

CRONICA DE SALAMANCA.

PERIODICO DE INTERESES MORALES Y MATERIALES.

Se publica los días 1, 3, 10, 13, 20 y 25 de cada mes.

Los días 1 y 13 se reparte una REVISTA LITERARIA de 24 páginas en cuarto.

MARTES 10 DE DICIEMBRE DE 1861.

Se suscribe en la librería de D. Diego Vazquez, calle de la Rua, núm. 13.
El precio de suscripción es 12 rs. trimestre, 24 semestre y 48 un año.

CRONICA DE SALAMANCA.

SEGUROS CONTRA LOS RIESGOS DE LOS FERRO-CARRILES.

Las sociedades de seguros tan conocidas en el extranjero y que hoy empiezan á desarrollarse en nuestro país, están llamadas por su objeto, por sus tendencias y por su forma á coadyubar poderosamente á la ventura de la humanidad. Tal es la bondad de sus principios que adonde quiera que fijemos la vista los hallaremos siempre defendiendo la propiedad, aumentando la fortuna, fortaleciendo la virtud, fomentando el trabajo y sosteniendo la moralidad. Y la institución de los seguros que en los tiempos modernos se multiplica, varía también de formas y cada vez va estendiéndose mas y mas en los diversos actos de la vida social.

Una prueba de esto es la idea ingeniosísima de asegurar las personas contra los riesgos que puedan correr en los caminos de hierro, especie de seguros que se ha extendido mucho en Inglaterra, bastante en América y muy poco en Europa, fuera del Reino-Unido.

La compañía mas antigua y que ha servido de modelo á todas las demas es *La Railway Passengers Assurance Company*, autorizada por un acta del parlamento inglés en 1849 que empezó á funcionar en Londres con un capital de 93.350.000 rs. Esta compañía, mediante cierta prima, asegura á los viajeros pagando una suma fija á los herederos de la persona muerta por accidentes de viaje y una indemnización proporcional á los heridos segun la cantidad por que se han asegurado y la gravedad de sus lesiones. En caso de discordia, un tribunal de árbitros es el encargado de fijar la indemnización.

Esta clase de contratos se hace de dos modos: ó se asegura una sola persona por un viaje determinado, ó bien por un periodo de tiempo. Para fijar la prima no se tiene en cuenta la estension del trayecto, sino las clases de los carruajes, lo cual se debe al empeño de las compañías de Inglaterra en empeorar cada dia la condicion de los viajeros que no van en primera clase. En los seguros por cierto tiempo no hay distincion entre las clases de los carruajes.

Casi todas las empresas de caminos de hierro contribuyen á la prosperidad de esta compañía pagando un tanto anual, y para facilitar al público el uso de esta beneficiosa institución, algunas dan á los viajeros billetes de seguro juntamente con los de viaje.

Ademas de estas operaciones, la compañía á que nos referimos ha contratado con muchas empresas de caminos de hierro de Inglaterra el seguro anual de sus empleados, dando una pensión á los heridos, durante la cura.

Otra tercera clase de seguro es el de las personas que viajan constantemente en los caminos de hierro, como ciertos empleados de correos, y ciertos vendedores de legumbres, de pescado y de carnes, que concurren todos los dias al mercado: esta clase de gentes, pagando una prima anual de 100 reales, reciben 200 cada semana si salen heridos, y si mueren, sus herederos tienen derecho á percibir 20.000.

Las leyes inglesas, como las de Francia, hacen responsables á las empresas de caminos de hierro y á sus agentes de los siniestros que ocurren, y castigan con fuertes multas las desgracias que producen algunos accidentes á los viajeros y á las mercancías; y pudiéramos citar ejemplos de indemnizaciones verdaderamente fabulosas que se han visto obligadas á pagar las citadas empresas: pero como frecuentemente ocurren desgracias, cuya responsabilidad no pertenece á las compañías, entonces es cuando las sociedades de seguros suplen para acudir en favor del desvalido.

