

SE SUSCRIBE

En Madrid en el despacho de libros de la IMPRENTA NACIONAL.
PRECIOS DE SUSCRICION.
MADRID... Por un mes... 12 rs.
Por tres meses... 36

SE SUSCRIBE

En provincias, en todas las ADMINISTRACIONES DE CORREOS.
En Paris, C. A. SALVEDRA, rue de Richelieu, núm. 97.
Se reciben los anuncios todos los dias en la Administracion de diez de la mañana á cuatro de la tarde.



PRECIOS DE SUSCRICION.

Table with 2 columns: Subscription type (e.g., Provincias, Ultramar, Extranjero) and Price (e.g., 21 rs., 60, 120, 210, 30, 70, 144).

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

GACETA DE MADRID.

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 HACIENDA.

REALES DECRETOS.

De acuerdo con mi Consejo de Ministros, Vengo en admitir la renuncia que ha hecho D. Estéban Leon y Medina del cargo de Ministro del Tribunal de Cuentas del Reino; declarándole cesante con el haber que por clasificación le corresponda, y quedando satisfecha del celo é inteligencia con que lo ha desempeñado.

Dado en Palacio á diez y seis de Octubre de mil ochocientos sesenta y tres.

ESTÁ RUBRICADO DE LA REAL MANO.

EL MINISTRO DE HACIENDA,

VICTORIO FERNANDEZ LASCOITI.

De acuerdo con mi Consejo de Ministros, Vengo en nombrar Ministro del Tribunal de Cuentas del Reino á D. Ignacio Llasera y Esteve, que lo es supernumerario del mismo Tribunal.

Dado en Palacio á diez y seis de Octubre de mil ochocientos sesenta y tres.

ESTÁ RUBRICADO DE LA REAL MANO.

EL MINISTRO DE HACIENDA,

VICTORIO FERNANDEZ LASCOITI.

De acuerdo con mi Consejo de Ministros, Vengo en nombrar Ministro supernumerario del Tribunal de Cuentas del Reino á Don Manuel de Moradillo, Interventor general militar.

Dado en Palacio á diez y seis de Octubre de mil ochocientos sesenta y tres.

ESTÁ RUBRICADO DE LA REAL MANO.

EL MINISTRO DE HACIENDA,

VICTORIO FERNANDEZ LASCOITI.

Vengo en nombrar Director general, Presidente de la Junta de la Deuda pública, á Don José García Barzanallana, Director general cesante de Aduanas y Aranceles.

Dado en Palacio á diez y seis de Octubre de mil ochocientos sesenta y tres.

ESTÁ RUBRICADO DE LA REAL MANO.

EL MINISTRO DE HACIENDA,

VICTORIO FERNANDEZ LASCOITI.

Vengo en nombrar Director general de Contribuciones á D. José Cabello y Goytia, actual Director general de Loterías.

Dado en Palacio á diez y seis de Octubre de mil ochocientos sesenta y tres.

ESTÁ RUBRICADO DE LA REAL MANO.

EL MINISTRO DE HACIENDA,

VICTORIO FERNANDEZ LASCOITI.

MINISTERIO DE MARINA.

EXPOSICION A S. M.

SEÑORA:

El empleo del vapor como fuerza motriz en los buques del Estado ha hecho indispensable aumentar sus dotaciones con una nueva clase de personal destinado al manejo de las máquinas. Adquiridas estas en Inglaterra hasta hace algunos años, venian con ellas y por tiempo determinado operarios sobresalientes, que formados en los mismos talleres donde se construian los buques de guerra con maquinistas extranjeros: razones de alta política y conveniencia pública obligan á reemplazarlos cuanto antes con españoles, por más que se reconozcan los buenos servicios que aquellos han prestado y siguen prestando.

Esta necesidad, cada dia más apremiante, que viene preocupando á todas las Administraciones, á los cuerpos consultivos, y á los Jefes de la Armada desde que hay en esta bu-

ques de vapor, trató de satisfacerse por el Real decreto expedido por V. M. en 22 de Mayo de 1850, creando una Academia de enseñanza para Ingenieros mecánicos á la vez que para maquinistas. Las funciones de unos y otros son no obstante muy diversas: los conocimientos de los primeros debian ser más extensos; su trabajo más intelectual que material, y su ocupacion constante el estudio de las ciencias que concurren á formar la del Ingeniero; por el contrario de los maquinistas, cuya mision exclusiva es el manejo de las máquinas, obtener de ellas el mayor efecto útil, prevenir los menores accidentes, y ocurridos estos saber remediarlos. La union de estos cuerpos de cargos tan diferentes no podia dar buenos resultados.

Sin duda por estas causas el pensamiento que se inició en 1850 fué radicalmente modificado en Febrero de 1852, desistiendo de la formacion del cuerpo de Ingenieros mecánicos, y organizando bajo nuevas bases la Escuela de maquinistas. Pero careciendo en aquella época de talleres de maquinaria montados en gran escala, sin ejemplos ni modelos que imitar, sin maestros ni operarios inteligentes que guiasen á los alumnos, y recargados estos además con una instruccion teórica demasiado extensa, el éxito de la nueva Escuela no fué mejor que el de la primera, y se extinguió en 1856.

En 13 de Diciembre de 1859 se dignó V. M. aprobar un reglamento de maquinistas conductores de máquinas, que ha dado tambien resultados poco satisfactorios; porque además de no admitir otros individuos que los procedentes de los talleres de los arsenales, fijándose sueldos muy inferiores, especialmente en Ultramar, á los estipulados en los contratos que la necesidad obliga á celebrar con los extranjeros, los españoles se creyeron rebajados: al mismo tiempo se les daban escasas consideraciones; no se concedia á sus familias pensiones de viudedad y orfandad, ni se determinaba la duracion de las campañas de Ultramar, contribuyendo todo ello á que cundiera el desaliento entre los que se dedican á tan honrosa profesion, y solamente un número muy reducido ha solicitado su ingreso en el cuerpo.

Tales son, entre otras, las causas de que la juventud española se haya retraido de seguir tan útil carrera; todas son fundadas y dignas de remedio, porque hoy que, merced á los adelantos de la ciencia, la marcha de los buques, sus maniobras ordinarias, y su suerte en los momentos supremos de un temporal ó de un combate están en gran parte subordinadas al impulso de las máquinas de vapor, los que dirigen estas ejercen una accion tan directa, y en algunos casos tan decisiva, que de su voluntad, de su pericia y de su corazon depende la suerte del buque, la vida de los que le tripulan, y hasta la honra del pabellon que enarbola. Estos hombres deben ser atendidos, remunerados y considerados.

A elevar esta institucion, constituir la en útil y provechosa carrera, y formar de los maquinistas un cuerpo importante, poderoso, auxiliar del general de la Armada, ha consagrado su preferente atencion el Ministro que suscribe.

Felizmente las circunstancias de actualidad favorecen sus miras. Los buenos maquinistas han de ser ántes buenos operarios: los extranjeros que dirigen las máquinas de nuestros buques de guerra y mercantes se han formado en los grandes talleres de maquinaria; y la Factoría de Ferrol, que se halla á la altura de las primeras de su clase; la de la Carraca; y las particulares que con buen éxito funcionan en Barcelona y Sevilla; otras que se preparan á consecuencia del gran desarrollo que en nuestro país ha tomado la industria en general, y el crecimiento constante de las vias férreas, son otros tantos medios de enseñanza práctica que abren ancho campo á los jóvenes estudiosos, y de que puede y debe aprovecharse la Marina para adquirir maquinistas entendidos; no limitándose á los educados en los arsenales, porque á la inteligencia y al saber deben abrirse las puertas del porvenir, apreciando y honrando el mérito allí donde se encuentren.

Estimulando la aplicacion é inteligencia, despertando el interés individual, facilitando la enseñanza en nuestros arsenales, considerando á los operarios más distinguidos, abriendo á los que aspiren á ser maquinistas una honrosa carrera, haciendo posible el ingreso en ella á todos los que sean aptos para desempeñar tan importantes cargos, donde quiera que hayan adquirido los conocimientos necesarios, ofreciéndoles además sueldos y recompensas que estén en armonía con los útiles servicios que han de prestar, derechos pasivos, tanto á los que se inutilicen en el ejercicio de su profesion como á los que por edad no puedan continuar en ella, y pensiones de orfandad y viudedad para sus familias, que ase-

guren su porvenir, se dará el paso más importante, de éxito seguro aunque lento, para la organizacion del cuerpo de maquinistas de la Armada, y para el logro de los deseos de V. M., que en su acrisolado espolisismo anhela que las máquinas de nuestros buques, con especialidad de los de guerra, sean regidas por españoles; pagando así al propio tiempo un tributo á la opinion pública, acorde con los sentimientos patrióticos de su REINA, y previniendo los gravísimos inconvenientes que en un dia dado podrian surgir de continuar como al presente este interesante ramo del servicio del Estado, á la vez que se contribuirá de un modo directo y poderoso al fomento de la industria y al desarrollo de la riqueza pública.

La completa realizacion del pensamiento tardará más de lo que fuera de desear, porque hombres con las circunstancias necesarias para el buen desempeño del cargo de maquinistas á bordo de un buque, no pueden improvisarse, y por grandes que sean su aplicacion y amor al trabajo, solo al cabo de cierto tiempo les será dado adquirir la práctica indispensable. Por lo tanto, la reforma proyectada no gravará en nada por ahora al Tesoro; el actual presupuesto del personal de las máquinas flotantes tendrá poca variacion en los primeros años, y trascurridos algunos el aumento será de escasa importancia, porque el cambio en esta parte consiste en mejorar los sueldos de los españoles con la extincion de las contratadas que obliga el servicio de los extranjeros.

Suponiendo armados, además de los buques que lo están en la actualidad, todos los que se hallan en construccion, el número total de maquinistas necesario para el servicio reglamentario en Europa y Ultramar es de 498, distribuidos en 95 primeros de primera y segunda clase, 67 segundos, 95 terceros, 85 cuartos y 156 ayudantes. El coste total de estos funcionarios, tomando para los extranjeros el término medio de lo que se les satisface por las contratadas actuales, y para los españoles, en la escasa proporcion en que existen, lo que consienten las disposiciones vigentes, sería de 8.674.429 rs. vn.; el presupuesto del mismo número de maquinistas, dotados con sujecion á lo que se propone, ascenderia á 9.869.250 rs. vn. Diferencia 1.194.821, cantidad verdaderamente exigua con relacion á los importantísimos resultados á que se aspira.

Para conseguirlos influirá tambien eficazmente la Marina, facilitando la enseñanza, no solo admitiendo aprendices en las Factorías existentes en los arsenales, sino estableciendo en los departamentos Escuelas teóricas y una práctica flotante de maquinistas, para lo cual se preparará á la mayor brevedad posible un buque á propósito que llene este importante objeto con el mismo buen éxito que lo está haciendo los destinados á escuela de Guardias marinas, de cabos de cañon, aprendices navales y marinería.

Fundado, Señora, en las consideraciones expuestas, el Ministro que suscribe tiene la honra de someter á la aprobacion de V. M. el adjunto proyecto de decreto.

Madrid 14 de Octubre de 1863.

SEÑORA:

A L. R. P. de V. M.

FRANCISCO DE MATA Y ALÓS.

REAL DECRETO.

Conformándome con lo que me ha propuesto el Ministro de Marina, Vengo en aprobar el adjunto reglamento orgánico del cuerpo de maquinistas de la Armada.

Dado en Palacio á catorce de Octubre de mil ochocientos sesenta y tres.

ESTÁ RUBRICADO DE LA REAL MANO.

EL MINISTRO DE MARINA,

FRANCISCO DE MATA Y ALÓS.

