



GACETA DE MANILA.

PRECIOS DE SUSCRICION.

En esta ciudad.—Suscritores forzosos..... 1 cent. de real al mes.
— — — particulares..... 1 peso —

PUNTOS DE SUSCRICION.

MANILA.—Imp. Amigos del País, Calle de PALACIO, núm. 2.
En PROVINCIAS.—En casa de los correspondientes de dicho periódico.
Un número suelto..... 10 CTS.

PRECIOS DE SUSCRICION.

En provincias.—Suscritores forzosos..... 1 cent. de real al mes.
— — — particulares..... 9 Rs. franco de porte.

1.ª SECCION.

Reales órdenes.

CONCLUSION de los documentos unidos á la Real orden de 19 de Octubre último, inserta en la Gaceta núm. 6 sobre el proyecto de un puente tubular para el Pasig.

PLIEGO DE CONDICIONES FACULTATIVAS.

Artículo 1.º—El contratista ó la empresa á cuyo cargo quede la construcción del puente, se deberá sujetar á las reglas prefijadas en los planos, perfiles y presupuesto que se acompañan, á más de las que se establecen en el presente pliego.—Artículo 2.º—Tendrá por cuenta suya un Ingeniero del Gobierno, que trazará y dirigirá todas las obras, con facultad bastante para admitir y despedir operarios; aprobar ó desechar materiales; fijar días y horas de trabajo, según el curso de las mareas ó exigencias de la construcción; y por fin, hacer el pedido de los materiales.—Artículo 3.º—Habrá además otro Ingeniero práctico á las órdenes del 1.º que el contratista procurará obtener de alguna compañía europea, con el fin de no faltar en ningún momento la vigilancia y buena dirección facultativa que requiere esta importante obra.—La cantidad que deba satisfacer á uno y otro será convencional, no debiendo bajar la del 2.º al respecto de dos mil pesos anuales, ni la del 1.º al de cuatro mil, sino quedara supernumerario en su cuerpo, ó seis mil en el caso contrario.—Artículo 4.º—Se verificará la situación del puente en la dirección de la Calle del Rosario, disponiendo los estribos de manera que, avanzando 5^m la línea del muelle de la derecha, resulten 65^m exactos de luz, que ha de ser la correspondiente al tramo tubular.—Artículo 5.º—La cimentación se hará del modo indicado en los dibujos y presupuesto, no debiendo alterar el sistema que se propone sino con arreglo á las exigencias que en práctica determine la localidad; pero de todos modos no se deberá suprimir el emparrillado bajo los estribos bajo la profundidad marcada en los perfiles; debiendo ser por cuenta del contratista el exceso de obra que resulte por cualquiera variación que este hiciere en obsequio á la solidez.—Artículo 6.º—El dragado se hará á mano y con el auxilio de una draga de vapor, capaz de profundizar de 7^m á 8^m desde la línea que marquen las aguas en baja mar. Con este fin comprará el contratista una ó dos dragas de 16 á 20 caballos, con dos órdenes de escalas, que contenga cada una 24 cucharas. Como medios auxiliares para conducción de materiales y terreno escavado, adquirirá también cinco ganguiles por lo menos, y diez cascos grandes, idénticos ó iguales á los usados en el país para el transporte del vino. Si al terminar la obra desea el contratista quedar dueño de todos estos objetos, como también de las dos gruas de hierro si

