

*Sale Martes, Jueves y Domingos.
Las reclamaciones se harán al Señor
Gefe Político; y los avisos á esta re-
daccion serán francos de porte.*



PRECIOS DE SUSCRICION.

*En esta Capital un mes. 12rs.
Id. por tres meses. 34
Fuera, un mes franco de porte. 14
Id. por tres meses. 40*

BOLETIN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE ALBACETE.

DE OFICIO.

INTENDENCIA DE RENTAS DE LA PROVINCIA DE ALBACETE.

D. Lorenzo Fernandez de Reguera, Intendente de Rentas de esta Provincia.

Hago saber: Que estando mandado por la Junta Superior de venta de Bienes Nacionales, segun acuerdo de 28 de Agosto próximo pasado se proceda por la Intendencia de mi cargo á la venta de los Altares, Retablos, madernas doradas y otros enseres que pertenecieron á la Iglesia del suprimido convento de los Llanos, tio en el heredamiento de este nombre, se anuncia al público para que los Ayuntamientos, Curas Parrocos, ó particulares que quieran interesarse en la adquisicion de todos los expresados enseres, ó de algunos en particular, advirtiendole que si fuere un retablo deberá ser completo, podrá dirigirse á esta Intendencia, haciendo proposiciones, en donde estarán de manifiesto el pliego de condiciones y el valor en metalico de cada cosa de por sí, segun la tasacion hecha por los Maestros que á el efecto tengo nombrados, lo que se anuncia al público, con encargo á los Alcaldes Constitucionales lo hagan saber particularmente á los Parrocos á los fines indicados. Albacete 3 de Setiembre de 1844.—Lorenzo Fernandez de Reguera.

OTRO.

Don Lorenzo Fernandez de Reguera, Intendente de Rentas de esta provincia.

Hago saber: Que para el domingo 29 de Setiembre actual, de 11 á 12 de su mañana, he dispuesto se saque á pública subasta para su arrendamiento por el término de un año, que dará principio en 1.º de Enero de 1845, y concluirá en fin de Diciembre del mismo, una casa en la Veleta; cuya propiedad es de los herederos de Ignacio Soriano; cuyos arrendamientos estan retenidos por las oficinas de Bienes Nacionales para el pago de reditos de un censo en favor del Convento de Justinianas de esta Capital, que gravita sobre la espresada finca; teniendo efecto dicho acto en el mencionado dia y hora en las oficinas de Bienes Nacionales de esta Provincia, sitas en el Edificio que fué Convento de Justinianas ante el Administrador principal y Contador del ramo y Escribano de dicho Establecimiento, admitiendose pujas á la llana y sirviendo de tipo la cantidad de 476 rs. anuos, como renta conocida. Y para que llegue á noticia de los que quieran interesarse en el expresado arriendo, he dispuesto se publique en el Boletin oficial de la Provincia, y se figen los edictos correspondientes en los parages públicos y de costumbre de esta Capital. Albacete 4 de Setiembre de 1844.—Lorenzo Fernandez de Reguera.

Continúa el artículo de Física aplicada, inserto en el número anterior.

Para darnos cuenta de un modo completo de lo que pasaba en lo interior del cilindro, bajamos al pozo y fuimos testigos de un espectáculo bastante curioso. Cuando la columna de agua rechazada por la presión del aire, llegaba á la parte inferior del tubo de salida, notamos que el aire escapaba con violencia arrastrando una película de agua, de 1 á 2 líneas, cuya mezcla, teniendo un peso espec

fico menor que el del agua, producía el chorro extraordinario de que acabamos de hablar.

Este chorro continúa hasta que el aire no puede equilibrar por mas tiempo la columna de agua que pesa sobre la embocadura del tubo de desprendimiento, y como la velocidad no puede minorarse de repente, resulta que el aire se dilata mas de lo necesario como lo prueba la superficie curva que forma el liquido en la parte inferior del pozo; superficie que no desaparece hasta que las aguas se han elevado de tal modo que cierran la abertura del tubo. Así que el aire, que continuamente inyectan las bombas, ha adquirido la tension necesaria para empujar al agua hasta ponerla debajo de la embocadura del tubo, vuelve á aparecer el chorro que dura unos 90 segundos y que se produce ordinariamente cada 5 minutos.

