 Idem de Arévalo..... Provincia de Valladolid. Ayuntamiento de Cigales....

12.402.14 8.213,34 5.475.43 Gobierno de la provincia de Tarragona. 14.840,67 21.303,34 Hallandose vacante la Secretaria del Avuntamiento 144.736,23 del pueblo de Viiella Alta, dotada con el sueldo anual de 222,12 2.500 rs., se anuncia al público para que los aspirantes á ella dirijan sus solicitudes al Alcalde de dicho pueblo 66.235,45 dentro del término de un mes, que empezará á contarse 34.992,69

desde la insercion del presente anuncio en los periódicos Tarragona 21 de Junio de 1862.-Dupuy. 3388

Gobierno de la provincia de Valencia.

Se halla vacante la Secretaria del Ayuntamiento de Al-629,14 borache, dotada con 3.000 rs. anuales. Los aspirantes á la misma deberán dirigir sus instancias á dicha corporacion dentro del término de un mes, contado desde la publicación de este anuncio en el Boletin oficial de la provincia y Gaceta de Madrid. Valencia 21 de Junio de 1862.—Peralta.

> Se halla vacante la Secretaria del Ayuntamiento de Jaraco, dotada con 1.100 rs. anuales.
>
> Los aspirantes á la misma deberán presentar sus solicitudes à dicha corporación en el plazo de un mes, contado desde la publicacion del presente en la Gaceta de Madrid y Boletin oficial de la provincia.

Gobierno de la provincia de Zamora.

Valencia 25 de Junio de 1862. Peralta.

Se halla vacante la plaza, de Secretario de Ayuntamiento del pueblo de Tapioles, en esta provincia, dotada con el sueldo anual de 2.000 rs. pagados por trimestres de los fondos municipales.

Los aspirantes á dicha plaza que á la cualidad de mayores de 25 años reunan la suficiente aptitud, dirigirán sus solicitudes documentadas al Presidente del Ayuntamiento dentro del término de 30 dias, à contar desde el en que se publique el presente anuncio en el Boletin oficial de la provincia y Gaceta de Madrid. Zamora 26 de Junio de 1862.-Félix María Travado.

Se halla vacante la plaza de Secretario del Ayuntamiento de Galende, en esta provincia, con la dotacion de 1.500 rs. anuales pagados de los fondos municipales. Los aspirantes à la referida plaza dirigirán sus soli-

citudes al Ayuntamiento de dicho pueblo en el término de un mes, á contar desde la fecha de este anuncio. Zamora 26 de Junio de 1862.—Félix María Travado.

Se halla vacante la Secretaria del Ayuntamiento de Allande, dotada con 2.600 rs., y 1.100 para escribiente, satisfechos de los fondos municipales.

Las personas que deseen aspirar á la mencionada pla za dirigirán sus solicitudes en la forma prescrita en el Real decreto de 19 de Octubre de 1853 al Presidente de la citada corporacion en el término de un mes, á contar desde la publicacion de este anuncio.

Oviedo 26 de Junio de 1862,-Toribio Rubio Campo.

Alcaldía constitucional de Maderuelo.

Se halla vacante la plaza de Médico-cirujano titular del circulo que compone esta villa y los pueblos de Aldealengua de Santa María, Valdevarnés, Linares, Alconada y Alconadilla, su anejo, en la provincia de Segovia, par tido de Riaza: su dotacion consiste en 6.000 rs. pagados de los presupuestos municipales respectivos por la asistencia de pobres y casos de oficio: à más esta poblacion, por la de todos sus vecinos acomodados, se compromete á dar 2.210 rs.; la de Aldealengua 1.014 rs.; la de Valdevarnés 900 rs.: la la Linares 810 rs. en igual forma que los de esta villa, y el pueblo de Alconada y Alconadilla trato convencional con los vecinos acomodados.

Su provision tendrá lugar á los 15 dias despues de insertado este anuncio en el Boletin oficial y la Gaceta; debiendo advertir que los aspirantes dirigirán sus solicitudes al Sr. Gobernador de la provincia. Maderuelo 6 de Julio de 1862. —El Alcalde, Domingo

Alcaldía constitucional de Villa del Rio. D. Juan de Dios Gonzalez, Alcalde constitucional de

esta Villa del Rio. Hago saber que habiendo quedado vacante la plaza de Secretario de este cuerpo municipal, dotada con el sueldo anual de 4.400 rs. pagados de los fondos municipales, se anuncia al público para que los aspirantes á ella que reunan la aptitud necesaria dirijan sus solicitudes à esta Alcaldía dentro del término de un mes,

el cual se proveerá dicha plaza con arreglo á lo prevenido en el Real decreto de 19 de Octubre de 1853. Villa del Rio 10 de Julio de 1862. = Juan de Dios Gonzalez.-Por su mandado, Francisco Cerezo, Secretario interino.

que empezará á contarse desde el dia en que aparezca

inserto este anuncio en la Gaceta de Madrid; terminado

Alcaldía constitucional de Guadamur.

