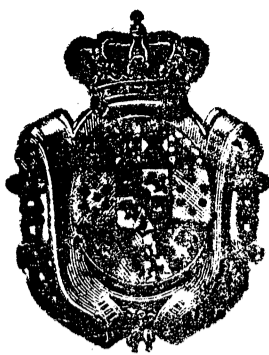


SALE TODOS LOS DIAS.

Se suscribe en **MADRID** en el despacho de la Imprenta Nacional, y en las **PROVINCIAS** en todas las Administraciones de Correos.

Precios de suscripción en Madrid.

Por un año.....	260 rs.
Por medio año.....	130
Por tres meses.....	65
Por un mes.....	22



PRECIOS DE SUSCRICION.

En las provincias.

Por un año.....	360 rs.
Por medio año.....	180
Por tres meses.....	90

En Canarias y Baleares.

Por un año.....	400
Por medio año.....	200
Por tres meses.....	100

En Indias.

Por un año.....	440
Por medio año.....	220
Por tres meses.....	110

GACETA DE MADRID.

PARTE OFICIAL.

PRESIDENCIA DEL CONSEJO DE MINISTROS.

La REINA nuestra Señora (Q. D. G.) y su augusta Real familia continúan sin novedad en su interesante salud.

MINISTERIO DE COMERCIO, INSTRUCCION Y OBRAS PUBLICAS.

Obras públicas.

SEÑORA: Los augustos predecesores de V. M. promovieron con grande empeño la canalización de España desde mediados del siglo XVIII, habiéndose emprendido bajo sus auspicios y con tal objeto trabajos importantes que revelan un gran pensamiento de Gobierno, sostenido con perseverancia, sin arredrarse por la magnitud de los proyectos, ni retroceder ante las inmensas dificultades que presentaba la estructura física de la Península; y si por desgracia no contamos en la actualidad con grandes líneas de vías de agua, las que existen, puestas en relación con los proyectos que no llegaron á realizarse, forman en el Norte y en el Mediodía dos sistemas completos de canales, que teniendo su punto de reunion en la capital de la monarquía, debían atravesar ó extenderse por las cuencas de los principales rios que cruzan nuestro territorio.

Grande fue y decidida en la época mencionada la protección que en España se dispensó á la navegacion interior, que tantas y tan conocidas ventajas ofrece sobre los caminos ordinarios; pero las guerras y trastornos que sobrevinieron á fines del pasado y á principios del presente siglo malograron tan útiles empresas, que el Gobierno, siguiendo las loables inspiraciones, y secundando las benéficas miras de V. M., desea promover por cuantos medios esten á su alcance; y si bien no le es dado presentar desde luego á la consideracion de V. M. proyectos de líneas de navegacion en grande escala, comenzará por proponer aquellos que por la facilidad de su ejecucion y por su mayor influjo en el fomento de la industria, y mas principalmente de la agricultura, puedan ser realizados con el menor gravámen del Erario.

Entre los proyectos de canalización de que se ha hecho mérito, se distingue el que en el Mediodía tenía por objeto enlazar á Madrid con Sevilla, formado por D. Carlos Lemaur en 1783. La memoria en que se describe tan importante proyecto dió á este ingeniero una reputacion que lo colocó entre los mas distinguidos de Europa. La línea por él trazada debía cortar las divisorias de los rios Tajo, Guadiana y Guadalquivir, terminando por ser lateral á este último. En la combinacion de este proyecto tuvo Lemaur que recurrir á medios costosos para vencer los grandes obstáculos que no podían evitarse; y aunque mostró en ello grande inteligencia, el coste de la obra debía ascender á una suma considerable. A esta dificultad de ejecucion se agregaba otra todavía mayor, la escasez de aguas para la alimentacion, sobre todo al atravesar las divisorias, en las cuales era preciso reunir una cantidad tal, que permitiera el servicio de los tramos mas altos de uno y otro lado. Treinta años pasaron sin que sobre tan interesante proyecto se diese paso alguno, hasta que la compañía del Guadalquivir, creada en el de 1815, hizo despues la propuesta que mereció la aprobacion del augusto padre de V. M., de construir un canal lateral entre Córdoba y Sevilla, que, segun lo dispuesto en Real orden de 30 de Enero de 1827, habia de tener el nombre de canal de San Fernando.

Limitado así el antiguo y extenso proyecto de Le-

maur, se hizo indispensable un nuevo reconocimiento para la rectificacion de la parte á que se redujo, ya por tener su derivacion en Córdoba, ya para introducir en el proyecto las mejoras y adelantos hechos en la materia durante el tiempo trascurrido.

Para tan importante comision fue nombrado por el Gobierno D. José Agustin de Larramendi, cuyos trabajos sobre el canal entre Córdoba y Sevilla aparecieron en los años de 1820 y 1827, habiéndose en las memorias que presentó muchos y valiosos datos para demostrar la posibilidad de la ejecucion de su proyecto, y enunciándose las incalculables ventajas que debían seguirse á la agricultura con el establecimiento de los riegos, por las favorables circunstancias del clima y la feracidad de las tierras que forman las vegas del Guadalquivir. Aunque por aquel tiempo llamaban mucho la atencion pública los resultados que se atribuían al espíritu de asociacion, se atrevió á sentar como un principio, reconocido despues aun en paises mas prósperos que el nuestro, que las empresas de obras públicas de cierta magnitud no pueden llevarse generalmente á cabo sin la concurrencia del Gobierno. No contento con esto, y á pesar de lo reducido que aparecia su proyecto en comparacion con el de Lemaur, tuvo la feliz idea de subdividirlo para hacer mas asequible su ejecucion; pero los trastornos y revueltas que bien pronto vinieron á turbar la tranquilidad, sin la cual no es posible reunir fondos suficientes para acometer tales empresas, hicieron estériles los esfuerzos de la compañía, á pesar del apoyo que le prestaba el Gobierno; no habiéndose conseguido siquiera que se diese principio á las obras. El proyecto quedó de todo punto paralizado hasta el año de 1842, en cuya época se nombró una comision de ingenieros para el reconocimiento del Guadalquivir entre Córdoba y Sevilla, que se verificó y dió motivo á ciertas proposiciones presentadas al Gobierno para la construccion de la derivacion de Alcolea, objeto de un nuevo reconocimiento que la direccion de Caminos y Canales acordó en 1844.

Los nuevos reconocimientos, cuyo resultado se consiguió en una extensa y razonada memoria publicada por disposicion del Gobierno en 1847, para conocimiento de las compañías y particulares que quisiesen interesarse en estas empresas, han venido á esclarecer mas y mas el asunto, dando á conocer la parte del primitivo proyecto que se presenta como de mas fácil y pronta ejecucion, así como de mas ventajosos resultados; y por consiguiente la que en el orden de los trabajos, una vez que no sea dado esperar que se emprendan todos á un tiempo, merece la preferencia.

La navegacion por el cauce del rio entre Córdoba y Sevilla, por mas que se haya querido presentar como asequible y apoyada en la tradicion y en algunos hechos históricos, ofrece grandes dificultades, puesto que las operaciones practicadas en 1842 y 1844 vienen á demostrar que la pendiente media del Guadalquivir entre las expresadas capitales es muy cerca del triple de la que debería tener para que fuese naturalmente navegable; que sus aguas bajas en esta línea son escasas, tomando las de avenida alturas muy considerables; y por último, que las indicadas circunstancias, combinadas con la naturaleza de su lecho, constituyen un régimen variable. Es cierto que el arte reconoce medios para corregir tan desventajosa disposicion; mas aunque pudiera conseguirse que una primera habilitacion no fuese de un coste inicial excesivo, la conservacion de las obras, habiendo de luchar con accidentes tan contrarios, vendria á convertirse en un censo anual, que apenas podrian cubrir los productos de la navegacion, la cual por otra parte no podria sostenerse regularmente y con la actividad necesaria para el movimiento comercial.