REGLAMENTO ORGANICO

DEL CUERPO DE MAQUINISTAS DE LA ARMADA.

Organizacion del cuerpo y sistema de ingreso.

Artículo 1.º El cuerpo de maquinistas de la Armada se compondrá de maquinistas mayores, primeros maquinistas de primera y segunda clase, segundos, terceros, cuartos y ayudantes de máquinas.

El número total de individuos de que ha de constar el cuerpo y el de cada uno de las clases establecidas serán objeto de una Real disposicion, segun lo exijan las necesidades del servicio.

Art. 2.º Las vacantes de ayudantes de máquina se proveerán con los individuos de constitucion fuerte y robusta que no excedan de 30 años de edad, sepan leer y escribir y obtengan las mejores notas en los exámenes de que trata el art. 17.

En igualdad de circunstancias, serán preferidos por el orden que se expresa á continuacion: 1.º Los operarios de los talleres de maquinaria, herrería y calderería de hierro ó cobre de los arsenales del Estado que por su aplicacion y habilidad disfruten uno de los jornales comprendidos en el tercio superior de la escala admitida en el taller respectivo.

4.º Los operarios de las fábricas ó talleres particulares para la construccion ó reparacion de máquinas y calderas de vapor que disfrutari el máximo jornal establecido en el taller, y cuenten por lo menos ocho años de oficio.

5.º Los ayudantes de máquina de los buques del comercio que lleven dos años de embarco en esta clase, de ellos cuando menos cinco meses de navegacion efectiva al vapor, y presenten buenos certificados de aptitud.

6.º Los fogoneros de los buques de la Armada y del comercio que hayan servido cuatro años consecutivos como tales fogoneros y hayan acreditado durante este tiempo aplicacion é idoneidad para ser ayudantes.

7.º Los terceros maquinistas de los caminos de hierro que hayan actuado como tales durante seis meses, y otros seis anteriormente como operarios y fogoneros.

8.º Los operarios de los talleres de construccion ó reparacion de los caminos de hierro que, disfrutando el jornal más elevado del taller, hayan servido en las máquinas seis meses en clase de fogoneros.

Art. 3.º Las vacantes de cuartos maquinistas se proveerán, previo examen, en el orden siguiente:

1.º Con los cuartos maquinistas de los buques del comercio que cuenten como tales cinco meses de navegacion efectiva al vapor, y dos años por lo menos de ejercer como ayudantes con buena aptitud y aplicacion.

2.º Con los ayudantes de máquina de la Armada que lleven cuando menos dos años de ejercer esta clase con aprovechamiento, y de ellos cinco meses de navegacion efectiva al vapor.

3.º Con los operarios más acreditados de los talleres de maquinaria de los arsenales del Estado que disfruten en el de ajuste ó montaje el máximo jornal, exceptuándose los que hayan seguido el ajuste ó montaje en el taller ó á bordo de una máquina de vapor de 80 caballos por lo menos, á qui nes se dispensará la circunstancia del mayor jornal si á juicio del Comandante de Ingenieros reúnen los conocimientos y aptitud necesaria para desempeñar las plazas de cuartos maquinistas.

4.º Con los operarios procedentes de las fábricas ó talleres particulares del reino ó del extranjero, siempre que acrediten haber trabajado en el ajuste y montaje de una máquina de vapor de la fuerza de 80 caballos nominales por lo menos, y que por su habilidad hayan llegado á obtener plazas de capataces ó contramaestros de los talleres.

5.º Con los segundos maquinistas de los caminos de hierro que hayan ejercido como tales un año cuando menos, habiendo ántes pasado por las clases de terceros maquinistas, fogoneros y operarios del taller de máquinas.

Art. 4.º Las vacantes de terceros maquinistas se proveerán asimismo previo examen, y en igualdad de circunstancias, por el orden siguiente:

1.º Con los segundos maquinistas de los buques del comercio que cuenten como tales cinco meses de navegacion en esta clase con cargo de máquina, ó un año en la misma clase subordinados. En uno y otro caso deberán haber navegado como terceros y cuartos maquinistas tres años por lo menos entre las dos clases.

2.º Con los cuartos maquinistas de la Armada que cuenten dos años de embarco como tales, de ellos cinco meses de navegacion efectiva al vapor con aprovechamiento y mandando guardia.

3.º Con los que habiendo estado dos años en las clases de cabos y capataces de los talleres de maquinaria, ajuste y montaje de los arsenales del Estado cuenten seis meses de práctica de mar en uno de los buques de vapor de la Armada.

4.º Con los delineadores de los talleres de máquinas de los arsenales del Estado que, ántes de obtener las plazas, hubiesen alcanzado por su habilidad de operarios uno de los jornales más elevados del taller de maquinaria, ajuste ó montaje.

5.º Con los maquinistas de los caminos de hierro que hubiesen actuado como tales maquinistas seis meses en la primera clase, ó año y medio en la segunda, habiendo en una y otra pasado por las de terceros maquinistas, operarios del taller y fogoneros.

Art. 5.º Las plazas de segundos maquinistas se proveerán tambien, previo examen, entre las dos clases siguientes:

1.º Con los primeros y segundos maquinistas del comercio que cuenten ocho años de navegacion, y de estos tres por lo menos con cargo de máquina de 130 caballos nominales para arriba.

2.º Con los terceros maquinistas de la Armada que lleven dos años de embarco con aprovechamiento, mandando guardia como tales terceros.

Art. 6.º Las plazas de primeros maquinistas de segunda clase se proveerán exclusivamente, y previo examen, con los segundos maquinistas de la Armada que cuenten tres años de embarco, mandando guardia como tales maquinistas, y de este tiempo la tercera parte por lo menos en buques de 130 caballos nominales para arriba.

Art. 7.º Las vacantes de primeros maquinistas de primera clase se proveerán tambien exclusivamente y sin examen previo, la mitad á la eleccion y la otra mitad á la antigüedad, con los primeros de segunda clase que figuren en la mitad superior de la escala y cuenten tres años de embarco con el cargo de su clase, y de este tiempo la tercera parte cuando menos en buques de 300 caballos para arriba, ó que hayan navegado como segundos, dos años en buques con máquinas de más de 500 caballos.

Art. 8.º Las plazas de maquinistas mayores se proveerán exclusivamente por eleccion entre los primeros maquinistas de primera clase de la Armada y los maestros mayores de las Factorías de los arsenales del Estado.

Art. 9.º Para que la eleccion en las clases altas del cuerpo de maquinistas de la Armada sirva de constante estímulo y recompensa precisamente en aquellos individuos que más se distinguen por su aplicacion, buen comportamiento á bordo, reconocido mérito y aventajada aptitud en el desempeño de su profesion, se clasificarán anualmente en la Direccion de Ingenieros en dos listas, comprendiendo la primera los que reúnan circunstancias de eleccion, y la segunda los que solo deban ascender por antigüedad, unos y otros segun sus méritos y servicios y los informes de sus Jefes.

Art. 10.º En aquellas vacantes que con arreglo á las prescripciones de este reglamento correspondan proveer á la eleccion antes de someter las propuestas á la aprobacion de S. M., será de trámite indeclinable el oír á la Junta consultiva de la Armada, con sujecion al principio que por regla general establece el art. 2.º del Real decreto de 14 de Noviembre de 1857.

Art. 11.º A fin de asegurarse de la aptitud para el servicio de mar de los maquinistas procedentes de los talleres de los arsenales del Estado, de las Factorías particulares ó de los caminos de hierro, será condicion precisa que, ántes de su ingreso definitivo en el cuerpo, cualquiera que sea su clase, acrediten haber hecho tres meses de navegacion efectiva al vapor con destino en las máquinas, bien sea en buques del Estado, ó bien en los del comercio. Los candidatos que, previo examen, resulten con los conocimientos y demás circunstancias que se exigen para la clase á que aspiren, faltándoles solamente la prueba de navegacion indicada, serán embarcados para verificarla en buques del Estado como aumento á la dotacion de las máquinas, y en este caso perebrarán tan solo tres cuartas partes del sueldo asignado á los de su clase, siendo despedidos, sin derecho á indemnizacion de ningun género, si al fin no resultasen aptos para el servicio.

A los que prueben su aptitud para la mar se les expedirá el nombramiento correspondiente é ingresarán definitivamente en el cuerpo, siéndoles de abono el tiempo invertido en la prueba.

Si inmediatamente despues del examen no hubiera

proporcion de embarco, podrán, hasta que se presente, quedar agregados á los talleres del arsenal en clase de operarios con el jornal á que por su habilidad se haga acreedores, en analogia con lo que se practique respecto á los demás operarios del taller.

Art. 12.º Los maquinistas de cualquier clase que ingresen definitivamente en el cuerpo de los de la Armada, quedan desde luego obligados á servir en él, cuando menos ocho años consecutivos, y además cuatro en la última de las clases á que asciendan, en la inteligencia de que sin llenar este requisito no podrán obtener nunca su separacion.

Art. 13.º Solo en casos de conocida urgencia, y de absoluta falta de maquinistas que reúnan todos los requisitos que se dejan mencionados, los Capitanes y Comandantes generales de los departamentos y apostaderos, previos los informes que juzguen oportunos, podrán habilitar interinamente para el desempeño de las plazas de primeros maquinistas de primera y segunda clase á individuos de la clase inmediata inferior hasta la presentacion del maquinista que haya de reemplazarlos.

Art. 14.º Cuando hubiere notable falta de personal de maquinistas ó lo exigiesen las circunstancias apremiantes del servicio, podrán ser admitidos temporalmente en los buques del Estado, á propuesta de los Capitanes y Comandantes generales de los departamentos y apostaderos, los maquinistas procedentes de los buques del comercio que reúnan las condiciones de probada aptitud que prescribe este reglamento.

Art. 15.º La instruccion, tanto teórica como práctica, podrán adquirirla los maquinistas y ayudantes de máquinas libremente y donde mejor les convenga. No obstante, tanto en la Escuela de maestranza de Ferrol, como en las que se creen en los arsenales de la Carraca y Cartagena, los operarios que se destinen á maquinistas seguirán, en union con los demás de maestranza, los cursos de dichas Escuelas en lo que tienen de comun, como ser: aritmética, geometría, nociones de geometría descriptiva y dibujo lineal. Cursadas estas materias, se separarán los alumnos, estableciéndose un curso especial de nociones de mecánica, física y máquinas de vapor con la extension por lo menos que marca el programa para los referidos operarios que se dediquen á maquinistas, ejercitándose á la vez en el dibujo. Los maquinistas que se encuentren desembarcados, ó que estando embarcados hayan de permanecer algun tiempo en puerto, podrán asistir, no estando de guardia u ocupados á bordo, á los referidos cursos, para lo cual el Comandante de Ingenieros les dará la correspondiente autorizacion.

De los exámenes.

Art. 16.º Los exámenes de ingreso en el cuerpo de maquinistas de la Armada, y una vez admitidos en él para pasar de una clase á la inmediata superior, versarán sobre las materias siguientes:

1.º Aritmética.

2.º Geometría.

3.º Nociones de geometría descriptiva.

4.º Nociones de física y mecánica.

5.º Máquinas de vapor aplicadas á la navegacion.

La extension con que deberán exigirse estas materias será la marcada en el programa anexo á este reglamento.

Sufrirán además los candidatos un examen práctico en los talleres de las Factorías de los arsenales ó á bordo de un buque de vapor, ó en los dos puntos sucesivamente, segun la Junta de exámenes lo crea conveniente, en vista de los recursos que ofrezca el arsenal donde se verifique, y tendrá por objeto asegurarse de que los aspirantes saben:

1.º La manera de disponer el carbon en los hornos, llevar bien los fuegos, arreglar el tiro de la chimenea, hacer la purga de superficie, la evacuacion, la alimentacion, el uso y manejo de los salinómetros, manómetros, válvulas de seguridad y atmosféricas; hacer la limpieza de los tubos de las calderas y de las incrustaciones, salinas y depósitos que se forman en el interior de las mismas; limpiar y esmerilar tubos, válvulas y grifos; empaquetar, hacer bien una junta, y una especie de empaquetado; limpiar y purgar las máquinas, ponerlas en movimiento y pararlas.

