

Boletín Oficial



DE LA PROVINCIA DE MADRID.

ADVERTENCIA OFICIAL

Las leyes, órdenes y anuncios que hayan de insertarse en los BOLETINES OFICIALES se han de mandar al Gefe Político respectivo, por cuyo conducto se pasarán á los Editores de los mencionados periódicos. (Real orden de 6 de abril de 1839).

SE PUBLICA TODOS LOS DIAS, ESCEPTO LOS DOMINGOS.

PRECIO DE SUSCRICION.—En esta capital, llevado á domicilio, 40 rs. mensuales anticipados; fuera de ella 14 rs. al mes; 36 el trimestre; 72 el semestre, y 144 por un año.—Se admiten suscripciones en Madrid en las oficinas del BOLETIN, Corredera baja de San Pablo, número 59, bajo.—Fuera de esta capital, directamente por medio de carta al Editor, con inclusion del importe del tiempo del abono en sellos.—Un número suelto 10 cuartos.

ADVERTENCIA EDITORIAL

Las disposiciones de las Autoridades, excepto las que sean á instancia de parte no pobre, se insertarán oficialmente: asimismo cualquier anuncio, concierne al servicio nacional, que dimanare de las mismas; pero los de interés particular pagarán su insercion.

PRIMERA SECCION.

PARTE OFICIAL.

PRESIDENCIA DEL CONSEJO DE MINISTROS.

S. M. la Reina nuestra Señora (que Dios guarde) y su augusta Real familia, continúan en esta córte sin novedad en su importante salud,

SEGUNDA SECCION.

GOBIERNO DE LA PROVINCIA DE MADRID.

Seccion de Fomento.—Negociado 1.º-2.º Número 739.

Se anuncia el proyecto de construccion de un ferro-carril servido por fuerza animal de Madrid á Vacia Madrid y Arganda.

Para la debida instruccion del espediente de utilidad pública, relativa al proyecto de un ferro-carril servido por fuerza animal entre esta córte, Vacia-Madrid y Arganda, se hace público á fin de que las personas ó corporaciones que tuvieren que esponer sobre el particular, puedan verificarlo á mi autoridad, en el término de dos meses, contados desde la insercion de este anuncio en el Boletín Oficial de esta provincia.

En cumplimiento de la ley se insertan á continuacion la memoria, presupuestos y tarifas; y se advierte que el plano se halla á disposicion del público en esta dependencia por el tiempo espresado, con el objeto de que puedan enterarse de él los que gusten.

Madrid 10 de noviembre de 1864.

El Gobernador,
J. Gutierrez de la Vega.

Objeto del tram-via.

El principal objeto de esta linea es de llevar á Madrid los materiales de construccion, como piedra, cal, ladrillos, yeso, maderas, etc., etc., que con tanta abundancia quedan inutilizados en las inmediaciones de Madrid: por este medio de trasporte se podrá vender la cal, yeso, ladrillos y piedra á una tercera parte de precio menos que el que se paga hoy dia por el trasporte en carros.

Utilidad y ventajas que proporcionará la construccion de esta via.

Parecerá sin duda á primera vista absurdo y quimérico este proyecto, si meramente y en abstracto consideramos la escasa importancia del pueblo de Arganda y colindantes para poder subvenir con sus trasportes á los cuantiosos gas-

tos que indispensablemente ocasionan la conservacion y entretenimiento de una linea férrea por reducida que esta sea; pero si detalladamente descendemos á un minucioso examen de las diversas producciones de estos pueblos, todos de preciso y constante uso, y que no reconocen otro mercador que la capital, aun sin tener en cuenta la concurrencia de otros pueblos no limitrofes que vendrian á buscar este centro comun, para deposito de las suyas, no se hallará dificultad alguna, como lo ha averiguado el que suscribe.

Lejos de ser un proyecto fabuloso y quimérico el indicado pensamiento, es una verdad innegable, es un hecho incontestable que no solo puede subvenir al pueblo de Arganda y sus colindantes á la conservacion y entretenimiento de su linea férrea, sino que puede asegurarse sin temor de errar que los productos excederán con mucho á las esperanzas de los capitalistas ó empresas que quisieran interesarse en ella.

A la demostracion:—Teniendo como tenemos una base fija, exacta que sirviera, de punto de partida y que no puede adolecer de los vicios y defectos inherentes á cualquier otro género de indagaciones y siendo esta los rendimientos del puente sobre el Jarama, importantes por término medio la cantidad de 260.000 rs., vamos á probar que los productos que obtendrá la via férrea han de ser dos veces mayores que los que obtiene el puente.

Un carro, por ejemplo, con cuatro mulas, que por término mínimo lleva 170 arrobas, adeuda á su paso por el puente 10 y 1/2 rs. de cargado y 6 rs. de vacio, cuyo total es 16 y 1/2 rs. por los dos pases; pues conduzcamos por el tram-via las 170 arrobas, ó sea dos toneladas á 0,74 rs. por kilómetro y tonelada é importarán las dos toneladas 44,40 rs., producto 2 y 3/4 veces mayor que el que obtiene el puente.

La misma prueba se hace y el mismo resultado ofrece girando la cuenta en vez de carros por caballerías de carga: una caballería mayor cargada en lo general con trece arrobas, adeuda al pasar el puente seis cuartos de cargado y cuatro y medio cuartos de vacio, que hacen diez y medio cuartos, pues conduzcamos las trece arrobas por la via férrea, y habrá ganado esta 3,31 rs., producto dos y tres cuartas veces mayor que el del puente.