He dicho que este fenomeno presentaba la explicacion más probable de los *geysers* de Islandia. Supóngase, en efecto, un volcan apagado; y como parece natural creer que se haya cerrado por la parte superior mucho antes de que se enfriase la inferior, puede admitirse que las materias han disminuido de volumen y que ha resultado una cavidad ó espacio vacío en el interior. Ahora si está en comunicacion con un canal, que viniendo de la parte superior deposita sus aguas en el espacio vacío, puede producirse un efecto análogo al que hemos visto en nuestro aparato; pues que parte del agua, convirtiéndose en vapor, comprime al resto del liquido y atraviesa el canal, dando origen á los fenómenos que acabamos de indicar.

Citaré aun otro hecho que no dejará de ofrecer algun interés.

En la operacion que nos propusimos no se trataba solo de atravesar el terreno movable, sino que era preciso establecer definitivamente la juntura del tubo de hierro con el terreno sólido, para lo cual era preciso profundizar algunas varas. Dos grandes dificultades se opusieron á la realizacion de nuestro proyecto. Consistia la primera en no poder penetrar mas abajo de la parte inferior del tubo, por que las aguas conservaban un nivel constante, y porque, pasado este punto, el aire, lo mismo que en la campana de buzos, se escapaba con violencia agitando la Loire á mas de cien pasos. Por otra parte la arena, desecada por la corriente de aire penetraba en lo interior del pozo y volvía á llevarle de escombros á medida que ivamos profundizando. Remediamos el primer inconveniente poniendo un tubo móvil para hacer una juntura provisional.

La segunda dificultad provenia de que esta juntura provisional no retenia bien el agua, á pesar como nos allabamos de que nos servimos, y nos vimos forzados á 25 varas de profundidad, atmósferas y media para obligar al agua entrar cuando una casualidad nos sacó del apuro.

Hacia algun tiempo que no dábamos al aire más tension que la necesaria para hacer subir el agua que nos incomodaba, y muchas veces sucedia que no podiamos conseguir nuestro objeto. Nos hallamos precisamente en una de esas ocasiones, cuando un obrero, por torpeza, dió un golpe con

el pico en el tubo, y le hizo un agujero. Inmediatamente subió el agua con violencia por la estrechidad opuesta del tubo, y el problema quedó resuelto.

Esto no era mas que una repeticion del fenomeno que habia producido otras veces el chorro de agua, pero se agregaba que el aire se habia introducido á un tercio de la columna de agua, y que la dividia en dos partes, de manera que si su tension no era bastante grande para equilibrar á toda la columna, era mas que suficiente para levantarla por partes.

Desde aquel momento nuestros trabajos marcharon perfectamente y conseguimos, mediante tan simple manibra; primero, mantener siempre el pozo sin una gota de agua; y segundo, no tener que dar al aire mas tension que la de dos atmósferas, comprendiendo en ella la presion ordinaria de la atmósfera, y elevando el agua á mas de 25 varas.

Dos causas, pues, lo repito han contribuido á nuestro resultado: la primera es la mezcla artificial de aire y de agua; y la segunda, la division de la columna en dos partes. Es tan evidente este hecho, que una vez establecida la corriente, la he visto continuar á la altura de 25 varas, marcando el manómetro media atmósfera sobre la presion ordinaria.

A esto se reducen las diferentes observaciones que hemos podido hacer durante el rompimiento de nuestro pozo. Terminaremos nuestro trabajo diciendo solamente dos palabras de los resultados que hemos obtenido y de las diferentes aplicaciones que pueden hacerse de nuestro método. Inútil será decir que el aparato es una modificación de la campana de buzos, á la que lleva la ventaja de penetrar en el terreno sólido. En efecto, nosotros, despues de haber atravesado 19 varas de terreno movedizo, hemos atravesado mas de 18 pies en el carbon, y hemos penetrado el pozo de manera que hoy apenas deja filtrar 2 hectólitros de agua en veinte y cuatro horas. Esta operacion no es una quimera: se ha levantado el aparato de aire comprimido, y en el dia los mineros mediante la pólvora y respirando el aire libre, quehantan la arenisca carbonosa mas dura que se conoce, para formar un pozo, que debe conducirnos á un terreno de carbon, en el cual ninguno ha osado penetrar antes de nosotros. Nos vanagloriamos, pues de haber dotado al pais de una riqueza mineral, bien conocida de todos, es verdad, pero con la cual nadie contaba, por estar reputada como inaccesible.