El canal lateral, por el contrario, está exento de

semejantes inconvenientes; pues el arrastre que por el agua tiene una regularidad que está á cubierto de los contratiempos que ocasiona el estado variable de las aguas del rio, y reúne la ventaja de crear abundantes productos agrícolas é industriales, que contribuyen grandemente al aumento de la riqueza. El trozo inferior del canal, que debía ser el primero en el orden de ejecucion, podia construirse derivándolo de las inmediaciones de Alcolea ó de Lora; y aunque se habian analizado las ventajas é inconvenientes de una y otra traza, no resaltaba una razon concluyente que marcara la preferencia de una manera decidida, ni se habia formado juicio exacto del modo en que habia de disponerse la toma de aguas y la bajada al rio. Los datos adquiridos en 1844 resuelven satisfactoriamente estas importantes cuestiones: el ejemplo de los canales de Italia que tienen analogía con el del Guadalquivir, la ventaja de obtener el mayor volumen de aguas bajo una seccion determinada, y la conveniencia de dar á aquellas la mayor velocidad posible en una comarca donde reina por lo comun una alta temperatura, hicieron adoptar un aumento de pendiente que, aplicado al trozo de Alcolea, producía una grande reduccion en los riegos que tanto y tan eficazmente contribuirán al fomento de la agricultura en aquel pais privilegiado.

Las consideraciones indicadas han decidido al Gobierno, despues de haber oido el dictámen de la junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos, y de personas ilustradas en la materia, á dar la preferencia á la construccion del trozo de canal entre Lora y Sevilla, haciendo la derivacion en las inmediaciones de aquel pueblo. El Gobierno adopta este proyecto con la plena confianza de que si llega á realizarse, y se tocan las ventajas que ha de producir, el canal se prolongará en breve tiempo hasta Córdoba, y aun mas arriba.

Ascendiendo el presupuesto aproximado de dicho proyecto á la cantidad de 30 millones de reales, no ha podido menos de adoptarse el principio de conceder á la empresa ciertos auxilios ó subvenciones de los fondos del Estado, ya disminuyendo en lo posible el coste de la mano de obra por medio de la aplicacion de presidiarios, empleados, mantenidos y vigilados por el Gobierno, como en las obras que directamente se ejecutan por la administracion, ya asegurando el interes legal de los capitales, así durante la construccion de las obras, como en los primeros 10 años que sigan á su conclusion. Estos auxilios pueden disponerse de manera que sean poco gravosos al erario, especialmente el último, si las concesiones, para extender los riegos y crear los establecimientos industriales, se hacen por los mismos 10 años. De este modo podrá conseguirse aumentar los rendimientos hasta un punto tal, que la garantía prestada por el Gobierno sea de corta consideracion, quedando no obstante asegurado el interes legal de los capitales invertidos. Con arreglo á estas bases, el Gobierno presenta á la consideracion de V. M. un pliego de condiciones en que se da á conocer esta empresa, como un objeto de justa y honrosa especulacion que pueda servir de estímulo á las compañías, conciliando los intereses de estas con los de la administracion y de los particulares.

Glorioso será para V. M. que en su reinado se proceda á la construccion del canal del Guadalquivir, que tantos bienes ha de producir en aquellas fértiles comarcas, contribuyendo eficazmente al engrandecimiento de dos de las mas importantes capitales de Andalucía.

Espero por tanto que V. M. mirará con agrado el adjunto proyecto de decreto que, con acuerdo del Consejo de Ministros, tengo la honra de elevar á la aprobacion de V. M. Madrid 15 de Setiembre de

1848.—Señora.—A L. R. P. de V. M.—Juan Bravo Murillo.

REAL DECRETO.

Atendiendo á las razones que me ha expuesto mi Ministro de Comercio, Instrucción y Obras públicas, de acuerdo con el parecer del Consejo de Ministros, sobre los medios de llevar á cabo el proyecto de una parte del canal del Guadalquivir, he venido en decretar lo siguiente:

Artículo 1.º La construcción del canal lateral del Guadalquivir entre Córdoba y Sevilla, que con el nombre de Canal de San Fernando fue aprobada por mi augusto padre, será objeto de una licitación pública, á la cual se procederá desde luego en la parte de dicho canal comprendida entre Lora y Sevilla, con arreglo á las bases establecidas en el adjunto pliego de condiciones, anunciándose con la debida anticipación el día y forma en que haya de tener lugar el acto del remate y adjudicación.

Art. 2.º Mi Gobierno presentará oportunamente á las Cortes el correspondiente proyecto de ley para la aprobación de la subasta, si se hubiere ya celebrado, ó pidiendo la competente autorización para aprobarla, si aun no hubiere tenido lugar, en lo respectivo á la tarifa de derechos, á las subvenciones que se concedan, á la formación de la compañía por acciones en su caso, y á cualquiera otro punto que deba ser objeto de ley.

Dado en Palacio á 15 de Setiembre de 1848.—Está rubricado de la Real mano.—El Ministro de Comercio, Instrucción y Obras públicas.—Juan Bravo Murillo.

Condiciones bajo las cuales se ha de adjudicar la construcción de la parte del canal de San Fernando lateral al Guadalquivir, comprendida entre Lora y Sevilla, á virtud de lo dispuesto por S. M. en su Real decreto de esta fecha.

CONDICIONES FACULTATIVAS.

4.ª La derivación se hará en el paraje que se juzgue mas conveniente de la margen izquierda del Guadalquivir entre la barca y presa de Lora.

2.ª La desembocadura en el rio se establecerá entre San Gerónimo y la puerta de la Barqueta.

3.ª La línea del trazado vendrá toda por la ladera izquierda, con la pendiente de $\frac{1}{6666\frac{2}{5}}$ ó $\frac{3}{20000}$: se hará horizontal en los últimos 8000 pies antes de llegar á las primeras excavaciones, y la misma disposición tendrán los vascos inferiores para bajar al rio.

4.ª La sección transversal del primer tramo será variable, y en ningun caso podrá ser menor de cuarenta pies á flor de agua, ocho de profundidad y de uno y un cuarto á uno y medio de base por uno de altura en los escarpes.

5.ª La excesiva longitud de este tramo se dividirá por medio de puertas de precaución, aprovechando las localidades mas ventajosas.

6.ª La derivación de la acequia de riego para las inmediaciones de Sevilla, se hará antes de las primeras esclusas, determinando su trazado de manera que los riegos se extiendan á la vega de Ranilla, y puedan pasarse las aguas á la izquierda del Guadaira.

7.ª Todas las obras se proyectarán, teniendo presentes las indicaciones hechas sobre las mismas al describir la derivación de Alcolea en la memoria publicada por el Gobierno.

8.ª En el término de seis meses, contados desde la fecha del otorgamiento de la escritura de contrato, presentarán los empresarios al Gobierno para su examen y aprobación, el proyecto general del canal y de sus partes accesorias mas indispensables, formalizado con el número y clase de documentos siguientes: el plano general, formado en la escala de $\frac{1}{20000}$: los particulares de los trozos ó secciones en que se divida la línea general, en escala de $\frac{1}{5000}$: los perfiles longitudinales correspondientes, sirviendo las escalas anteriores para las distancias horizontales respectivas, y la de $\frac{1}{400}$ para las verticales. Bajo esta última escala se presentarán los perfiles transversales. En la memoria ó relación descriptiva, que ha de acompañar á los expresados planos, se hará mención circunstanciada de todos los accidentes de la configuración y calidad del terreno en que se haya de abrir el canal. Se dará tambien una idea de la forma, dimensiones y principales condiciones á que debe satisfacer las obras de fábrica, y en general todos los trabajos de arte; y se manifestará por último, los medios que hayan de adoptarse para prevenir las filtraciones, para consolidar el fondo ó costados del canal, ó para vencer cualquier otro obstáculo que se oponga al mejor éxito de la empresa, terminando con el presupuesto general.

