

SUSCRICION EN SANTANDER.

Por un año	80 rs
Por seis meses	40
Por tres idem	24

Se suscribe en la Imprenta, litografía y librería de MARTINEZ, calle de San Francisco, núm. 16



SUSCRICION PARA FUERA.

Por un año	120 rs.
Por seis meses	60
Por tres idem	44

No se admitira correspondencia que no venga franca de porte.

BOLETIN OFICIAL DE SANTANDER

SALE LOS LUNES, MIERCOLES Y VIERNES.

ARTICULO DE OFICIO.

GOBIERNO DE PROVINCIA.

PARTE OFICIAL DE LA GACETA.

Ministerio de Hacienda.

Real orden.

Ilmo. Sr.: Dada cuenta á la Reina (q. D. g.) de lo propuesto por la Junta superior de liquidacion de atrasos del personal, sobre que se acuerden en concepto de provisionales las compensaciones de los débitos, en tanto que los créditos están definitivamente liquidados y reconocidos, S. M., conformándose con el parecer de la Junta de Directores generales, se ha servido resolver que las compensaciones que con esta clase de créditos se admitan de los débitos atrasados, se acuerden en concepto de provisionales, cuando los débitos ó créditos compensables entre sí no se encuentren definitivamente liquidados ni reconocidos por la Autoridad superior; y que los acuerdos de compensaciones provisionales surtan desde luego el efecto de suspension de apremio contra los deudores, consumándose las formalizaciones correspondientes cuando hubieren sido expedidos los títulos que en pago de dicha clase de deuda deben emitirse.

De Real orden lo digo á V. I. para su inteligencia y efectos correspondientes. Dios guarde á V. I. muchos años. Madrid 15 de Marzo de 1853.—Llo-

rente.—Sr. Jefe de la Comision central de liquidacion y cobranza de débitos atrasados por rentas y contribuciones.

(Gac. núm. 78.)

Ministerio de Fomento.

Agricultura.

Ha llegado á noticia de este Ministerio que á algunas paradas particulares se han llevado caballos padres pertenecientes á los depósitos del Estado, contándose en ellas entre el número de sementales que con arreglo al reglamento deben tener. Y siendo esto contrario á la letra y espíritu de las instrucciones vigentes, y pudiendo dar origen á graves abusos, se advierte á V. S., bajo su responsabilidad y la del delegado del ramo en esa provincia, que por ningun título ni pretexto consienta semejante práctica en la de su mando.

De Real orden lo digo á V. S. [para los efectos consiguientes, publicándose en el *Boletin oficial* de la misma para los mismos fines. Dios guarde á V. S. muchos años. Madrid 16 de Marzo de 1853.—Benavides.—Sr. Gobernador de la provincia de....

(Gac. núm. 77.)

Ministerio de Estado.

Segun participa á esta primera secretaria el Ministro plenipotenciario de S. M. en Méjico, refiriéndose á una comunicacion del representante de la

República de Goatemala, se ha publicado por el juzgado de primera instancia de la capital de este nombre, un edicto convocando á las personas que tengan derechos que alegar en la testamentaria de Don José María Castilla, canónigo de la Catedral de dicha ciudad, para que se presenten á deducirlos por sí ó por medio de apoderado en el término de cuatro meses, contados desde el 5 de Octubre último. Aunque este plazo ha espirado ya, se advierte que, según ha indicado el Representante de Goatemala en Méjico, podrá ampliarse con respecto á esta península.

Lo que se publica para conocimiento de las personas á quienes pueda interesar.

(Gac. núm. 79.)

Lo que se inserta en el Boletín oficial para conocimiento de quien corresponda. Santander 29 de Marzo de 1853.—E. G., Dionisio Gainza.

DIRECCION GENERAL DE OBRAS PUBLICAS.

(VEANSE LOS NUMEROS 34, 35 y 36.)