2.º Armar, desarmar y empaquetar una pieza cualquiera de las máquinas; regular la introduccion del vapor en los cilindros y la inyeccion en el condensador.

3.º Hacer uso de la expansion; el manejo del indicador de Watt, y llevar el diario ó cuaderno de vapor.

4.º Hacer un croquis acotado de una de las piezas u órganos sencillos de una máquina ó caldera, como por ejemplo, un grifo, una válvula, una chumacera, un balancin, una barra de conexión, una puerta de entrada de los hornos &c.

5.º Hacer un croquis acotado de un órgano ó pieza compuesta de una máquina, como por ejemplo, un émbolo con su barra completa, una caja de válvulas, una bomba de aire ó una alimentadora, el aparato de mover á mano &c.; debiendo además hacer por el croquis citado un plano exacto de modo que por él pueda ejecutarse la pieza en los talleres.

6.º Hacer uno ó varios croquis acotados de una caldera completa, de la máquina auxiliar para la alimentacion, ó del conjunto de las máquinas; debiendo, como en el caso anterior, trasladar en limpio y con arreglo á escala los croquis acotados.

7.º Los oficios de herrero y calderero lo suficiente para forjar un perno ó tornillo, unir dos piezas á calda, poner un remolche ó un parche en una caldera ó chimenea, reemplazar un estay, soldar ó colocar un tubo u otros ejercicios análogos.

8.º Ajustar con perfeccion una superficie plana, chumacera ó luchador de eje, válvula, grifo &c.

9.º Ajustar, centrar y nivelar con perfeccion una pieza cualquiera u órgano de una máquina de vapor.

Art. 17.º Los exámenes para ayudantes de máquina versarán sobre nociones de aritmética con la extension que fija el programa, y sobre los ejercicios prácticos 1.º, 2.º, 4.º, 7.º y 8.º del art. 16.

Art. 18.º Los exámenes para terceros maquinistas versarán en la parte teórica sobre todas las materias que se expresan en el art. 16 con la extension que se marca en el programa, y en la parte práctica sobre los ejercicios 1.º, 2.º, 3.º, 4.º, 7.º, y 8.º del mismo artículo.

Art. 19.º Los exámenes para segundos maquinistas versarán de igual modo sobre todas las materias que se expresan en el programa, y en la parte práctica sobre los ejercicios 1.º, 2.º, 3.º, 4.º, 7.º, y 8.º, ámbos inclusive, de los expresados en el art. 16.

Art. 20.º Los exámenes para primeros maquinistas de segunda clase versarán sobre todas las materias de que trata el art. 16, tanto teóricas como prácticas, sujetándose para la extension de las primeras á lo que fija el programa anexo.

Los exámenes para ayudantes, cuartos maquinistas, terceros y segundos se verificarán en los arsenales de la Peninsula y en los de los apostaderos de la Habana y Filipinas. En la Carraca, Ferrol y Cartagena empezarán el dia 15 de cada uno de los meses Marzo, Junio, Setiembre y Diciembre: en el arsenal de la Habana,

el mismo día de cada uno de los meses, Febrero, Mayo, Agosto y Noviembre; y en el de Cavite el día 1.º de cada uno de los meses Enero, Abril, Julio y Octubre.

Con la debida anticipación se determinará el número de plazas que en cada clase habrá de proveerse en cada uno de los arsenales.

Art. 23. Los exámenes de segundos maquinistas para primeros de segunda clase se verificarán precisamente en el arsenal de Ferrol, y empezará el día 1.º de cada uno de los meses Enero, Abril, Julio y Octubre.

Los segundos maquinistas que voluntariamente dejen de presentarse a examen en la primera ocasión que este deba verificarse después que hayan concluido su tiempo de embarco, ó no lo soliciten con la anticipación necesaria, se entiende que renuncian a las ventajas que de otro modo pudieran resultarle, y no entrarán en número para cubrir vacantes sino con los que se examinen en la misma época. En igualdad de circunstancias, serán preferidos los que cuenten más tiempo de segundos.

Art. 24. Los exámenes de ingreso en el cuerpo de maquinistas de la Armada, ó los que ya pertenecido a él reúnan los requisitos necesarios para pasar de una clase a otra, dirigirá sus solicitudes documentadas, en el primer caso directamente al Capitán ó Comandante general del departamento ó apostadero, y en el segundo por conducto del Comandante de Ingenieros si estuviesen desembarcados, ó por el Comandante del buque respectivo en el caso contrario.

Art. 25. Cuando por exigencias del servicio, como la salida repentina del buque en que estuviese embarcado un maquinista, no pudiera examinarse en la época correspondiente a su solicitud, se le expedirá por el Presidente de la Junta examinadora un certificado haciendo constar esta circunstancia para que, presentado a la Autoridad superior de Marina del departamento ó apostadero donde vaya, disponga sea examinado en primera oportunidad. Si resultando no hubiera vacante en este punto, y hubiera quedado sin cubrir alguna á consecuencia del examen verificado en el arsenal en que lo solicitó, se le concederá desde luego dicha plaza. No existiendo vacante en uno y otro punto, y habiendo obtenido mejores notas que alguno de los nombrados en virtud del examen últimamente citado, ocupará la primera vacante que ocurra. En cualquiera de estos casos se le abonará como tiempo de haber estado en el servicio el tiempo que se navegó en la anterior desde la fecha de los nombramientos expedidos de resultados de dicho examen, siempre que no exceda de seis meses.

Art. 26. Todos los que por primera vez aspiren á ingresar en el servicio acompañarán a sus solicitudes la fe de bautismo y un certificado de buena vida y costumbres.

Los fogoneros que soliciten examen para Ayudantes de máquina, á menos que les convenga, todos los candidatos á las otras clases deberán presentar, además de los documentos anteriores, los siguientes:

Los operarios de los arsenales ó de establecimientos del Gobierno un certificado expedido por el Jefe del Detall, con el V.º del Comandante de Ingenieros ó Director correspondiente, haciendo constar la conducta y aptitud del interesado en el desempeño de su cargo, el tiempo de servicio en el mismo y el máximo jornal que se abone.

Los operarios de las Factorías particulares un certificado del Jefe del taller, con el V.º del Director del establecimiento ó compañía á que este corresponda, en que se acrediten las mismas circunstancias de aptitud, conducta y jornal que se expresan anteriormente.

Los fogoneros de los arsenales ó de establecimientos del Estado certificados de los primeros maquinistas de los mismos, visados por sus Comandantes, en que conste la aptitud, aplicación y conducta de los interesados, y además la correspondiente libreta que justifique el tiempo de embarco.

Los fogoneros particulares documentos que acrediten los mismos extremos, reemplazando las libretas por certificaciones de los Capitanes ó Comandantes de los buques, visados por los Comandantes de Marina respectivos.

Los maquinistas ó ayudantes de máquina que hayan servido en buques del Estado certificaciones de los primeros maquinistas, visadas por los Comandantes á cuyas órdenes hayan estado, en las que acrediten su buena aptitud para el servicio, celo, vigilancia, economía del combustible y demás efectos de manejo de la máquina. Los nombrados en talleres ó fábricas particulares certificaciones de los jefes de los talleres donde hubiesen trabajado, visadas por el director del establecimiento ó compañía á que pertenezca, en que se acredite el destino, conducta, aptitud, tiempo de servicio y aplicación del interesado.

Art. 27. Los Capitanes y Comandantes generales de los departamentos de Ingenieros, con presencia de las instancias documentadas, dispondrán que por los facultativos que al efecto designen sean reconocidos los interesados cuando por primera vez aspiren á ingresar en el servicio, ó cuando estando ya en él convenga cerciorarse de su aptitud física para continuar en el desempeño activo de su profesión. Cubierto este requisito, dispondrán que se verifiquen los exámenes en el respectivo arsenal con las formalidades establecidas.

Art. 28. Siempre que ocurra alguna duda respecto á la autenticidad de los documentos expresados en el artículo 26, deberán los interesados justificar su validez por los medios que se les designe; y los que á juicio de la Junta de exámenes no resulten satisfactorios por indicar faltas de subordinación, sobriedad, conducta, celo, aptitud &c. en el candidato, bastarán para que este no sea admitido á examen. En igualdad de circunstancias, serán preferidos los que cuenten más tiempo de segundos.

Art. 29. Las Juntas de exámenes se compondrán del Comandante de Ingenieros del arsenal respectivo como Presidente, y como Vocales, de un Jefe u Oficial de la Armada de inferior graduación, que nombrará el Capitán ó Comandante general del departamento ó apostadero, del Ingeniero encargado del taller de máquinas, del maquinista mayor y de dos primeros maquinistas de primera y segunda clase que designará el Comandante de Ingenieros de entre los embarcados ó asignados á los talleres, y en su defecto dos maestros del taller de máquinas.

Art. 30. Para el examen de práctica en los talleres permanecerán los examinados en los que designe el Comandante de Ingenieros todo el tiempo que se considere necesario, durante el cual bastará que la Junta examinadora delegue una comisión de su seno para que inspeccione y se asegure que los trabajos han sido hechos por aquellos, y la manera de ejecutarlos; pero una vez concluidos, deberán ser minuciosamente inspeccionados por la Junta en plenario.

Art. 31. Para la calificación se escribirá por cada Vocales de la Junta una papeleta en que se adjuniquen al candidato un número comprendido entre cero y 20, dividiendo la suma de los números asignados á cada individuo por el de Vocales de la Junta, se tendrá la nota que le corresponde en el examen. Para ser aprobado habrá de obtener por lo menos la de 10, equivalente á haber en cada una de las materias que se expresan en el artículo respectivo á la clase que aspira.

Art. 32. Del resultado de los exámenes se formarán actas dobles firmadas por el Presidente y Vocales de la Junta, una de las cuales se archivará en la Comandancia de Ingenieros, y la otra se remitirá al Capitán ó Comandante general del departamento ó apostadero para que, dirigiéndola á la Superioridad, se pueda expedir á los aprobados los nombramientos correspondientes.

Art. 33. A los individuos que obtuvieron la plaza de ayudante á segundo maquinista, ambas inclusive, á que se refiera su examen, se les contará como si la estuviesen desempeñando el tiempo que lleven de embarco desde la fecha del nombramiento; es decir, que á un cuarto maquinista, por ejemplo, nombrado tercero, se le abonará para los dos años que debe navegar como tercero, á fin de poder aspirar á segundo, el tiempo que está embarcado como cuarto desde la fecha de su nombramiento de tercero.

Art. 34. De los segundos maquinistas examinados y aprobados para la clase inmediata en la misma época de las expresadas en el art. 23, que reúnan las condiciones de embarco, se formará una lista por el orden de calificación que hayan obtenido, y por el mismo se proveerán las vacantes que haya ó vayan ocurriendo. Si colocados todos quedasen aun vacantes, se proveerán con los primeros de la lista que se haya formado á consecuencia del examen inmediatamente posterior.