Agréguese á esto el aumento de trasportes que aluirian á esta linea, procedentes de los pueblos de Velilla de San Antonio, Mejorada del Campo, Loeches, Pozuelo del Rey, Ambite y el Nuevo-Bastan, que ahora conducen sus variadas

producciones por Rivas ó Vicálvaro, y que vendrian á embarcarse unas cien mil arrobas anuales que por término mínimo se les considera que estraen.

Además, teniendo en cuenta que el movimiento diario sea hoy el de cien personas, graduado este número reducidísimo por las que conducen las diligencias de Tarancon, Arganda, Chinchon, y los carros de ordinarios ó arrieros, cuánto no aumentarán con el aliciente incitativo del tram-via?

Los habitantes de la capital vendrian á visitar con frecuencia esta agradable y deliciosa campiña, á lo que convida su hermoso clima, pintoresco panorama, variado plantío de viñas y olivares, buenos y grandes sotos con su abundante caza, excelentes vinos y saludables alimentos, y los de estos pueblos frecuentarian con tan favorables elementos la capital, para disfrutar de sus diversiones.

La estraccion de la piedra caliza, que tanto abunda en este término, debia aumentarse hasta un grado fabuloso, pues si en el día, á pesar de los malos y costosos medios de trasporte, estraen mas de 1500 arrobas diarias de esta piedra, ¿qué no seria cuando estos cambiarán tan favorablemente?

Indudablemente se establecerian grandes fábricas de cal por los grandes beneficios que reporta esta especulacion, paralizada hoy á causa de la gran dificultad de trasporte. La fabricacion de teja, baldosas y ladrillos recibiria igualmente un extraordinario incremento con el poderoso auxilio de la feracísima tierra de esta ribera, cuyo suelo sobrepaja infinitamente en bondad á los demas comprendidos en este radio.

Las hermosas maderas de Cuenca, tan necesarias para la construccion, hallarian por este medio de trasporte fácil y pronta salida, y una incomparable ventaja para el constructor.

Además del trasporte de cal, baldosas y ladrillos, no es menos importante el trasporte de piedra, yeso, cuyas canteras atraviesa la proyectada via férrea: mas de 150 carros de cuatro mulas están hoy dia ocupados entre Vallecas y Madrid, y solo en el trasporte de piedra de yeso y yeso que se estraen de las canteras del término de Vallecas, estos carros hacen diarios un viaje, ó sea aproximadamente 45 quintales, igual á 2 toneladas, que importan anualmente

Toneladas.	Carros.	Año.	Viages.
2	150	360	1,5
= 162.000 toneladas			

Del trazado.

La linea parte de Madrid en el punto donde se juntan los paseos de las Delicias, paseo del canal y ronda de Valen-

cia (véase el plano), baja el paseo de las Delicias, hasta la interrupcion de los dos paseos cerca del canal, de aqui sigue el camino pasando delante de la huerta de Casa-puerta hasta el Arroyo Abroñigal, frente al primer molino del canal de Manzanares. Desde el Arroyo Abroñigal, la linea se dirige siguiendo siempre la izquierda del canal de Manzanares; atraviesa la linea de Mediterraneo en el puente sobre dicho canal, cerca la esclusa número tercero, pasa por Vacia-Madrid, distante 22 kilómetros de Madrid, atravesando el rio Jarama cerca del puente colgado sobre el mismo rio; desde aqui llevamos la linea por la carretera de Valencia y termina en Arganda, despues de recorrer 28 kilómetros, 538 metros.

En los 28 kilómetros 538 metros que separan á Madrid de Arganda, no hay mas que una obra de consideracion, que es el puente sobre el rio Jarama; las demas son insignificantes y consisten en unos pontones y alcantarillas.

Division en secciones y trozos.

En vista de la poca estension del proyecto, hemos hecho una sola y unica seccion, dividida en tres trozos: el primer trozo desde Madrid á la estacion de Perales, en el kilómetro 15, y el segundo trozo desde dicho punto hasta Vacia-Madrid en el kilómetro 23 cerca del puente del Jarama, y el tercer trozo desde el puente inclusive hasta Arganda, final del proyecto.

De las rasantes y curvas.

Desde el punto de partida del camino hasta el kilómetro 22, frente al puente colgante sobre el Jarama, el terreno presenta una bajada no interrumpida, cuya diferencia de altura entre los puntos extremos es de 75 metros aproximadamente. La parte del camino del kilómetro 22, hasta el final del trazado en Arganda, presenta su inclinacion en sentido contrario de la pendiente general de Madrid á Arganda, constituyendo una diferencia de nivel de 62 metros sobre 8 kilómetros.

No era posible mantenerse en los límites indicados para los ferro-carriles de locomotoras; hay algunas fuertes, pero de muy corta distancia, é interrumpidas por horizontales, de modo que no serian un entorpecimiento para el servicio. Las curvas en su mayor parte son de 800 y 1000 metros de radio, ninguna se une á una contra curva ni bajan de 500 metros, á escepcion de una de 400 metros; de modo, que se puede considerar la linea en buenas condiciones relativamente á las curvas.

Sistema adoptado por la via y razones en que se apoya.

De los varios sistemas de vias para el uso de tram-via, hemos escogido el del

Conde D'Ademar a rodaje libre, que consiste en dos carriladas de hierro laminado ligeramente concavadas como se presenta en la figura (véase el corte de la via).