9.ª Obtenida la aprobación del proyecto general, se someterán á igual formalidad sucesivamente los planos particulares y los de obras correspondientes á los trozos ó secciones á que haya de extenderse la campaña de trabajos del primer año, durante la cual se prepararán los de la segunda con igual objeto antes de principiarse, acompañando á cada una de ellas el presupuesto particular correspondiente, y así se continuará hasta la conclusión de todas las obras.

Los proyectos de obra de fábricas y de todo trabajo de arte se formarán en la escala de $\frac{1}{100}$, y si hubiere necesidad de dar á conocer detalles, servirán para su representación las de $\frac{1}{50}$ y $\frac{1}{25}$.

10. Los empresarios deberán conformarse con las correcciones, alteraciones ó modificaciones que se hagan por el Gobierno en los planos, ya del proyecto general, ya de

los trozos ó secciones en que se subdivida, como consecuencia del examen á que dichos trabajos quedan sujetos por los dos precedentes artículos, sin que al aceptar aquellas variaciones puedan eludir su compromiso sin solicitar indemnización alguna.

11. Si por parte de la empresa se reconociere, durante la construcción de las obras, la necesidad ó conveniencia de modificar algun plano aprobado, hará la gestión oportuna al Gobierno, á fin de que, tomándola en consideración, resuelva lo mas conveniente; pero en ningun caso podrá la misma hacer la menor variación en los planos aprobados, sin que preceda aquel indispensable requisito.

12. Para la inspección y recepción de las obras que vaya ejecutando la empresa comisionará el Gobierno á uno ó mas ingenieros del cuerpo de caminos, canales y puertos.

13. En el término preciso é improrrogable de cuatro meses, contados desde la aprobación de los planos respectivos, deberá la empresa dar principio á las obras, y en los seis años siguientes deberá quedar concluido el canal con la acequia y sus brazales.

14. Si una vez principiadas las obras ocurrieren causas bastantes, á juicio del Gobierno, para interrumpir los trabajos por algun tiempo, se aumentará el plazo prefijado para la conclusión de todas las obras por un término igual á la suspensión procedente de las mencionadas causas.

Derechos y subvenciones que se conceden á la empresa.

El Gobierno mantendrá en las obras una fuerza de 500 presidiarios, que sostendrá y vigilará por medio de sus agentes, como lo hace en las ejecutadas directamente por la administración, sin intervención alguna de la empresa en su régimen y disciplina, cuyos presidiarios se emplearán exclusivamente en el movimiento de tierras.

La empresa abonará un real de vellon por dia y por cada una de las plazas que se presenten en trabajo; y previa la correspondiente liquidación, entregará su importe por mensualidades vencidas al Gobierno, para que este pueda satisfacer las gratificaciones y pluses que determinen las disposiciones de la materia.

16. Además de los capitales empleados en la construcción del canal, desde luego productivos, se concede á la empresa durante la ejecución de las obras el 6 por 100 de los capitales que vaya invirtiendo en ellas, cuyo interes se abonará por semestres en esta forma: al terminar el segundo semestre se satisfará el interes correspondiente á las cantidades invertidas hasta la conclusión del primero, segun liquidación que se hará: á la conclusión del tercero, el interes perteneciente al primero y segundo; y así sucesivamente hasta la terminación de las obras.

17. El Gobierno auxiliará además á la empresa, asegurando por los 10 años primeros, despues de concluidas las obras, el déficit que resultare en sus beneficios hasta cubrir el interes de 6 por 100 á los capitales que invierta en la construcción del canal.

18. No excederá de cien años el tiempo durante el cual ha de disfrutar la empresa de los derechos de la navegación, riego, pesca, pastos y plantaciones que establezca en las márgenes del canal.

Queda sin embargo á beneficio de la empresa en absoluta propiedad el aprovechamiento de las caídas de agua, con tal que el servicio de los establecimientos en que se aplique sea independiente del de la navegación.

19. Terminados los 10 años que se señalan en la condición 17, se revisarán por el Gobierno cada cinco años los libros de asiento de gastos é ingresos de la empresa, á fin de conocer sus verdaderos productos líquidos; y si estos excedieren del 15 por 100 anual del capital invertido en las obras, el Gobierno hará en las tarifas las variaciones conducentes para que no pase de aquel tipo.

Para hacer esta reducción no se tomarán en cuenta los productos de los establecimientos industriales que por la condición anterior se dan á la empresa en absoluta propiedad, ni los que obtenga por el tiempo de la concesión de pesca, pastos y plantaciones.

20. La empresa disfrutará de todas las franquicias, exenciones y prerogativas que estan declaradas á favor de las obras públicas por las leyes y demas disposiciones generales vigentes.

21. Se declaran exentos de toda contribución los capitales que la empresa destine á la construcción del canal, acequia y brazales, así como todos los productos de la navegación y regadío.

22. Por las tierras que para su cultivo se rieguen con las aguas del canal y acequia, el pago de las contribuciones será el mismo que si se cultivasen de secano en los 10 años que sigan á la conclusión de las obras.

Por los establecimientos industriales en que se haga uso del agua del canal, solo se pagará durante los mismos 10 años la mitad de la cuota de contribuciones, que segun su clase les corresponda.

23. La cantidad de agua que se destine á los riegos se suministrará por volúmenes de 10,000 pies cúbicos.

Para los usos industriales, sin emplearla como motor, se facilitará por volúmenes de 1000 pies cúbicos. La cantidad que haya de destinarse á este último objeto se fijará por el Gobierno de acuerdo con la empresa.

Estos volúmenes de agua se suministrarán con arreglo al módulo que el Gobierno establezca.

24. El aprovechamiento de las caídas de agua del canal podrá contratarlo libremente la empresa, teniendo presente para su valuación, que la unidad dinámica será de 12 pies cúbicos de agua cayendo de un pie de altura. Este aprovechamiento consistirá en la cantidad de agua que resulte excedente, despues de cubrir el gasto de la navegación, riego y usos industriales.

25. La navegación por el canal, pagándose el derecho de tarifa, será libre para todos los barcos de transporte; pero solo la empresa podrá establecerla en barcos de pasaje de vapor ó comunes.

26. Podrá establecerse libremente por el propietario del terreno, ó por el que del mismo adquiera derecho, almacenes de depósitos fuera de la zona del terreno que ocupa el canal y sus accesorios.

27. La empresa que tome á su cargo la construcción del canal entre Lora y Sevilla, tendrá derecho de preferencia para continuarlo hasta Córdoba, si le convinieren, bajo las mismas condiciones, á excepción de las facultativas, que redactará el Gobierno oportunamente.

Esta preferencia durará seis meses despues de terminarse las obras. Si antes de concluidas estas se presentare

alguna proposición para continuar el canal, ó lo creyere conveniente el Gobierno, se invitará á la empresa para que manifieste si quiere ó no hacer uso de aquel derecho.

Obligaciones y cargas de la empresa.

28. Mientras la empresa disfrute las utilidades del canal, acequias y brazales de regadío, estará obligada á ejecutar todas las reparaciones que sean necesarias.

Si la empresa se negare á ello, todas las existencias y lo que se recaude hasta finalizar los trabajos que se conceptúen necesarios en el canal, acequia y brazales, quedarán á disposición del Gobierno hasta satisfacer los gastos que se originen.