Se halla vacante la plaza de Farmacéutico de la villa de Guadamur, dotada con 1.000 rs. anuales pagados del presupuesto municipal por trimestres vencidos por la facilitacion de medicina gratis à 15 vecinos pobres que el Ayuntamiento y Junta de Beneficencia designarán.

La poblacion consta de unos 360 vecinos; abundante en comestibles, frutas, aguas y leña; sumamente agricola pues cuenta con 500 yuntas de labor, y varios pueblos que no tienen botica y muchas deshesas proximas; dista dos leguas de Toledo, capital de la provincia y partido judicial de la misma.

Los aspirantes dirigirán sus solicitudes al Presidente del Ayuntamiento en término de 30 dias, contados desde la insercion de este anuncio en el Boletin oficial de la

Alcaldía constitucional de Casillas de Coria.

No habiéndose provisto por falta de aspirantes las vacantes de la plaza titular de medicina y cirugía de este pueblo, se llaman de nuevo por el término de 30 dias, á contar desde la fecha del Boletin oficial en que se inserte este anuncio, para que los que gusten optar á ella pre-senten solicitudes debidamente documentadas.

La dotacion consiste en 4.500 rs. anuales pagados de los fondos municipales por semestres vencidos, con obligacion el Profesor de asistir á los enfermos pobres, inoculacion de la vacuna y todo otro servicio cuyo pago afecte à los fondos del Municipio. Quedan al Profesor las igualas con el resto del vecindario.

nalas con el resto del vecindario.

Casillas de Coria 14 de Junio de 1862.—El Alcalde,
3487 Segundo Delgado.

Alcaldía constitucional de Santa Cruz del Retamar.

Se llaman aspirantes á la plaza de Médico titular de la villa de Santa Cruz del Retamar, dotada con 7.500 reales en esta forma: 1.500 por la asistencia de enfermos pobres 6.000 por repartimiento de igualas, cobrado por el Ayuntamiento, y quien satisfará al facultativo por trimestres vencidos. La poblacion es sana; consta de 517 vecinos, situada en la carretera de Extremadura, á 10 leguas de Madrid y seis de la capital Toledo. Existe un puesto de Guardia civil, estacion telegráfica y administracion de portazgos, á cuyos empleados puede asistir el facultativo por contrata particular. Las solicitudes se dirigirán al Presidente del Ayun-

tamiento en término de un mes.

Se llaman aspirantes á la plaza de Cirujano titular de la villa de Santa Cruz del Retamar, compuesta de 517 ve cinos, situada en la carretera de Extremadura, á 10 leguas de la corte y seis de la capital Toledo; su dotacion 5.000 reales pagados trimestralmente por el Ayuntamiento, asimismo que las contribuciones que se impongan al Profesor, quedando á su favor los partos y golpes de mano

Las solicitudes se dirigirán en término de un mes al Presidente del Municipio.

PROVIDENCIAS JUDICIALES.

En virtud de providencia del Sr. Juez de paz del distrito de Mediodia y para pago á un acreedor se subastan 8.000 tejas al tipo de 19 rs. ciento, sin escoger, y á 23 escogidas; 1.500 baldosas á iguales precios, y 1.500 ladrillos á 8 rs. ciento, á cargar en el tejar de D. Eugenio Galinié, camino viejo de San Isidio, donde se hallan depositados.

El remate* téndrá efecto el miércoles 23 del corriente, á las cuatro de la tarde, en la audiencia de S. S., sita en la territorial, del Juzgado de las Vistillas.

Lo que se an uncia al público de órden de S. S. llamando liditadores.

Madrid 15 de Julio de 1862.-El Secretario, Joaquin Es-

En virtud de providencia del Sr. D. Pedro de Olarría y Adalid, Juez de primera instancia del distrito de la Universidad del esta villa de Madrid, refrendada por el Escribano de su número Sr. D. Santiago de la Granja, se cita y emplaza al Sr. D. Manuel Leon Moncasi á fin de que dentro del término de 45 dias comparezca en dichos Juzgado y Escribanía á oir cierto requerimiento judicial en asunto civil sobre entrega de los bienes de su esposa la Excma. Sra. Doña Felicia Alvear, Condesa de San Féix, y liquidacion de productos de la casa sita en esta corte, caile de Atocha, núm. 18 nuevo; apercibido que no compareciendo dentro de dicho término se estará y pasará por la liquidacion que se forme por parte de la expresada Excma. señora, y le parará el perjuicio que en derecho haya lugar.

Madrid 5 de Julio de 1862.-Granja.

D. José Celestino de la Cuesta, Caballero de la Real Orden americana de Isabel la Católica y Juez de primera instancia del partido de esta villa de Tolosa.

Por el presente cito, llamo y emplazo á los que se crean con derecho á la herencia de D. Eugenio Salle, de nacion francés, ignorando el pueblo de su naturaleza, director de la fábrica de hilados, tejidos y estampados de la villa de Andoain, para que dentro de los primeros 30 dias siguientes al de la insercion de este anuncio en la Gaceta de Madrid comparezcan en este Juzgado por sí ó por medio de apoderados á deducir de su derecho; en el concepto de que no haciéndolo dentro de dicho término les

parará el perjuicio que hubiere lugar. Dado en Tolosa á 23 de Junio de 4862.—José Celestino de la Cuesta.—Por su mandado, Juan Cruz de Sarasola.

