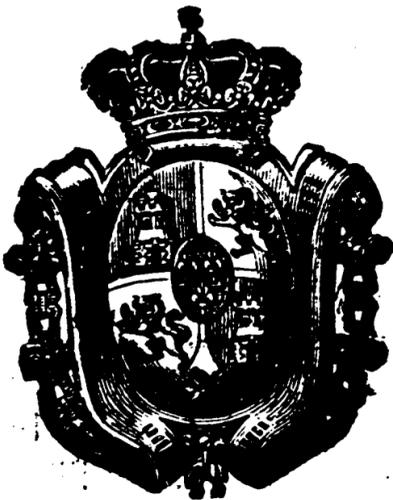




Este periódico se publica todos los días excepto los domingos, y se suscribe á 10 rs. al mes en la imprenta de Pita, establecida en la calle de Capellanes, número 10, cuarto bajo.



Los artículos, avisos y reclamaciones se remitirán á la redaccion, establecida en la misma imprenta de Pita, francas de porte, sin cuyo requisito no se recibirán.

BOLETIN OFICIAL

DE MADRID.

PARTE OFICIAL.

MINISTERIO DE GRACIA Y JUSTICIA.

Circular.

Habiendo dado cuenta á S. M. de una comunicacion del ministerio de hacienda para que los jueces de primera instancia no susciten obstáculos á la colecturía general de espolios y vacantes en el ejercicio de sus atribuciones, S. M., oido el parecer del tribunal supremo, se ha dignado resolver se haga estensiva para su puntual cumplimiento á todos los juzgados de la jurisdiccion ordinaria la real orden de 18 de junio de 1836, que á continuacion se inserta.

De real orden lo digo á V. S. para los debidos efectos en el territorio de esa audiencia. Dios guarde á V. S. muchos años. Madrid 12 de marzo de 1845.—Mayans.—Sr. regente de la audiencia de....

Excmo. Sr.: Enterada S. M. la Reina Gobernadora del oficio del colector general de espolios y vacantes que el antecesor de V. E. trasladó á este ministerio de mi cargo con fecha 13 de mayo último, relativo á que los jueces de primera instancia de Málaga y Jaen dejen libre y no pertuben la jurisdiccion de la colecturía ge-

neral de espolios, vacantes y medias anatas, en la que aquellos se han atribuido conocimiento contra lo prevenido espresamente en el reglamento provisional para la administracion de justicia, se ha servido resolver lo traslade al regente de la real audiencia de Granada, como lo verifico con esta fecha, mandándole que espida las órdenes convenientes con las prevenciones oportunas, á fin de que los citados jueces de primera instancia de Málaga y Jaen dejen espedita y no embaracen la jurisdiccion de los jueces subcolectores de Cruzada, cuya jurisdiccion está espresamente conservada.

Lo que de real orden digo á V. E. para su conocimiento y fines correspondientes. Dios guarde á V. E. muchos años. Madrid 18 de junio de 1836.—Manuel Barrio Ayuso.—Es copia.—Mayans.

MINISTERIO DE LA GOBERNACION DE LA PENINSULA.

Seccion de gobierno—Negociado ním. 2.

El gefe político de Cádiz da parte á este ministerio de la captura del famoso criminal Antonio Roman, alias Salinas, habiéndose verificado esta aprehension en una cabreriza situada á tres leguas de la villa de Puerto real, por el comisario de proteccion y seguridad pública del

distrito de San Fernando: y en cumplimiento de las reales órdenes vigentes, relativas à robos en despoblado ha sido entregado Salinas à la comision militar de aquella plaza, habiéndose conseguido con este servicio y los esfuerzos de la guardia civil y agentes del ramo de seguridad pública, queden asegurados todos los caminos y los pueblos limítrofes à aquella capital.