29. En el caso de que la empresa no concluyere el canal en el término estipulado, ó no diere á los trabajos el impulso necesario para que al concluir el tercer año se halle terminada mas de la mitad de la línea, ó faltare al cumplimiento de cualquiera de las obligaciones bajo que se le haga la concesión, caducará esta. El Gobierno proveerá á la continuación de los trabajos por medio de una nueva concesión, cuyas bases serán las condiciones con que se hubiere hecho la primitiva y la tasación de las obras ya ejecutadas, materiales acopiados, terrenos comprados y demas objetos que pertenezcan á la empresa.

30. La concesión se hará á favor del nuevo licitador que ofrezca mayor cantidad por los objetos comprendidos en la tasación, aunque la oferta no cubra su total importe, con tal que no baje de las dos terceras partes.

La nueva empresa entregará á la primitiva el valor que se obtuviere de los objetos mencionados.

31. Si abierta la licitación no se presentare postor, se renovará bajo las mismas condiciones despues de pasados seis meses; y si tampoco se presentaren licitadores, el empresario quedará definitivamente privado de todos los derechos de la presente concesión. En el caso de que el Gobierno continuare por su cuenta el canal, pagará á la empresa la mitad del valor de la tasación de que se habla en el artículo anterior.

Las disposiciones de los arts. 29 y 30 no serán aplicables á los casos en que la paralización de los trabajos sea ocasionada por causas que el empresario no pueda evitar.

32. La empresa deberá satisfacer á los ingenieros comisionados por el Gobierno para la inspección de las obras los gastos que se les ocasionen, así por las visitas ordinarias, como por los reconocimientos necesarios, facilitándoles además los medios que reclamen para el mejor desempeño de su cometido.

33. El empresario nombrará una persona que reciba las comunicaciones que le dirijan el Gobierno y sus delegados, la cual deberá residir en el lugar de las obras. Si se faltare por el empresario á esta disposición, ó su representante se ausentare del sitio indicado, se le darán los avisos por medio del Boletín oficial de la provincia, y producirán el mismo efecto que si se le hicieran en persona.

Condiciones para la subasta.

34. El individuo ó asociación que quiera tomar parte en la subasta del canal lo hará suscribiendo propuestas en que exprese su conformidad con este pliego de condiciones y con la tarifa de derechos que presenta el Gobierno, y la baja que intente hacer en el número de años que haya de durar la concesión.

35. Las proposiciones se admitirán en pliegos cerrados en cualquier tiempo hasta la hora de dar principio al remate, adjudicándose la empresa al individuo ó asociación que suscriba la propuesta en que se haga mayor rebaja en el número de años.

Los que hayan de tomar parte en la licitación deberán acreditar que han depositado en el Banco español de San Fernando ó en la depositaria de Obras públicas 300,000 rs. en metálico; pero adjudicada la empresa, se devolverá dicha cantidad á todos los licitadores, excepto al mejor postor.

36. El individuo ó asociación á cuyo favor se haga el remate deberá, en el término de tres dias, ampliar el depósito hasta completar la cantidad de un millón de reales en dinero ó en títulos de la deuda del 3 por 100 al curso corriente, sin cuyo requisito no tendrá efecto la adjudicación.

Dichos depósitos se devolverán por partidas sucesivas, luego que se dé principio á los trabajos con sujeción al proyecto que se apruebe, mediando períodos regulares de unas entregas á otras; pero sin que exceda ninguna de ellas del importe de las obras que se vayan ejecutando.

Disposición general.

37. En el caso de que para esta empresa se trate de constituir una compañía por acciones habrá de arreglarse su formación á lo prevenido en la ley de 28 de Enero y Reglamento de 17 de Febrero de este año. Madrid 15 de Setiembre de 1848.—Bravo Murillo.

MODELO DE TARIFA DE DERECHOS PARA EL CANAL DE SAN FERNANDO.

Objetos trasportables.	Cantidad que ha de pagarse.	
	Rs. vn.	mrs.
Efectos de comercio, por arroba y legua.	»	3
Combustibles, materiales de construcción, abonos y aperos para la agricultura, idem idem.....	»	4,5
Pasajeros: cada uno, por legua.....	»	20
Efectos de equipaje, por arroba y legua..	»	8
Cuando su peso no llegue á una arroba, por legua.....	»	6

En los riegos.

Por 10,000 pies cúbicos de agua..... 2 á 3

Para usos industriales.

Por 1,000 pies cúbicos de agua..... 20,4

NOTAS.

1.ª Los derechos exigidos por legua se devengan por completo, cualquiera que sea la parte que se recorra.

2. Los derechos anteriores corresponden á los barcos de transporte: en los de pasaje exigirá la empresa los que estima proporcionados.

3. Los barcos de transporte pertenecientes á particulares pagarán á la empresa con arreglo al número de arrobas que arrastren, conociéndose este por el calado del barco, que llevará al efecto en su costado una escala graduada. En caso de ir de vacío no pagarán nada.

4. Por el transporte de tropas, material de guerra ó de cualesquiera otros efectos pertenecientes al Estado solo se pagará la mitad de los derechos de tarifa.

Madrid 15 de Setiembre de 1848.—Bravo Murillo.

Real orden.

Ilmo Sr.: Habiéndose dispuesto por Real decreto de fecha de ayer que se proceda á una licitación pública para adjudicar la construcción de la parte del canal de San Fernando, comprendida entre Lora y Sevilla, S. M. la Reina (Q. D. G.) se ha servido ordenar que por la dirección del cargo de V. I. se anuncie para el término de cuatro meses la indicada subasta, la cual se verificará por pliegos cerrados, formando V. I. el modelo á que deban arreglarse los licitadores para presentar sus respectivas proposiciones.

De Real orden lo digo á V. I. para su inteligencia y efectos consiguientes. Dios guarde á V. I. muchos años. Madrid 16 de Setiembre de 1848.—Bravo Murillo.—Sr. director general de obras públicas.

DIRECCION GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS.

En virtud de lo dispuesto por Real orden de 16 del corriente, esta dirección general ha señalado para el día 21 de Enero del año próximo venidero, y hora de la una de la tarde, para el remate de la parte de canal de San Fernando comprendida entre Lora y Sevilla.

Antes de principiarse el remate, los licitadores presentarán sus proposiciones en pliegos cerrados y en la forma que expresa el modelo adjunto, acompañando la correspondiente carta de pago de la depositaria de obras públicas ó del Banco de San Fernando de haber hecho el depósito de la cantidad que previene el art. 35 del pliego de condiciones, adjudicándose el canal al que verifique mayor rebaja en el número de años que se designa por el Gobierno para percibir la tarifa aprobada por el mismo.

Las condiciones y documentos necesarios para el remate se hallarán de manifiesto en la portería del ministerio de Comercio, Instrucción y Obras públicas, calle de Torija, en cuya sala de consejos tendrá lugar la subasta el día señalado.

Madrid 17 de Setiembre de 1848.—J. García Otero.

Modelo.

D. N. enterado y conforme en un todo con el pliego de condiciones publicado para la construcción de la parte del canal de San Fernando, comprendida entre Lora y Sevilla, se comprometo y obliga á construirle con arreglo á las mismas, percibiendo por (aquí el número de años en letra) la tarifa de derechos de navegación y riego designada por el Gobierno.

Fecha y firma del proponente.—G. Otero.

MINISTERIO DE MARINA.