Los ingenieros hidráulicos, para la construccion de los puertos, y los de caminos y canales, para la de los puentes, pueden utilizar este aparato. En cuanto á las minas, sus ventajas no son dudosas. En el departamento del Norte, M. Mathieu, director de las minas de Douches, debe recobrar por este medio dos pozos que habian sido abandonados á 20 varas de profundidad.



Del Boletín oficial de Caminos, Canales y Puertos, se copia lo siguiente:

SECCION OFICIAL.

MINISTERIO DE LA GOBERNACION DE LA
PENINSULA.

Negociado núm. 17.

S. M., con presencia de lo informado por V. S. acerca de lo expuesto por el Gefe político de Sevilla sobre las comunicaciones que conviene abrir desde aquella provincia á la contigua de Badajoz, y enterada asimismo de las ideas que sobre aquellos caminos y los de Córdoba á Badajoz y á Sevilla por la vega del Guadalquivir ha expuesto el Inspector de Distrito D. José García Otero en el Apéndice á la Memoria sobre los reconocimientos del expresado rio; ha tenido á bien resolver que se publique en el *Boletín oficial* del ramo dicho Apéndice, y que tan luego como lo permitan las demas atenciones del servicio, destine V. S. los Ingenieros que sean precisos para la formación de los correspondientes proyectos. A este fin ha dispuesto tambien S. M. que se excite desde luego el celo de los Gefes políticos y Diputaciones provinciales, á quienes mas directamente interesa promover dichos caminos, que escogiten y propongan los recursos ó nuevos arbitrios con que han de ocurrir respectivamente á su ejecucion, y auxiliar entre tanto con la parte que esa direccion gradúe á los gastos de los reconocimientos y demas trabajos preliminares. De Real orden lo comunico á V. S. con remision del escrito citado para su inteligencia y efectos correspondientes. Dios guardé á V. S. muchos años. Madrid 30 de Mayo de 1844.—Pidal.—Sr. Director general de Caminos.

Adicion al reconocimiento del Guadalquivir entre Córdoba y Sevilla practicado en fines de 1842.

La lectura del reconocimiento y el atento exámen de los planos que lo acompañan, demuestran con bastante claridad que no es posible establecer una navegacion regular entre dichas capitales sin la ejecucion de muchas obras que allanen en cierto modo los obstáculos que la naturaleza opone; y aun así esta comunicacion no estaria exenta de interrupcio-

3

nes que perjudicarian al interés comercial: el estado actual de las comunicaciones entre los pueblos de la vega del Guadalquivir no puede ser mas deplorable; merece por lo tanto llamar la atencion del Gobierno. A pesar del poco tiempo que he estado en dicho rio, y que no me he distraído del objeto preferente de mi comision, he tocado las necesidades de aquellos habitantes, que una parte del año se encuentran en una situacion aislada sin comunicaciones de ninguna especie.

A mi regreso de la inspeccion del establecimiento de aguas y pantanos de Lorca, practique un reconocimiento de las operaciones y trabajos que los Ingenieros destinados á mis órdenes habian ejecutado durante mi ausencia; y con este motivo tuve que recorrer los pueblos de la ribera en Noviembre y principios de Diciembre siguiente; época en que los inconvenientes que acabo de indicar se hacian sentir de una manera que no pudieron menos de llamar mi atencion, con el fin de hacerlo presente al Gobierno, para que conociendo estos males pudiese aplicar el oportuno remedio.

Antes de exponer mis ideas sobre tan importante asunto, no estará de mas recordar que por desgracia entre nosotros las ideas mezquinas estan demasiado generalizadas; nadie puede exponer libremente sus opiniones sobre ningun punto de las obras públicas sin ser tachado de segundas miras; y como sobre la navegacion del Guadalquivir se ha escrito y hablado tanto, vertiendo á veces las especies mas absurdas, no seria extraño se me contase entre los llamados enemigos de la tal navegacion; si en mis opiniones hay error, falta será de mis cortos alcances, pues mis deseos siempre se dirigen á conseguir el mejor acierto en puntos tan importantes.