Art. 35. Los individuos del cuerpo de maquinistas de la Armada disfrutarán los sueldos, sobresueldos y premios por años de servicio que á continuación se expresan; en el concepto de que ni en Europa ni en Ultramar tendrán ración de armada:

CLASES.	SUELDO DEL EMPLEO.		Gratificación de embarco, tanto en Europa como en Ultramar.	TOTAL SUELDOS EMBARCADOS.	
	En Europa.	En Ultramar.		En Europa.	En Ultramar.
Maquinistas mayores	4.000	3.000	12.000	36.000	60.000
Primeros maquinistas de primera clase	3.500	3.000	8.000	23.000	38.000
Segundos id.	3.000	2.500	7.000	21.000	35.000
Terceros id.	2.500	2.000	6.000	18.500	30.500
Cuartos id.	2.000	1.500	5.000	15.500	26.500
Ayudantes de máquina	1.500	1.000	3.000	11.500	21.000

Los maquinistas de cualquier clase que se queden accidentalmente con el cargo de las máquinas tendrán opción á la gratificación de embarco asignada á la clase respectiva que debiera desempeñar.

Los maquinistas tendrán además opción, tanto en Europa como en Ultramar, mientras subsistan en el servicio al

Premio de 1.200 rs. vn. á los 12 años de servicio prestados sin interrupción.

Idem de 2.400 id. á los 20 id. id.

Idem de 3.600 id. á los 28 id. id.

No se disfrutará á la vez más que uno de estos premios, y cualquiera que se pierda al optar al retro, quedará en posesión de la cantidad que se le otorgó. Para que estos premios de constancia en el puesto de servicio del mar sean estensibles y sirvan al mismo tiempo de título de más distinguida consideración para los que se hallen en posesión de ellos, llevarán los maquinistas un distintivo al lado izquierdo del pecho, del tamaño y forma que representa el dibujo anexo, según se hallen en posesión del primero, segundo ó tercer premio.

Art. 36. Los maquinistas de la Armada disfrutarán por años de servicio y por inutilidad adquirida en el ejercicio de su profesión á bordo pensiones de retiro, y de orfandad y viudedad sus familias, con arreglo á lo que se determina en una ley cuyo proyecto someterá el Gobierno á las Cortes para su aprobación.

Art. 37. Todo maquinista que se distinga en acción de guerra, naufragio, temporal ó otras circunstancias extraordinarias se verá acreedor, á propuesta del Comandante del buque y Capitán ó Comandante general del departamento ó apostadero ó escuadra, al premio ó consideración que S. M. estime conveniente.

Art. 38. Los primeros maquinistas de primera clase podrán concurrir con los capitales y maestros de los talleres de maquinaria, y en el montaje y calderería de lierros de los arsenales del Estado para las diferentes plazas de maestros que vacuen en dichos talleres; pero siempre previo examen que habrán de sufrir en oposición con los citados maestros.

Art. 39. Los maquinistas que cada seis meses ó al regreso de una campaña larga acrediten haber conseguido una economía notable en el combustible, con relación al tipo medio de consumo admitido por cada caballo nominal, ó en cualquiera de los otros artículos de cantidad del uso de las máquinas, serán acreedores á una recompensa pecuniaria proporcionada á la economía obtenida. A este fin la Comisión revisora de los cuadernos de vapor en vista de los resultados que arroja el buque de que se trate, fijándose muy particularmente en la distancia recorrida, tiempo empleado y demás circunstancias que están en relación directa con el consumo, propondrá el valor de la recompensa, que en ningún caso podrá exceder del 20 por 100 de la economía realizada.

Art. 40. Siempre que el buque que se trata, ó suba al varadero, bien sea para limpiar sus fondos, bien para reparar cualquier avería del casco ó de las máquinas, el maquinista que el buque en cuestión examinara en un momento, dará parte al Comandante de la obra que no pudiera hacerse á bordo y para la que fuera preciso la ayuda de talleres, en cuyo caso podrá su ejecución con arreglo á lo que está preceptuado para estos casos.

Art. 41. Siempre que el buque que se trata, ó suba al varadero, bien sea para limpiar sus fondos, bien para reparar cualquier avería del casco ó de las máquinas, el maquinista que el buque en cuestión examinara en un momento, dará parte al Comandante de la obra que no pudiera hacerse á bordo y para la que fuera preciso la ayuda de talleres, en cuyo caso podrá su ejecución con arreglo á lo que está preceptuado para estos casos.

Art. 42. Siempre que el buque que se trata, ó suba al varadero, bien sea para limpiar sus fondos, bien para reparar cualquier avería del casco ó de las máquinas, el maquinista que el buque en cuestión examinara en un momento, dará parte al Comandante de la obra que no pudiera hacerse á bordo y para la que fuera preciso la ayuda de talleres, en cuyo caso podrá su ejecución con arreglo á lo que está preceptuado para estos casos.

Art. 43. Siempre que el buque que se trata, ó suba al varadero, bien sea para limpiar sus fondos, bien para reparar cualquier avería del casco ó de las máquinas, el maquinista que el buque en cuestión examinara en un momento, dará parte al Comandante de la obra que no pudiera hacerse á bordo y para la que fuera preciso la ayuda de talleres, en cuyo caso podrá su ejecución con arreglo á lo que está preceptuado para estos casos.

Art. 44. Siempre que el buque que se trata, ó suba al varadero, bien sea para limpiar sus fondos, bien para reparar cualquier avería del casco ó de las máquinas, el maquinista que el buque en cuestión examinara en un momento, dará parte al Comandante de la obra que no pudiera hacerse á bordo y para la que fuera preciso la ayuda de talleres, en cuyo caso podrá su ejecución con arreglo á lo que está preceptuado para estos casos.

Art. 45. Siempre que el buque que se trata, ó suba al varadero, bien sea para limpiar sus fondos, bien para reparar cualquier avería del casco ó de las máquinas, el maquinista que el buque en cuestión examinara en un momento, dará parte al Comandante de la obra que no pudiera hacerse á bordo y para la que fuera preciso la ayuda de talleres, en cuyo caso podrá su ejecución con arreglo á lo que está preceptuado para estos casos.

Art. 46. Siempre que el buque que se trata, ó suba al varadero, bien sea para limpiar sus fondos, bien para reparar cualquier avería del casco ó de las máquinas, el maquinista que el buque en cuestión examinara en un momento, dará parte al Comandante de la obra que no pudiera hacerse á bordo y para la que fuera preciso la ayuda de talleres, en cuyo caso podrá su ejecución con arreglo á lo que está preceptuado para estos casos.

Art. 47. Siempre que el buque que se trata, ó suba al varadero, bien sea para limpiar sus fondos, bien para reparar cualquier avería del casco ó de las máquinas, el maquinista que el buque en cuestión examinara en un momento, dará parte al Comandante de la obra que no pudiera hacerse á bordo y para la que fuera preciso la ayuda de talleres, en cuyo caso podrá su ejecución con arreglo á lo que está preceptuado para estos casos.

Art. 48. Siempre que el buque que se trata, ó suba al varadero, bien sea para limpiar sus fondos, bien para reparar cualquier avería del casco ó de las máquinas, el maquinista que el buque en cuestión examinara en un momento, dará parte al Comandante de la obra que no pudiera hacerse á bordo y para la que fuera preciso la ayuda de talleres, en cuyo caso podrá su ejecución con arreglo á lo que está preceptuado para estos casos.

Art. 49. Siempre que el buque que se trata, ó suba al varadero, bien sea para limpiar sus fondos, bien para reparar cualquier avería del casco ó de las máquinas, el maquinista que el buque en cuestión examinara en un momento, dará parte al Comandante de la obra que no pudiera hacerse á bordo y para la que fuera preciso la ayuda de talleres, en cuyo caso podrá su ejecución con arreglo á lo que está preceptuado para estos casos.

Art. 50. Siempre que el buque que se trata, ó suba al varadero, bien sea para limpiar sus fondos, bien para reparar cualquier avería del casco ó de las máquinas, el maquinista que el buque en cuestión examinara en un momento, dará parte al Comandante de la obra que no pudiera hacerse á bordo y para la que fuera preciso la ayuda de talleres, en cuyo caso podrá su ejecución con arreglo á lo que está preceptuado para estos casos.

Art. 51. Siempre que el buque que se trata, ó suba al varadero, bien sea para limpiar sus fondos, bien para reparar cualquier avería del casco ó de las máquinas, el maquinista que el buque en cuestión examinara en un momento, dará parte al Comandante de la obra que no pudiera hacerse á bordo y para la que fuera preciso la ayuda de talleres, en cuyo caso podrá su ejecución con arreglo á lo que está preceptuado para estos casos.

Art. 52. Siempre que el buque que se trata, ó suba al varadero, bien sea para limpiar sus fondos, bien para reparar cualquier avería del casco ó de las máquinas, el maquinista que el buque en cuestión examinara en un momento, dará parte al Comandante de la obra que no pudiera hacerse á bordo y para la que fuera preciso la ayuda de talleres, en cuyo caso podrá su ejecución con arreglo á lo que está preceptuado para estos casos.

Art. 49. Ningun maquinista podrá ausentarse del buque sin permiso del Comandante ó segundo y ausencia del Jefe de guardia, ni en obras de su profesión fuera del buque, sin la competente licencia. Igual conducta deberá observarse en el caso de visitas á tierra, y maquinistas subordinados con el primer maquinista del buque en que naveguen.

Art. 50. Cuando por los trámites establecidos en el artículo anterior hayan obtenido permiso para bajar á tierra, que por regla general será á las horas regulares señaladas en el sistema interior de a bordo, lo verificarán la embarcación, inspeccionada la buena conservación, y acompañados de otros individuos del buque, según convenga y lo permita la localidad del fondeadero.

Los primeros maquinistas de primera y segunda clase podrán bajar á tierra y regresar á bordo en el mismo bote que los Oficiales.

Art. 51. Corresponderá á los maquinistas mayores destinados en los departamentos y apostaderos, ó embarcados en escuadra, inspeccionar la buena conservación, aseó y economía de las máquinas en los buques que la compongan, ó de los armados y desarmados en los arsenales, reemplazando en estas funciones á los de a flote, y proponiendo oportunamente á quien correspondiere tales aquellas obras y reparaciones que con sujeción á las órdenes ó instrucciones del Comandante de Ingenieros deban practicarse bajo su dirección y que concluzcan mejor el servicio del buque. Cuando se considere conveniente estarán al mismo tiempo al frente de uno de los talleres de la Factoría.

Art. 52. El primer maquinista tendrá á su cargo las máquinas, calderas, herramientas y todos los efectos de respeto y consumo de las mismas, así como las bombas del buque y destiladores ó condensadores para obtener agua dulce; cuidará por sí y hará cuidar á sus subordinados de la limpieza y conservación de todo ello, como también de la economía de los efectos de consumo, siendo el único directamente responsable al Comandante de cualquier falta en la observancia de este precepto.