D. Antenio Portela Barcia, Auditor honorario de Marina, Juez de primera instancia de esta ciudad de Vigo y su partido.

Por el presente hago saber á Juana Gustoso, natural de San Martin de Coya, extramuros de esta ciudad, y cuya residencia 6 domicilio se ignora, para que ó mande hacerlo en este Juzgado de la suma de 348 rs. 72 cénts, que ha consumido en la Alcaldía de Orense cuando allí estuvo presa por hurto de chorizos á D. Ramon de Vila; advertida que de no verificarlo, segun la comision conferida, se harán efectivos en sus bienes por los trámites de ley.

Dado en la ciudad de Vigo á 20 de Junio de 4862.=Antonio Portela Barcia.—Por mandado de S. S., José Antonio Martinez.

D. Francisco Dominguez Ducazcar, Juez de primera instancia de esta ciudad v su partido.

Por el presente se cita, llama y emplaza á Francisco Collado Cazorla, vecino de Antas, para que en el término de 30 dias comparezca en este Juzgado á hacerle saber las penas que contra el mismo ha pedido el Promotor fiscal en causa que se le sigue sobre lesiones á Ramon Contreras Martinez; pues si así lo hace se le oirá y se le administrará justicia, y en otro caso se le declarará rebelde y contumaz, parándole además el perjuicio

que hava lugar. Vera 20 de Junio de 1862.-Francisco Dominguez Ducazcar.=Por mandado de S. S., Juan J. Nuñez.

D. José Ramirez Cárdenas, Juez de primera instancia de esta capital y su partido, y de Hacienda de la provincia.

En virtud del presente se cita, llama y emplaza á Roman García Gomez, natural y vecino de la Puebla de Guzman, hije de José y de María, de estado casado y sin hijos, de ejercicio labrador, y de 27 años de edad, para que en el término de 30 dias, contados desde el en que aparezca inserto este anuncio en la Gaceta del Gobierno, comparezca en la cárcel nacional para cumplir los dias de prision subsidiaria en sustitucion de la multa que le ha sido impuesta en causa que se le ha seguido por aprehension de varios géneros de ilícito comercio.

Huelva 4 de Junio de 1862.—José Ramirez Cárdenas.—Por mandado de S. S., L. José María de Guerra.

D. Luis Gonzaga Leal, Juez de primera instancia de esta ciudad de Baeza y su partido.

Por el presente cito, llamo y emplazo por este pregon y edic to y término de 20 dias á Antonio Navarro Conesa, entendido por Pio, natural de Murcia, vecino de Linares, de estado viudo, de ejercicio tejedor de lienzo y de 40 años de edad, para que se presente en este Juzgado á prestar una ampliacion á su inquisitiva en la causa que se le instruye por lesiones á María Campos, vecina de Linares; apercibido que de no hacerlo le parará el perjuicio que haya lugar.

Dado en Baeza á 22 de Junio de 1862.—Luis Gonzaga Leal.— Por su mandado, Francisco de A. Espadas.

D. Rafaél Serrano y Leon, Juez de primera instancia del par tido de la villa de Montefrio &c.

Por el presente se hace saber á Cristóbal Cobos Arenas, vecino de esta villa, cuyo paradero se ignora, que si quiere mostrarse parte en la causa que en mi Juzgado y por la Escribanía del infrascrito se sigue contra José Comino Arco, natural y vecino de la misma, sobre lesiones al referido Cobos, comparezca en dicho Juzgado por sí ó por medio de procurador á usar de su derecho en ella dentro del término de 12 dias, á contar desde la insercion de este edicto en la Gaceta de Madrid; apercibido que trascurrido dicho plazo se continuará la causa sin su audiencia, parándole el perjuicio que haya lugar, pues así lo he mandado en ella por auto de esta fecha.

Dado en Montefrio á 18 de Junio de 1862.-Rafaél Serrano.-Por mandado del Sr. Juez, Francisco Antonio de Fuensalida.

villa de Ateca y su partido, en la provincia de Zaragoza.

Por el presente se cita, llama y emplaza á todos los que crean con derecho á la mitad de los bienes que formaron la dotacion de la capellanía laical fundada en la iglesia parroquial de Cetina por Anton Romero y Maria Entrena, de la que fué último poseedor el Presbítero, ahora difunto, Mosen Tomás Gonzalez, para que en el término de 30 dias comparezcan á deducirlo en forma legal en este mi Juzgado por la Escribanía del que refrenda; con apercibimiento de que pasados sin verificarlo les parará el perjuicio que haya lugar.

Dado en Ateca á 1.º de Julio de 1862.—Miguel Wenceslao de Otal.=De su órden, Manuel Azpeitia.