Excmo. Sr.: He dado cuenta á la Reina nuestra Señora de la carta de V. E., núm. 16, de 9 de Julio último, consultando sobre la duda que ocurre al Gobierno civil de esa isla con respecto á individuos no matriculados incluso en los roles de los buques que emprenden su navegación de los puntos de la Península para Ultramar; y S. M. (Q. D. G.), con el fin de evitar que á los capitanes de los indicados buques se les imponga una multa por no llevar los individuos enrolados que no son matriculados, y sirven las plazas de cocineros y otras, pasaporte de la autoridad civil del punto de su salida, los cuales quedan en las comandancias ó distritos militares de marina por donde se despachan los buques para hacer constar su procedencia, se ha servido resolver, de conformidad con lo propuesto por el comandante de marina de esa provincia, y que V. E. encuentra arreglado, que en lo sucesivo los comandantes de marina por donde se despache buque en el cual vaya inscrito en el rol algún individuo no matriculado, facilite á su capitán un documento en que se exprese ser provisional aquella licencia y quedar el pasaporte en su poder, cuyo documento servirá como si fuere el mencionado pasaporte original.

Dígolo á V. E. de Real orden en contestación á su citada comunicación y á los fines consiguientes, en inteligencia que con esta misma fecha lo traslado al Sr. Ministro de la Gobernación. Dios guarde á V. E. muchos años. Madrid 18 de Setiembre de 1848.—Roca.—Sr. comandante general de marina del apostadero de la Habana.

MINISTERIO DE LA GOBERNACION DEL REINO.

Los Jefes políticos de las provincias de Valladolid, Burgos, Alava y Guipúzcoa, y el jefe civil de Irun dan parte por el telégrafo, con fecha 20 del corriente, de no ocurrir novedad.

PROVIDENCIAS JUDICIALES.

D. Joaquin Ramon de Caracuel, del consejo de S. M., su

secretario honorario y juez de primera instancia de esta ciudad de Lucena y su partido &c.

Por el presente se convoca, cita, llama y emplaza á todas las personas que se consideren con derecho á obtener la propiedad de los bienes-dote de la capellanía que en la iglesia mayor parroquial de señor San Mateo de esta expresada ciudad fundó Miguel Garcia Lopez, para que en el término de 30 dias, contados desde la fecha de la publicación del presente en la Gaceta del Gobierno y Boletín oficial de esta provincia, comparezcan en este juzgado por sí, ó por apoderado en forma que les represente á deducir sus pretensiones por la escribanía del infrascrito, apercibidos que de no verificarlo se procederá á declarar dicha propiedad en favor de D. Juan Bolaños, presbítero y cura párroco de las iglesias de la ciudad de Cazorla, que la ha solicitado conforme á lo dispuesto en la ley de 19 de Agosto del año pasado de 1841.

Dado en la ciudad de Lucena á 31 de Agosto de 1848.—Joaquin Ramon de Caracuel.—Por mandado de dicho señor juez, Pedro del Blancar.

D. Antonio Ramon Folgueira, secretario honorario de S. M. y juez de primera instancia de las Vistillas de esta M. H. villa y corte.

Por el presente tercer edicto se cita, llama y emplaza á Ramon Mira, vecino de esta capital, que vivía con su hermana Antonia Mira, calle de la Paloma, núm. 29, cuarto bajo, para que en término de 10 dias, siguientes al de la publicación de este edicto, se presente en cualquiera de las cárceles de esta corte ó en la audiencia de S. S. á responder á los cargos que le resultan en la causa que se sigue contra el mismo por muerte violenta á José Botella y heridas causadas á Ramon Mollar la noche del 4 al 5 de Agosto último; apercibido que de no hacerlo le parará perjuicio, y aquella se sustanciará en su ausencia y rebeldía, entendiéndose las notificaciones y demas diligencias que le incumba con los estrados del juzgado.

Dado en Madrid á 19 de Setiembre de 1848.—Antonio Ramon Folgueira.—Manuel Ortiz.

D. Pascual María de Altolaguirre, magistrado honorario de la audiencia territorial de Sevilla y juez de primera instancia de esta capital y pueblos de su partido &c.

En virtud del presente cito, llamo y emplazo por tercero y último término de 10 dias, que principiarán á contarse desde la inserción de este edicto en el Boletín oficial de esta provincia, á todas las personas que se consideren con derecho á los bienes de la capellanía que en esta santa iglesia catedral fundó Teresa de Viedma, para que por medio de procurador con poder bastante lo deduzcan en este juzgado; apercibiéndoles que de no hacerlo les parará el perjuicio que haya lugar, pues así lo tengo mandado ante el infrascrito en los autos pendientes, sobre que los indicados bienes se declaren libres, en conformidad á lo dispuesto por la vigente legislación.

Dado en la ciudad de Jaen á 11 de Setiembre de 1848.—Pascual María de Altolaguirre.—Por mandado de S. S., II-defonso de Torres Mesa.

D. Antonio Pastor, intendente subdelegado de Rentas de esta provincia.

Por el presente cito, llamo y emplazo á D. Luis Hernandez, administrador de Rentas estancadas que fue de Villarrobledo, para que se presente en las cárceles nacionales de esta capital á defenderse de los cargos que le resultan en la causa que contra él se sigue sobre excesos cometidos en la aprehension que hizo de géneros de contrabando el 19 de Febrero de 1846, seguro de que se le oirá y administrará justicia, y en otro caso le parará el perjuicio que haya lugar, y se entenderán los procedimientos con los estrados del juzgado, cuya presentacion deberá hacerla dentro de nueve dias.

Dado en Ciudad-Real á 15 de Setiembre de 1848.—Antonio Pastor.—Por mandado de S. S., Juan Tomas Alejo Solís.

D. Rafael de Vargas y Uclés, juez de primera instancia de esta villa de Baena.

Por el presente cito, llamo y emplazo á todas las personas que se crean con derecho á los bienes de la capellanía colativa fundada en la villa de Castro el Rio por D. Andres de Luque Repiso, que se halla vacante por casamiento de D. Rafael Tablada, para que en el término de 30 dias, contados desde la publicación de este anuncio, lo deduzcan en este juzgado en los autos promovidos sobre la propiedad de dichos bienes á instancia de D. Francisco Jurado Valdelomar, vecino de dicha villa de Castro el Rio; apercibidas que pasado el referido término sin hacerlo les parará el perjuicio que haya lugar; pues que así lo tengo mandado en providencia de este día.

Dado en Baena á 16 de Setiembre de 1848.—Rafael de Vargas y Uclés.—Por mandado de dicho señor, Bernardo Joaquin Arraballido.

PARTE NO OFICIAL.

Reconocimiento del rio Guadalquivir entre Córdoba y Sevilla.

Se ha publicado de orden del Gobierno, bajo este título, un volumen que comprende las memorias, estados, relaciones, presupuestos y planos presentados por la comision de ingenieros, destinada en los años de 1842 y 1844 al reconocimiento del rio Guadalquivir desde Córdoba á Sevilla.

Entre la multitud de obras de amena literatura y filosóficas que diariamente enriquecen nuestros anales literarios, aparece de vez en cuando alguna que otra, que por su carácter científico, y por recaer sobre objetos intimamente enlazados con las necesidades del pais, merece llamar la atención de los que ven en los adelantos de las ciencias el germen de la verdadera ilustración, y en sus aplicaciones el progresivo desenvolvimiento de los intereses materiales. De este género es el libro que hemos indicado: hoy día apenas pasará de ser leído por un reducido número de hombres doctos; pero las edades venideras es bien seguro que en él encontrarán el reflejo de nuestros conocimientos científicos en la época que recorremos. Revisando el catálogo de las

publicaciones de nuestros días, hallarán multitud de obras literarias; en algunas de las cuales se ostentan las galas de la imaginación y las bellezas del lenguaje de poetas distinguidos y de acendrados hablantes, en pocos razonamientos ingeniosos de esclarecidos estadistas y de eruditos historiadores, y en muy raras las meditaciones profundas y elevadas de filósofos entendidos; pero unas y otras podrán dar ventajosa muestra de nuestra cultura literaria y filosófica.