El gefe político de Murcia da asimismo parte de la captura de Juan Sequero, alias el Pesetero, que capitaneaba la gavilla de ladrones que vagaba por aquellas sierras; habiendo sido esta dispersada y aquel puesto à disposicion del juez de primera instancia de Caravaca, à quien corresponde. Añade que la partida de la guardia civil que se hallaba en Pliego, pudo alcanzaa al criminal Vicente Franco, el cual sin embargo logró fugarse, abandonando su caballo, à favor de la escabrosidad del terreno.

Informe dado por una comision de ingenieros de caminos à la direccion general del ramo y adoptado por esta al proponer à la aprobacion del gobierno las condiciones generales bajo las cuales se han de autorizar las empresas de caminos de hierro.

(Continuacion) (1).

Nosotros hemos adoptado 6 pies, porque sin aumentar considerablemente los gastos de establecimiento del camino, permite locomotoras de dimensiones suficientes para producir en un tiempo dado la cantidad de vapor bastante para obtener, con la misma carga, una velocidad mayor que la que podria conseguirse con las vias de 4,25 pies, propuestas por una de las empresas que ha hecho proposiciones al gobierno; y mayor tambien de la que podria emplearse con las de 5,17 pies que mas frecuentemente se han usado hasta ahora, consiguiéndose ademas, que sin disminuir la estabilidad se puede hacer mayor el diámetro de las ruedas, lo que tambien conduce à aumentar la velocidad.

La entrevia de seis pies y medio que se propone en el mismo artículo es la que està generalmente adoptada en el dia para evitar desgracias; y las demas dimensiones tambien estan ge-

neralmente admitidas, aunque sean algo mayores de lo que es rigurosamente necesario, para evitar gastos de consideracion, si con el tiempo se reconociera la utilidad de dar à las vias mayor anchura.

En el art. 7.º se fija en 1 por 100 el máximo de las pendientes. Aunque este límite de las pendientes no se encuentra legalmente autorizado en las concesiones de otros paises, y aun cuando el que hasta hace muy poco tiempo se ha establecido està muy distante del nuestro, que deja mayor latitud à los empresarios, lo proponemos con toda confianza, seguros de que usado con prudencia no perjudicará ni à la seguridad ni à la explotacion del camino. Porque háy muchos caminos construidos y explotados con buen resultado en que las pendientes pasan de este límite; ademas de que la construccion actual de las locomotoras y la organizacion de la explotacion, permiten subir por estas pendientes sin una notable disminucion de velocidad. Por otra parte, de no dejar esta latitud, el costo primitivo del camino podria ser excesivo en algunos casos y habría por consiguiente de tardar mas la compañía en sacar el justo beneficio debido à su industria, y el público en percibir sus ventajas.

En el art. 8 fijamos por punto general en mil pies el límite de los radios de curvatura. Bien sabemos que en algunos puntos de este ó del otro camino inglés se emplean curvas de menor radio, las cuales son recorridas por los convoyes; pero no podemos menos de advertir, que esto se verifica siempre disminuyendo considerablemente la velocidad en el tránsito por dichas curvas, porque de lo contrario, ademas de destruirse rápidamente el material del camino y el de explotacion por los rozamientos, podrian ocurrir accidentales lamentables, tales como descarrilar ó romperse los ejes. En el empalme, por ejemplo, del camino de Grand Junction con el de Liverpool à Manchester, donde se ha empleado una curva de 504 pies de radio, se han roto por diferentes veces los ejes de las locomotoras, no obstante que se disminuia la velocidad al llegar à este punto; mas para evitar nuevos accidentes, ha sido necesario disminuirla mucho mas. Las curvas de menor radio como de 215 y 252 pies casi no se emplean mas que en las entradas de las estaciones; ni es probable que se empleen hasta que la experiencia sancione el sistema de carruajes de Arnoux ú otro equivalente.

(1) Véase nuestros números 2085, 2088, 2096 y 2097.