Art. 53. Mantendrá las máquinas y calderas en perfecto estado de servicio, avisando con la posible anticipación al Comandante de cualquier defecto ó novedad que en ellas notase para su pronta reparación, cuidando de asegurar la limpieza y conservación de los pequeños ajustes y composiciones que en ellas se ofrecieren para evitar daños que en lo sucesivo pudieran ser de más consideración; mantendrá asimismo las calderas perfectamente secas interior y exteriormente, avisando al Comandante de cualquier gotera que pudiera ocasionar derrames de agua sobre ellas; cuidará de picar con la presión de la fuerza de la inyección el hollín de los tubos, bujes y chimeneas; igual cuidado tendrá con las máquinas, impidiendo los depósitos de agua en los cilindros y cajas de válvulas, y el contacto prolongado del bronce de los collarines ó caja de los empaquetados, así como en las barras de los émbolos y demás accesorios, moviendo las máquinas diariamente una extensión de la cuarta parte del golpe para los bujes, y de la quinta para los ejes, y de la sexta para los ejes de los ejes, y de la séptima para los ejes de los ejes, y de la octava para los ejes de los ejes, y de la novena para los ejes de los ejes, y de la décima para los ejes de los ejes, y de la undécima para los ejes de los ejes, y de la duodécima para los ejes de los ejes, y de la treceava para los ejes de los ejes, y de la catorceava para los ejes de los ejes, y de la quinceava para los ejes de los ejes, y de la dieciséisava para los ejes de los ejes, y de la dieciséptima para los ejes de los ejes, y de la dieciochoava para los ejes de los ejes, y de la diecinueava para los ejes de los ejes, y de la veinteava para los ejes de los ejes, y de la veintena para los ejes de los ejes, y de la veintena y una para los ejes de los ejes, y de la veintena y dos para los ejes de los ejes, y de la veintena y tres para los ejes de los ejes, y de la veintena y cuatro para los ejes de los ejes, y de la veintena y cinco para los ejes de los ejes, y de la veintena y seis para los ejes de los ejes, y de la veintena y siete para los ejes de los ejes, y de la veintena y ocho para los ejes de los ejes, y de la veintena y nueve para los ejes de los ejes, y de la veintena y diez para los ejes de los ejes, y de la veintena y once para los ejes de los ejes, y de la veintena y doce para los ejes de los ejes, y de la veintena y trece para los ejes de los ejes, y de la veintena y catorce para los ejes de los ejes, y de la veintena y quince para los ejes de los ejes, y de la veintena y dieciséis para los ejes de los ejes, y de la veintena y dieciséptima para los ejes de los ejes, y de la veintena y dieciocho para los ejes de los ejes, y de la veintena y diecinueava para los ejes de los ejes, y de la veintena y veinte para los ejes de los ejes, y de la veintena y veintena para los ejes de los ejes, y de la veintena y veintena y una para los ejes de los ejes, y de la veintena y veintena y dos para los ejes de los ejes, y de la veintena y veintena y tres para los ejes de los ejes, y de la veintena y veintena y cuatro para los ejes de los ejes, y de la veintena y veintena y cinco para los ejes de los ejes, y de la veintena y veintena y seis para los ejes de los ejes, y de la veintena y veintena y siete para los ejes de los ejes, y de la veintena y veintena y ocho para los ejes de los ejes, y de la veintena y veintena y nueve para los ejes de los ejes, y de la veintena y veintena y diez para los ejes de los ejes, y de la veintena y veintena y once para los ejes de los ejes, y de la veintena y veintena y doce para los ejes de los ejes, y de la veintena y veintena y trece para los ejes de los ejes, y de la veintena y veintena y catorce para los ejes de los ejes, y de la veintena y veintena y quince para los ejes de los ejes, y de la veintena y veintena y dieciséis para los ejes de los ejes, y de la veintena y veintena y dieciséptima para los ejes de los ejes, y de la veintena y veintena y dieciocho para los ejes de los ejes, y de la veintena y veintena y diecinueava para los ejes de los ejes, y de la veintena y veintena y veinte para los ejes de los ejes, y de la veintena y veintena y veintena para los ejes de los ejes, y de la veintena y veintena y veintena y una para los ejes de los ejes, y de la veintena y veintena y veintena y dos para los ejes de los ejes, y de la veintena y veintena y veintena y tres para los ejes de los ejes, y de la veintena y veintena y veintena y cuatro para los ejes de los ejes, y de la veintena y veintena y veintena y cinco para los ejes de los ejes, y de la veintena y veintena y veintena y seis para los ejes de los ejes, y de la veintena y veintena y veintena y siete para los ejes de los ejes, y de la veintena y veintena y veintena y ocho para los ejes de los ejes, y de la veintena y veintena y veintena y nueve para los ejes de los ejes, y de la veintena y veintena y veintena y diez para los ejes de los ejes, y de la veintena y veintena y veintena y once para los ejes de los ejes, y de la veintena y veintena y veintena y doce para los ejes de los ejes, y de la veintena y veintena y veintena y trece para los ejes de los ejes, y de la veintena y veintena y veintena y catorce para los ejes de los ejes, y de la veintena y veintena y veintena y quince para los ejes de los ejes, y de la veintena y veintena y veintena y dieciséis para los ejes de los ejes, y de la veintena y veintena y veintena y dieciséptima para los ejes de los ejes, y de la veintena y veintena y veintena y dieciocho para los ejes de los ejes, y de la veintena y veintena y veintena y diecinueava para los ejes de los ejes, y de la veintena y veintena y veintena y veinte para los ejes de los ejes, y de la veintena y veintena y veintena y veintena para los ejes de los ejes, y de la veintena y veintena y veintena y veintena y una para los ejes de los ejes, y de la veintena y veintena y veintena y veintena y dos para los ejes de los ejes, y de la veintena y veintena y veintena y veintena y tres para los ejes de los ejes, y de la veintena y veintena y veintena y veintena y cuatro para los ejes de los ejes, y de la veintena y veintena y veintena y veintena y cinco para los ejes de los ejes, y de la veintena y veintena y veintena y veintena y seis para los ejes de los ejes, y de la veintena y veintena y veintena y veintena y siete para los ejes de los ejes, y de la veintena y veintena y veintena y veintena y ocho para los ejes de los ejes, y de la veintena y veintena y veintena y veintena y nueve para los ejes de los ejes, y de la veintena y veintena y veintena y veintena y diez para los ejes de los ejes, y de la veintena y veintena y veintena y veintena y once para los ejes de los ejes, y de la veintena y veintena y veintena y veintena y doce para los ejes de los ejes, y de la veintena y veintena y veintena y veintena y trece para los ejes de los ejes, y de la veintena y veintena y veintena y veintena y catorce para los ejes de los ejes, y de la veintena y veintena y veintena y veintena y quince para los ejes de los ejes, y de la veintena y veintena y veintena y veintena y dieciséis para los ejes de los ejes, y de la veintena y veintena y veintena y veintena y dieciséptima para los ejes de los ejes, y de la veintena y veintena y veintena y veintena y dieciocho para los ejes de los ejes, y de la veintena y veintena y veintena y veintena y diecinueava para los ejes de los ejes, y de la veintena y veintena y veintena y veintena y veinte para los ejes de los ejes, y de la veintena y veintena y veintena y veintena y veintena para los ejes de los ejes, y de la veintena y veintena y veintena y veintena y veintena y una para los ejes de los ejes, y de la veintena y veintena y veintena y veintena y veintena y dos para los ejes de los ejes, y de la veintena y veintena y veintena y veintena y veintena y tres para los ejes de los ejes, y de la veintena y veintena y veintena y veintena y veintena y cuatro para los ejes de los ejes, y de la veintena y veintena y veintena y veintena y veintena y cinco para los ejes de los ejes, y de la veintena y veintena y veintena y veintena y veintena y seis para los ejes de los ejes, y de la veintena y veintena y veintena y veintena y veintena y siete para los ejes de los ejes, y de la veintena y veintena y veintena y veintena y veintena y ocho para los ejes de los ejes, y de la veintena y veintena y veintena y veintena y veintena y nueve para los ejes de los ejes, y de la veintena y veintena y veintena y veintena y veintena y diez para los ejes de los ejes, y de la veintena y veintena y veintena y veintena y veintena y once para los ejes de los ejes, y de la veintena y veintena y veintena y veintena y veintena y doce para los ejes de los ejes, y de la veintena y veintena y veintena y veintena y veintena y trece para los ejes de los ejes, y de la veintena y veintena y veintena y veintena y veintena y catorce para los ejes de los ejes, y de la veintena y veintena y veintena y veintena y veintena y quince para los ejes de los ejes, y de la veintena y veintena y veintena y veintena y veintena y dieciséis para los ejes de los ejes, y de la veintena y veintena y veintena y veintena y veintena y dieciséptima para los ejes de los ejes, y de la veintena y veintena y veintena y veintena y veintena y dieciocho para los ejes de los ejes, y de la veintena y veintena y veintena y veintena y veintena y diecinueava para los ejes de los ejes, y de la veintena y veintena y veintena y veintena y veintena y veinte para los ejes de los ejes, y de la veintena y veintena y veintena y veintena y veintena y veintena para los ejes de los ejes, y de la veintena y veintena y veintena y veintena y veintena y veintena y una para los ejes de los ejes, y de la veintena y veintena y veintena y veintena y veintena y veintena y dos para los ejes de los ejes, y de la veintena y veintena y veintena y veintena y veintena y veintena y tres para los ejes de los ejes, y de la veintena y veintena y veintena y veintena y veintena y veintena y cuatro para los ejes de los ejes, y de la veintena y veintena y veintena y veintena y veintena y veintena y cinco para los ejes de los ejes, y de la veintena y veintena y veintena y veintena y veintena y veintena y seis para los ejes de los ejes, y de la veintena y veintena y veintena y veintena y veintena y veintena y siete para los ejes de los ejes, y de la veintena y veintena y veintena y veintena y veintena y veintena y ocho para los ejes de los ejes, y de la veintena y veintena y veintena y veintena y veintena y veintena y nueve para los ejes de los ejes, y de la veintena y veintena y veintena y veintena y veintena y veintena y diez para los ejes de los ejes, y de la veintena y veintena y veintena y veintena y veintena y veintena y once para los ejes de los ejes, y de la veintena y veintena y veintena y veintena y veintena y veintena y doce para los ejes de los ejes, y de la veintena y veintena y veintena y veintena y veintena y veintena y trece para los ejes de los ejes, y de la veintena y veintena y veintena y veintena y veintena y veintena y catorce para los ejes de los ejes, y de la veintena y veintena y veintena y veintena y veintena y veintena y quince para los ejes de los ejes, y de la veintena y veintena y veintena y veintena y veintena y veintena y dieciséis para los ejes de los ejes, y de la veintena y veintena y veintena y veintena y veintena y veintena y dieciséptima para los ejes de los ejes, y de la veintena y veintena y veintena y veintena y veintena y veintena y dieciocho para los ejes de los ejes, y de la veintena y veintena y veintena y veintena y veintena y veintena y diecinueava para los ejes de los ejes, y de la veintena y veintena y veintena y veintena y veintena y veintena y veinte para los ejes de los ejes, y de la veintena y veintena y veintena y veintena y veintena y veintena y veintena para los ejes de los ejes, y de la veintena y una para los ejes de los ejes, y de la veintena y dos para los ejes de los ejes, y de la veintena y tres para los ejes de los ejes, y de la veintena y cuatro para los ejes de los ejes, y de la veintena y cinco para los ejes de los ejes, y de la veintena y seis para los ejes de los ejes, y de la veintena y siete para los ejes de los ejes, y de la veintena y ocho para los ejes de los ejes, y de la veintena y nueve para los ejes de los ejes, y de la veintena y diez para los ejes de los ejes, y de la veintena y once para los ejes de los ejes, y de la veintena y doce para los ejes de los ejes, y de la veintena y trece para los ejes de los ejes, y de la veintena y catorce para los ejes de los ejes, y de la veintena y quince para los ejes de los ejes, y de la veintena y dieciséis para los ejes de los ejes, y de la veintena y dieciséptima para los ejes de los ejes, y de la veintena y dieciocho para los ejes de los ejes, y de la veintena y diecinueava para los ejes de los ejes, y de la veintena y veinte para los ejes de los ejes, y de la veintena y veintena para los ejes de los ejes, y de la veintena y una para los ejes de los ejes, y de la veintena y dos para los ejes de los ejes, y de la veintena y tres para los ejes de los ejes, y de la veintena y cuatro para los ejes de los ejes, y de la veintena y cinco para los ejes de los ejes, y de la veintena y seis para los ejes de los ejes, y de la veintena y siete para los ejes de los ejes, y de la veintena y ocho para los ejes de los ejes, y de la veintena y nueve para los ejes de los ejes, y de la veintena y diez para los ejes de los ejes, y de la veintena y once para los ejes de los ejes, y de la veintena y doce para los ejes de los ejes, y de la veintena y trece para los ejes de los ejes, y de la veintena y catorce para los ejes de los ejes, y de la veintena y quince para los ejes de los ejes, y de la veintena y dieciséis para los ejes de los ejes, y de la veintena y dieciséptima para los ejes de los ejes, y de la veintena y dieciocho para los ejes de los ejes, y de la veintena y veintena y veintena y veint

parar las máquinas.—Manejo de las llaves de purga. Mover a mano la máquina.—Echar a andar.—Estando la máquina en movimiento, moderar su marcha ó acelerarla.—Pararla.—Ciar.