Cada pieza de rail puesta en la via se une a la inmediata, por medio de un coginete (M. núm. 1.º) que abraza a la distancia de 0.05 los costados de los rails.

Para trazar el camino y colocar el rail en su lugar se abren zanjas paralelas y a la distancia conveniente; la una para el rail derecho y la otra para el izquierdo. Estas excavaciones tienen cada una (Figura 2.ª) 0.60 de ancho y 0.15 de profundidad; se dividen en tres partes A. B. C. (Fig. 2.ª) la de en medio A. de 0.20, las de los costados 0.25 se llenan de hormigon perfectamente comprimido; para que este no llene la division central se emplea una capa ó molde de la figura del espacio A. que se quita cuando el hormigon se endurece.

Cuando el hormigon está suficiente solidificado dá lugar a que se quite el molde y el hueco que este deje se rellena de betun.

Se colocan despues en la posicion y a la distancia conveniente los coginetes de union, como tambien los rails, teniendo cuidado de sostenerlos de distancia en distancia, si es necesario, por cuñas de madera, a fin de impedir toda flexion. Se vierte en seguida plomo fundido entre los dientes del coginete de union y la porcion de las dos piezas del rail consecutivos que esta abraza.

Este sistema es preferible a todos los usados con el mismo objeto.

Hecho lo indicado se echa mas betun en la parte en que se coloca el rail hasta la altura superior de él. Para completar este trabajo se coloca en medio de la via entre los dos muros de hormigon y de 0.10 a 0.15 de espesor una capa de macadam perfectamente comprimido, con lo que el camino queda completamente terminado.

En nuestro concepto es este sistema de tram-vias superior a los demas, por permitir a toda especie de vehiculo el recorrerlo, con tal que las ruedas estuviesen construidas con el cuidado necesario y que los planos verticales que pasan por la circunferencia, medias del espesor de las llantas de las ruedas, disten entre sí lo que los ejes de los rails sentados en el camino. La llanta que guarda las ruedas de los carruajes deben ser construidas de semicírculo, con un radio siempre menor en 1/3 que el del arco de la concavidad del rails.

La presión lateral que las ruedas a reborde ejercen sobre los rails de los caminos de hierro es nula ó indiferente en los rails cóncavos; en efecto la rueda no tiene mas tendencia a chocar sobre la derecha que sobre la izquierda, a lo inferior que a lo exterior, por esto las traviesas son innecesarias, al paso que en los otros sistemas indispensables por el choque que constantemente están recibiendo del reborde (ó mantonet) de la rueda.

El entretenimiento de tram-vias a rail libre nos parece reducido a la simple expresion; no tiene madera que se pudra, ni chavetas, ni cuñas, y carece de planchas de union, que son siempre difíciles de colocar cuando se tienen que reemplazar los largueros.

Una de las ventajas del sistema de via a rodaje libre, es la de que los efectos una vez colocados en los wagoes, no sufren ya averia de ninguna clase, parada ni trasbordo, pudiéndose hacer su traslacion hasta a domicilio.

La via será simple, excepto en la parte en que deban cruzarse los convoyes y en las estaciones; su anchura será 1.º 20, toda vez que el Gobierno de S. M. no crea conveniente de aplicar a este ramal la

anchura de la via establecida en las lineas principales.

Material móvil.

En toda la estension de la linea, la traslacion será animal, siendo los wagoes remolcados por caballerias.

A partir del kilómetro 30 hasta el kilómetro 22 del rio Jarama, los convoyes bajarán por su propio peso, y desde este punto hasta Madrid las pendientes no pasan de 0.º 005 a la excepcion de los dos últimos kilómetros. La marcha de los trenes en la bajada de los primeros ocho kilómetros y en los dos últimos, se arreglará por medio de frenos adaptados a dos, tres ó mas wagoes, segun lo pidan las circunstancias.

Siendo el principal objeto de esta linea el transporte de material de construccion, y llevarle a domicilio, nos hemos visto en la necesidad imprescindible de aplicar a la explotacion el sistema de **Wagon articulado** que permite a los wagoes recorrer curvas de 60 metros de radio en pendientes de 3 por 100 y mas con una velocidad mucho mayor de la que puede necesitar el transporte de una materia de poco valor en mucho volumen relativamente.

Las esperiencias que se han practicado para conocer las ventajas que podria ofrecer el sistema de carruages articulados, han respondido de un modo muy satisfactorio a lo que se esperaba de su aplicacion.

Estimacion de los pasos de traccion.

Segun los datos del trafico, puede calcularse en unas 150.000 toneladas anuales, que corresponden 411 toneladas diarias, y cada wagon llevando tres de estas, resulta un movimiento sobre la linea de 131 wagoes cargados, é igual número de vacios cada 2 horas.

El peso de un wagon vacio, es de una tonelada de 20 quintales ó mil kilogramos. 1000 kilg.

Su cabida es de tres toneladas de yeso, cal, ladrillos, etc. 3000 kilg.

Resulta el peso de un wagon cargado. 4000 kilg.

Los 131 wagoes cargados con tres toneladas cada uno, constituirán un peso bruto de 524.000 kilogramos.

Su resistencia a la traccion, será:

1.º Resistencia debida al rozamiento de los ejes de las ruedas y de los rails $524000 \times \frac{4}{1000} = 2096$ kilg.