El sistema de comunicaciones entre Córdoba y Sevilla debe considerarse en mi concepto mas en grande que se ha hecho hasta ahora; quiero suponer la via fluvial habilitada, ó el canal lateral enteramente concluido; me adelanto todavia á mas, dando al movimiento comercial el mas alto grado de prosperidad. Si en un estado semejante estas comunicaciones se interrumpiesen por algun tiempo, como no podrá menos de suceder por los accidentes á que estan expuestas, ¿no sufriría el tráfico perjuicios incalculables? Un camino de cómodo uso en todos tiempos es el único medio que puede evitarlos; esta idea no agrada á las empresas de navegacion, que ge-

4
neralmente aspiran á ser exclusivas, pero se equivocan y desconocen sus verdaderos intereses cuando se trata de la navegacion interior. El ejemplo que presenta el canal de Castilla y el camino nacional de Santander prueba mas que cuantas razones pudieran aducirse en apoyo de la idea que acabo de indicar, y la experiencia tiene demostrado que lejos de perjudicar los caminos á las empresas de navegacion, las fomentan, y son su verdadero complemento, pues el movimiento comercial no sufre interrupciones que podrian perjudicar los intereses de todos

Así, pues, creo que la idea de un camino de segundo orden ó provincial entre Córdoba y Sevilla, ceñido á la falda meridional de Sierra-Morena en que empalmen los caminos de explotacion de los establecimientos metalúrgicos é industriales, y que toque al mayor número de los pueblos que hay sobre las márgenes del Guadalquivir, está tan íntimamente enlazado con cualesquiera de los proyectos de navegacion que definitivamente se adopte, que puede decirse no forman mas que uno mismo compuesto de diferentes elementos, que todos contribuyen á desarrollar la riqueza y á fomentar el cambio de producciones. Por otra parte, el Gobierno no debe mirar con indiferencia los caminos de que se trata, pues son un medio de extender los beneficios de una buena administracion á mas de quince pueblos y un sin número de caserios, cuyos habitantes se encuentran incomunicados una parte del año, recibiendo algunos las órdenes y el correo con un retraso que no puede menos de perjudicar grandemente á sus intereses.

Sentados estos principios me ocuparé brevemente de las comunicaciones actuales de la vega del Guadalquivir entre Córdoba y Sevilla y de sus relaciones con las provincias limítrofes; en seguida manifestaré las que pueden establecerse como de mas importancia, terminando este escrito con algunas indicaciones sobre el canal lateral,

Sistema de comunicaciones entre Córdoba y Sevilla por la vega del Guadalquivir.

En las fértiles vegas de los rios que por la calidad del terreno y benignidad del clima se prestan á un cultivo ventajoso dando ricas y abundantes producciones, hay generalmente dos caminos que siguen con corta diferencia la misma direccion que las márgenes; así sucede en el Guadalquivir, y para proceder con la de-

bida claridad examinaremos estas comunicaciones separadamente, haciendo de ellas una breve descripcion.

Camino de la derecha.

Entre Córdoba y Almodovar hay una vega extensa, llana y de tierras feraces, limitada á la derecha por la sierra, y á la izquierda por el Guadalquivir: hay tres caminos de herradura para ir de una de estas poblaciones á la otra, todos cómodos y bien transitables; el uno saliendo por la derecha del puente y tomando por detrás de la alameda del Obispo á buscar los olivares de Majaneque y el molino llamado de los Frailes; el otro partiendo de la puerta de Almodovar y encaminándose al cortijo de Villarrubia, dejando los mencionados olivares á la izquierda sin atravesarlos; este es el mas recto; pero en invierno es preferible desviarse de él para aproximarse á las faldas de la sierra por las tapias de Córdoba la Vieja á causa de que por aquí no se forman lodazales que embaracen ni molesten el tránsito; esta indudablemente es la mejor direccion, tanto porque no es mas larga que la anterior atravesando directamente el Guarroman sin buscar el vado, cuando porque el terreno natural es muy sólido y consistente. En estos caminos hay que pasar á cosa de una legua el arroyo de las Hormiguillas, y por los dos primeros un poco antes el barranco del Alcaide; uno y otro se pueden salvar con pequeñas alcantarillas.

A las tres leguas se encuentra el Guarroman, que es un arroyo vadeable por algunos puntos en todos tiempos, pero que suele crecer con los aluviones hasta el punto de detener á los viajeros por algunas horas, y á veces por dias. Con un puentecillo de poca consideracion podria salvarse este arroyo.

En Almodovar se corren varios estribos de la sierra hasta el Guadalquivir, y para subir á este pueblo se presentan algunos pasos un poco penosos, pero se pueden evitar tomando por la derecha con un pequeño rodeo.

Todas las tierras que atraviesan estos caminos son de pan llevar, excepto los olivares de Majaneque y de los Frailes, por donde pasa el primero aunque en corta extension, y que los otros dos los dejan á la izquierda.

(Se continuará).

Imprenta de Nicolas Herrero y Pedron.