En virtud de providencia del Sr. Juez de primera instancia del distrito de San Miguel, ante mi dictada, se cita, llama y emplaza á los herederos y causahabientes de Doña Beatriz Gonzalez y Cuenca, que falleció abintestato en esta ciudad en 30 de Noviembre de 1797, para que dentro del término de 30 dias, contados desde el siguiente al en que aparezca inserto este edicto en la Gaceta del Gobierno, se personen en dicho Juzgado por sí ó por medio de apoderado en forma á deducir los derechos de que se crean asistidos; bajo apercibimiento que de no hacerlo se dictará la providencia correspondiente, parándoles el perjuicio que haya lugar.

Jerez de la Frontera 4 de Julio de 1862.—Nicolás Mateos y

A virtud de providencia del Sr. Dr. D. Pedro de Olarría y Adalid, Magistrado de Audiencia de provincia y Juez de primera instancia de esta capital y su distrito de la Universidad, refrendada por el Escribano de número de la misma Dr. D. Mariano García Sancha, se cita, llama y emplaza á cuantos se crean tener algun derecho, en consideracion á las responsabilidades que se pasan á expresar, y aparece afectan á la casa sita en esta corte y sus calles de Jacometrezo y de Hita, números 64 por la primera y 1 por la segunda, de la manzana 374, para que en el término de 60 dias, que empezarán á contarse desde el siguiente al de la publicacion de este edicto en la Gaceta del Gobierno, deduzcan en legal forma las acciones de que se crean asistidos, apercibidos de que no verificándolo les parará el perjuicio que haya lugar.

Responsabilidades à que se contrae el precedente edicto.

Una fianza con que D. Francisco Pascual Albaure y su esposa gravaron dicha casa para responder de la seguridad de los caudales de la Tesorería de Cruzada del Arzobispado de Granada, de que se encargaron en el sexenio que empezó en la primera dominica de Adviento del año de 1727.

Una obligacion de 2.250 ducados que D. Diego de Santoyo, dueño de la propia finca, constituyó en 18 de Febrero de 1673, como fiador de D. Cárlos Briceño, por la media annata de los títulos de Vizconde y Marqués, con interés de 5 por 100 anual-Otra que el mismo D. Diego formalizó por escritura de 47 de Mayo de 1678 ante Juan Engenio Aba, á responder de las cantidades que ingresaran en su poder en los años de 1677 y 1678, como receptor del Escribano ordinario.

Otra imposicion de 6.040 rs., fecha 23 de Mayo de 1671, á las resultas de la reclamación que se hiciera por el convento de carmelitas de Alcalá de Henares, siempre que se justificase su existencia; cuya escritura fué otorgada por Doña Vicenta Alfonso de Santavan.

Otra de 6.000 rs., constituida por la misma señora, á favor de la archicofradía del Santísimo Cristo de la Agonía, establecida en el hospital de la Pasion.

Un censo de 5.500 rs. de principal perteneciente á D. José Otro de 4.000 ducados de principal correspondiente á las me-

morias de Doña Ana Mazon. Y otro de 40.106 rs. de principal á favor del mayorazgo de

Diego de Bayés. Madrid 15 de Julio de 1862.-Sancha.

PARTE NO OFICIAL.

EXTERIOR.

El periódico francés La Patrie anuncia como probable en los primeros dias del mes de Setiembre próximo una entrevista de SS. MM. el Emperador de los franceses, el de Rusia y el Rey de Prusia. El punto en que hayan de reunirse los tres Soberanos indicados no se ha fijado todavía.

Refiriéndose el Czas á noticias de Varsovia, fecha 9, indica que en Riga y otras ciudades del litoral del Báltico se hacian preparativos para recibir al Emperador de Rusia, cuya llegada se esperaba próximamente.

Un despacho telegráfico de Varsovia, fecha 43, anuncia que la Gran Duquesa Constantina habia dado á luz á las nueve de aquella mañana un Príncipe, que ha recibido el nombre de Waclaw (Wen-

Con fecha 7 escriben de Hamburgo que el tratado concluido entre China y Prusia por medio del Conde Eulenbourg es muy importante en cuanto su accion se extiende á los Estados alemanes, y ciudades anseáticas, incluso Mecklemburgo.

Prusia habia indicado deseo de emprender á sus expensas la expedicion al Asia oriental, y esta es la

D. Miguel Wenceslao de Otal, Juez primera instancia de la primera vez que se ha celebrado un tratado de comercio comun para Alemania, comprendiendo los Estados que no forman parte del Zollverein.

En la sesion del 44 del corriente, celebrada en la Cámara de los Señores, Mr. de Rechberg, respondiendo á una interpelacion, anunció que el Gobierno austriaco ha declarado hallarse dispuesto á entrar en el Zollverein. La proposicion relativa al particular ha sido comunicada á los diversos Gobiernos.

Austria está pronta á adoptar los Aranceles y la organizacion del Zollverein. Puede verificarse además otra modificacion relativa á la revision de la ley arancelaria actual. Al efecto se ha puesto en conocimiento de los Gobiernos que forman parte de la union aduanera alemana un proyecto de tratado preliminar apoyado en aquella base.