Cuidados que exigen las máquinas en movimiento. Recibir atenciones que ocurren.—Lubricación.

Conservación de las máquinas y medios de reparar las averías que puedan ocurrir en ellas.

Colocar en una caldera un remache.—Un parche.—Cambiar una plancha.—Un estay.—Un tubo.

TERCEROS MAQUINISTAS.

Las materias de las clases anteriores, y además las siguientes:

Aritmética.

Fraciones ordinarias ó quebrados.—Suma, resta, multiplicación y división de quebrados.

Fraciones decimales.—Suma, resta, multiplicación y división de las fracciones decimales.

Reducción de un quebrado ó fracción ordinaria á fracción decimal.

Sistema métrico.

Medidas lineales.—Superficiales y cúbicas.

Equivalencia de las principales medidas y pesos de Castilla expresadas en las del sistema métrico, y en medidas y pesos ingleses.

Geometría.

Definiciones.

De las líneas y ángulos que forman.

Triángulos.

Poligonos.

Esferas.

Medida de la circunferencia al diámetro.

Medida de los ángulos.

Área del triángulo.

Idem del rectángulo.

Idem de un polígono.

Idem de un círculo.

Máquinas de vapor.

Descripción detallada de la máquina de uno de los buques en que haya navegado.

Descripción detallada de las calderas tubulares.—Parte ocupada por el agua.—Cámara de vapor.—Tubos de hierro.—Tubos de latón.—Disposición de unos y otros.—Medios de unirlos á las placas de frente y de espalda.

Disposición de los hornos.—Logares.—Ceniceros.—Parrillas.—Cajas de fuego.—Caja de humo.—Puertas de entrada.—Puertas de registro.—Puertas de los hornos.—Puertas de los tubos y ceniceros.—Disposición de los estayos y tirantes.

Válvulas atmosféricas.—Llaves de prueba ó indicadores del nivel de agua de las calderas.—Tubos del vapor, de alimentación, de extracción, de purga, de superficie y para evitar el tiro de la chimenea de desahogo del vapor.

Chimeneas.—Chimenea de telescopio.—Aparato para moverla y vientos para asegurarla.—Chaqueta de la chimenea.

Del cilindro.—Oficinas ó registros para la entrada y salida del vapor.—Gubierta del cilindro.—Válvulas de escape.—Llaves de purga.

Válvulas de distribución con su caja.

Embolos.—Empaquetados.—Mecánicos.—Unión de la barra con el embolo.

Condensador.—Oficinas ó registros para la inyección.—Válvulas de pie y de descarga.—Llaves ó válvulas de purga.—Tubo de descarga.

Válvulas de Kingston.

Bomba de aire.—Bomba alimenticia.—Bomba de tracción.

Armas y piezas de distancia en las máquinas de Trunk.—Mesa en las máquinas oscilantes.—Columnas y cruces de San Andrés en las de balancin.

Eje de los cigüeñales.—Unión con las demás piezas de ejes, y de estas entre sí.

Barra de conexión.—Unión de la barra de conexión con el eje de los cigüeñales, según los diferentes sistemas de máquinas.

Excéntricas.—Barras y zunchos de las excéntricas.—Aparato para echar a andar.—Sector Stephenson.—Aparato para mover a mano.

Chumaceras principales y bronceas.

Descripción de las ruedas de paletas, fijas y modo de fijarlas en los radios.

Montaje de las máquinas á bordo.

Lubricación de los masticos.—Colocación de las piezas sueltas.

Manejo de las máquinas.

Carbones que comunmente usa la Marina en sus buques.—Colocación del carbon sobre las parrillas.—Espejo de la capa de carbon.—Casos en que conviene mojarlo.

Modo de prevenir en lo posible la adherencia de las sales del agua del mar en las calderas.—Uso ó indicaciones del salinómetro.—Extracciones continuas ó parcas de superficie.—Extracciones periódicas.—Disminución de la temperatura del agua de las calderas por efecto de las extracciones.—Precauciones que conviene adoptar antes y después de la extracción.

Causas del aumento ó disminución de presión en las calderas.—Descenso de la presión del vapor en la caldera por bajo de la atmósfera.—Precauciones que deben adoptarse en este caso.

Descenso repentino del nivel del agua en las calderas, y precauciones que deben tomarse cuando ocurra.

Manejo de las válvulas de seguridad, y precauciones que deben tomarse para abrirlas.

Supresión de la acción de una ó más calderas.—Medios que se emplean para hacerlo simultánea ó aisladamente.

Escapes que se presentan á veces en las calderas, y sus consecuencias en las extracciones y alimentación de las mismas.—Tapar un tubo que se ha roto.—Escapes en la tuberia.

Precauciones que deben tomarse con los vientos de las chimeneas cuando se encienden los hornos.—Limpieza interior de las mismas.

Precauciones que deben tomarse cuando se apagan los fuegos.

Conservación de las máquinas y medios de reparar las averías que puedan ocurrir en ellas.

Medios que deben emplearse para la mejor conservación de las calderas, extracción de las incrustaciones, salinas que se adhieren á sus fondos y costados, necesidad de mantener perfectamente seco el interior de las calderas y medio de conseguirlo.

Ruptura de los hidrómetros ó indicadores del nivel de agua.—Caso en que se obstruye uno de sus extremos.

Modo de asegurar las chimeneas, y precauciones que deben tomarse cuando se pierde.

Pruebas en frío que se hacen con las calderas.

SEGUNDOS MAQUINISTAS.

Las materias de las clases anteriores, y además las siguientes:

Aritmética.

Proposiciones.—Cambios que se pueden efectuar con los terminos de una proporción.

Regla de tres, simple y compuesta.

Cuadrados y cubos.—Raíces cuadradas y cúbicas.

Fracciones.

Definiciones y uso de los logaritmos.

Geometría.

Área y volumen de un paralelepipedo rectángulo.

Idem id. de un prisma.

Idem id. de un cilindro.

Idem id. de una pirámide.

Idem id. de un cono.

Idem id. de una esfera.

Determinar la capacidad de una carbonera.

Nociones de geometría descriptiva.

Punto, línea y plano.—Planos de proyección.

Proyecciones y trazos.

Hallar la distancia entre dos puntos cuyas proyecciones se conocen.

Determinar la proyección de la intersección de una recta con un plano.

Determinar las proyecciones de la recta intersección de dos planos.

Representación de los cuerpos compuestos de caras planas.

Generación y representación de las superficies de revolución.

Hallar la intersección de un cilindro recto con un plano.

Idem id. de un cono con un plano.

Desarrollo del cono.

Idem del cilindro.

Convenciones admitidas para el trazado de los planos y su mejor inteligencia.

Física.

Peso del aire.—Presión de la atmósfera por centímetro cuadrado y por pulgada cuadrada.—Altura de mercurio que hace equilibrio á una atmósfera.

Descripción y uso del barómetro.

Del vacío y modo de conocer su existencia.

Del calor.—Efectos que produce sobre los cuerpos, según que aumente ó disminuya su temperatura.

Dilatación y contracción de los metales.

Medida de las temperaturas.—Descripción y uso del termómetro.—Termómetro centígrado.—Termómetro de Reaumur.—Termómetro de Fahrenheit.

Formación del vapor.—Ebullición.—Ebullición.—Calor latente.

Cantidad de vapor producida por un litro de agua.

Medida de la tensión del vapor.—Manómetro de mercurio.—Manómetro de aire comprimido.—Manómetro de Bourdon.

Condensación del vapor.—Medios de efectuarla.—Cantidad de agua fría que se necesita para condensar un peso dado de vapor.

Medida de la condensación.—Barómetro del condensador.—Indicadores del vacío.

De las bombas y de su modo de funcionar.—Diversas clases de bombas.

Máquinas de vapor.

Descripción detallada de la máquina de balancin.

Idem id. de la máquina oscilante.

Idem id. de la de Trunk ó de embolo tubular.

Idem id. de las calderas de Fluses.

Cálculo aproximado del esfuerzo que debe resistir un estay en una caldera dada.

Válvulas de seguridad y su caja.—Cálculo del peso con que deben estar cargadas en vista de su superficie, y de la tensión limite del vapor que deben sufrir las calderas.

Válvulas llamadas de D.—Válvulas de distribución de los cilindros oscilantes.

Embolos tubulares de las máquinas de Trunk.

Ultima pieza de eje en los buques de hélice.—Tubo de bronce que atraviesa el codaste y macizo de popa.

Chumaceras y discos para el empuje en los buques de hélice.

Ruedas de paletas articuladas.

Descripción de los diferentes sistemas de hélices usadas en la Marina.—Paso de entrada de la hélice.—Paso de salida.—Paso medio.—Fracción.—Diámetro.—Largo.—Retrosceso.

Aparatos para desconectar la hélice y las ruedas del eje principal.

Aparato para suspender la hélice en los buques que tienen pozo.—Bastidor de la hélice.—Guías en los codastes para el bastidor, peanas ó asientos para la hélice.

Montaje de las máquinas á bordo.

Arreglo de la cañería.—Unión de unos tubos con otros, y con las máquinas y calderas.

Manejo de las máquinas.

De los combustibles.—Disposiciones que deben adoptarse para el caso de quemar leña.—Cantidad de combustible necesaria para evaporar una cantidad dada de agua.

Casos que ocupa el carbon.

Casos de ebullición tumultuosa.—Precauciones que deben tomarse cuando sucede en uno ó en más cuerpos de calderas.—Medios de prevenirla.

Escapes en las máquinas.—Medios de reconocerlos y de remediarlos.

Trabajo de las máquinas.

De la expansión.—Expansión fija.—Expansión variable.—Proporción en que suele usarse.

Emplejo de la expansión durante la navegación.—Casos en que se debe preferir á la expansión disminuida ó cerrar en parte los orificios de los cilindros.

Conservación de las máquinas y medios de reparar las averías que puedan ocurrir en ellas.

Entretimiento de las máquinas cuando el buque está en puerto, y cuando es preciso desmontarlas en parte ó en totalidad.—Cuando quedan montadas á bordo y el buque desarmado.

Ejemplo de las averías que pueden ocurrir en las máquinas, y medios de repararlas con los recursos de á bordo en los casos siguientes:

En la tapa ó fondo del cilindro.

En el embolo ó en su barra.

En la bomba de aire.

En los órganos de alimentación.

En el condensador ó en los órganos de inyección, válvulas de pie y de descarga.

En un balancin.—En una crucea.—En una barra de conexión.—En el eje de los cigüeñales.—En la barra ó zuncho de la excéntrica.

En las chumaceras, válvulas, grifos y tuberia en general.

En las ruedas, y sea en los radios ó cerchas.—En las paletas.

En la hélice ó en el prensa-estopas de su eje.

En las calderas, sea que procedan de desahogo de los fogoneros ó de otras causas.

Combustión espontánea del carbon en las carboneras.

Precauciones que deben adoptarse cuando sucede, y medios de prevenirla.

PRIMEROS MAQUINISTAS.

Las materias de las clases anteriores, y además las siguientes:

Mecánica.

Definiciones.

Nociones elementales sobre la medida de las fuerzas.

Relaciones entre la potencia y la resistencia en las máquinas simples.

De la unidad dinámica.

Trasmisión de movimientos.