2.º Resistencia debida a las rampas, máximum de $0.006 - 524000 \times \frac{6}{1000} = 3144$ kilg.

Resistencia total. 5240 kilg.

La resistencia total a la traccion siendo 5240 kilogramos, y debiendo los convoyes recorrer en mínimum un metro por segundo, la fuerza de traccion será 5240 kilogramos y $\frac{5240}{60} = 87$ que sería el número de caballerias necesarias para la traccion de las 411 toneladas con la velocidad de un metro por segundo; pero ademas de ser en número reducido las subidas en sentido de Madrid a Arganda, la poca estension de cada una permite pasarlas aprovechando la velocidad adquirida en las pendientes anteriores, en las cuales las caballerias, tomarán con la mayor facilidad un paso de 2 metros por segundo: de este modo, ademas de la economia de tiempo, habria un exceso de fuerza en las pendientes que pasen de 0.º 005 donde la carga puede caminar por su propio peso. Asi pues, no siendo mas que momentáneo el trabajo de traccion de los caballos, se puede calcular 90 kilogramos el esfuerzo que deberán

producir en los pocos sitios que se necesita $\frac{5240}{90} = 58$, sean 58 caballos, cuyo número debe doblarse por ser conveniente establecer una muda entre los kilómetros 14 y 15, mitad de la distancia que han de recorrer, a fin de poder efectuar dos viajes completos de ida y vuelta en 24 horas con el tiempo suficiente para el descanso.

Establécese el entretenimiento de 127 caballos (se supone un 10 por 100 en mas ó 11 por casos de enfermedad y circunstancias imprevistas al año).

	Rs.	Cénts.
Mantenimiento de un caballo al dia.	6	
Amortizacion de los caballos y entretenimiento de los arreos.	1	50
Un hombre por dos caballos ó sea para cada uno.	4	50
Total.	12	

Creemos que el servicio de la traccion debe hacerse por contrata, a fin de que el interés del dueño de las bestias tienda a conservarlas en buen estado; pero de todos modos el alquiler, la manutencion, los arreos entretenimiento y todo gasto relativo al caballo ó mula, quedan ampliamente satisfechos con la cantidad de 12 reales.

12 rs. por 127 caballos por 365 dias 556.260 rs., ó sean cifra redonda 557.000 reales al año.

Para el transporte de 150.000 toneladas en una distancia de 30 kilómetros, lo cual resulta un movimiento de 4.500.000 toneladas por un kilómetro, de modo que el motor animal solo costará 0.12, 38 céntimos de real para mover una tonelada en la distancia de un kilómetro (ó sea cifra redonda rs. vn. 0.13).

El coste total de la explotacion será:

	Rs.	Cénts.
Motor segun se dice.	0	13
Entretenimiento de la via	0	03
Entretenimiento del material.	0	04
Administracion.	0	04
Total.	0	24

Sean 24 céntos, de real de vellon.

El gasto total de la explotacion de los 30 kilómetros al año, es. 1.080.000

Y con una tarifa mediana de 0.50 céntos., el camino dará un producto de 2.250.000

De lo que resulta un beneficio de. 1.170.000

Si no fuese la administracion tan perfecta como queremos suponer y no pudiese mantener el coste del movimiento y entretenimiento en los límites que la designamos, el gasto de explotacion podria subir a 1.100.000 rs. al año y los beneficios reducirse a 1.250.000 rs.

Necesita la empresa el capital siguiente:

Para los gastos de establecimiento segun el presupuesto.	9.238.111
Gastos generales é imprevistos y de administracion durante dos años.	925.811
Servicio del 6 por 100 a los capitales durante los trabajos un año 1/3.	184.762
Segundo año sobre la totalidad.	554.286
Total.	10.909.970

Sobre el capital los beneficios líquidos que se evaluan en 1.250.000 rs. darán un interés de 11 por 100.

TARIFA.

Cuando una empresa industrial se atreve a dotar a un pais con una via férrea sin obtener subvencion del Gobierno, merece que le dejen disfrutar de una gran latitud en las tarifas.

Está reconocido que en los asuntos industriales las trabas retardan el progreso y desenvolvimiento. Cuando el Gobierno subvenciona, debe estipular una tarifa máxima baja en beneficio del público: asimismo cuando reusa la subvencion, debiera dejar a la industria en ciertos límites, libre de fijar el precio de sus servicios.

He aqui lo que se ha comprendido tan perfectamente en Inglaterra y América, en donde el máximo de tarifa es el siguiente:

	1.ª clase.	2.ª clase.	3.ª clase.
Viageros	1.00	0.80	0.60
Mercancias	1.15	0.60	0.48
Real por kilómetro en Inglaterra.	1.38	1.15	0.80
Real por kilómetro en América.	1.50	1.20	0.80

Este es el motivo por que nos atrevemos a pedir como tarifas máximas 1.ª clase para 0.55 y 0 rs. 25 por persona y kilómetro, no habiendo mas que de dos clases y para las mercancías dividido en tres clases: 1.ª clase 1.34 rs. por kilómetro, 2.ª clase 1.00 y por 3.ª 0.74 por tonelada y kilómetro.

Madrid 19 de febrero de 1864. Carlos Gueroult.

Secretaría.—Negociado 2.º—Ayuntamientos.