Háse cultivado la poesía lírica y dramática con singular empeño y con no infeliz fortuna; la política también ha atraído á sí un sinnúmero de ingenios, muchos de los cuales se han remontado á considerable altura; y en medio de tanto movimiento intelectual, solo las ciencias exactas y de aplicación parece que han continuado siendo cultivadas con mediano aprovechamiento: son muy escasas, escasísimas las publicaciones que pueden testificar, al menos, que en la actualidad se estudian entre nosotros. Sin embargo, no han dejado de hacerse notables adelantos en sus conocimientos; si bien es cierto que lo inquieto y duro de los tiempos ha impedido á los hombres que mas se aventajan en ellas emprender obras de grande importancia; y hé aquí una circunstancia que realiza mas el mérito del libro que vamos sucintamente á analizar; aunque no es sola la que nos mueve á ello. En él vemos indicados los principios de la ciencia del ingeniero hidráulico en su mas alto grado de ilustración, desenvueltos los que forman la teoría de las aguas corrientes, haciendo acertada aplicación de ellos; notamos cálculos escrupulosos y exactos enlazados con datos importantes: por esto recomendamos su lectura á las personas dedicadas á semejante género de estudios. Y como en su fondo encontramos también dilucidada una cuestión de sumo interés para la prosperidad del pais, cual es la navegación del Guadalquivir entre Córdoba y Sevilla, teniendo en cuenta para su exámen los últimos adelantos que las ciencias han hecho en los paises extrangeros en que mas se estudian sus aplicaciones.

Un exámen crítico de los vestigios y antigüedades que diariamente se descubren en la fértil comarca que cruza el Guadalquivir, han conducido á creer que este rio sirvió de línea de comunicación á los romanos entre Itálica y Córdoba, y que también los árabes aprovecharon sus aguas; pero por un lado el conocimiento de las causas que en el trascurso de tantos siglos han podido desnaturalizar su régimen, y por otro el de las necesidades de aquellos pueblos ocupados en las operaciones de la guerra, convence que, si aquel medio pudo ser aceptable por los romanos, no por eso debe deducirse que hoy lo sea por nosotros. Desde entonces acá los rios han experimentado en toda la redondez de la tierra notables alteraciones, y se ha disminuido considerablemente el caudal de sus aguas: los bosques que en otros tiempos cubrían la mayor parte de los campos, coronando las cumbres de las mas altas montañas, conservaban las aguas, y eran una especie de moderadores naturales que servían para retenerlas, y proveer con lentitud á la alimentación regular de las corrientes: á medida que han ido desapareciendo las plantaciones de las vertientes, corren las aguas con gran rapidez, y cayendo las nieves y las lluvias sobre sus cimas desnudas, se desprenden produciendo repentinamente crecidas é inundaciones: así es que aun los rios mas caudalosos han experimentado gran disminución en sus aguas. Aplicando estos hechos generales al Guadalquivir, se ve que la superficie del terreno por la roturación y las labores agrícolas ha dado lugar á acarrear mas considerables, y las márgenes del rio se hallan expuestas á continuas mudanzas; lo cual prueba que hoy el régimen de este no es tan permanente y estable como pudo serlo en tiempos remotos; y que se prestará menos al establecimiento de una navegación, no cual pudo bastar á un pueblo guerrero en siglos de grande atraso, sino tal como las necesidades de la época la exigen; si bien es verdad que las ciencias y las artes nos suministran ahora mas medios de vencer los obstáculos y las dificultades.

Y como ha habido y aun hay quien cree que los azudes ó presas construidos en el Guadalquivir, son los únicos óbices que obstruyen la navegación, se desvanece semejante error, dándolos á conocer contra la opinion vulgar como medios del arte para facilitarla, preparados con puertos ó esclusas para la bajada y subida de los barcos.

También se describen con juiciosa crítica los ensayos de navegación que se hicieron entre Córdoba y Sevilla durante la invasión francesa, y se da cuenta de los reconocimientos que antes y despues se han hecho con el fin de habilitarla. Aquellos fueron muy costosos y se verificaron bajo circunstancias especiales para satisfacer necesidades muy diversas de las que pudieran en el día estimular á intentarlos; y estos fueron sin duda hechos muy á la ligera, y sin emplear los medios y recursos necesarios para que de ellos se obtuviesen datos de alguna importancia que pudiesen prestar luz acerca de la posibilidad de la empresa á que se dirigian: no obstante el Sr. D. Agustín de Larramendi, en su memoria sobre el canal lateral del Guadalquivir, hace algunas indicaciones muy bien fundadas respecto á las dificultades que la navegación por el cauce del rio pudiera presentar.

Con esta ligera introducción, que es un resumen de noticias curiosas é interesantes, se pasa á la sencilla é instructiva exposición de las operaciones practicadas en el rio el año de 1842. Allí se han bosquejado las investigaciones y razonamientos críticos que suministran el exámen de los hechos y el conocimiento de las causas que los producen: aquí se presenta el cuadro que enseña el modo de estudiar una de las cuestiones mas áridas y difíciles que pueden ocurrirle al ingeniero, al paso que ofrece un sinnúmero de datos del mayor interés é importancia, respecto al estado en que se encuentra el Guadalquivir y los medios que pueden emplearse para habilitar su navegación.

Los principios que sirvieron de base á las operaciones son los que constituyen hoy día la ciencia de la navegación de los rios en sus últimos grados de adelantamiento; la aplicación que de aquellos se hizo fue la que permitieron las circunstancias, la escasez de recursos con que se contó y el poco tiempo que se empleó en ellas, lo cual da un doble realce á semejantes trabajos: para ejecutarlos con toda perfección, cuando no se escasean medios de ninguna especie, por costosos y dilatorios que sean, se necesita, no lo dudamos, inteligencia y saber; pero para hacerlos sin ellos y obtener no obstante resultados de interés é importancia es preciso desplegar mas ingenio, mas laboriosidad y mas celo.

El conocimiento de las superficies que forman las aguas bajas y altas de un rio, es lo primero que debe adquirirse

al emprender el estudio de su régimen: empezáronse pues las operaciones del reconocimiento del Guadalquivir por el establecimiento de las marcas que habían de servir para el señalamiento de las aguas, y se determinó el nivel de ellas en los puentes de Córdoba y Sevilla refiriéndose á puntos fijos; procedióse despues á la investigación de la línea del thalweg ó de la canal navegable, á tomar secciones transversales del álveo del río al sondeo detenido de este, al aforo de su caudal en diferentes puntos, al exámen de cada uno de los accidentes que presenta el curso de sus aguas, distinguiéndolos en tablas, bajos, chorreras y vados, á la medicion de sus respectivas velocidades y á la nivelacion exacta que diese á conocer la pendiente.

Se hace mencion de los medios adoptados para ejecutar las indicadas operaciones, á fin de que pueda juzgarse de la exactitud que ofrecen, y se presenta un estado minucioso de los datos que ellas suministran. En este su numeran los accidentes con los nombres bajo los cuales son vulgarmente conocidos, se expresa la longitud de ellos, la velocidad medida en la superficie, las sondas en el thalweg, fijando lo máxima y mínima, el desnivel respectivo de cada vado, tabla, chorrera ó presa, así como tambien el que hay entre las secciones transversales, la latitud de estas y sus distancias entre sí; y por último se hace una descripción compendiosa á la par que exacta del fondo y las márgenes con las particularidades de cada sitio. Con la simple inspeccion de semejante estado puede cualquiera trazarse el curso del Guadalquivir, fijando todos sus accidentes, y dándose cuenta de las circunstancias de su régimen; pero como para la mayor claridad de tan interesantes datos era conveniente tener planos geométricos, y el levantamiento de estos hubiera exigido mucho mas tiempo que todo el que se empleó en el reconocimiento, se adoptó el del Sr. D. Agustín de Larramendi, añadiéndole una multitud de detalles que le faltaban por ser agenos del objeto para el cual se levantó; y haciendo en él las rectificaciones á que dieron lugar las mudanzas que han sobrevenido al río en el trascurso de 20 años: con estas correcciones se arreglaron planos en grande escala, cuya publicacion, así como la de las secciones transversales, no se ha hecho por evitar mayores gastos y dilaciones, y solo se ha verificado la del plano general.