las compra, satisfará á la Hacienda la mitad del importe debidamente demostrado. En caso contrario hará entrega formal y por inventario comparado con el que entregará al Gobierno de las Islas en el momento de adquirir la draga, ganguiles, cascos y gruas.—Artículo 7.º—Las arenas escavadas serán depositadas, parte en las cabezas del puente para la formación de las rampas y el resto á una milla aguas adentro del mar y al frente de la playa de Sta. Lucia, pasado el canal de entrada marcado por las balizas; pero á fin de proceder con mas seguridad se pondrá de acuerdo con el Sr. Capitan del puerto.—Artículo 8.º—La línea XY en el plano de situación, próxima al eje del rio, indica el límite de la escavacion á la orilla izquierda. Mas como pudiera suceder que por el tiempo transcurrido desde que se hicieron las catas y reconocimientos del terreno hubiera crecido ó decrecido la cuenca formada por el salto de aguas que origina la irregularidad del régimen y los pilares del puente actual de piedra, el volumen que resulte de desmontes aumentará ó disminuirá, según esta misma variación; mas no por eso habrá ni se pretenderá tratar de indemnizaciones ó descuentos de ningún género por parte del contratista ó del Gobierno: siendo obligación del 1.º hacer que el álveo del rio se obtenga tal como se proyecta para que los barcos puedan pasar con facilidad de una á otra parte del puente, que es uno de los fines mas importantes del establecimiento de esta construcción.—Artículo 9.º—Como al verificar la escavacion próxima al muelle actualmente construido, sucederá que la profundidad ha de ser mayor que la que tiene la cimentación de aquel, se ejecutará de nuevo la construcción del mismo á todo lo largo de la escavacion, comprendiendo por lo menos la estension marcada con la tinta de carmin en el plano de situación. Si las circunstancias obligaran á ejecutar mas cantidad de muelle, tendrá derecho el contratista al aumento correspondiente á su importe. Pero en todo caso hará uso del hormigon, sujetándose á las dimensiones marcadas en los perfiles.—Artículo 10.—No habrá obligación de ejecutar el dragado total antes de tener armado el puente tubular; siendo suficiente verificar el que corresponde á los estribos y sus inmediaciones, dejando para lo último el muelle aguas abajo, con el fin de poder establecer fácilmente á su largo al andamio que se propone para armar el espresado tramo de celosias.—Artículo 11.—Desde que se obtenga en los estribos suficiente profundidad, se clavarán los grandes pilotes que han de formar la ataguía, no solo para evitar en lo posible nuevos depósitos de arenas, cuanto para trabajar con descanso en aguas muertas. Concluida la línea de la ataguía, se empezará á poner la escollera de muelles y sillares á su inmediación.—Artículo 12.—La escollera se hará poco á poco, asentando las piedras una á una por medio de albañiles buzos, quienes pueden, según experiencias hechas en el lugar, poner cada cuatro con sus sirvientes, unos 10 metr. cúb. al día. La piedra será

de Guadalupe, en grandes y pequeños carretales, tal como ordinariamente la sacan de aquellas canteras. Verificada la mitad de la escollera al rededor de los estribos se podrá empezar á verter el hormigon dentro de ellos.—Artículo 13.—Los pilotes y tablestacas serán de molave, mangachapui, mangle ú otra madera que experimentalmente se sepa resiste bien debajo de agua tierra húmeda, el emparrillado deberá ser precisamente de molave. Ejecutado que sea este fuera de su lugar se les descenderá todo á la vez por medio de pesos, dirigiéndolo con guías colocadas en distintos puntos, despues de asegurarse de la horizontalidad del asiento. Las cabezas de los pilotes de la ataguía se aferrarán por igual á nivel de la línea de las bajas aguas concluida que sea la cimentación.—Artículo 14.—Asentado el emparrillado se descenderá en cajones á propósito el hormigon hidráulico, compuesto de una parte de mortero y otra de cascajo de grava. El mortero que entra en esta composición es de una parte de cal hidráulica y dos de arena, ó dos de cal crasa, tres de arena y una de cimientó ó puzolana de Portland. Se harán, sin embargo, experiencias directas para ver si otras proposiciones dan mejores resultados.—Artículo 15.—La piedra que se use en todos los paramentos será de Mecauayan, y estará perfectamente cortada á la rista limpia; debiéndose verificar su asiento con precaucion y esmero á juntas encontradas y sin el empleo de cuñas, sobre una capa de mortero hidráulico hasta la altura de las mareas vivas, y en el resto con mortero comun. El interior de estas obras será de mampostería ordinaria, compuesta de sillares de Guadalupe, tales como los sacan de las canteras para todas las obras, sentados con mezela ordinaria, hecha de dos partes de cal y tres de arena, con la menos cantidad de agua posible. Las molduras de cornisas, plintos, archivoltas &c. se podrán hacer antes ó despues de colocadas las piedras á que se presta la facilidad con que se labran.—Artículo 16.—Aunque es de esperar que el hormigon del cimientó solidifique en corto tiempo, no se deberá sentar la piedra hasta asegurarse de haber cuajado bien, dejándole reposar de 15 á 20 días para que tenga lugar de hacer su asiento.—Artículo 17.—En los puntos de descanso de los cerchones se hará en los estribos la correspondiente caja de piedra granítica de China, ó mejor de Marivelés, de la cantera de S. Miguel. De igual material será la faja exterior en las penetraciones de los mismos cerchones, correspondiente á los apoyos de los arcos de entrada que unen las torres.—Artículo 18.—También se empleará este material bajo los carriles del puente giratorio, y en todo el embaldosado que comprende la estension del mismo, según se indica en el plano del estribo izquierdo.—Artículo 19.—Los carriles para el giro se asentarán sobre coginetes empotrados en la piedra.—Artículo 20.—No importará que se varie la forma de los espresados carriles siempre que no falte la debida resistencia calcula en los precedentes proyectos donde pueden consultarse estos detalles.—Artículo 21.—Tam-