He aqui algunos pormenores de las cantidades que ha tenido que abonar la compañía: desde 31 de diciembre de 1849 á igual fecha de 1851, han muerto 6 asegurados, 4 de ellos conductores de máquinas, los otros dos, guardas; 123 heridos han sido indemnizados, y es muy curiosa la tarifa que resulta de las cuentas: 40.000 rs. por la rotura de una pierna, 20.000 por un brazo, 24.000 por un ojo, 12.000 por heridas en la cabeza, 24.000 por una megilla rota; las heridas de menos importancia se han pagado de 100 á 1.000 rs.

En Alemania se ha intentado muchas veces crear una sociedad de seguros especial para los siniestros de los caminos de hierro. Los directores de las principales compañías;

reunidos en Viena en 1849 y en Aquisgran en 1850, examinaron y discutieron varias proposiciones, y acabaron por no aceptar ninguna, y eso que algunas de ellas eran ventajosísimas. Despues se ha pensado establecer un seguro mútuo entre todas las compañías de caminos de hierro, con el objeto de equilibrar recíprocamente los daños que resultasen en la explotación, en el mobiliario, en las mercancías; en los bagajes, en el material fijo y móvil: solo las personas estaban escluidas. Lo absurdo del proyecto hizo que no se llevara á cabo.

En Francia la compañía *The Travellers* es la mas estendida. Esta sociedad no los asegura de los riesgos en los caminos de hierro del punto donde se hace la póliza, sino de los de toda Europa y América.

Las mayores ventajas que ofrece son: 80.000 rs. en caso de muerte, 8.000 de renta anual, en caso de incapacidad para trabajar, con tal de que sea total y permanente. En la incapacidad parcial 4.000 reales de renta vitalicia. En la incapacidad por una temporada 40 duros al mes.

Para que nuestros lectores puedan formarse una idea de este seguro vamos á dar algunos datos estadísticos sobre los accidentes y los siniestros ocurridos en Inglaterra, noticias que tomamos de una Memoria leída por Mr. Nelson en la Academia de Ciencias de Londres.

De 1840 á 1841 hubo 478.448.607 viajeros, de los cuales 237 murieron á causa de accidentes en el viaje, y 1.416 salieron heridos; lo que da la proporción de un muerto per cada 2.018.239 viajeros; y un herido por cada 237.916. En los empleados, los peligros son mucho mayores de 40.486 ingenieros mecánicos, maquinistas, fogoneros y empleados murieron 275 y han sido heridos 274, es decir un muerto por cada 177 y un herido por cada 148.

De 1844 á 1851 el número de millas recorrido por los viajeros del Reino-Unido ha sido de 517.044.469,484, y 176 personas han muerto solamente: va la proporción de un fallecido por cada 40.025,395 millas. Suponiendo que un viajero estuviese siempre caminando en ferro-carril con una velocidad de 20 millas por hora y contando con que se detenga en las estaciones el tiempo marcado, andará en un año 175.200 millas y podrá viajar 228 años con probabili-

dades de no tener un accidente.

En Alemania en 1848, 1849 y 1850 la longitud de las líneas era de 8.480 millas y el número de los viajeros fué de 51.730,297. Un solo viajero murió y hubo un solo herido.

En la época á que se refieren los datos de M. Nelson, si un día hubiese viajado toda la población de Londres no habría que temer mas que un solo accidente desgraciado entre todo este inmenso concurso.

Para completar estos datos vamos á presentar un breve extracto de los principales hechos que resultan de una Memoria que el ministro de obras públicas en Francia mandó formar, en uno de estos últimos años, acerca de las disposiciones que convendría adoptar para prevenir esos accidentes desgraciados que con tanta frecuencia ocurren en los caminos de hierro. Dice así:

«Desde la época en que los primeros ferrocarriles fueron puestos á la circulación, esto es, desde el 7 de Setiembre de 1835 hasta 31 de Diciembre de 1856, el número total de los viajeros que han sido transportados por las diferentes líneas que forman la red francesa, se eleva á 224.000.000, que representa casi seis veces la población actual de Francia. Naturalmente, esta circulación recae en gran parte sobre los últimos años. El número de viajeros, que era bastante reducido en los ferrocarriles, se ha ido á 28.000.000, en 1856. Resulta, pues, que en este último año el número de viajeros casi ha ascedido al de la población.