Se halla vacante por fallecimiento del que la obtenia, la plaza de Secretario del Ayuntamiento de Collado Mediano, dotada con el sueldo anual de 2920 reales, pagados de los fondos municipales.

Los aspirantes que a la cualidad de mayores de 25 años reúnan la necesaria aptitud, dirigirán sus solicitudes competentemente documentadas al Alcalde-presidente de aquella municipalidad, dentro del término de un mes, que empezará a contarse desde el día que se publique por tercera vez el presente anuncio en la Gaceta; en la inteligencia de que será preferido el aspirante que reúna las circunstancias prevenidas en el Real decreto de 19 de octubre de 1853 y Real orden de 21 de octubre de 1858.

Madrid 28 de octubre de 1864. El Gobernador, J. Gutiérrez de la Vega.

SESTA SECCION.

DISTRITO MILITAR DE CASTILLA LA NUEVA.

FACTORIA DE UTENSILIOS DE ALCALÁ DE HENARES.—MES DE OCTUBRE DE 1864.

Relacion circunstanciada de las compras hechas por mí don Amador Serrano, Administrador de la espresada, en todo el presente mes, con conocimiento é intervencion del Comisario de Guerra Inspector.

Días.	Pueblos.	Nombres de los vendedores.	Número de cada recibo ó documento.	Cantidad.	Precios.		Importe total.	
					Reales.	Céntimos.	Reales.	Céntimos.
14 28	Quero. Idem.	Antonio Díaz.	1	30 arrobas.	57	50	4.725	»
		El mismo.	2	30	57	»	1.710	»
			60	»	»	»	3.435	»
16 22	Alcalá. Humanes.	Estéban Martínez.	3	300 arrobas.	6	»	1.800	»
		Francisco García.	4	450	6	»	2.700	»
			750	»	»	»	4.500	»
15	Madrid.	Ricardo Brunet.	5	10 libras.	45	»	150	»
		Hilo casero.						
13	Madrid.	Ricardo Brunet.	5	10 libras.	21	»	210	»

RESUMEN.

Importan las 60 arrobas de aceite.
Idem las 750 arrobas de carbon.
Idem las 10 libras de hilo casero.
Idem las 10 idem de hilo de lana.

	Reales.	Cénts.
	3.435	»
	4.500	»
	150	»
	210	»
Total	8.295	»

Importa esta relacion los figurados ocho mil doscientos noventa y cinco reales vellon. Alcalá de Henares 31 de octubre de 1864.—El Administrador, Amador Serrano.—V.º B.º—El Comisario de Guerra Inspector, Robles.

ADMINISTRACION DE UTENSILIOS DE MADRID.

MES DE OCTUBRE DE 1864.

Relacion de los artículos de inmediato consumo que se han adquirido en esta Administracion durante el presente mes para atender al suministro de los Cuerpos que guarnecen esta plaza y sus cantones, con espresion de las nombres y vecindad de los vendedores.

Fecha de la compra.	Nombres de los vendedores.	Vecindad.	Cantidades.	Precios.	Total.
					Reales céntimos.
2	D. Pedro Alvarez.	Madrid.	15 fanegas y 6 celemines.	28 reales.	434
2	Nicanor Sevilla.	San Martin.	2525 arrobas de esparto.	4	9.500
2	Bernardo Fernandez.	Madrid.	85 arrobas de jabon.	52	4.420
2	Pedro Alverá.	Idem	93 arrobas de paja.	2 rs. 50 cénts.	232,50
3	Braulio Ramirez.	Idem	182 arrobas de aceite.	59 reales.	10.758
12	Manuel Ugarte Barcenás.	Idem	Media arroba de cola.	96	48
12	Nicanor Sevilla.	San Martin.	2592 arrobas de esparto.	4	9.568
12	José Rodriguez.	Madrid.	Ocho libras de hilo bramante.	8	64
12	El mismo.	Idem	Ocho libras de hilo casero.	17	156
12	José Espinosa.	Idem	72 llas de esparto.	1 real 50 cénts.	108
12	El mismo.	Idem	50 espuelas.	5 reales.	250
12	El mismo.	Idem	72 escobas.	1	72
13	Braulio Ramirez.	Idem	142 arrobas de aceite.	59	8.378
22	Miguel Clavera.	Idem	482 arrobas de esparto.	5	2.440
22	Manuel Ugarte Barcenás.	Idem	Tres paquetes de puntas de	Paris. 15	45
25	Antonio Arias.	San Martin.	1450 arrobas de esparto.	4 rs. 50 cénts.	6.520

Madrid 31 de octubre de 1864.—El Administrador, Ramon Herrera.—V.º B.º—El Comisario Inspector, Llorens.

DIRECCION GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS.

En virtud de lo dispuesto por Real orden de 11 de octubre último, esta Direccion general ha señalado el dia 9 del próximo mes de diciembre, á las doce de su mañana, para la adjudicacion en pública subasta de las obras de construccion del trozo 3.º de la carretera de Silla á Alicante, comprendida en el alto de Avicome y la plaza de Villajoyosa, cuyo presupuesto es de 2.594.560,70 reales.

La subasta se celebrará en los términos prevenidos por la instruccion de 18 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 Alicante, ante el Gobernador de la provincia, hallándose en ambos puntos de manifiesto, para conocimiento del público, el presupuesto, condiciones y planos correspondientes.

Las proposiciones se presentarán en pliegos cerrados, arreglándose exactamente al adjunto modelo, y la cantidad que ha de consignarse previamente como garantía para tomar parte en esta subasta será de 129.000 reales 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.