bien se podrá sustituir al sistema propuesto de giro, el que generalmente se usa de rodillos entre círculos de hierro, que, como todo lo relativo á este material, debe mandarse hacer en una de las mas acreditadas fábricas de Europa.—Artículo 22.—Las torres se levantarán despues de armado y puesto el puente tubular en el sitio que ha de ocupar.—Artículo 23.—Las bóvedas de las torres serán de ladrillo, el resto de piedra de Meycauyan, y los pisos de hormigon. Las almenas se harán de una sola pieza. Las escaleras serán de madera, y las ventanas de conchas.—Artículo 24.—En medio de la azotea de cada torre, y sobre su eje, se pondrá empotrada una piedra de San Miguel de un metro cuadrado de base y 0.^m3 de espesor, para mantener los piés de los faroles que van en dos de estas torres opuestas por la diagonal. Las piedras correspondientes á las otras dos torres tendrán en su medio un agujero en que entre el asta de bandera que ha de llevar, penetrando esta y apoyándose en el piso del 2.^o cuerpo.—Artículo 25.—El puente giratorio tendrá de hierro fundido las siete cerchas que componen los 7 metros de su anchura, unidas por barras perpendiculares á ellas con pernos á tornillo y tuerca; á cuyo fin se les dejará el correspondiente número de agujeros de igual diametro que el de los pernos. Estas barras serán de hierro dulce como asimismo todas las grapas.—Artículo 26.—El piso de este puente será de madera de molave, y se compondrá de viguetas, distantes 1 metro de eje á eje, sobre las cuales se clavarán dos filas de tabloncillos de 2 pulgadas, 0.^m046 de grueso, distantes entre sí 0.^m11. A los bordes del tablero se fijará la barandilla de madera por medio de pernos que atraviesen el piso y solera en que se ensamblan los montantes.—Artículo 27.—El puente tubular que se proyecta de celosios, tendrá 85 metros de longitud total (de que 5 metros, por cada extremo entrarán en los estribos), 75 metros de luz, 7.^m7 de altura y 10 metros de ancho, dejando el piso á dos metros del extremo inferior. De estos 10 metros de anchura, serán 6 metros interiores entre los cachillos para el tránsito de carretas, y 4.^m2 por cada lado, exteriores para los peatones.—Artículo 28.—Será todo de hierro laminado, y su forma y dimensiones como se demuestra en las diferentes figuras del proyecto. Los roblones se pondrán en caliente, haciendo sus cabezas semi esféricas, no obstante que con las dimensiones dadas á las barras y planchas que han de atravesar, no es de temer salten ó se hundan al tiempo de contraerse, aun cuando fuera su espesor menor que el radio de su respectiva esfera.—Artículo 29.—La union de las cajas que abrazan las sopandas y vigas del peso, como tambien la de los tirantes, tornapuntas, péndolas ó manguetas y riostras, será por medio de tornillo y tuerca, y asimismo ó con roblones remachados en caliente la union simple de sopandas y vigas.—Artículo 30.—La balaustrada, como las 4 cajas en que se asientan los cerchones dentro de los estribos, será el único material que habrá de hierro colado. Estas cajas tendrán interinamente la forma que manifiesta el marcado ó borde del cerchon, y se unirán á este con pasadores y clavijas.—Artículo 31.—Se dejará entre la mampostería que ha de comprender los costados del puente el suficiente espacio para la libre dilatacion del material.—Artículo 32.—El piso de todo el tramo será de madera de molave, compuesto de viguetas de 0.^m16+0.^m10, Op. 516×0, Op. 336 de escuadría, distantes entre sí un centímetro, y dispuestas de manera que no tengan movimiento alguno, á cuyo fin bastará hacerlas una muesca en que penetren las vigas de hierro, engrapándolas despues del modo que se indica en los detalles. En el firme, habrá además otro orden de viguetas ó tabloncillos, tambien de molave, clavadas ó unidas á perno y tuerca á las primeras.—Artículo 33.—El piso de las rampas será un firme asfaltado, cuya limpieza, larga duracion y bello aspecto, con la circunstancia de no levantar polvo ni hacer ruido, le recomiendan con preferencia á cualquiera otro sistema, incluso el de losas ó adoquines; como de ello son prueba diferentes calles muy transitadas de Paris y varias calzadas existentes en las cercanias de la