La Gaceta de Viena publica algunas noticias acerca de la situacion de Servia y de las provincias inmediatas; indica que existe grande efervescencia en Bulgaria y Bosnia, las cuales se hallan á punto de convertirse en teatro de graves acontecimientos: cree que, en vista de las fuerzas militares desplegadas por Turquía en la frontera de Servia, su Gobierno habia establecido un cordon militar considerable con el objeto de hacer frente á las eventualidades de una invasion. Los habitantes del territorio se hallaban armados, y el ejército servio adquiere de dia en dia imponente aspecto.

Otro periódico de Viena niega que el Príncipe Miguel haya licenciado las milicias y enviado un mensaje de adhesion al Sultan: por el contrario, las disposiciones que se anuncian parecen encaminadas á preparar en Belgrado una lucha tenaz.

La tranquilidad pública se ha turbado gravemente en Agram con demostraciones de los descontentos, habiendo sido arrancadas las águilas Imperiales de los edificios públicos. El órden se ha restablecido, y los perturbadores han sido entregados á los Tribunales; y sin embargo , el Gobierno considera graves tales síntomas, que adquiririan carácter temible si se repitiesen simultáneamente en otros puntos.

Segun noticias de New-York, fecha 1.º, se esperaban con ansiedad noticias del ejército de Mac-Clellan, y se creia que ocurriria nuevo combate cerca de Richmond. El Presidente Lincoln ha decretado otra leva de 300.000 hombres.

Los federales evacuaban la isla James, y el ataque de Charleston ha sido aplazado para fin del Estío; en cambio habia empezado por las cañoneras federales el bombardeo de Wiksburg.

La situacion del General federal Curtis en Arkansas era apurada.

En Nueva-Orleans el General Buttler ha modificado la fórmula del juramento que se exige á los extranjeros residentes, y contra la cual habia protestado la mayor parte de los Cónsules.

M. Jefferson Davis ha indicado al Gobierno de Georgia como absolutamente indispensable la realizacion de la quinta para el triunfo de la Confederacion del Sur.

INTERIOR.

MADRID.—S. M. la REINA recibió anteayer por la tarde en audiencia particular á D. José María Caruya Estrada, D. Félix de Azúa y D. Andrés Zanui, comisionados por la Congregacion de San Luis Gonzaga de Zaragoza para darla las gracias por haber permitido pertenezca á aquella, en calidad de Hermano mayor, S. A. R. el Sermo. senor Principe de Astúrias. La comision llevaba tambien el encargo de pedir el permiso indispensable para sacar el retrato de S. A. R., á fin de colocarlo en la sala de conferencias de la Congregacion referida. S. M. recibió á los jóvenes comisionados con suma complacencia, y tuvo la dignacion de manifestarles realizaria por sí misma los deseos que acababan de exponer.

Los comisionados se despidieron de S. M. despues de haber tenido la honra de besar sn Real mano.

-- El Sr. Ministro de Hacienda llegó anteayer tarde sin novedad á Santander, procedente de los baños de Viesgo.

- El jóven pintor Sr. D. José Martí, segun dice uno de nuestras colegas, está concluyendo un cuadro de gran tamaño que presentará en la próxima Exposicion, y en el cual aparece Recaredo abjurando el arrianismo y proclamando el catolicismo en el Concilio tercero de To-ledo, celebrado el año 589.

Nosotros, que hemos tenido el gusto de verle, hemos quedado complacidos, así por el objeto religioso de la composicion, como por los detalles y la buena entonacion que ha sabido dar el jóven pintor á las muchas figuras que en varios términos rodean al Católico Rey, el cual, en su fervorosa fe, acabó para siempre con la secta arriana, y declaró como la única verdadera la religion que á través de los siglos profesa España.

ANUNCIOS.

COLECCION LEGISLATIVA DE ESPAÑA. - (CONtinuacion de la Coleccion de decretos, edicion oficial.)

Se ha publicado el tomo de sentencias y decisiones del Tribunal Supremo de Justicia correspondiente al año de 1861, hallándose de venta en la portería del Ministerio de Gracia y Justicia al precio de 22 rs. tomo.

Esta obra se publica por entregas mensuales, constando cada una de ellas de 10 á 14 pliegos de impresion próximamente, ó sean 160 á 224 páginas en 8.º mayor.

Al fin de cada semestre se dan dos índices, el une cronológico y el otro alfabético, con su correspondiento portada para la encuadernacion del tomo. Las sentencias del Tribunal Supremo de Justicia lle-

varán foliacion distinta para que formen un tomo cada año, con sus índices correspondientes. Lo mismo se hará con las sentencias del Consejo de Estado. El precio de suscricion es de 72 rs. al año en Madrid

y 84 en provincias, franco de porte. El pago podrá hacerse, para las suscriciones en Ma-

drid satisfaciendo 6 rs. al recibir cada entrega, y para las de provincias 21 rs. cada trimestre. Los suscritores que abonen el importe de la suscri-

cion de todo el año , al hacerla solo satisfarán 70 rs. en Madrid y 80 en provincias.

En Ultramar y el extranjero 120 rs. vn. anuales.