En el caso de que resultasen dos ó más proposiciones iguales, se celebrará únicamente entre sus autores, una segunda licitacion abierta en los términos prescritos por la citada instruccion; siendo la primera mes jora por lo menos de 2000 reales, quedando las demás á voluntad de los licitadores, siempre que no bajen de 500 reales.

Madrid 7 de noviembre de 1864.—El Director general de Obras públicas, Martin Belda.

Modelo de proposicion.

D. N. N., vecino de enterado del anuncio publicado con fecha 7 de noviembre último, y de las condiciones y requisitos que se exigen para la adjudicacion en pública subasta de las obras del trozo 3.º de la carretera de Silla á Alicante, se comprometo á tomar á su cargo la construccion de las mismas, con estricta sujecion á los espresados requisitos y condiciones, por la cantidad de

(Aqui la proposicion que se haga, admitiendo ó mejorando lisa y llanamente el tipo fijado; pero advirtiéndose que será desechada toda propuesta en que no se espresase determinadamente la cantidad, escrita en letra, por la que se compromete el proponente á la ejecucion de las obras.)
Fecha y firma del proponente.

PROVIDENCIAS JUDICIALES.

Juzgado de primera instancia del partido de Getafe.

En virtud de providencia del señor don Pedro Maria Lizana, Juez de primera instancia de Getafe y su partido, refrendada del Escribano de número don Enrique Sanchez, se cita, llama y emplaza á los que se crean con derecho á la memoria de misas fundada en la villa de Alcorcon por Marta Camacho, viuda de Basilio Martin, vecina que fué de la espresada villa, en el año de 1813, á fin de que dentro del término de treinta dias, contados desde la publicacion de este anuncio en la Gaceta de Madrid, acudan ante dicho Juzgado por la Escribania referida á usar del que crean asistirles por medio de Procurador competente habilitado, pues pasado dicho término y no haciéndole los parará el perjuicio que haya lugar.
797.

Juzgado de primera instancia del partido de Alcalá de Henares.

Don Nicolás de Haedo, Juez de primera instancia de esta ciudad de Alcalá de Henares y su partido.

Por el presente cito, llamo y emplazo

á todos los que tengan heredades colindantes al Real Soto del Piul y Palancar, con sus anejos Palomarejo y el Rincon, término de Vacía-Madrid, propio de la Corporación de Capellanes Reales establecida en el Real Monasterio de San Lorenzo del Escorial, para que se presenten al acto de rectificación de los apeos y deslindes de dichas posesiones, el día 7 de diciembre próximo á las diez de su mañana, en que dará principio por dicho Soto del Piul, verificándolo con los prácticos peritos agrónomos, documentos y demás que les interese, en la inteligencia que de no hacerlo les parará el perjuicio que haya lugar en derecho, cuya operación se practica á instancia de la referida Corporación.

Alcalá de Henares 7 de noviembre de 1864.—Nicolás de Haedo.—Por mandado de S. S., Gregorio Azaña.—792.

Juzgado de primera instancia del distrito del Congreso.

En virtud de providencia del señor don Julian Martinez Yanguas, Juez de primera instancia del distrito del Congreso de esta capital, refrendada por el Escribano don Francisco de Paula Morales, se cita y emplaza á Manuel Perez Quiroga, cuyo actual domicilio se ignora, á fin de que dentro del término de nueve dias comparezca en dicho Juzgado, á prestar una declaración; en inteligencia que de no verificarlo le parará el perjuicio.

En virtud de providencia del señor don Julian Martinez Yanguas, Juez de primera instancia del distrito del Congreso de esta capital, refrendada por el Escribano don Francisco de Paula Morales, se cita y emplaza á Pedro Orbea, cuyo actual domicilio se ignora, á fin de que dentro del término de nueve dias comparezca en dicho Juzgado, para la práctica de cierta diligencia judicial, en la causa formada por lecciones al mismo citado, en inteligencia que de no presentarse se continuará la causa en su ausencia y le parará el perjuicio que haya lugar.

AUDIENCIA TERRITORIAL DE MADRID.

Provincia de Madrid.—Registro de la Propiedad del partido de Chinchon. Belmonte de Tajo.

Relacion de las inscripciones defectuosas que se hallan en los libros de la antigua Contaduría de hipotecas de este partido, correspondientes á dicho pueblo, con expresion de sus defectos á saber:

Por falta de cabida (1).

- Una viña de Felipe Pozo Valle, Lavadero del Pozo, libro 26 T., folio 280. Otra id. de id., Fuente del Val, libro 26 T., folio 280. Un olivar de Francisco Perez, Custodias del hoyo, libro 76 T., folio 187. Una tierra de Juan José Redondo, Cabo de Barga, libro 35 T., folio 2. Otra id. de Juan Ramon, Almoguera, libro 3 T., folio 975. Una era de Juan Ramos, Las Peñuelas, libro 4 T., folio 824. Otra id. de id., en id., libro 4 T., folio 824. Otra id. de id., en id., libro 4 T., folio 824. Una tierra de id., Monte de Driebes, libro 4 T., folio 836. Un olivar de id., Cerro Palomo, libro 4 T., folio 845. Una era de Lucas Rodrigo, libro 4 T., folio 973. Una viña de Victorio Rodriguez, Pontezuelas, libro 26 T., folio 157. Una tierra de Francisco Ruiz, Canteira, libro 26 T., folio 175.