ciudad. Su composicion se hará disponiendo un firme de piedra machacada de 0.^m12 de espesor, que se dejará un poco de tiempo á la circulacion, ó se prensará y allanará con el rodillo. En seguida se estenderá el mástic por capas iguales de 0.^m03 de espesor y 0.^m80 de ancho; componiéndose este mástic de 50 partes de asfalto, 40 de mineral de hierro en polvo, 8 de brea mineral, 2 de aceite de resina y la cantidad de arena que produzca mejores resultados en los ensayos que se deben hacer.—Artículo 34.—Los pretiles de las rampas serán de piedra labrada, fijándolos uno á otro con barras interiores.—Artículo 35.—En cada uno de los ángulos, menos en los que el puente giratorio lo impide, se pondrán faroles de reverbero, con piés de fundicion de 82^k sobre pedestales de piedra. Los faroles sobre las torres serán de doble luz, debiendo alcanzar su reflexion al extremo opuesto.—Artículo 36.—Para armar y arreglar el puente antes de su colocacion, se hará un andamio de pilas de madera, clavadas á la orilla izquierda del rio, aguas abajo del puente, que es el lugar mas á propósito ó el único que se presta á este servicio. Tendrá el andamio 90 metros de largo, ó 5 metros mas que el total del tranco recto, componiéndose de 30 cepas, tales como se marcan en el proyecto y detallan en el presupuesto.—Artículo 37.—Para llevar á su lugar el puente, se le montará sobre 4 goletas suficientes á resistir 15 toneladas cada una, sin que sea demasiado sensible la inmersion de la línea de flotacion.—Con este fin se harán cuatro diferentes entradas bajo el andamio, quitando 3 cepas por cada goleta, y profundizando el canal que resulte para que puedan entrar en baja mar los cascos de estas embarcaciones; las cuales naturalmente elevarán el puente á medida que suban las aguas. Conversando despues, y haciéndole llegar al frente de su lugar, se aguardará nuevamente la marea baja para sentarle en su posicion definitiva.—Artículo 38.—Tanto este tramo como el giratorio, se construirán en Inglaterra, Francia ó Alemania, eligiendo el taller de una de las casas mas acreditadas por la buena calidad del material y reputacion artística.—Artículo 39.—Los enrejados del puente saldrán enteramente concluidos de la fábrica, en trozos ó longitudes de 4 á 6 metros; y todo el resto del material perfectamente preparado para despues acabarle de armar fácilmente sobre el rio de Manila.—Artículo 40.—Al tiempo de desembarcarlo será reconocido escrupulosamente para asegurarse de la buena calidad del material y de la bondad de la ejecucion.—Artículo 41.—Lo propio se ejecutará con las cerchas que componen los tramos giratorios, y todo el herraje de este segundo puente desechando lo que no parezca conveniente.—Artículo 42.—Tanto la balaustrada de hierro como los piés de los faroles, se podrán hacer en Manila en cualquiera de las fábricas que allí existen de fundicion.—Artículo 43.—Puesto que sea el puente en su lugar, se reparará la pintura de todo el herraje, ó se le cubrirá de nuevo con una capa de minio y barniz.—Artículo 44.—Para la prueba que se hará de resistencia, se cargará el tramo de celosios con 400 kil. por metro cuadrado del pavimento, estendiendo la carga lo mas uniformemente posible.—En el puente giratorio se dispondrá el peso inmediato al extremo de cada cabeza en uno y otro tramo, debiendo ser el total por cada uno de 10,500 kilog.^s ó 10,5 toneladas, segun se expresa en los cálculos que existen en el espediente por los proyectos anteriores, pero bien entendido que se han de colocar antes los contrapesos ó fijar los eslabones que pueden reemplazarlos.—Artículo 45.—El tiempo máximo de construccion será de dos años á contar del dia en que la draga empiece á trabajar; y de tres desde de que se estiende la escritura de contrata.—Si por cualquiera circunstancia extraordinaria no fuera posible al contratista cumplir esta condicion, lo hará presente al Gobierno, con la debida anticipacion ó inmediatamente acompañando certificacion del Ingeniero director. De otra manera quedará obligado, si escediere el término arriba fijado, á satisfacer la cantidad de 50 pesos diarios hasta el momento de la prueba y recepcion definitiva de la construccion.—