«El número de personas muertas ó heridas desde el establecimiento de los caminos de hierro en Francia, está valuado en la Memoria á que nos referimos á 2,978; de los cuales 999 muertos y 1979 han recibido heridas; pero es de notar que la mayor parte de estas víctimas, 594 muertos y 1336 heridos, en todo 1930, se compone de agentes de las empresas; mas de cuatro quintas partes de estas desgracias han sido ocasionadas por imprudencias ó accidentes que ninguna relación tienen con la explotación. En fin, si deducimos aun otras víctimas que no forman parte de las personas transportadas, encontramos que el número de viajeros que han sufrido desgracias durante los veinte años transcurridos desde 1835 á 1856, es de 160 muertos y 509 heridos.

«De los viajeros muertos ó heridos es necesario demostrar tambien la parte de los que fueron víctimas por imprudencia ó de hechos extraños á la explotación. Aun cuando la proporción sea menos elevada sobre los agentes de las empresas, sin embargo, es bastante considerable, puesto que sobre los 160 viajeros muertos hay 49, y sobre los 509 heridos hay 101 que corresponden á aquella categoría. Hechas todas estas rebajas, restan un total de 111 viajeros muertos y 402 heridos por accidentes imputables á la explotación en el espacio de 20 años. Si comparamos este número con el de los 224.000.000, viajeros que han sido transportados por los caminos de hierro durante estos 20 años, se reconocerá que el resultado es de un viajero muerto sobre mas de 2.000,000, y un herido sobre 558,000. El número mayor de muertos procedentes de

sucesos de la explotación, ha sido la consecuencia de grandes catástrofes que han quedado en la Memoria de todo el mundo. La de la orilla izquierda, de París á Versalles, en 1842 costó la vida á 52 personas. Otros cinco grandes accidentes, el de Fampouza en 1842, Orsay en 1854, Vaigirard. Moret y Peltre en 1855, causaron 45 muertos. Por lo tanto, sobre 111 viajeros muertos por causa de la explotación, 97 fueron víctimas de estas seis catástrofes; fuera de estos grandes accidentes no han perecido mas que 14.

«Se han rebuscado las causas de las catástrofes que figuran por una proporción considerable en la mortalidad de los caminos de hierro. La de la orilla izquierda y la de Fampouza han sido motivadas por causas que, según la Memoria, no han podido conocerse, si bien la opinión general atribuye el accidente de la orilla izquierda á la rotura del eje de la locomotora; en cuanto al de Orsay y á los otros tres ocurridos en 1855, fueron debidos únicamente á la inobservancia de los reglamentos. Con este motivo la comisión hace dos observaciones importantes: la primera que con los progresos de la ciencia y con los perfeccionamientos hechos en el material de los ferrocarriles, los accidentes debidos á causas inesplicables disminuyen, mientras que la multiplicación de los trenes, y el número cada día mas considerable de agentes empleados, hacen disminuir las desgracias imputables á la inobservancia de los reglamentos. La segunda observación que prueba los progresos realizados en el buen orden del servicio, es que en 1856, no obstante el aumento del número de los trenes y de las distancias recorridas, los accidentes han disminuido. Sobre 35,000,000, de viajeros que han circulado en todo el indicado año, nadie ha perecido por causas de la explotación; 9 solamente han sido heridos. Tambien se señala una disminución en el número de los agentes muertos ó heridos por el movimiento de la explotación.

«Mas al paso que las mejoras del servicio dan una disminución en el número de accidentes dimanados de la explotación, se observa al contrario, un aumento en las que son debidas á la imprudencia de las víctimas. En 1856 no hubo un solo viajero muerto por dicha causa, y 8 viajeros perecieron por la suya propia; en el mismo año no hubo mas que nueve casos de heridas ocasionadas por la explotación, y 25 viajeros heridos por imprudencia de ellos mismos.»