Pliego de condiciones para la subasta en que se ha de adjudicar la construccion del camino de hierro de Socuëllamos á Ciudad-Real, pasando por el Tomelloso, Argamasilla, Manzanares, Daimiel, Almagro y Miguelturra, según lo dispuesto en los Reales decretos de 28 de Mayo y 21 de Noviembre de 1852, y en la Real orden de 29 del referido mes de Noviembre.

Puentes y pontones.

Art. 14. Los puentes ó pontones, tanto sobre el camino de hierro como los que sirvan para el paso inferior de carreteras, se harán arreglados á los planos, y su construccion será de piedra, de ladrillo ó de uno y otro, empleando la piedra en los aristones, impostas y fajas, tanto de cimientos y zócalos como de los pretiles y cobijas, engrapando estas con cortes en las piedras para su mejor union, y sentándolas con buena mezcla, y cuyas juntas se separarán y cogerán al fin de la obra.

Art. 15. Los cimientos de pilas y estribos se establecerán sobre emplazamientos firmes por su naturaleza ó artificialmente consolidados.

Art. 16. Lo interior de las bóvedas podrá ser de ladrillo entre aristones, y en los muros de buena mampostería; pero en el caso de hacerse todo de ladrillo, se escogerá este de la mejor calidad, y se harán sus juntas y tendeles con buena mezcla, como se acostumbre en las mejores construcciones, sin garrotos ni imperfeccion alguna en los arcos, siguiendo las juntas rectas y encontradas en los paramentos y bóvedas.

Art. 17. Toda la sillería que se emplee en paramentos, muros, aristones y claves, pilas, pretiles y aletas será bien labrada á pico, sentada á juntas encontradas, siguiendo los lechos horizontales y rectos; y la mampostería interior y exterior será de pie-

dra gruesa, sentada por sus mejores caras, con buena mezcla, bien ripiada y acuñada á martillo, de modo que forme á la parte interior una superficie llana sin huecos ni aberturas de ninguna especie, y los pretiles podrán ser igualmente de mampostería con mezcla, coronados con su albardilla de sillería en la forma ya expresada.

Art. 18. El ingeniero señalará las dosis componentes que han de formar las mezclas que se empleen en las obras.

Art. 19. Tambien podrán construirse estas obras de hierro, de madera ó de la combinacion de varios de los materiales antes enunciados. En todos los casos se ejecutarán con estricta sujecion á los diseños que se aprueben y á las instrucciones especiales que se dicten.

Art. 20. Los puentes sufrirán las pruebas acordadas para tales casos antes de ser abiertos á las experiencias y servicios de explotacion, según el sistema ó clase de materias con que se hayan ejecutado.

Material de explotacion.

Art. 21. El sistema de barras-carriles que se adoptará para esta via será el americano con sujecion á la forma, peso, dimensiones y detalles aprobados por la Direccion general y Junta consultiva de Obras públicas.

Art. 22. Las barras-carriles y todas las piezas para el enlace y sujecion de aquellas serán de hierro forjado. La construccion de todas estas piezas será inspeccionada por un ingeniero del cuerpo de caminos, canales y puertos, el cual probará la resistencia de cada una de ellas verticalmente y de costado, teniendo en cuenta lo que se previene en la citada instruccion de 8 de Setiembre; el mayor peso que han de tener las locomotoras que hayan de marchar sobre ellas, cargadas del agua competente; el número de sus ruedas; las distancias á que estarán en sus casos respectivos las traviesas y repisas; la base en que se apoyarán las del primer sistema; las curvas y pendientes de la vía, y lo que al efecto aconsejan las experiencias hechas para estos casos, á fin de que sostengan bien y cumplidamente el servicio máximo á que están destinadas. Las que no satisfagan á estos requisitos no serán recibidas.

Art. 23. Todo cuanto necesite el Ingeniero Inspector para poder cumplir debidamente con lo expresado le será facilitado en los sitios respectivos por la empresa.

Art. 24. Las barras-carriles estarán por lo tanto arregladas al adjunto diseño, y todo el hierro que se emplee en ellas será compacto, sin oquedades y de la mejor calidad para el objeto; en un grueso de 0,^m05, contando desde la cara superior: será además el hierro de la mayor adherencia y tenacidad.