Artículo 46.—A fin de poder aprontar materiales en gran cantidad y ha cer porque no se paralice la obra una vez empezada, se adelantará al contratista diez mil pesos á los 8 dias de firmada la escritura mediante la garantía ó garantías que determinen en sus condiciones administrativas las respectivas oficinas de Hacienda.—Artículo 47.—Percibirá despues la cuarentava parte del importe del remate por cada época en que se demuestre, por certificacion del Ingeniero director, haberse verificado satisfactoriamente una cantidad de obra que represente mayor valor que esta fraccion. Asimismo se le podrán hacer dos, tres ó mas entregas iguales si los trabajos hechos equivaliesen á tres, cuatro ó mas de estas fracciones.—Artículo 48.—La cantidad que resulte á su favor á la conclusion de la obra la recibirá cuatro meses despues de librado el puente al tránsito público, en cuyo tiempo cesará su responsabilidad.—Paris 1.^o de Mayo de 1858.—El Teniente Coronel de Ingenieros.—Nicolás Valdés.—Son copias.—Baura.

2.^a SECCION.

SECRETARIA DEL GOBIERNO SUPERIOR CIVIL DE LAS ISLAS FILIPINAS.

Seccion de Hacienda pública.

Manila 8 de Marzo de 1861.—De conformidad con lo propuesto por la Intendencia general en el oficio que precede, y conviniendo al servicio que el destino de Contador general de Ejército y Hacienda sea desempeñado, durante la licencia del propietario, por un jefe de Hacienda de primera clase, se nombra en comision para el espresado cargo á D. Dario de Ormaechea, Director general de Colecciones por S. M.—A los efectos consiguientes trasládese á la Intendencia general y Tribunal de Cuentas, publíquese en la *Gaceta* y dese cuenta al Gobierno de S. M.—Lemery.—Es copia.—El secretario, Baura.

Manila 8 de Marzo de 1861.—Tomando en consideracion las razones espuestas por la Intendencia general en la precedente comunicacion, y conformándose con la propuesta que en la misma se espresa, se nombra á D. Eduardo Sanchez Pita, jefe de la primera Seccion de la Contaduría general de Ejército y Hacienda, para servir en comision la plaza de secretario de la Intendencia durante la enfermedad de D. Juan Manuel de la Matta, que obtiene en propiedad este destino.—A los efectos consiguientes trasládese á la Intendencia general y Tribunal de Cuentas, publíquese en la *Gaceta* y dese cuenta al Gobierno de S. M.—Lemery.—Es copia.—El secretario, Baura.

PARTE MILITAR.

Orden de la Plaza del 9 al 10 de Marzo de 1861.

Gefes de día.—Dentro de la Plaza, El Sr. Coronel Teniente Coronel D. Luis Escario. — Para San Gabriel, El Teniente Coronel D. Juan Gil de Montes.

Parada.—Los cuerpos de la guarnicion á proporcion de fuerzas, Rondas, núm. 5. Visita de Hospital y provisiones, núm. 6. Vigilancia de compra, primer escuadron. Sargento para el paseo de los enfermos, núm. 3.

De orden de S. E. El Teniente coronel, Sargento mayor, José Carvajal.

MARINA.

CAPITANIA DEL PUERTO DE MANILA Y CAVITE.