Nos hemos detenido bastante en el extracto de estos preciosos datos, tomados de la Memoria que el doctor Larduer escribió sobre este punto, porque, aun prescindiendo de la relación que tienen con la cuestión que nos ocupa, demuestran palpablemente importantes hechos que deben servir de provechosa enseñanza á todo el mundo, y que merecen una grande publicidad.

Ahora bien; una vez que conocemos la naturaleza de los riesgos en los caminos de hierro así como tambien la constitución de esta clase de seguro, se nos ocurre preguntar: ¿seria conveniente en España la forma-

ción de una de estas sociedades? Nosotros creemos, sin género ninguno de duda, que en nuestra patria seria mas útil para el público su institución que en ninguna otra parte, por lo mismo que aqui son mucho mas frecuentes las desgracias en los ferrocarriles, que en los demas países de Europa, debido á causas que no son del caso enumerar.

Grandes serian los servicios que prestase á nuestra patria una sociedad de esta índole, si el público llegara á comprender el verdadero secreto, el fin altamente humanitario y santo á que se dirigen estas instituciones. Cuando el hombre laborioso vive en medio de la incertidumbre, no le queda mas que un recurso, si es previsor, para evitar por completo esos accidentes que en un solo instante pueden arrebatarse la vida ó inhabitarle para el trabajo. Esta clase de Compañías le ofrecen una seguridad cierta contra las consecuencias de una desgracia. Puede una honrada familia verse reducida á la mas espantosa miseria por la muerte ó la incapacidad de su jefe en uno de esos accidentes que ocurren en los caminos de hierro; pero feliz ella, en medio de su desgracia, si puede volver los ojos hacia una de aquellas benéficas instituciones, para mirar reunido y á salvo el fruto de las economías que un padre previsor depositó con objeto de formar un verdadero fondo de reserva, inapreciable en el caso de una desgracia semejante, útil y provechoso en cualquier estado de la vida por lisonjera que se muestre la fortuna!

Algunos meses atrás anunciamos el descubrimiento hecho por el químico Mr. Mauviel Lagrange, de una fuerza motriz que se obtenia por un precio sumamente módico y con la mayor facilidad, y que debia ocasionar una revolución inmensa en la navegación y en la industria; anunciando que volveriamos á hablar de este suceso. Por desgracia son tantos los desengaños que se han experimentado de algun tiempo á esta parte con los descubrimientos de la misma naturaleza que nuestro carácter y la responsabilidad en que incurriamos nos imponian la obligación de un profundo estudio y un concienzudo examen.

Ahora lo hemos visto, y lo afirmamos con la misma seguridad con que afirmamos que hay movimiento y hay luz.

El invento de M. Lagrange cuya aplicación mecánica é industrial ha sido estudiada por M. Caris, de Lorient, reemplaza al vapor en todos sus usos como fuerza motriz, y lo reemplaza con una economía de la que podrán darnos alguna idea las siguientes indicaciones hechas con la mayor escrupulosidad.

La materia que emplean los inventores tiene un precio respectivamente insignificante, pues ofrece una economía de un 60 por 100 sobre el del carbon de piedra, y ademas reúne las circunstancias de encontrarse y poderse fabricar en todas partes y de ser inagotable.

En vez de las inmensas cantidades de carbon que han de cargar ahora los buques de vapor, y del crecido espacio que para

ello necesitan, el peso y el volumen de mas de veinte toneladas, á lo mas, bastarán para alimentar el movimiento de un buque en un viaje redondo á las Indias; siendo posible la perpetuidad del viaje, porque la materia fuerza se encuentra en cualquier sitio.

Asi tambien el espacio que necesitan ahora los hornillos, las calderas, etc., queda reducido á cero, porque el de un aposento de regulares dimensiones basta para colocar el aparato nuevamente inventado; aparato que puede aplicarse indistinta é inmediatamente á cualquier máquina de vapor de las actuales, con ligeras modificaciones de escasisimo coste.