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

EN LOS MONTES DEL CASTELLAR DE LA FRONtera, provincia de Cádiz, propios del Exemo. Sr. Duque de Medinaceli, se venden en subasta privada 5.567 robles, que se calcula producirán unos 18.000 codos cúbicos de madera á propósito para construccion naval. El remate tendrá lugar simultáneamente el dia 15 de Agosto próximo, de doce á una de su mañana, en la Administracion de S. E. en San Roque, à cargo de D. Fernando Maria de la Cueva, y en la Direccion de sus negocios en esta corte. El pliego de condiciones puede verse en ambos puntos.—El Contador, R. Levenfeld. 3668—3

SOCIEDAD DE DESAGUE Y EXPLOTACION DE MInas en Sierra Almagrera. — Habiendo acordado la Administracion de esta empresa dar á partido las minas que posee en Sierra Almagrera, para las conocidas con nombres de California y Molinero, se le han hecho las proposiciones siguientes:

1. Que el arriendo durará seis años, á contar desde que las minas estén en productos.

2. Que formando las dos minas una sola para este único efecto, no se considerará que hay productos miéntras no haya un excedente despues de satisfacer los gas-

3. Oue el arrendatario se reintegrará de los primeros productos de todo lo que cuesten las labores, material, administracion v contribucion. 4.ª Que la empresa le adjudicará los beneficios que

para la extracción de las aguas tiene contratados para sus minas con los Sres. Orozco y compañía. 5. Que podrá comunicar dichas minas con el socavon

para su servicio, no perjudicando los trabajos de este ni el movimiento del ferro-carril. 6. Que abonará á la empresa del socavon el 25 por 100 del mineral que extraiga limpio y en estado de alma-

cenaje. Que si abandona las minas no tendrá derecho á reclamar cantidad alguna de lo que hubiera gastado, no pudiendo verificarlo en ningun caso sin haber hecho

trabajos por valor de 20.000 rs., ó perder una suma equivalente de la fianza. 8. Que hará por lo ménos al año en cada una de las

minas el doble de la labor legal.

9. Que afianzará su compromiso á satisfaccion de la Administracion de la empresa. 10. Que admitirá la intervencion económica ó científica que le imponga la Sociedad, siempre que no sea de

su cuenta el pago. 41. Que se le dará un año de plazo, á contar desde el otorgamiento de la escritura, para organizar su administracion, levantar planos, adquirir material, buscar

operarios y preparar trabajos. 12. Que no tiene inconveniente en que se abra licitacion pública sobre la base de esta propuesta, reserván-

dose mejorarla si lo crevese oportuno. En su consecuencia, se saca á pública licitacion por término de 40 dias, á contar desde la publicacion de este anuncio en la Gaceta, el arriendo de dichas minas.

Las proposiciones se dirigirán á la Administracion de esta Sociedad, cuyas oficinas están situadas en la calle de la Salud, núm. 14, cuarto segundo de la izquierda. Las pujas ó mejoras deberán recaer sobre el tanto

se encontrase. La empresa se reserva aprobar la proposicion que sea más ventajosa.

por 100 que ha de percibir la empresa del mineral que

Madrid 18 de Julio de 1862.-El Presidente, Juan de

Lara.-El Secretario, José María Varona.

BOLSAS EXTRANJERAS.

Paris 17 de Julio de 1862.

Consolidados...... 927/8 à 93.

Amberes 12 de Julio. — Interior, 47-75. — Diferida,

Amsterdam 11 de Julio. - Interior, 48 1/16. - Diferi-

Francfort 12 de Julio. — Interior, 485 8. — Diferida,

Londres 11 de Julio. — Interior, 53 11/16.

ESPECTACULOS.

CIRCO DE PRICE. - A las ocho y media de la noche. -Escogida y extraordinaria funcion. - La escalera aérea ejercicio gimnástico, por los hermanos Rizzarelli, artistas españoles. - Nadesta, yegua árabe, amaestrada á la alta escuela y montada por el Sr. Herzog. — Los dos atletas, ejercicios de fuerza y agilidad, desempeñados sobre dos caballos por los Sres. Richards y Herzog. — John Bull, escena cómica por diferentes artistas de la compañía. — Gran trabajo sobre un caballo en pelo, por el Sr. Julio Perez. — Trabajo grotesco, desempeñado por el Sr. Samwell. — Diversion cómica, por los clowms. — La hija del aire, por la señorita Josefina Motty. — Véanse los programas para los demás pormenores.

IMPRENTA NACIONAL.

Marsella.. | 759,9 | 18°,5 | N. O. . | Despejado . | De leva.

OBSERVATORIO IMPERIAL DE PARIS. LÍNEAS TELEGRÁFICAS DE FRANCIA.