Trazado práctico de los engranajes.

Física.

Medios usados para impedir que los cuerpos pierdan su temperatura.

Efectos de las superficies pulimentadas y de las superficies de diversos colores.

Propiedades generales del vapor.—Vapor saturado.—Vapor desaturado.—Fuerza elástica ó tensión del vapor.

Variación de la tensión cuando se hace variar la temperatura.

Variación de la tensión cuando varia el volumen.—Ley de Mariotte.

Máquinas de vapor.

Division general de las máquinas de vapor.—Máquinas de alta y baja presión, con condensador ó sin él.—Ventajas é inconvenientes.

Descripción sucinta de los diferentes sistemas de máquinas aplicadas á la navegación.—Máquinas de ruedas.—Máquinas de hélice.—Necesidad de varios cilindros.—Ventajas é inconvenientes.

De las calderas de vapor en general.—Calderas de alta y baja presión.

Diferentes sistemas de calderas usadas en la Marina.

Aparatos para calentar el vapor.

Montaje de las máquinas á bordo.

Disposiciones que deben adoptarse para montar las máquinas á bordo, segun que se verifique por completo la operación á flote ó en seco, y en este caso sea en dique ó en grada.—Marcas ó señales para verificar el montaje con exactitud.

Principales detalles del montaje.—Arreglo de los durmientes.—Determinación de los ejes principales.—Colocación de las piezas fijas.—Su contracción y nivelación.—Su unión con el buque.—Modo de hacer las juntas ó uniones.

Colocación de las calderas á bordo.—Verificar su posición respecto á las máquinas.—Unirlas entre si y solidariamente con el buque.

Precauciones que deben tomarse para impedir las vías de agua por las válvulas de Kingston, por la hociña del codaste y por las demás aberturas que se hacen en el buque debajo de la flotación para el servicio de las máquinas y calderas.

Manejo de las máquinas.

Precauciones que deben adoptarse cuando se emplea el vapor recolectado.—Daños que ocasiona.

Distribución del personal de la máquina en el momento de levar, en el de dar fondo y durante la navegación.

Precauciones que conviene tomar en el cuarto de las máquinas y calderas antes y durante el combate.

Trabajo de las máquinas.

Relación entre el movimiento del embolo y el de las válvulas de distribución.—Trazados gráficos ó curvas que la representan.

Del avance á la entrada y salida del vapor en el cilindro.

Descripción, uso y manejo del indicador de Watt.—Su colocación segun el sistema de las máquinas en que se emplee.

De la línea atmosférica.—Precauciones que deben adoptarse para trazarla.

Comparación entre las tensiones del vapor que acusa el indicador de Watt y las que se observan en las calderas y el condensador.

Analizar una curva obtenida por el indicador de Watt.

Medida del trabajo desarrollado sobre los émbolos por medio de la curva del indicador.

Medida del consumo del vapor por medio de la curva del indicador.

Determinación de la fuerza nominal y efectiva de una máquina.

Conservación de las máquinas y medios de reparar las averías que puedan ocurrir en ellas.

Explosiones de las calderas.—Causas ordinarias que

las producen.—Medios que deben adoptarse para evitarlas.

Incendio de una carbonera.

Madrid 14 de Octubre de 1863.—Mata.

RESOLUCIONES TOMADAS POR EL MISMO MINISTERIO.

7 Octubre. Concediendo dos meses de licencia para los baños de Busot al Alférez de navio D. Miguel Pardo y Pascual de Bonanza.

9 id. Confitiendo el empleo de Auditor del departamento de Cartagena al Fiscal de departamento D. Fulgencio Fernel y Villarta.

12 id. Nominando segundo Comandante de la fragata Concepción al Capitan de fragata D. José Maimó y Roig.

13 id. Concediendo cuatro meses de licencia para la provincia de Mondofedo al segundo Capellan de la Armada D. Antonio Moreda.

MINISTERIO DE ESTADO.

Dirección de Comercio.

La REINA (Q. D. G.) ha tenido á bien conceder el *Regium Ezequatur* á D. Manuel Tovias y Valera, nombrado Cónsul de la República de Bolivia en Sevilla.

Asimismo S. M. se ha servido autorizar á D. Guillermo Román para ejercer el Viceconsulado de Bélgica en Almería.

RESERVA NACIONAL PARA ALIVIAN LAS DESGRACIAS CAUSADAS POR EL TERREMOTO DE MANILA.

Continúa la lista oficial comenzada á publicar en la GACETA núm. 223 de 16 de Agosto último.

SUSCRITO EN EL EXTRANJERO. Rs. céntls.

La Legación de S. M. en Viena..... 2.350

DEPOSITADO EN LA PROVINCIA DE AVILA. (Continuación.)

El Administrador, Oficiales y Escribientes de la Administración de Bienes nacionales..... 225

El Ayuntamiento y vecinos de Mungolindo..... 154,50

El id. id. de Grandes..... 76

DEPOSITADO EN LA PROVINCIA DE PONTEVEDRA. (Continuación.)

D. Francisco Martínez Mondelo, Gobernador..... 460

D. Ramon Ginor y Gimor, Secretario del Gobierno..... 160

D. Marcial Valladares, Vicepresidente del Consejo..... 160

D. Domingo González Nuñez, Vocal del mismo..... 103

D. Emilio Carrera, id. id..... 100

D. Juan Ramon Perez Hermida, Oficial de Hacienda..... 30

D. Juan Alvarez, id. id..... 30

D. Antonio Verdes Montenegro, id. id..... 30

D. Antonio Wenceslao Mosquera, id. id..... 30

D. Isidro Mendez Nuñez, id. id..... 30

D. Juan González, id. id..... 30

D. Carlos Mendez Osoy, Archivero del Gobierno..... 40

Comision de Cuentas.

D. Luciano Escarpizo, Oficial..... 20

D. Augusto Escarpizo, id. id..... 20

Auxiliares de la Secretaría del Gobierno y Consejo.

D. Evaristo Alvarez Rodriguez..... 6

D. Ricardo Talavera Astray..... 6

D. Celso Garcia Riega..... 6

D. José Arellano Pazo..... 6

D. Benigno Couzouzo..... 6

D. José Feijóo..... 16

D. Elis ó Garcia Quesada..... 6

D. Carmelo Gilibert, portero del Gobierno..... 9

D. José María Nuñez, Ujier del Consejo..... 8

D. Ramon Ozores, id. id..... 8

D. José María del Monte, portero..... 6

Beneficencia.

D. Francisco Rubinos, Secretario de la Junta provincial..... 30

D. Félix Suarez Cores, Escribiente..... 6

Depositaria de fondos provinciales.

D. José Ulloa, Depositario..... 30

Sección de Fomento.

D. José Saturnino Saavedra Pando, Jefe..... 80

D. Lorenzo Barja, Oficial..... 20

D. Rafael de Membrilla, id. id..... 13

D. Francisco Estévez Conde, Secretario de la Junta de Instrucción pública..... 19

D. Felipe Buendía, Auxiliar de carreteras..... 16

D. Luciano de Laparte, Oficial primero de la Junta de Agricultura, Industria y Comercio..... 10

D. Leonardo Malvar, id. segundo..... 8

D. Francisco Goizard y Meipeiro, Escribiente..... 8

D. Emilio Couto, id. id..... 10

D. Teodomiro Limeses Malvar, id. id..... 10

D. Antonio Alvarez Arguente, id. id..... 6

D. Julian Fernandez, ordenanza..... 6

Administración principal de Correos.

D. José P. Coello, Administrador principal..... 60

D. Tomás de San Juan Galarza, segundo Jefe..... 22

D. Juan Adrio, Oficial primero..... 16

D. Salvador Linares, id. segundo..... 14

D. Juan R. Puga, Meritorio..... 10

D. José Benito Conde, Ayudante..... 8

D. Fernando Estévez, ordenanza..... 4

D. José Miguez, cartero mayor..... 4

D. José Miguez, id. primero..... 6

Sección de Estadística.

D. Nicolás Pajón, Jefe..... 60

D. Jerónimo de Vida y Velpouer, Oficial primero..... 30

D. Diego Coello y Alcazar, id. segundo..... 30

Sección de telégrafos.

D. Rafael Milán y Navarrete, Director de segunda clase..... 100

D. Joaquín Reniego Pardo, id. de tercera..... 80

D. Raimundo Gonzalez Valle, Subdirector de segunda..... 50

D. Fernando Saez, Jefe de estacion..... 23

D. Juan G. G. G. Oficial de seccion..... 23

D. Manuel Alonso Maté, id. id..... 23

D. Pedro Vila Ordoñez, telegrafista primero..... 20

D. Francisco Gomez Luacero, idem idem..... 20

D. Manuel Villar y Sanchez, idem idem..... 20

D. Cristóbal Baxda, id. id..... 20

D. José María Bañer, id. id..... 16

D. Isidoro Nusain, id. id..... 16

D. Julio Ferembun, id. id..... 16

D. Victor Piedras, id. id..... 16

D. Benigno Puga Estrada, id. id..... 12

D. Ramon Fernandez Menendez, idem idem..... 12

D. Ignacio Rivera, id. id..... 12

D. José María Bañer, id. id..... 12

D. Manuel Nogueira, id. id..... 12

D. Anaciano Cabello, id. id..... 12

D. Evaristo Caballero, id. id..... 12

D. Antonio Rodriguez, id. id..... 12

D. Valentin Hurtado, id. id..... 12

D. Antonio Pena, id. id..... 12

D. José María Ibañez Vazquez, Escribiente..... 8

D. Vicente Masi, id. id..... 8

D. Silvestre Trillo, id. id..... 8

D. Francisco Lopez, id. id..... 8

D. Gregorio Peña, id. id..... 8

D. Domingo Veiga, id. id..... 8

D. José Alconera, ordenanza..... 2

Rs. céntls.

D. Juan Gonzalez Losada, ordenanza..... 2

D. José Lemus, id. id..... 2

D. Juan Fernandez, id. id..... 2

D. Santiago Perez, id. id..... 2

D. César Varela, id. id..... 2

D. Juan Breyer Martinez, id. id..... 2

D. José Mondragon, id. id..... 2

D. José Garcia Diaz, id. id..... 2

D. Joaquin Fontañón, celador..... 2

D. Manuel Rey, id. id..... 2

D. Avelino Rodriguez Pardo, id. id..... 2

D. Pedro Farfán, id. id..... 2

D. Ramon Patino, id. id..... 2

D. José de Castro, id. id..... 2

D. Peregrino Lago, id. id..... 2

D. Francisco Escariz, id. id..... 2

D. Ramon Freire, id. id..... 2

D. Ramon Lopez, id. id..... 2

D. Jeronimo Alau, id. id..... 2

Comisaría de Vigilancia.

D. Juan Manuel Villarino, Comisario..... 16

D. Francisco Portela, celador..... 8

D. Eduardo de Mella, id. id..... 8

D. José María Arribas, id. id..... 8

D. Benito Alvarez, vigilante..... 4

D. Manuel Piñon, id. id..... 4

D. Vicente Castellano, id. id..... 4

D. Antonio Rodriguez, id. id..... 4

D. Juan del Rio, id. id..... 4

D. José Otero y Lapido, id. id..... 4

D. Andrés Sobreira, id. id..... 4

D. Manuel Corbacho, id. id..... 4

Administración principal de Hacienda pública.