Consentir que todas ó la mayor parte de las curvas pudiesen hacerse de un radio muy corto en un camino donde puede haber muchas y consecutivas, equivaldría á disminuir bastante la velocidad, porque ya hemos visto que no puede pasarse por ellas sin moderar notablemente la marcha. Mas prescindiendo de este y los demas inconvenientes y peligros que hemos indicado, debe tenerse presente que basta una pequeña depresion del carril exterior (depresion que es muy frecuente, particularmente en los terraplenes recien ejecutados) para neutralizar en parte ó totalmente los efectos de la conicidad, de la elevacion del carril exterior, y de todos los demas medios empleados hasta ahora para disminuir los fatales efectos de las pequeñas curvas.

Por todo lo dicho, y no queriendo por otra parte aumentar considerablemente los gastos del primer establecimiento, hemos creido conveniente adoptar el radio mínimo de 1000 pies, no obstante de ser en otras partes mucho mayor el límite prefijado. En Francia, el mínimo que últimamente se permite en los caminos de alguna importancia es de 1800 pies, y en Inglaterra, salvo en casos excepcionales, son aun mucho mas exigentes. No obstante las consideraciones que preceden y de la mayor latitud que se concede á nuestros empresarios en las pendientes y curvaturas, se deja abierta la puerta en el art. 9 á todas las exigencias que estos puedan tener en casos excepcionales y que esten fundadas en razones poderosas de conveniencia ó utilidad.

La esperiencia ha demostrado, que los pasos de nivel en las carreteras ordinarias no tienen nada de peligroso, particularmente cuando, como aqui se previene, hay en cada uno de dichos pasos no solamente barrera, sino tambien un guarda. Asi es que no obstante verlo prohibido en algunos pliegos de condiciones de otros paises, lo hemos adoptado como regla general en el artículo 10, dejando que el gobierno determine las excepciones.

Los artículos desde el 11 hasta el 17 inclusive fijan las dimensiones que se han de dar á los puentes, viaductos y pasajes subterráneos, los cuales dependen necesariamente de las que tienen los caminos ordinarios, de las que se han fijado en el artículo 6 para las de hierro, y de la causta de las chimeneas de las máquinas locomotoras.

Los artículos 18 y siguientes hasta el 26 in-

clusive contienen, con muy leves modificaciones, las disposiciones adoptadas en todas partes para asegurar el curso y aprovechamiento de las aguas con que pudiera tropezar el ferrocarril, para aislar el camino de las propiedades limítrofes é impedir la introduccion en el mismo de animales, ganados y personas que pudieran ocasionar desgracias con su interposicion, para asegurarse de la buena contruccion y conservacion del camino, y de la buena calidad del material de explotacion, para establecer en fin, el órden, vigilancia y policia rigurosa que en estos caminos se requiere para evitar accidentes funestísimos.

En el art. 27 se establece primero, que los caminos de hierro se concederán solamente por un cierto número de años que se determinarán para cada empresa particular: segundo, que para indemnizar á esta de sus gastos se la autorizará á percibir los derechos de viajes y transportes que se determinarán en cada caso con arreglo á una tarifa, cuyo modelo acompaña.

Sobre la conveniencia de la primera parte ya hemos dicho lo necesario en el principio de este informe. Acerca de la tarifa diremos que los precios van en blanco, porque estos podrán variar para cada empresa segun las circunstancias de la misma; ademas de que tampoco puede determinarse con algun acierto hasta conocer el presupuesto del coste del camino y el movimiento probable por el mismo, puesto que la comparacion de estos datos ha de influir principalmente en la determinacion de aquellos precios.

Dividimos la tarifa en peaje y transporte, porque advirtiéndose en los artículos 37 y 38 que las compañías de ramales ó prolongaciones puedan usar del camino principal recíprocamente, era preciso fijar el peaje que han de pagar por dicho uso, porque dejarlo al arbitrio de la compañía que ha de admitir á las otras equivaldría muchas veces á prohibirlas el uso del camino: asi que, es preciso descartar de los derechos totales el precio de transporte que nada le cuesta en este caso á la compañía principal.