Art. 25. La longitud de cada una de las barras-carriles será de seis metros, enteramente recta, fuera de algunos casos excepcionales, así como la seccion de las cabezas muy lisas y perpendicular á su longitud.

Art. 26. Todas las traviesas de madera serán de buen pino, roble ó encina de 2,^m8 lo menos de longitud, 0,^m28 de ancho, y 0,^m12 de alto por su fondo; pero en las uniones de las barras, y por tanto en-

cima de sus traviesas respectivas, se pondrá una plancha de hierro tirado de buena calidad, cuyo plano superior respecto al inferior tendrá $1/20$ de inclinación, siendo su costado ó canto mas angosto lo menos de $0,^m005$; su longitud de $0,^m324$, y su ancho igual al de la latitud que tengan las bases de las referidas barras. En todas las demás traviesas que hayan de recibir inmediatamente á las barras se hará un rebajo perfectamente llano, del ancho de estas, con una inclinación de $1/20$ hácia el interior de la vía.

Art. 27. Además de las traviesas que correspondan á las uniones de las barras-carriles, se situarán otras seis intermedias, distribuyéndolas de modo que las traviesas inmediatas á la de union disten $0,^m7$, y las cuatro comprendidas entre estas esten á $0,^m92$; todas estas dimensiones contadas de centro á centro de la tabla de las mismas travesías.

Art. 28. La parte superior de la explanación del camino será bombeada: sobre ella se extenderá una caja permeable de arena gruesa, escorias ó piedra machacada, cuyas aristas serán á lo mas de dos pulgadas: Esta capa estará limpia de arena voladiza y de tierra ó materias que atraigan ó sostengan la humedad: su espesor tendrá $0,^m42$ lo menos, y se colocará con arreglo á las condiciones prescritas en la citada instrucción de 8 de Setiembre. En los lechos húmedos ó terrenos acuosos, la capa será de $0,^m60$ lo menos de espesor.

Art. 29. Las traviesas y las barras-carriles de primer sistema quedarán introducidas en la capa permeable hasta el punto que el Ingeniero Inspector determine, dejándolo todo fuerte y competentemente colocado para evitar las alteraciones ó irregularidad en los asientos.

Art. 30. Todas las barras-carriles estarán colocadas perfectamente con arreglo á condiciones en toda la vía y sus apartaderos para poder hacer el servicio, con el objeto de poder practicar las pruebas indicadas lo menos tres meses antes del término en que espire la contrata.

Art. 31. Antes de poner á prueba las locomotoras, ténders y demás carruages destinados al servicio del camino de hierro, estarán colocadas todas las plataformas necesarias en los puntos convenientes, á fin de conducir estos vehículos ó máquinas adonde requiera el mejor servicio de pruebas de conservación y explotación, las dimensiones y condiciones que han de concurrir en dichas plataformas se dirán por separado.

Art. 32. En todos los apartaderos se colocarán los juegos completos de agujas que requiera la seguridad de una marcha cómoda y veloz de los convoyes, á fin de que al hacer los reconocimientos y pruebas de todo el material del camino, se examine igualmente si cumplen bien todas ellas con el objeto á que son destinadas.

Art. 33. Al mismo tiempo que se concluyan las obras de este ferro-carril, estará tambien establecido el sistema de señales para el servicio de toda la línea de Socuéllamos á Ciudad Real.

Art. 34. Por cada dia que retrase la empresa el cumplimiento de todas estas circunstancias pagará 3000 rs. vn.

Art. 35. Hallándose toda la vía y sus partes accesorias en estado de recibo provisional, por encon-

trarse dispuesto todo con arreglo á los planos y condiciones aprobadas, el Ingeniero encargado de los reconocimientos facilitará la competente certificación, á fin de que pueda empezar á contarse el término que ha de correr para proceder á la recepción definitiva el dia en que el Gobierno dé su aprobación.