El Esemo. Sr. Comandante general de Marina de este Apostadero se ha servido trasladarme el siguiente oficio: «Comandancia general de Marina del Apostadero.—El Capitan del Puerto de la provincia de Cagayan, con fecha 20 de Febrero último, me dice lo que sigue:—Esco. Sr.—Los vientos duros del NE. entablados en la zona de este distrito durante las dos últimas fases de la lunacion anterior han obstruido el canal de la barra del rio al NE., de que depende á V. E. en 1.^o de Enero último, declarándose otra nueva canal al E. casi paralelo á la costa, cuyo braceaje

es de once piés de Burgos en baja mar, y catorce en pleamar, los que es probable aumenten tres piés en ambas circunstancias, al paso que vayan amainando los vientos al N. y entablandose los del S.—Todo lo que me apresuro á elevar al superior conocimiento de V. E. por si estima oportuna su debida publicidad para conocimiento de los navegantes.— Lo que traslado á V. para su inteligencia y debida publicacion en la Gaceta oficial de esta Capital para conocimiento de los navegantes.

Lo que se inserta en la Gaceta oficial de esta Capital para noticia de los navegantes.— Manila 9 de Marzo de 1861.—Antonio Maymó.

Escribania de Marina del Apostadero de Filipinas.

Se convocan licitadores para el 11 del corriente á las 12 del dia con objeto de conducir á Cebú 200 toneladas de carbon de piedra: los que hayan de interesarse pueden dirigir sus proposiciones á esta Ordenacion, en pliego cerrado, que se admitiran hasta media hora antes de la señalada. Se fija el tipo de \$ 3 pagaderos en plata y oro por mitad, y se adjudicará al mejor postor.

Manila 1.º de Marzo de 1861.—Francisco Martinez.

MODELO.

El que suscribe se compromete á llevar á Cebú en su buque..... toneladas de carbon de piedra á \$..... Manila..... 1

ANUNCIOS OFICIALES.

SECRETARIA DEL GOBIERNO SUPERIOR CIVIL

DE LAS ISLAS FILIPINAS.

Los chinos que á continuacion se espresan, radicados en estas Islas, han pedido pasaportes para regresar á su pais: lo que se anuncia al público en cumplimiento de artículo 20 del bando de 20 de Diciembre de 1849.

- Si-Jaco. 3363
- Si-Dico. 3940
- Di-Lanco. 5871
- Pang-Acuay. 3221
- Ao-Siongeo. 11125
- Si-Seco. 10518

Manila 8 de Marzo de 1861. Baura.

Administracion general de la Renta de Aduanas de Filipinas.

El miércoles 13 del actual de 12 á 2 de la tarde, tendrá lugar en esta Administracion la venta en pública á subasta de los efectos decomisados que á continuacion se espresan, al tipo en progresion ascendente de los precios que se marcan.

- 184 varas de felpa de algodón en \$ 9200
- 68 id.—de percalina de id. en » 7—88
- 111 id.—de encage de id. de 1 á 4 pulgadas en 1-75.

Manila 9 de Marzo de 1861.—Ormaechea. 3

El miércoles 13 del actual se venderán en almoneda pública 14 sayas de moaré de seda que han sido decomisadas, al tipo en progresion ascendente, de diez pesos saya; cuyo acto tendrá lugar en esta Administracion de 12 á 2 de la tarde del dia citado.

Manila 9 de marzo de 1861.—Ormaechea.

De 12 á 2 de la tarde del miércoles 13 del actual se venderán en esta Administracion, en subasta pública, los efectos decomisados que á continuacion se espresan, bajo el tipo en progresion ascendente de los precios que se marcan

- 511 Ramos de flores artificiales de Europa, á 3 rs. uno.
- 48 Cajitas francesas de á ½ libra de dulce á 2 rs. libra.

Manila 9 de marzo de 1861.—Ormaechea.

No habiéndose aun efectuado la venta, por falta de postores, de los 30 sellos de nacar sin cifras y 110 lamparillas de cobre con cubiertas de vidrios, para fumar opio que han sido decomisados, se sacarán por tercera vez á venta en su-

basta pública, con mayor baja en el avalúo, al precio en progresion ascendente de 1½ real cada sello y de 2 reales cada lamparilla; cuyo acto tendrá lugar en esta Administracion el dia miércoles 13 del actual de 12 á 2 de la tarde.

Manila 9 de Marzo de 1861.—Ormaechea.

Administracion general de Rentas Estancadas

DE FILIPINAS.