Otra ventaja. La materia de que se trata no despidе olor ni calor, no necesita ningun combustible, ni oxida los metales.

Sin esto, la fuerza obtenida se regula y modera «ad libitum»; asi es que hemos visto en un manómetro de una máquina de vapor que marcaba diez atmósferas como se detenia el piston instantáneamente á nuestra voluntad. Y sin embargo, la fuerza no se pierde cuando se la contiene, por manera que si un buque recibe la órden de partir, puede estar dispuesto á verificarlo á los veinte y cinco minutos, y si luego recibe contraorden, al cabo de un mes, en el momento que quiera, encontrará la misma fuerza que tenia preparada anteriormente.

Mediten, pues, todos los hombres prácticos sobre las incalculables ventajas que ha de producir este descubrimiento. En este artículo no podemos hacer resaltar sino una parte de las mismas.

Con la supresion total del combustible son innecesarios esos grandes espacios que se destinan para el carbon en todos los buques; cesarán las naciones de ser tributarias de los países productores de carbon, y se realizarán inmesas economias. Por otra parte, el poco espacio que necesita el aparato permitirá aplicar al vapor á los buques de menor porte, y hará que todos ellos puedan trasladarse con gran velocidad á todas las partes del mundo, cargados de tropas ó de mercancías, en vez del carbon de que ahora han de proveerse.

La posibilidad constante de crear á bordo la fuerza motriz, deja tambien sin efecto un bloqueo de la escuadra....

Bastante hemos dicho para que cualquiera se persuada de que el descubrimiento de los señores Lagrange y Caris formará una de las grandes épocas de la humanidad.

Imploramos, pues, de la iniciativa del emperador el exámen inmediato y oficial de este invento, que será para Lorient un título de orgullo, como lo es para nosotros el haberlo promovido.

Correo de Bretaña.

Las noticias que sobre el ferro-carril estremoño publicamos en el número anterior y que habiamos tomado de la *Correspondencia* las rectifica dicho periódico en los términos siguientes:

La diputacion provincial de Cáceres, no ha desechado como se dice en *La Correspondencia* del 30 de noviembre último, la

línea de ferro-carril directa que la misma corporacion ha promovido secundando al gobernador de la provincia: por el contrario, en sesion del 1.º del dicho mes con motivo de la informacion abierta por real órden de 17 de octubre anterior, sobre la utilidad de dicha via, acordó por unanimidad informar al gobierno de su Magestad insistiendo en la conveniencias de aquel proyecto.

El resultado de la informacion por parte de los ayuntamientos se halla interamente conforme con el acuerdo de la diputacion que ha interpretado perfectamente la opinion de la mayoría de la provincia; pues son 150 los ayuntamientos que han reconocido la utilidad de la linea directa, y 55 los que han informado en favor de la transversal.

El ayuntamiento de la capital lo ha hecho en pró de la directa por unanimidad, si bien han opinado ocho concejales en contra de siete por una ligera alteracion en el trazado desde Navalnoral á esta capital.

De los trece ayuntamientos cabezas de partido judicial, diez han reconocido la utilidad de la linea directa, apoyada ademas por todas las corporaciones provinciales. Siendo la poblacion total de la provincia 302,134 almas, resulta que los pueblos cuyos ayuntamientos han informado en pró de la linea directa, dan una poblacion de 211,262 habitantes.

En el número anterior de la *Crónica* dimos noticia á nuestros lectores acerca del horrible asesinato del guarda rural de Monforte. Segun cartas que hemos recibido, parece que recaen sospechas sobre un jóven de aquel mismo pueblo que se halla ya á disposicion del juzgado de Sequeros.

Segun nos dice este Señor Administrador principal de Correos en una atenta comunicacion, el Illmo. Sr. Director general del ramo con fecha 25 de Noviembre participa á esta administracion que por real órden de 20 del mismo, se dispone que el servicio de los buques-conductores de la correspondencia entre la península y las islas de Puerto-Rico, Santo Domingo y Cuba, y viceversa, se haga en el año próximo en los días siguientes: *Salidas* De Cadiz, los días 10 y 25 de cada mes.—De la Habana el 15 y 30 de id. esceptuando el mes de febrero, en que se harán á la mar desde el último punto, el 15 y 28. Las cartas deberán depositarse en el buzón de esta administracion con cinco días de anticipacion á los que se figen para las salidas.