Tales son en resumen los trabajos de la comision destinada al reconocimiento del Guadalquivir: veamos ahora las consecuencias que de ellos se deducen.

La estructura física y la naturaleza geognóstica de aquellas fértiles y frondosas vegas por donde corre el Guadalquivir surcando espaciosas riberas, dan motivo á una ligera y concisa descripción de los objetos que, sometidos al exámen físico, puedan dar alguna luz acerca de un problema de difícil solución. De ella y de las observaciones que suministran los principios teóricos y experimentales se deduce la idea clara y precisa del lecho del río y sus variaciones, dando á conocer la ley que siguen las curvas de los tornos en sus movimientos, y las modificaciones que experimentan en algunos casos.

Aparecen como las principales dificultades que presenta el río para la navegacion su mucha pendiente, que es de 0,64 por 1000 pies y el poco caudal de sus aguas; se compara con otros que son navegables, teniendo presentes los ejemplos que se citan de los Estados Unidos, en donde si bien es cierto que rios de igual sonda que el Guadalquivir se navegan con barcos de hierro de pequeño calado, es preciso tener entendido que su pendiente es corta, y que en lo general allí las crecidas no son tan impetuosas; así como tambien que si algunos en Europa son navegables con velocidades análogas, es porque reúnen mayor cantidad de aguas. En suma, cuando concurren en un río las dos circunstancias desfavorables, como sucede en el de Guadalquivir, de poca agua y mucha pendiente, el establecimiento de la navegacion exige obras de artes difíciles y costosas.

No siendo pues este río naturalmente navegable, se proponen los medios que es preciso emplear para conseguir que por el arte lo sea. Se mencionan las obras que deben ejecutarse, haciendo las suficientes indicaciones para deducir el presupuesto aproximado de ellas. Este asciende para el caso en que las presas se pasen por puentes á 40.890,000 rs., y para pasarlas por esclusas á 16.750,000.

Hasta aquí hemos procurado dar una idea somera de lo que contiene el libro que analizamos, relativo á la navegacion por el cauce del río: pasaremos á reseñar la memoria que tambien comprende, respecto al proyecto del canal de Alcolea; pero antes vamos á decir cuatro palabras acerca del apéndice sobre los caminos laterales al Guadalquivir.

Aquellas extensas y fértiles vegas en las que la naturaleza se ostenta con inagotable fecundidad, embellecidas con variedad de producciones, bajo un cielo apacible y con un clima templado, presentan sin embargo un aspecto triste; pues si bien se encuentran en ellas algunas cuantas poblaciones de crecido vecindario medianamente acomodado, no se saca todo el fruto que seria de esperar por falta de exportacion: semejante atraso, no podia menos de llamar la atencion, tratándose de la rica vega del Guadalquivir.

Al presentar las necesidades de estas poblaciones se reconoce que las mas apremiantes y las que mas contribuyen á que su estado no sea tan próspero y afortunado como ser pudiera, proviene de la falta de caminos cómodos y expeditos que los pongan en continua comunicacion, facilitando sus tratos y comercio, y proporcionando salida á los abundantes productos que se estancan en ellos. Se describen los que allí existen en la actualidad, dando á conocer la mala y arriesgada viabilidad que ofrecen, así como los perjuicios que de ello se irrojan á la agricultura y á la industria de todo género, y se propone la construccion de una carretera provincial, cuyos puntos principales ó de sujecion sean Córdoba, Almodovar, Posadas, Peñafior, Lora, Alcolea, Tocina, Brenes, Casaluenga, los Solares y la puerta de la Macarena en Sevilla. Proyecto que en nada se opone al de la navegacion del Guadalquivir; antes por el contrario, si esta se realizase, serian mas reconocidas sus utilidades y ventajas; porque serviria tambien para ocurrir á las interrupciones, á que naturalmente estaria expuesta la via fluvial.

Pasemos á la memoria que trata de la derivacion de Alcolea, que, como queda apuntado, es otro de los asuntos comprendidos en la publicacion de que se va hablando.

Hay un proyecto formado por el Sr. D. Agustín de Larramendi acerca del canal lateral al Guadalquivir entre Córdoba y Sevilla: la memoria y planos de él se publicaron en el año de 1820; y aunque su mérito y las grandes utilidades que de su realizacion habian de resultar han sido reconocidas, sin duda lo grandioso de la empresa y el estado de inquietud que hace tiempo nos aqueja, no han permitido

intentarla. Con el fin de facilitar la ejecucion de tan interesante obra, está dividida la línea del canal en tres trozos, cada uno de los cuales forma un proyecto completo. El inferior puede ser de dos modos, haciendo la derivacion en Lora ó en Alcolea: el primero tiene tres leguas mas de extension, mucho mayor coste, y se empeña en obras que retardarian su ejecucion algunos años: no sucede lo mismo al segundo, en el que, si bien son menores las utilidades, no presenta dificultades de ejecucion, puede hacerse en menos tiempo, y es mas fácil reunir el capital necesario: en vista pues de estas circunstancias, la direccion de Caminos y Canales resolvió que se hiciese un nuevo reconocimiento para ilustrar mas y mas tan interesante cuestion, el cual se llevó á efecto en 1844. La exposicion de estos trabajos, y el conjunto de datos que suministra, forman la expresada memoria.

Empiézase en ella por dar una idea de las variaciones que se ha creído conveniente introducir en el proyecto del Sr. de Larramendi relativo á la derivacion de Alcolea, haciendo circunstanciadamente conocer las diferentes alineaciones que constituyen la traza del nuevo; se describe la zona del terreno que este atraviesa; y como se ha creído ventajoso suplir la última parte del canal con una acequia de riego que, rodeando á Sevilla, contribuya á aumentar la riqueza y fertilidad de sus terrenos inmediatos, se da cuenta tambien de ella. En estas descripciones se hacen reflexiones acertadas acerca de la pendiente y secciones correspondientes al canal y á la acequia; se manifiestan los datos recogidos con la mayor exactitud, respecto al volumen de las aguas y á los aprovechamientos que de ellas pueden obtenerse.

Considéranse luego las obras que lleva consigo la ejecucion del proyecto, formando el presupuesto de ellas; se examinan y se comparan las utilidades de una y otra derivacion, con presencia de sus rendimientos, separados en los tres ramos de navegacion, regadío y fuerza motriz, y dando á conocer todas las razones económicas y facultativas que deben reunirse para dilucidar este género de cuestiones, resulta preferible la derivacion de Lora.—J. N. P.

NOTICIAS NACIONALES.

Barcelona 16 de Setiembre. (Del Fomento.)

El día 14 por la tarde la columna de Manresa se encontró con los republicanos de Molins y Baliarda, cerca de San Jaime de Vallhonestá. La accion, segun parece, fue bastante reñida, resultando cuatro muertos de la indicada partida, un prisionero y varios heridos, entre ellos el mismo Molins, que, segun las noticias que hemos recibido, lo está de gravedad.

Mora la Nueva 12 de Setiembre.

El comandante general de este distrito salió de la Torre del Español en persecucion de las gavillas de trabucaires capitaneadas por los cabecillas Ramonet y Basquetas, á las que logró alcanzar en la Roca del Tornio, tiroteando en aquella cúspide de montaña su retaguardia, de cuyas resultas se pronunciaron en precipitada fuga los trabucaires.