Art. 36. Despues de hecha la primera recepción del camino de hierro el contratista entregará acto continuo un repuesto de traviesas, repisas, barras-carriles, tornillos, clavos retorcidos algo mas gruesos que los empleados en la sujecion de las barras á las traviesas, y demás material fijo necesario al establecimiento de un kilómetro de camino. Todo lo cual será examinado con antelación para que pueda contarse como admitido.

Art. 37. El contratista suministrará diez locomotoras con sus ténders correspondientes: seis serán para conducir pasajeros, y cuatro para trasportar mercancías, cada una de las locomotoras tendrá por lo menos seis ruedas.

Art. 38. Entre las seis locomotoras destinadas á la conduccion de pasajeros, habrá una que pueda arrastrar sin incluir su propio peso ni el de ténders cargado, otro peso de 90 toneladas por lo menos á razon de 15 leguas por hora: dos que con las mismas circunstancias conduzcan el mismo peso andando á razon de 12 leguas por hora, y las tres restantes del mismo modo á 10 leguas por hora.

Art. 39. Las cuatro locomotoras que han de servir para el transporte de mercancías arrastrarán, bajo los conceptos arriba expuestos, 300 toneladas con una velocidad mínima de 5 leguas por hora.

Art. 40. Dentro del término de 90 dias, contados desde el en que se celebre la subasta, presentará el contratista al Gobierno los planos y perfiles bien perceptibles de cada uno de los sistemas de locomotoras y ténders que han de servir en la vía contratada con sus escalas, anotaciones y demás explicaciones convenientes á la mas clara y fácil inteligencia de los mismos, firmados por el empresario y el fabricante que los haya de construir, sujetándose al efecto al ancho acordado para nuestros caminos de hierro y á las luces establecidas para nuestros puentes ó pasos subterráneos.

Art. 41. Las locomotoras y ténders satisfarán en todas las partes de sus máquinas á las mejores condiciones científicas, artísticas y de economía de combustible, como tambien á las de solidez, duracion, máxima velocidad, buen uso, con movimientos uniformes y suaves, sin sacudimientos ni vaivenes independientes de los causados por la conicidad de las llantas, garantizando en fin que la bondad de sus sistemas respectivos, la calidad de los materiales y preparacion de todos sus elementos han de ser tan perfectas como en las mejor construidas á la época ó fecha en que se firme el contrato en las mas acreditadas fábricas de Inglaterra, Francia, Bélgica y Alemania.

Art. 42. Los ténders contendrán mas agua y combustible del necesario para llegar de depósito á depósito, sin que por esto baje el volúmen de su caja de agua de 200 pies cúbicos de capacidad.

Art. 43. Todas las partes componentes de cada una de las clases ó sistemas de todas estas máquinas ó aparatos, serán totalmente iguales, de manera que

las piezas de una de ellas puedan servir perfectamente á cualquiera de las otras.

Art. 44. En las locomotoras se pondrán con letras de bronce los números y nombres que dirá el Gobierno, y además estarán impresos en ellas igualmente los nombres de las fábricas en que se construyan, y en las calderas el número máximo de presiones atmosféricas con que puedan trabajar, que será siempre doble al menos de las que han de servir en las pruebas expresadas, escrito todo clara y visiblemente.

Art. 45. Después de examinadas todas las locomotoras y ténders, hallándose en estado de ser admitidas en primera recepción por satisfacer en un todo á las condiciones estipuladas, y después de encontrarse igualmente todas las partes de la vía en estado de ser admitidas en primera recepción, en vista de la certificación previa que han de facilitar los Ingenieros Inspectores respectivos, el Gobierno nombrará un Ingeniero con el objeto de hacer un examen detenido de todo el material de explotación, así como de verificar todas las pruebas que crea convenientes al mejor servicio y seguridad del transporte de todo género, con las cargas y velocidades que crea oportunas, teniendo en cuenta las condiciones que quedan referidas, facilitándole al efecto la empresa en las respectivas localidades cuanto sea necesario al intento.

Art. 46. Siendo satisfactorios los resultados de las pruebas é investigaciones que quedan indicadas, se declarará el material de explotación como de recibo provisional.