Julio de	1002 4 1	43 Stele	ue ta m	
LOCALIDADES.	tro redu- cido á 0°	grados centígra	Direction	RSTADO DEL CIELO.
Dunquerque Paris Bayona Lyon Bruselas Viena Turin Roma Florencia San Petersburgo Constantinopla Stockolmo Copenhague Greenwich	756,7. 760,5. 763,1. 757,7. 752,1. 761,5. 745,5. "	20°,6. 22°,0. 16°,1. 16°,0. 22°,9. 314°,8.	O. N.O. S. O	Cub.°, lluvia. Idem. Sereno. Alg.* nube. Nubes. Cubierto. Despejado.
Leipzig	751,1.	13,4.	s. o	Lluvia.

De los partes remitidos en este dia por la Intervencion de Arbitrios municipales, la del mercado de granos y nota de precios de artículos de consumo, resulta

ENTRADO POR LAS PUERTAS EN EL DIA DE HOY. 1.309 fanegas de trigo.

arrobas de harina de id 2.360

carneros, que hacen 47.058 libras de peso. PRECIOS DE ARTÍCULOS AL MAYOR Y POR MENOR EN EL DIA DE HOY.

Carne de vaca, de 47 á 50 rs. arroba, y de 18 á 20 cuartos libra.

Idem de ternera, de 86 á 96 rs. arroba, y de 42 á 51 Tocino añejo, de 88 á 90 rs. arroba y de 34 á 36

Jamon, de 110 á 116 rs. arroba, y de 42 á 51 cuartos Aceite, de 64 á 66 rs. arroba, y á 20 cuartos libra. Vino de 34 á 42 rs. arroba, y de 12 á 14 cuartos cuartillo. Pan de dos libras, de 12 á 14 cuartos.

Judías, de 25 á 30 rs. arroba, y de 10 á 12 cuartos libra.

Patatas, de 5 á 5 1/2 rs. arroba, y de 2 á 2 1/2 cuartos libra

PRECIOS DE GRANOS EN EL MERCADO DE HOT. Cebada nueva, de 23 á 25 rs. fanega. Idem añeja, de 27 á 30 rs. idem. Algarroba, á 40 rs. idem.

Trigo vendido..... 803 fanegas.

Quedan por vender.. 528. Precio máximo..... 55 %. Idem mínimo..... 43

Lo que se anuncia al público para su inteligencia. Madrid 17 de Julio de 1862. - El Alcalde-Corregidor, Duque de Sesto.

Bolsa de Madrid.

FONDOS PÚBLICOS.

Títulos del 3 por 100 consolidado, publicado, 49-35 y 40 c., y en pequeños 49-45.

Idem del personal, id., 19-30 d. Idem municipal de Sisas del Ayuntamiento de Madrid con 2 1/2 de interés anual, publicado, 40.

Idem de 31 de Agosto de 1852, de á 2.000 rs., idem, Leon..... 5/8

Idem del Canal de Isabel II, de á 1.000 rs., 8 por 100 anual, id., 107-75 d. Obligaciones del Estado para subvenciones de ferrocarriles, publicado, 91-35.

Acciones del Banco de España, publicado, sin dividendo: no publicado, 210 d. Idem de la Compañía de los ferro-carriles de Madrid á Zaragoza y Alicante, id., 2.015. a Laragoza y Alicante, Id., 2.013.

Obligaciones de la Compañía de los de Madrid á Zaragoza y Alicante, con interés de 3 por 100, reembolsables por sorteos, id., 1.000 d.

Idem hipotecarias del de Isabel II de Alar del Rey á

Santander, con interés de 6 por 100, reembolsables por sorteos, á 137 % por 100, id., 10.300 d. Idem de la Compañía del ferro-carril de Córdoba á Sevilla, id., 4.425 p.

Acciones del ferro-carril de Zaragoza á Pamplona. idem, 1.625 d. Obligaciones de id. id., id., 960 d. Idem del ferro-carril de Montblanch á Reus, id., 950.

Plazas del reino.

Daño.

Beneficio

Acciones de la Compañía del ferro-carril de Ciudad-Real á Badajoz, id., 1.900. CAMBIOS. Lóndres á 90 dias fecha, 50-15 y 20. París á 8 dias vista, 5-24.

Daño.

Lérida

				, ,	-	
				l _		l
	Albacete		••	Lugo	• •	••
,	Alicante	1/8	•••	Málaga	5/8	••
'	Almeria	par.	•••	Murcia	par d.	••
	Avila	1/4	••	Orense	3/4 p.	
	Badajoz	1/8	•••	Oviedo	1/4 d.	٠.
	Barcelona			Palencia	1/2	
	Bilbao	1/4		Pamplona	4/4 p.	
	Búrgos	par.		Pontevedra.	1 p.	
	Cáceres	1		Salamanca.	3/4 p.	
5	Cádiz	3/4		San Sebas-	-1-6.	•
'	Castellon	V/ 2		tian	par.	
	Ciudad-Real.			Santander .	•	1/4
				Santiago	3/4	'/*
,	Córdoba		•••			
	Coruña	1/8	•••	Segovia	par.	••
	Cuenca		•••	Sevilla	3/4	
,	Gerona		• • •	Soria	3/4 d.	••
	Granada	1/2 d.	••	Tarragona.	1/2	••
,	Guadalajara.	par p.		Teruel		•••
	Huelva			Toledo	1/2	
	Huesca			Valencia	1/8	
	Jaen	5/8		Valladolid .	par.	١
		2.0		Vitonia	non	ı

Zamora....