Anglés 15 de Setiembre.

El comandante de la columna de operaciones de Gerona salió de esta villa en persecucion de los cabecillas Marsal, Muchacho y Garrofa. Pocos momentos despues de haber pasado la barca de la Sellera, vió que de las casas Ter, Gallisa y Lloret salia bastante gente formada á la cual alcanzó, batió y dispersó, causándole dos muertos y bastante número de heridos, sin que por parte de la columna haya que lamentar desgracia alguna.

NOTICIAS EXTRANJERAS.

AUSTRIA.

VIENA 10 DE SETIEMBRE.

Ayer al mediodía fue recibida en audiéncia por S. M. la diputacion húngara en el palacio de Schoenbrunn. Sabemos que el Emperador ha ofrecido á la diputacion su apoyo para mantener la integridad de la corona de Hungría, y que el Ministerio húngaro obre en su consecuencia. S. M. ha añadido no serle posible trasladarse en este momento á Pesth; pero que aprovecharia la primera ocasion favorable para ello. La diputacion saldrá mañana para Pesth para deliberar acerca del partido que deberá adoptarse, en virtud de que la respuesta del Emperador no le ha parecido muy satisfactoria.

FRANCIA.

PARIS 14 DE SETIEMBRE.

Hoy se ha confirmado la noticia de la toma de Messina, verificada el 8 de este mes, despues de un combate de cinco dias. Los comandantes de las fuerzas francesas é inglesas han hecho cuanto estaba de su parte para evitar las calamidades de esta lucha, ó al menos para hacerlas menos sensibles. Siete mil habitantes, en su mayor número mugeres y niños, han encontrado un asilo bajo la proteccion del pabellon frances.

En la sesion del 12 de la Asamblea nacional de Francfort anunció M. Steidturann que en las comisiones reunidas 12 votos se habian pronunciado en contra y 10 en pro por la admision del armisticio concluido con la Dinamarca.

BOLSA DE MADRID.

Cotizacion del día 20 de Setiembre á las tres de la tarde.

EFFECTOS PUBLICOS.

Deuda sin interes, 3 5/8.

CAMBIOS.

Londres á 90 dias, 47-60 din. Paris, 4-98 á 8 dias vista.

Alicante, 2 pap. b.
Barcelona á ps. is., 2 1/2 id. id.
Bilbao, 3 id. id.
Cádiz, 2 b.
Coruña, 1 pap. b.
Granada, 5/4 b.
Málaga, 1 5/4 b.
Santander, 2 pap. b.
Santiago, 1 id. id.
Sevilla, 4 1/2 id. id.
Valencia, 1 3/4 id. id.
Zaragoza, 1 1/2 b.

Descuento de letras á 6 por 100 al año.

ANUNCIOS.

En el despacho de libros de la imprenta nacional se vende á 20 rs. la obra publicada recientemente bajo el título de *Reconocimiento del Guadalquivir* entre Córdoba y Sevilla, verificado en los años de 1842 y 1844 por órdenes del ministerio de la Gobernacion de la Península, con arreglo á las instrucciones que en su cumplimiento extendió la direccion general de caminos, canales y puertos. 3

LICEO ARTISTICO Y LITERARIO.

Hoy á las ocho en punto de la noche esta sociedad celebrará sesion de competencia, en la que tomará parte la seccion dramática y el socio facultativo de la de música, profesor de violoncello, D. Enrique Lutgen.

Madrid 21 de Setiembre de 1848.—El secretario general, Emilio Bernar.

PARA ISLAS CANARIAS.

El 5 del próximo Octubre dará á la vela de la bahia de Cádiz para dichas islas el acreditado y muy velero bergantin *Jóven Temerario*, su capitán D. Ricardo Cardeluz. Admite carga á flete y pasajeros en su magnífica cámara, cien camarotes cerrados, á quienes ofrece su capitán el esmerado trato que tiene tan acreditado en sus anteriores viajes.

Darán razon en esta corte D. Lorenzo Carralon, calle de Alcalá, núm. 32, principal, y en Cádiz su dueño D. Eduardo Gauric, calle de San Miguel, núm. 23. 4

PEAPROS.

PRINCIPE. A las ocho de la noche.—Sinfonía.—Atendida la presente temporada de ferias, y para dar lugar al estudio y ensayos de las obras nuevas que se preparan, se pondrá en escena la célebre comedia de magia en cuatro actos, escrita por D. Juan Eugenio Hartzenbusch, titulada *La redoma encantada*. A fin de presentar esta comedia con el lujo que se empleó en sus anteriores representaciones, se han retocado las decoraciones, trajes y demas efectos que lo necesitaban, de modo que nada faltará de cuanto su complicado argumento requiere.

En razon á lo extenso de la comedia no habrá ningun fin de fiesta.

CRUZ. A las ocho de la noche.—Funcion extraordinaria de verso, baile y prestidigitacion por mister Macallister y su esposa, la cual ejecutará dos suertes escogidas enteramente nuevas en esta capital.

Primera parte.

La compañía dramática pondrá en escena la comedia de gracioso, en un acto, titulada *El marido soltero*.—Intermedio de baile.

Segunda parte.

- 1.º Sinfonía.
- 2.º Las pirámides de Baco, nueva.
- 3.º Un brindis á los concurrentes, nueva.
- 4.º Los guantes en la nuez, ó sean seis juegos de complicacion, que consisten en meter un par de guantes de seda dentro de una nuez, la nuez dentro de un huevo, el huevo dentro de un limon y el limon dentro de una naranja; y abriendo despues estos objetos irán apareciendo todos ellos por su órden hasta hallar los guantes.
- 5.º La primavera ó la maceta, suerte nueva, ejecutada por la Señora Macallister.
- 6.º La tinta mágica, tambien nueva, y ejecutada por dicha Señora.
- 7.º La pesca maravillosa, nueva.

Tercera parte.

- 1.º Sinfonía.
- 2.º El paraguas diabólico.
- 3.º La botella indefinible de licores, nueva, despues de presentarla vacía Mister Macallister servirá con ella todos los licores que se le pidan, excepto el ageno, pudiéndolos beber con entera confianza.
- 4.º La campana aérea, nueva.
- 5.º El reloj cabalístico, nueva.
- 6.º Mister Macallister, por medio de un tiro de pistola, hará desaparecer completamente á su paje de la vista del público, suerte tambien nueva.

INSTITUTO. A las ocho de la noche.—*La conjuracion de Venecia*, drama en cinco actos, el cual será exornado con todo cuanto su argumento requiere.

MUSEO. A las ocho de la noche.—*El conde de Monte-Cristo* (primera parte), drama de grande espectáculo en cinco actos y diez cuadros.

CIRCO DE PAUL. A las ocho de la noche.—Por segunda vez se verificará la grande escena que mereció la mayor aceptación el martes próximo pasado, titulada *Malek-Adhel y Matilde ó La conversion del Moro*, sacada de la historia de las Cruzadas, de la célebre Madama Cotin, y ejecutada sobre dos caballos en pelo por el Sr. Tourniaire, haciendo el papel de Malek-Adhel, y la Sra. Monfroid el de Matilde: serán acompañados de varios artistas que harán de cristianos y moros. Por tercera vez los aplaudidos ejercicios de fuerza y agilidad titulados *El muerto y el vivo*, y ejecutados por los señores Neisz y Teodoro.

Asistirá como de costumbre la banda militar de música, y tocará en el intermedio la sinfonia oriental del maestro Carnicer.

EDITOR RESPONSABLE GERVASIO IZAGA.

EN LA IMPRENTA NACIONAL.