Art. 47. Para que sea recibido definitivamente el expresado material, el contratista conservará y reparará por su cuenta y riesgo toda la vía y sus accesorios durante un año, cual lo exige un perfecto y continuo servicio, y para ser recibidas las locomotoras y ténders en igual concepto deberán haber servido seis meses y recorrido la línea 20 veces, ó bien hecho 10 viajes de ida y vuelta conduciendo convoyes de un peso á lo menos igual al de la tercera parte del de las pruebas mencionadas.

Art. 48. Después del tiempo y circunstancias referidas, encontrándose todo corriente y en un estado perfecto de servicio, se verificará la recepción definitiva de las obras y del material, cuyo acto será aprobado por el Gobierno, mediante la certificación del Ingeniero que haya hecho las pruebas y reconocimientos indicados.

Art. 49. Cuatro meses antes de la conclusión definitiva de las obras, según la contrata, estarán la mitad de las diversas clases de locomotoras con sus ténders correspondientes á cubierto en los talleres, cocheras ó estaciones del camino, á fin de proceder sobre el ferro-carril á las pruebas de primera recepción, y la otra mitad dos meses después ó sean dos antes de la conclusión del término final referido. No obstante lo expuesto se hallarán en el camino un año antes de que se concluya el término de la contrata, una de las grandes locomotoras destinadas á la conducción de pasajeros, y la cuarta parte de cada una de las clases restantes.

Art. 50. Por cada locomotora con su ténder correspondiente que el contratista deje de entregar en el tiempo prefijado sin justa causa á juicio del Go-

bierno, satisfará 300 rs. por día.

Art. 51. El contratista entregará al mismo tiempo que las locomotoras y ténders un repuesto de

Cuatro ejes, uno para cada una de las clases de locomotoras.

Dos ejes para los ténders.

Dos frenos para los mismos.

Dos pares de ruedas para id.

Dos id. id. motrices para las locomotoras.

Cuatro pares de ruedas montadas sobre sus ejes correspondientes para las locomotoras.

Cuatro pares de bielas, con sus cojinetes.

Cuatro pares de pistones con sus correspondientes varillas.

Doscientos cincuenta tubos de cobre para las calderas.

Doscientos cincuenta virolas de acero, entre las que habrá 60 para el lado de sus fogones respectivos, y 15 para el de las chimeneas.

Dos pares de tubos de cobre que sirvan para la traslación de agua de los ténders ó sus locomotoras, acompañados de sus correspondientes articulaciones.

(Se concluirá.)

ANUNCIOS.

Gobierno de la Provincia de Santander.

D. Eleuterio de Oruña ha solicitado pasaporte, ante la alcaldía de Piélagos, para trasladarse á la Habana.

D. Domingo de la Riva ha solicitado pasaporte, ante la alcaldía de Villaescusa, para trasladarse á Ultramar.

D. Rafael Gonzalez Quijano y D. Pantaleon de Rueda han solicitado pasaporte, ante la alcaldía de Puente Viego, para trasladarse á la Isla de Cuba.

Lo que se inserta en el Boletín oficial para que si alguna persona tiene que oponerse á estos viajes, lo verifique ante su respectivos alcaldes en el preciso término de 15 días contados desde la fecha. Santander 28 de Marzo de 1853.—Gainza.

El Ayuntamiento de Cervera de Riopisuerga, atendiendo á lo intransitable que se encuentran los caminos que conducen á aquella villa, ha acordado, con aprobación del Sr. Gobernador de la provincia, que la feria que debió celebrarse el día de Ramos que acaba de pasar, y que no tuvo efecto por la razón indicada, se traslade al Domingo 3 de Abril próximo.

Lo que se inserta en el Boletín oficial para su mayor publicidad.

Las personas que según testamento otorgado por D. Manuel Gallo Lopez, vecino que fué de Lima, tengan derecho á los bienes que dejó á su fallecimiento, pueden dirigirse á D. Gerónimo Roiz de la Parra, de este comercio, quien les instruirá de las diligencias que deben practicar para acreditarlo en debida forma.

Imp., lit. y lib. de Martinez.