(1) En el BOLETIN número 272, correspondiente al lunes 14 del actual, se pusieron por una equivocacion material en la plana 4.ª, columna 3.ª, desde la línea 9.ª, varias inscripciones que se repiten en el BOLETIN de hoy en el lugar que las corresponde.

- Un olivar de Federico Sanchez Urquijo, El Colmenar, libro 4 T., folio 781. Un zumacar de id., Pozo Nuevo, libro 4 T., folio 781. Un yermo de Manuel Martinez Urquijo, Pontezuelas, libro 4 T., folio 883. Una tierra de Blas Villalvilla, El Monte, libro 3 T., folio 931. Medio olivar de Gregorio Vazquez, Peñuelas, libro 26 T., folio 311. Una era de id., en id., libro 26 T., folio 311. Medio olivar de Cándido Vazquez, en idem, libro 26 T., folio 313. Una era de id., libro 26 T., folio 313. Otra id. de Julian Zorita, Junto á la Alta, libro 199 T. A., folio 7. Un olivar de id., Lontanilla, libro 4 T., folio 782. Otra id. de id., Cuatro Caminos, libro 4 T., folio 782. Una tierra de id., Barranco de Santa Catalina, libro 4 T., folio 792. Otra id. de id., El Boteo, libro 26 T., folio 255. Otra id. de id., La Vereda, libro 26 T., folio 256. Media dehesa de Tomasa Zorita, El Dómine, libro 26 T., folio 260. Una tierra de id., Hornillo de Velasco, libro 26 T., folio 260. Otra id. de id., Alto de las Encañadas, libro 26 T., folio 261. Un olivar de id., Vereda, libro 26 T., folio 261. Media tierra de Julian Zorita, Aza del Gato ó Canto, libro 76 T., folio 192. Un zumacar de María Nieves, Guillermo y Marcos Zorita, Cedacero, libro 1.º T., folio 14. Un olivar de id., Majada la Cabra, libro 1.º T., folio 14.

Por falta de sitio.

- Cuatro fanegas de tierra de Bernardo del Amo, libro 26 T., folio 135. Parte de viña con 15 fanegas, 400 cepas y 16 olivos de Victoriano Sanchez Trillo, libro 4 T., folio 874. Un zumacar con cuatro peonadas de Ignacio Sanchez Trillo, libro 4 T., folio 954. Siete fanegas de tierra de Ignacio Sanchez, libro 26 T., folio 44. Siete id. id. de id., libro 26 T., folio 44. Un zumacar con seis celemines de Pedro Sanchez Trillo, libro 76 T., folio 22. Otro id. id. de id., libro 76 T., folio 23. Tres fanegas de tierra de Aniceto de Torres, libro 4 T., folio 924. Tres id. id. de Diego de Torres, libro 4 T., folio 925. Ocho fanegas y seis celemines de tierra de Emilio Torres, libro 26 T., folio 72. Cuatro peonadas de viña de José María Torres y Muñoz, libro 26 T., folio 102. Una era de Cándida Torres, libro 26 T., folio 118. Otra id. de id., libro 26 T., folio 118. Una viña de Calisto de Torres, libro 26 T., folio 129. Cuatro fanegas de tierra de José María Muñoz y Torres, libro 4 T., folio 294. Una id. id. de Felipe Barbero, libro 4 T., folio 295. Cuatro id. id. de id., libro 26 T., folio 296. Seis id. id. de Tomás Camacho, libro 26 T., folio 49. Nueve id. id. de Juan Caballero, libro 26 T., folio 240. Cuatro id. id. de Manuel Cuevas, libro 26 T., folio 373. Cuatro id. id. de Marcelino de la Cuesta, libro 26 T., folio 374. Tres id. id. de Manuel Cuevas, libro 26 T., folio 332. Doce olivos de Mariano Camacho, libro 26 T., folio 462. 20 fanegas de tierra de Juan Conde, libro 4 T., folio 788.