Durante el mes de noviembre último se han examinado por la censura de teatros del reino, 34 obras dramáticas.

El celoso Sr. Administrador de Correos de esta capital nos dice que la direccion general de Correos ha dispuesto que el último correo del presente año para la Habana, Puerto-Rico y Santo Domingo, verifique su salida de Cadiz, el día 31 del corriente mes, debiendo depositarse la correspondencia para los espresados puntos en esta administracion hasta el 27 del mismo.

El domingo se celebró en la iglesia de la Clerecía, una funcion religiosa en honor de la Inmaculada Concepcion, con la magestancia que se acostumbra en aquel suntuoso templo, Por la Mañana predicó el P. Nieto y por la tarde el elocuente y conocido orador Sr. Saenz Cenzano. La concurrencia fué numerosa como pocas veces.

En el *Boletin oficial* de 4 del corriente se publica una circular de este Gobierno recomendando á los Alcaldes, Ayuntamientos y Profesores de Medicina y Cirujia, la adquisicion de *Comentarios á la ley vigente de reemplazos*, por D. Blas Diaz Mendivil.

Una circular publicada en el *Boletin oficial* del viernes último dicta las reglas acerca de la forma en que los Alcaldes deben ejercer su vigilancia sobre los condenados á esta pena.

Leemos en la *Correspondencia de España*: En una de las situaciones mas interesantes y bellas de *La Cruz del matrimonio*, dice la noble esposa y madre, cuyo papel tan deliciosamente desempeña la Srta Berrobiano:

Hay un banco, ó cosa así, que llaman *La Tutelar*: poniendo en él á interés dinero, de un niño en nombre, cuando el niño llega á hombre, rico, ó poco menos, és.

Esta mencion de *La Tutelar* ha bastado para que estos días muchas madres de familia acudan á las oficinas de aquella sociedad á asegurar el porvenir de sus hijos. El Sr. Whagon, comprendiendo el gran beneficio y la honra que indeliberadamente ha hecho el Sr. Eguilaz á *La Tutelar*, ha dirigido al laureado poeta en nombre de la Sociedad, una delicadísima carta, rogándole que admita una inscripcion por 10.000 reales para que su nombre y sus intereses vayan unidos á los de *La Tutelar*.

Consignamos con gusto estas líneas que leerán con agrado los numerosos socios que esta capital y en la provincia tiene la compañía de seguros á que alude en su última obra el fecundo Sr. Eguilaz.

El domingo último por la tarde predicó en la Iglesia de las Descalzas de esta ciudad el Dr. D. Pedro Manobel, con la elocuencia que ya en otras ocasiones hemos tenido ocasion de admirar en él; la concurrencia que era numerosísima le oyó con fervoroso recogimiento.

El Domingo 8, celebró *La Salmantina* su mediana funcion extraordinaria. poniendo en escena el drama en cuatro actos y en verso de D. Eulogio Florentino Sanz titulado *D. Francisco de Quevedo*. La produccion, aparte de algunos pequeños lunares, nada deja que desear. El Sr. Sanz ha conseguido poner perfectamente de relieve los excesos de la privanza de olivares contrastados por el genio de aquel siglo cuyos hechos tanta materia han prestado á los

poetas. En su ejecución las Señoras que tomaron parte y los activos que las acompañaron, dieron una vez mas otra prueba de su aptitud para la escena. Siguió un duo de típles de Frasquito que cantaron con muy buen gusto la Srita de Esteban y la Sra. Sanchez de Riesco. El Sr. Walter que habia pintado una decoracion para el drama, fué llamado á la escena, no bien apareció aquella. Representa una cámara de palacio de orden gótico y de efecto sorprendente, siendo mayor su mérito, atendiendo á que se ha concluido en un tiempo muy corto. Reciba el Sr. Walter nuestra felicitacion, como la recibió del público de la Salamanca.