SANTO DEL DIA. A las ocho de la mañana. Santa Sinforosa y sus siete hijos mártires; Santa Marina, virgen, y San Federico, Obispo. Cuarenta Horas en la iglesia del Hospital de mujeres incurables.

REAL OBSERVATORIO DE MADRID. Observaciones meteorológicas del dia 17 de Julio de 1862.								
HORAS.	Barómetro reducidoá 9° y milime- tros.		Tempera- tura en gra- dos centí- grados.	Direccion del viento.	ESTADO DEL CIBLO.			
6 m 9 m 12 3 t 6 t 9 n	705,91 706,13 705,80 705,17 705,24 706,21	13°0 17°,5 21°.4 23'.5 21°.8 48°,7	16°.2 21°.9 26°,7 29°,4 27°,3 23°,4	S. S. O S. O O. S. O O. S. O	Calima. Alg. celaje. Dº, calima. Idem id. Alg. celaje. Despejado.			
Temper	atura mán ratura má ratura mís	x ima al	sol	24°,6 28°,4 12°,0	30°,8 35°,1 45°,0			
	acion en en las 24		oras. 7,	2 milímeti	os.			

DESPACHOS TELEGRÁFICOS. Observaciones meteorológicas del dia 17 de Julio á las ocho de la mañana. (Las verificadas en España, á excepcion de las de Madrid y San Fernando, están hechas en las estaciones establecidas por la Junta de Estadistica

LOGA-	Baróme- tro á 0° y al nivel	Tempera tura.	aeı	Estado del	Estado
LIDADES.	del mar.	vara.	viento.	cielo.	de la mar.
Madrid	760.9	21,9	S. S. O.	Alg. celaje.	»
Barcelona.	761.8	23.0	Sur	Llovizna	Peg. oleaie.
Palma	764.5			Algs. nubes	
ld. ayer	760.2	28.6	N. N.E.	Despejado	Idem.
Alicante.	762.4			Nubes	
ld. aver	760,3	27.5	Idem	Algs. nubes	Agitada.
S. Fernan-	'	1		0	0
doá las 7h	762,5	19°,8	N.O://N	Idem	Picada.
Lisboa	763,9	20°,4	S. S. O	Cási cub	Bella.
Oporto	763,6	18,4	N. N. O.	Despejado	ldem.
B ilbao	760,6	20,4	S. E		Tranquila.
Santiago	761,5	19°,7	S. O	Cási desp.•.	
Granada	763.5	24°,0	0.8.0.	Despejado	α (
Oviedo	761.3	19,2	N. O	Cási cub	×
ld. ayer	764.4	18',0	Idem	Idem	»
Búrgos	764.7	20.5	N. N O.	Despejado)
ld. ayer		15,6	N. E	Nubes	x
Albacete.	1			IIdem	»
• <u>-</u>	•	•			

Estado atmosférico en varios puntos de Europa el dia 13 d Julio de 1862 á las siete de la mañana.						
LOCALIDADES.	tro redu- cido á 0°	Tempera- tura en grados centígra dos.	Direction	RSTADO DEL CIELO.		
Dunquerque	756,7.	15*,0	N. O	Cubierto.		
París Bayona	760,5.	20°,6.	S. O	Muy nublado. Cubierto.		
LyonBruselas	763,1. 757,7.	22°,0.	N. O S. O	Nubes. Cub. °, lluv ia.		
Viena Turin	752,1.		S. O S	Idem. Sereno.		
Roma	761,5.			Alg.* nube.		
San Petersburgo	745,5.		S	Nubes.		
Constantinopla Stockolmo	" "	» »	»	Cubionto		
Copenhague	752,3.		Caima.	Cubierto.		

Alcaldia-Corregimiento de Madrid.

arrobas de carbon. vacas, que componen 45.107 libras de peso.

Idem de carnero, de 18 á 20 cuartos libra.

Garbanzos, de 34 á 44 rs. arroba, y de 10 á 16 cuartos

Arroz, de 30 á 36 rs. arroba, y de 10 á 14 cuartos Lentejas de 16 á 20 rs. arroba, y de 8 á 10 cuartos libra Carbon, de 7 á 8 rs. arroba. Jahon, de 62 á 66 rs. arroba, y de 20 á 22 cuartos

Idem medio..... 51,12. Nota. Trigo trechel, 24 fanegas á 57 rs.

Cotizacion del 17 de Julio de 1862 à las tres de la tarde.

Idem diferido, id., 44. Deuda amortizable de segunda clase, no publicado,

Acciones de carreteras, emision de 1.º de Abril de 1850. de á 4.000 rs., 6 por 100 anual, no publicado, 95-40. Idem de á 2.000 rs., id., 96-60. Idem de 1.º de Junio de 1851, de á 2.000 rs., id., 95.

Idem de 1.º de Julio de 1856, de á 2.000 rs., id., 94-75. Idem de Obras públicas de 1.º de Julio de 1858, id., 95.