- Dos fanegas y seis celemines id. de id., libro 4 T., folio 927. Una era de Gregorio Diaz, libro 26 T., folio 344. Nueve fanegas de tierra de Paula Diaz Fernandez, libro 26 T., folio 345. 17 olivos de id., libro 26 T., folio 347. Ocho peonadas de tierra de Fidela Diaz Fernandez, libro 26 T., folio 350. Una era de id., libro 26 T., folio 350. Otra id. de id., libro 26 T., folio 350. Dos fanegas de tierra de Mariano Diaz, libro 4 T., folio 956. Tres peonadas de viña de id., libro 4 T., folio 976. Dos peonadas de tierra y 12 olivos de Estefana Diaz, libro 26 T., folio 196. Media viña con 400 cepas de Hilario Estefania, libro 26 T., folio 148. 50 olivos de id., libro 26 T., folio 148. 1200 cepas y 40 olivones de Gregorio Estefania, libro 26 T., folio 149. Dos fanegas de tierra de Benigno Esteban, libro 76 T., folio 69. Dos fanegas y seis celemines idem de Miguel Esteban, libro 76 T., folio 215. Una fanega y seis celemines idem de Olalla Fernandez, libro 76 T., folio 386. Un yermo de Juan Fernandez, libro 26 T., folio 396. Una fanega de era de Aquilino Galisteo, libro 4 T., folio 901. Seis celemines id. de id., libro 4 T., folio 901. Una era de Gregorio Garrido, libro 26 T., folio 42. Cuatro fanegas de tierra de Juan Garcia, libro 26 T., folio 135. Cinco id. id. de Dionisio Gonzalez, libro 26 T., folio 297. Dos celemines de huerta de Tomasa Heredero, libro 76 T., folio 195. 45 olivos del Duque del Infantado, libro 37 E., folio 72. Tres fanegas y ocho olivos de Anastasio Lopez, libro 26 T., folio 367. 26 olivos de José Martinez, libro 39 E., folio 5. Cuatro fanegas de tierra de María Muñoz, libro 26 T., folio 332. Tres id. id. de id., libro 26 T., folio 332. Seis id. id. de Tomás Camacho, libro 26 T., folio 21. Dos celemines de huerta de Pablo Ontoya, libro 76 T., folio 195. Dos peonadas de viña de Pedro Eduvigis, libro 76 T., folio 995. Cinco fanegas y seis celemines de tierra de Juana Perez, libro 26 T., folio 144. 70 olivos de Anselmo Perez, libro 26 T., folio 203. Un zumacar con cinco peonadas de Pedro Eduvigis, libro 4 T., folio 995. Una fanega y seis celemines de tierra de Matea Perez, libro 4 T., folio 265. Cinco fanegas id. de Felipe Perez Silvestre, libro 4 T., folio 265. Cinco id. id. de Felipe Perez Valle, libro 26 T., folio 272. Seis id. id. de id., libro 26 T., folio 272. Una y media peonada de viña de id., libro 26 T., folio 280. 10 olivos de Domingo Palero, libro 26 T., folio 442. Una fanega de tierra de Teodoro Perez Caballero, libro 101 T., folio 31. 20 id. id. de María Teresa Rodriguez, libro 4 T., folio 788. Dos fanegas y seis celemines idem de Juan Rodrigo, libro 4 T., folio 793. Cuatro fanegas id. de Juan Ramos, libro 4 T., folio 830. Una fanega y tres celemines id. de id., libro 4 T., folio 831. Una era de Lucas Rodriguez, libro 4 T., folio 973. Media tierra con seis fanegas de Mariano Villalvilla, libro 4 T., folio 804. Parte de tierra con una fanega y 24 olivos de Benigno Vazquez, libro 26 T., folio 54.

- 13 fanegas de tierra de María del Carmen Vazquez, libro 26 T., folio 166. Una era de Cándida Vazquez, libro 26 T., folio 313. Seis fanegas de tierra de María del Carmen Vazquez, libro 76 T., folio 197. Una era con seis celemines de Julian Zorita, libro 26 T., folio 256. (Se continuará.)

ALCALDIA-CORREGIMIENTO DE MADRID.

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 lo siguiente:

Entrado por las puertas en el dia de hoy. 11.830 arrobas de trigo. 3688 arrobas de harina de id. 3796 arrobas de carbon. 128 vacas, que componen 48.315 libras de peso. 679 carneros, que hacen 16.672 libras de id.

Precios de artículos al por mayor y por menor en el dia de hoy.

Carne de vaca, de 18 á 24 cuartos libra. Idem de carnero, de 18 á 24 cuartos libra. Idem de ternera, de 90 á 95 rs. arroba, y de 40 á 46 cuartos libra. Despojos de cerdo, de 17 á 20 cuartos. Tocino añejo, de 83 á 85 rs. arroba, y de 30 á 32 cuartos libra. Idem fresco, de 26 á 30 cuartos libra. En canal ayer 79 y 1/2 á 81 rs. ar. Lomo, de 38 á 46 cuartos libra. Jamon de 118 á 130 rs. arroba, y de 46 á 56 cuartos libra. Aceite, de 64 á 68 rs. arroba, y de 20 á 22 cuartos libra. Vino, de 36 á 48 rs. arroba, y de 12 á 14 cuartos cuartillo. Garbanzos, de 36 á 48 rs. arroba, y de 10 á 16 cuartos libra.

Precios de granos en el mercado de hoy

Cebada de 27 á 30 rs. fag. Algarroba, á 30 rs. id. Trigo vendido..... 1427 fanegas. Quedan por vender » Precio máximo... 52 dem mínimo..... 40 Idem medio..... 47.39 Lo que se anuncia al público para su inteligencia

BOLSA DE MADRID.

Cotizacion del 14 de noviembre de 1864. á las tres de la tarde.

FONDOS PÚBLICOS.

- Titulos del 5 por 100 consolidado publicado 48-85 c. fin próx. en firme. Idem del 3 por 100 diferido, publicado, 46-46.55 á plazo 48-50, fin cor. vol. Deuda del personal, id., 27-60. Acciones de carreteras, emision de 1.º de abril de 1850, de á 4000 rs. 6 por 100 anual, id., 97-80 p. Acciones del Banco de España, no publicado, 213. Idem de á 2000 rs. id., 97 p. Idem de 1.º de junio de 1851, de á 2000 rs., publicado, 101 p. Idem de 31 de agosto de 1852, de á Idem, id., 98-50 p. Obligaciones del Estado para subvenciones de ferro-carriles, publicado, 94.

CAMBIOS.

Londres á 90 dias fecha, 41, 35. Paris á 8 dias vista, 5-15-10, d.

EDITOR, D. JUAN ANTONIO GARCÍA.

Imp. del mismo, calle del Almirante, núm. 7. MADRID: 1864