El apoderado en esta Capital de D. Pedro Abad Escudero, Administrador que fué de estas Rentas en la provincia de Bulacan, como tambien el albacea ó herederos del finado D. Manuel Martinez Gil, Administrador que ha sido de las mismas en la de Bataan, se servirán presentarse en esta oficina, sita en Anloague del pueblo de Binondo, entre ocho de la mañana y cuatro de la tarde, para enterarse de asuntos que les concierne.

Manila 8 de Marzo de 1861.—Victoriano Jareño. 3

CUERPO DE SANIDAD MILITAR

SECCION DE FARMACIA.

Los practieantes supernumerarios que fueron de la Botica del Hospital militar de esta Plaza, Rufino de Guzman, Angelo Peña, Santiago Hernandez, y los mozos Vicente Aguilar y Vidal Manalily, se presentaran en la mencionada Botica militar á recibir sueldos que tienen devengados por Real orden de 30 de Julio de 1859; en la inteligencia que de no presentarse en lo que resta del mes actual, se providenciará para que los referidos sueldos sean introducidos en las Cajas Reales. Manila 9 de Marzo de 1861.—Ildefonso Pulido y Espinosa. 3

ADMINISTRACION GENERAL DE CORREOS

DE FILIPINAS.

La correspondencia oficial y pública que se halle depositada en esta Administracion hasta las cuatro en punto de la tarde de mañana Domingo 10 del corriente, con direccion á Zamboanga, Pollok, Isabela de Basilan, puerto de Sta. Maria y Davao, se remitirá por el vapor del estado "Elcano" que hace viaje al puerto de Zamboanga.

Lo que se anuncia al público para su conocimiento.

Manila 9 de Marzo de 1861.—El Administrador general interino.—Francisco Martinez.

La Barca española PEPAY saldrá el miércoles 13 del corriente con destino á Emuy, segun aviso recibido de la Capitanía del puerto.

Manila 9 de Marzo de 1861.—El Administrador general interino, Francisco Martinez.

Cartas detenidas por insuficiente franqueo.

Números. Dia 5 de Marzo.

- 71 D. Estanislao Mayor de Barrios. Tibiao.
- 72 Mr. Joseph Mayne England.
- 73 » Joseph Mayne id.
- 74 D. Isabel Roldan Chinchon, Madrid.
- 75 D. Francisco A. M. de Vigo Madrid.

Dia 8 de id.

- 76 Al Esmo. Sr. Capitan gral. del Reino en. Valencia.
- 77 D.ª Antonia Fernandez Bermejo Toledo.
- 78 D. Juan Manuel Martinez Salazar. Tuy, Pontevedra.
- 79 » José Roviralta Barcelona.
- 80 » José Cavistan Villabuena, Zamora.
- 81 D.ª Manuela Garcia de Mata Valladolid.
- 82 D. Leon Carbonero y Sol Sevilla.
- 83 » Pedro Tarano Alicante.
- 84 Srs. Cristobal Murrieta y C.ª Lóndres.

NOTA.—Las cartas para el extranjero, su franqueo es en metálico y no en sellos, cuyas tarifas pueden verse en la Guia de Forasteros del año próximo pasado, desde el fóllo 306 á 309 ó en esta Administracion.

Manila 9 de marzo de 1861.—El Administrador general interino, Francisco Martinez. 3

PROVIDENCIAS JUDICIALES.

Por providencia del Juzgado de Hacienda de esta Provincia, dictada el dia de ayer en la causa núm. 297 del mismo, se manda proceder á la venta en pública subasta,

de la goleta Carmela y sus enseres y pertrechos, cuyo inventario se halla de manifiesto en esta Escribania, bajo el tipo de dos mil pesos en que ha sido todo avaluado; para cuyo acto se señaló el dia 18 del actual á las doce de su mañana en la espresada Escribania que se halla en el edificio de la Real Aduana.

Lo que se anuncia al público por medio de la Gaceta de esta Capital, á fin de que los que quieran licitar, se presenten el dia, hora y en el lugar señalados.

Escribania de Hacienda. Manila 5 de Marzo de 1861.—Mariano Saló. 8

Por providencia del Juzgado 3.º de esta Provincia recaida el dia de ayer en los autos ejecutivos á instancia de la parte por D. Vicente Palacios, contra D. Domingo Villa-Señor, se manda vender en pública almoneda la casa núm. 11 de la calle de la Solana, propiedad del último, y ha sido avaluada en cuatro mil doscientos pesos, cuya cantidad servirá de tipo.