D. José Garcia Tuñon, Administrador..... 100

D. Joaquin Hernandez Somoza, Oficial primero..... 37

D. Sebastian Acevedo, id. segundo..... 32

D. Manuel Iglesias, id. tercero..... 26

D. Manuel Ponce, id. quinto primero..... 16

D. Antonio Parada, id. quinto segundo..... 16

D. Evaristo Vazquez Reyes, id. sexto primero..... 13

D. Francisco Cousino, id. sexto segundo..... 13

D. Marcelino Montero, id. sexto tercero..... 11

D. Luis Patiño, id. sétimo..... 11

D. Luis Iglesias, portero..... 8

D. Benito Castro, mozo..... 6

D. Antonio Contente, Escribiente primero..... 6

D. Eduardo Durán, id. segundo..... 5

D. José Baeza, id. tercero..... 5

D. Venancio Muñoz, id. cuarto..... 5

Estancos.

D. Eugenio Vicente Matos, Guardalacay..... 22

D. Camilo Portela, Visitador..... 16

D. Pedro Alcala, Auxiliar..... 16

D. Manuel Ruizaraz, id. id..... 16

D. Francisco Rodriguez, Fiel toldado..... 11

D. José Fernandez, Pesador..... 5

D. Antonio Touriño, id. id..... 5

Subsidio.

D. Francisco Garcia, Investigador..... 13

D. Ramon Taboada, id. id..... 13

D. Juan Alvarez, id. id..... 13

D. Ramon Trellas, Auxiliar..... 13

D. Ubaldo Artigue, id. id..... 13

Fielatos y resguardo de consumos.

D. José Lopez Perez, Visitador..... 16

D. Vicente Suarez, Fiel..... 11

D. Fernando Becerra, id. id..... 11

D. Enrique Huerta, Oficial de libros Interventor..... 13

D. Benito Fernandez, id. id..... 13

D. José Antonio Isla, cabo..... 6

D. Juan Fernandez, avelante..... 5

D. Benito Ramos, dependiente..... 2

D. Juan Lopez, id. id..... 4

D. Francisco Portela, id. id..... 4

D. Andrés Silveiro, id. id..... 4

D. Manuel Vidal, id. id..... 4

D. Bernardo Estévez, id. id..... 4

D. Julian Gil, id. id..... 4

D. José Suarez, id. id..... 4

D. Juan Veres, id. id..... 4

D. Pascual Rehorela, id. id..... 4

D. Bernardo Ogando, id. id..... 4

D. Agustín Freire, id. id..... 4

D. Isidro Yaquez, id. id..... 4

D. Manuel Freire, id. id..... 4

D. Juan Perez, id. id..... 4

D. Tomás Garcia, id. id..... 4

D. Francisco Barja, id. id..... 4

D. Francisco Recana, id. id..... 4

D. Francisco Caamaño, id. id..... 4

D. Alberto Loureiro, mozo..... 2

D. Juan Abad, id. id..... 4

Contaduría de Hacienda pública.

D. Miguel Mon, Contador..... 80

D. Matias Monge, Oficial primero..... 20

D. Esteban Rovira, id. segundo..... 20

D. Antonio Torrado, id. tercero..... 20

D. José María Crespo, Archivero..... 12

D. Isidro Basanta, Aspirante primero..... 8

D. Francisco Piquero, id. segundo..... 8

Tesorería de Hacienda pública.

D. Prudencio Pita, Tesorero..... 80

D. José Zavala, Oficial primero..... 22

D. Camilo Lago, id. segundo..... 16

D. Ricardo Calvar, id. tercero..... 13

D. Benito María Mendoza, Cajero..... 8

D. Ramon Garcia Barja, Auxiliar de caja..... 4

D. Celestino Cobian, Escribiente..... 4

D. Antonio Faustino Sanchez, id. id..... 4

D. Emilio Garcia Carballo, id. id..... 4

D. José Benito Puga, id. id..... 4

D. Ramon Martinez, id. id..... 4

D. Bonifacio Montoto, encargado del Giro mútuo..... 10

D. Victoriano Yoldi, id. id..... 4

D. Juan Marimon, portero..... 4

Administración de Propiedades y Derechos del Estado.

D. José de Lartundo, Administrador..... 60

D. José V. Gutierrez de Caviedes, id. id..... 22

D. Rafael Martínez, id. id..... 16

D. Camilo Gonzalez, id. id..... 16

D. Antonio Blanco, id. id..... 14

D. Francisco Huerco, id. id..... 14

D. Ramon Escobar, id. id..... 11

D. Vicente Parada, Escribiente primero..... 6

D. Ramon Macientes, id. id..... 6

D. Ricardo Uruburu, id. id..... 3

D. Celestino Uruburu, id. id..... 3

D. Manuel Acuña, portero..... 8

D. Manuel Garcia, mozo..... 5

Instituto de segunda enseñanza.

D. Luis María Sobrino, Director y Catedrático..... 45

D. Antonio Valenzuela y Ozores, Catedrático..... 23

D. Manuel María Estariz, id. id..... 22

D. José Brandariz, id. id..... 22

D. Emilio Alvarez Jimenez, id. id..... 22

D. Juan Siero Gonzalez, id. id..... 22

D. Antonio Esperón, id. id..... 16

D. Victoriano Yoldi, id. id..... 22

D. Evaristo Antonio Mosquera, sustituto..... 22

D. Federico de Guisasaola, id. id..... 14

D. Isidro Gosende, conserje..... 11

D. José Gomez, portero..... 8

D. Andrés Bernués, mozo..... 6

Escuela Normal.

D. Severiano G. Regueral, Director..... 50

D. Leon de Cano, segundo Maestro..... 22

D. Antonio Surés, tercero id. id..... 19

D. Wenceslao Liano Valdés, Profe-

	Rs. céntls.	Rs. céntls.
Director de religión y moral.....	8	
D. José Benito Juncal, Regente de de la Escuela Normal.....	40	
D. José Martínez, Auxiliar.....	5	
D. Juan Varela, conserje.....	6	
D. Eduardo Ogayar, segundo dependiente.....	4	
D. Juan Casal, hortelano.....	3	
Inspección de escuelas.		
D. Angel Rubido, Inspector.....	40	1.060
Total.....		
		6.665,50
Suscrito anteriormente.....		3.078.851,32
Suma.....		
		3.082.716,82

ANUNCIOS OFICIALES.

Dirección general del Registro de la Propiedad.

Sección 3.^a

Hállándose vacante el Registro de la Propiedad de Viana del Bollo, de cuarta clase, con finca de 4.500 reales, en el territorio de la Audiencia de la Coruña, y al objeto de proveer el mismo, se hace saber á los que aspiren á él por considerarse con las cualidades necesarias para obtenerlo, que dentro de los 30 días siguientes á la publicación de este anuncio presenten sus solicitudes documentadas á S. M. por conducto del Regente de dicha Audiencia.

Madrid 16 de Octubre de 1863.—El Director general, Antonio Romero Ortz.

Consejo de Administración del Canal de Isabel II.

Este Consejo ha trasladado sus oficinas á la calle del Lavé, núm. 13, cuarto segundo de la derecha.

Lo que se anuncia al público á los fines consiguientes.

Madrid 15 de Octubre de 1863.—El Presidente, Marqués del Socorro.—P. A. de S. S., Vicente Lerin. —2

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

Ignorándose el domicilio que ocupan en esta corte los Sr. D. Don Manuel de los Angeles, D. Antonio Ruiz, Don Manuel Lino de Luna, Don Antonio Barona, D. Pedro Bednar, D. Bernardo Morales, D. Francisco Perez, Don José Garcia, D. Juan Yenes, D. José Navarro y Lopez, D. Antonio Cobos y Diaz, D. Dionisio Perez Chacon, Don Pedro S. mon y D. Francisco Garcia, y siendo necesario enterarlos de asuntos que les interesa, se les invita se presenten en esta Administración, establecida en la Plaza Mayor, núm. 9, para seguir en la inteligencia que de no verificarlo se les seguirá por fuerza.

Madrid 16 de Octubre de 1863.—Tomás Mojados.

Juzgado de primera instancia de Malia.

D. Mariano Die y Pescetto, Caballero de la Orden americana de Isabel la Católica y Juez de primera instancia de esta villa y su partido &c.

El go saber que en este Juzgado se halla vacante una plaza de abogal por renuncia de Juan Pedro Manies Ercia que la desahucen los, y debiendo proveer conforme á lo dispuesto en el art. 74 del reglamento de Juzgados y Real orden de 30 de Octubre de 1852, he acordado en el expediente formado al efecto que se llame á los aspirantes á dicha plaza para que en el término de 40 días, siguientes á la inserción de este edicto en el *Boletín oficial de la provincia* y en la GACETA de Madrid, presenten sus solicitudes documentadas en este Juzgado; en la inteligencia de que trascurrido no los sesenta días siguientes á la inserción de este edicto en el *Boletín oficial de la provincia* y en la GACETA de Madrid, no se admitirán más solicitudes.

Las circunstancias que se exigen y deben acreditarse documentalente, son: buena conducta, ser mayor de 25 años, saber leer y escribir y la de haber servido con buena nota en la clase de sargentos, ó los ó soldados, lo cual dará preferencia según lo establecido en la Real orden citada.

Y para que llegue á noticia de los que aspiren al objeto de dicha plaza he mandado publicar el presente, que firmo en Malia á 7 de Octubre de 1863.—Mariano Die.—Formado por S. S., José Rio Fernandez. 5189

PROVIDENCIAS JUDICIALES.

Tribunal de Comercio de Madrid.—En cumplimiento de lo mandado por el mismo en providencia de 13 del corriente, se saca á pública subasta por término de 30 días las fincas que se detallan en la forma siguiente:

Fincas y huertas en la jurisdicción de Leganés.

Número 1.^o Una era de pan trillar, de segunda clase, al sitio de Navacillos, finca N. de camino que de Leganés dirige á Polvoranca á M. Mariano Monte, á P. tierra de esta hacienda y á O. D. Juan Manuel Gomez, y cierra el sitio formando su figura un trapecio, que medido geométricamente contiene su ámbito una fanega, 3 celemines, 6 lo que es lo mismo, 42 áreas y 78 centiares, tasada fanega á 2.000 rs., y toda ella en 3.720 rs.

Núm. 2.^o Una tierra de segunda clase; linda á O. tierra de esta hacienda, á N. camino que dirige de Leganés á Polvoranca, á P. Miguel del Yerro y á M. D. Pablo de Val, y cierra al sitio siendo su figura un polígono irregular, que medido geométricamente contiene su área 3 fanegas, 8 celemines y 9 estadales, ó sea una hectárea, 60 áreas y 34 centiares, tasada cada fanega á 1.500 rs., y toda ella en 5.550 rs.

Núm. 3.^o Otra tierra de primera clase, sitio el Abad; linda á N. herederos de María Paz, á O. huerta de Luis de Madrid y á P. huerta que fué de las montañas francesas, y cierra el sitio formando su figura un hectógono irregular, que medido geométricamente contiene su área 3 fanegas y 14 celemines, ó sea una hectárea, 34 áreas y 9 centiares, tasada cada fanega á 2.000 reales, y toda ella en 4.960 rs.

Núm. 4.^o Otra en dicho sitio del Abad, de segunda clase; linda á N. con la heredad de las Minas, y á P. huerta de la Alifalfa, á M. D. Juan García y á P. D. García de la Alifalfa, y cierra el sitio formando su figura un trapecio que medido geométricamente contiene su perímetro 4 fanegas, 6 celemines y 10 estadales, ó sea una hectárea, 54 áreas y 91 centiares, tasada cada fanega á 1.500 rs., y toda ella en 7.210 rs.

Núm. 5.^o Otra al sitio del Abad, de segunda clase; linda á N. Don Juan Córdoba, á O. D. Rufino Fernandez, á M. camino que de Leganés dirige á Polvoranca, y á P. vereda de las Minas, la divide un camino terreno ó muga del camino de los Molinos, y cierra el sitio formando el pedregal grande un polígono irregular y la mandado un trapecio, que todo mide 4 fanegas, 40 celemines y 14 est