(Se continuará.)

PARTE NO OFICIAL.

ANUNCIOS.

Colegio nacional de veterinaria.—Habiéndose pedido à este colegio por el gobierno de S. M. la propuesta de una plaza de mariscal segundo, vacante en la brigada de artillería de montaña del tercer departamento, y debiendo esta proveerse por oposicion segun previene el art. 579 de la ordenanza vigente, se pone en conocimiento de los profesores de veterinaria, à fin de que los que aspiren à obtenerla se presenten en la secretaria de este establecimiento en el término de 20 dias, à contar desde la publicacion de este anuncio en la Gaceta de esta corte para firmar la oposicion que hayan de hacer y enterarles de los ejercicios que deben practicar; previniendo que los aspirantes deberán presentar en el acto de prestar la firma sus respectivos títulos de tales profesores de veterinaria. Madrid 15 de marzo de 1845.—El secretario, Pablo Guzman.

BARATURA POSITIVA.

BIBLIOTECA GENERAL.

COLECCIONES DE OBRAS Y NOVELAS.

SUSCRICION A CUARTO EL PLIEGO.

Causas ajenas de la voluntad del editor de esta publicacion han impedido llevarla à cabo con la rapidez que hubiera deseado; pero sin embargo vencidas algunas dificultades que se presentaban puede asegurar à los señores suscritores que la empresa se realizará, y estos recibirán dentro de un breve término el primer tomo de los *Misterios de Paris*; con este motivo y habiendo manifestado deseos algunas personas (despues de cerrada la suscripcion) de adquirir tan interesante coleccion por el módico precio que se la ha fijado, continuará abierta esta hasta nuevo aviso bajo las condiciones anunciadas, que son las siguientes:

Esta *Biblioteca* se dividirá en colecciones para evitar confusion y no obligar à tomar toda ella à los suscritores.

Para la primera se han elegido las siguientes:
1.º Los *Misterios de Paris* por el célebre Eugenio Sue.

2.º *La moral universal* ó los deberes del hombre fundados en su naturaleza.

3.º *El Diablo cojuelo*, ó mejor dicho, los misterios de Madrid.

4.º *El Gil Blas de Santillana*.

5.º *El Quijote*.

Y 6.º *Obras de Moratin*.

Esta preciosa coleccion costará à los señores suscritores 50 rs. lo mas, baratura increíble y de que no hay ejemplo en nuestra nacion: pues una sola de la que la componen (de las ediciones que mas baratas han salido) cuesta 70 rs.

La segunda y demas que compondrán dicha *Biblioteca* se anunciarán por medio de prospectos, siguiendo los que gusten, pues para ellos no se alterará el precio aun cuando se hagan mejoras.

Se dará por tomos de 400 páginas ó 25 pliegos que es lo mismo, encuadernados à la rústica con su cubierta de color.

El precio de cada tomo será el de 3 rs. (que sale à cuarto el pliego y 2 mrs. por la encuadernacion) para Logroño y su provincia, y para fuera de ella 4 rs. franco el porte. A los que se suscriban à obras sueltas, 4 rs. en la provincia y 5 fuera.

Nota. Con el fin de indemnizar en algun modo à los señores suscritores del retraso que experimentan en el recibo del primer tomo de los *Misterios de Paris*, ha determinado el editor dar principio inmediatamente à la novela del *Judio Errante* que tambien tenia ofrecida y repartir por lo menos dos tomos cada mes uno de los *Misterios* y otro del *Judio Errante*; de consiguiente queda desde hoy abierta la suscripcion à dicha novela en el mismo punto que à la *Biblioteca*, que lo es en Madrid en la redaccion del Boletin oficial.

MERCADO.

Madrid 23 de marzo.

Trigo de 31 à 36 rs. vn.

Cebada de 13 à 14 1/2 rs. vn.

Algarrobas à 22 rs. vn.

Aceite de 60 à 62 rs. arroba.

Id. filtrado à 64 rs.