El Secretario de la Redaccion,

MANUEL HERRERO,

EDITOR RESPONSABLE, *Juan Aguilera.*

ANUNCIOS.

Vacante Se halla vacante la plaza de Médico-Cirujano de la villa Vitigudino, para la asistencia de las familias de vecinos pobres clasificados por el Ayuntamiento, dotada de los fondos municipales con la cantidad de 3500 reales, pudiendo además este facultativo contratar particularmente a los demas vecinos que gusten.

ADVERTENCIA.

Ponemos en conocimiento de nuestros suscritores que desde el 1.º de Junio último se halla á cargo del Sr. D. Diego Vazquez la administracion de la CRÓNICA, siendo unicamente visados los recibos por el secretario de la misma; por consiguiente en todo lo relativo á la administracion se entenderán los suscritores con dicho Señor.

VENTAS DE BIENES NACIONALES.

Remates para el dia 23 de Diciembre próximo ante el Sr. Juez de primera Instancia D. Atanasio Tuñon, y por la Escribania de D. Tiburcio Arracó.

Partido de Bejar.

MENOR CUANTIA.

Un cercado procedente de la Escuela de Instruccion primaria de Nava de Bejar, que radica en término del distrito municipal del mismo pueblo, al sitio de la Viñuela, de cabida de una huebra y doscientos estadales de segunda calidad, tasado en 1250 reales en venta y en 50 en renta: por cuya cantidad ha sido capitalizado en 1125: en su virtud servirán de tipo para la subasta los 1250 reales de la tasacion.

Partido de Ledesma.

Un monte alto de encina, parte del titulado Grande, procedente del Comun de vecinos de la Vega de Tirados, que radica en término del distrito municipal del mismo pueblo en terrenos labrados de dominio particular. El número de piés de que consta dicho monte es aprosimadamente el de mil quinientos dos, diseminados en una estension tambien calculada de noventa y nueve fanegas de marco real, cuyos piés se encuentran en su mayor parte en mal estado, con poca ó ninguna madera de servicio. El aprovechamiento de leñas se hará cuan-

do el terreno está de barbecho, el de bello-ta á mano, cuando el terreno esté sembrado. Se advierte que el término anda en tres hojas, Se disfruta en comun por los ganados del vecindario: tasado en 12.600 reales en venta y en 400 en renta por cuya cantidad ha sido capitalizado en 9000: en su virtud servirán de tipo para la subasta los 12600 reales de la tasacion.

Un pedazo de terreno, destinado á pasto, procedente del Comun de vecinos de Golpejas, que radica en término del distrito municipal del mismo pueblo, al sitio del Siero, de cabida de catorce huebras y ciento cincuenta estadales, de tercera calidad y parte inútil para toda produccion, en cuya superficie, que la atraviesa el titulado Carril del monte, existen ciento ochenta encinas, en regular estado de conservacion si bien con poca madera en su ramage. Se disfrutan en comun por los ganados del vecindario: tasado en 5.600 reales en venta y en 180 en renta por cuya cantidad ha sido capitalizado en 4050 en su virtud servirán de tipo para la subasta los 5.600 reales de la tasacion.

Relacion de las fincas subastadas en esta provincia y adjudicadas por la Junta superior de ventas en sesion de 17 de Octubre último.

Un pedazo de terreno de los Propios de Villar de la Yegua en término del mismo pueblo, al sitio de Fuente Buraco y Valdeazaduras, adjudicando á favor de D. Pedro Sanchez, vecino del referido pueblo, en la cantidad de 51000.

Otro id. de id. en id. al sitio de los Llanos y Retorno, á favor de D. Pedro Patiño, vecino del mismo pueblo, en la de 44600.

Otro id. de id. en id. al sitio de las Tabernillas, á favor de D. Martin Martinez, vecino de Ciudad-Rodrigo, en la de 35000.

Otro id. de id. en id. al sitio de los Hornajos y Laderas del Tumbon á favor de D. Pablo Crespo vecino de Villar de la Yegua, en la de 51500.

Otro id. de id. en id. al sitio de los Castillos, á favor de D. Lorenzo Crespo vecino de la Yegua, en la de 50504.

Dos id. de id. en id. á los sitios de Risco Bravo, Retuertas, Mata canes. Teso Alto y las Rustelas, á favor de D. Diego Toribio, vecino de Ciudad-Rodrigo, en la de 32000.

Siete id. de id. en id. á favor de D. Raimundo Pacheco, vecino de Villar de la Yegua, en la de 11300.

Una yugada de labor en término de Aldeanueva de Figueroa, procedente del Seminario Carbajal de esta Ciudad, á favor de D. Antonio Alcántara, vecino de esta Capital, en la de 70000.

La 1.ª porcion de tres de varias tierras de la Encomienda de S. Juan de Jerusalem, en término de Pedrosillo el Ralo, á favor de D. José Fuentes, vecino de esta Ciudad, en la de 199230.

La 2.ª porcion de id. id. á favor de D. Joaquin Colsa, de esta vecindad, en la de 199110.

La 3.ª porcion de id. id. á favor de D. José Fuentes, vecino de esta Ciudad en la de 200010.

Un monte alto de encina del Comun de vecinos del Valle, en término del mismo pueblo, á favor de D. José Trilla, vecino de Ledesma, en la de 150250.

Dos partes de trece del término redondo de Linejo, distrito municipal de Matilla de los Caños procedente de la Universidad literaria de esta Capital, á favor de D. Mariano Garcia Sancha, vecino de Madrid, en la de 251500.

Una panera en término de Yecla, de sus propios, á favor de D. Patricio Arenal, vecino del mismo pueblo, en la de 1050.

Veinte y cinco tierras, tres prados y un linar en término de Naval Moral, procedentes del Hospital civil de la Ciudad de Bejar, á favor de D. Pedro Rodriguez, vecino de Bejar, en la de 47010.

Una casa dividida en dos, en termino de Cabeza de Diego Gomez, distrito de Sando, del Colegio de los Angeles de esta Ciudad, á favor de D. Eugenio Perez, vecino de la misma, en la de 3550.

Otra id. en id. de id. á favor del mismo en la de 6000

Y un pajar en id. de id. á favor del mismo en la de 500.

Adjudicadas en sesion

de 18 de Noviembre último.

La primera porcion de diez del término titulado el Marin, en término y de los Propios de esta Ciudad, á favor de D. Angel Calama, vecino de la misma, en la de 46050.

La segunda porcion de id. id. á favor de D. José Esteban Lorenzo, vecino de esta Capital, en la de 227000.

La tercera porcion de id. id. á favor del mismo, en la de 101000.

La cuarta porcion de id. id. á favor del susodicho Calama, en la de 216030.

La quinta porcion de id. id. á favor del referido Esteban Lorenzo, en la de 270230.

La sexta porcion de id. id. á favor del mismo, en la de 82020.

La sétima porcion de id. id. á favor del mismo, en la de 110700.

La octava porcion de id. id. á favor del mismo, en la de 74400.

La novena porcion de id. id. á favor del mismo, en la de 116410.

La décima porcion de id. id. á favor del mismo, en la de 27000.

Una yugada de labor en los términos de Villamayor y Aldeaseca de Armuña, procedente de la Casa-Hospicio de esta Ciudad, á favor de D. Federico Sanchez, vecino de esta Capital, en la de 130000.

Una parte del término del Mesegal, distrito de Endrinal, de los Propios de esta Ciudad, á favor de Antonio del Brio, vecino de Casafranca, en la de 101220.

Una yugada de labor en término de Castellanos de Moriscos, de igual procedencia que la anterior, á favor de José Escudero, vecino del mismo pueblo, en la de 25070.

Y una casa en término de Tamames, procedente de adjudicaciones por débitos, á favor de D. Angel Calama de esta vecindad, en la de 15120.

Imp. de D. Vazquez, calle de la Rua,