El dia señalado para el remate es el ocho de Abril próximo entrante á las doce de la mañana, y el sitio los Estrados de dicho Juzgado. Lo que se hace saber al público por medio de la Gaceta de esta Capital, á fin de que los que quieran licitar se presenten el dia, hora y sitio designados.—Escribania de mi cargo 7 de Marzo de 1861.—Mariano Saló. 5

Por providencia del Juzgado 3.º de esta provincia dictada el dia de ayer en los autos ejecutivos seguidos por D. José Nicolas Molina contra D. Ignacio Vizconde Marcelino sobre cantidad de pesos, se mandó sacar á subasta los bienes embargados al último, señalándose para el remate simultáneo en los Estrados de dicho Juzgado y Tribunal del pueblo de Macati el dia 4 de Abril próximo á las doce de su mañana.

Los bienes embargados que radican en el referido pueblo de Macati, son sus avalúos los siguientes.

- Tres camarines con sus hornos para tejas y ladrillos, titulados aquellos San Lorenzo, S. Joaquin y Sta. Rosa, avaluados en tres mil quinientos pesos. \$ 3500
- Dos id. con id. para fábrica de tinajas, avaluados en dos mil pesos. 2000
- Los demas pertrechos de Banca, pesetas en chavetas \$ 5500

Lo que se anuncia al público á fin de que los que quieran licitar se presenten el dia, hora y en cualquiera de los lugares designados para el remate. Escribania de mi cargo 2 de Marzo de 1861.—Mariano Saló. 2

Por providencia recaida en la causa criminal núm. 1285 que se instruye en este Juzgado, contra Pedro Camacho, indio natural del pueblo de Tondo de esta Provincia, de estado casado, de veintisiete años de edad y de oficio fardero, sobre uso de arma prohibida, se cita, llama y emplaza á dicho Camacho, para que en el término de seis dias contados desde esta fecha, se presente en los estrados del Juzgado para notificarle de la sentencia pronunciada en la causa, citarle y emplazarle para ante el Tribunal superior de la Real Audiencia; aperebido que si así no lo hiciere, se entenderán estas diligencias con los estrados, parándole el perjuicio que haya lugar. Binondo arrabal de Manila á siete de Marzo de mil ochientos sesenta y uno.—Eduardo Olgado. 2

Por providencia del Sr. Alcalde mayor 2.º y á petición del Síndico del concurso del finado D. José Oyanguren, se sacarán nuevamente á subasta los solares señalados con los números 22, 23, 24, 28 y 29, situados en el Barrio de Nazaret de este pueblo de Binondo, con la baja de la mitad de su primitivo avalúo, para cuyo acto se señalan los dias 16 y 18 del actual, de doce á dos de la tarde, admitiéndose las proposiciones que se hicieren y rematándose en el mejor postor.

Binondo 5 de Marzo de 1861.—Eduardo Olgado. 2

Don Evaristo del Valle Alcalde, mayor tercero de la provincia de Manila.

Por este edicto y pregon cito, llamo y emplazo á José Manuel Lagmay, indio, natural de Vigan, vecino de Sampaloc, para que en el término de treinta dias, contados desde hoy, comparezca en este Juzgado ó se presente en la cárcel

pública, á contestar los cargos que le resultan en la causa núm. 1446 sobre falsificación y estafa, apercibido que de no hacerlo así, la sustanciaré, en su ausencia y rebeldía, parándole los perjuicios á que diese lugar. = Dado en Manila á 6 de Marzo de 1861. = Evaristo del Valle. = Por mandado de S. S. = Jaime Pujades.

8.ª SECCION.

Consulado de España en Singapore. — Núm. 67. — Dirección. — Marina. — Esmo. Sr. — El descubrimiento de un Canal navegable y seguro en el Estrecho de Banca (*Banka*), hecho recientemente por el Comandante, *W. Stanton* de la goleta "Sarracen" de S. M. B. es de grande y trascendental importancia para la navegación. — Al atravesar nuestros buques el Estrecho de *Sonda* para tomar el rumbo en el mar de la China, si entran en el Canal de *Lucepara*, encuentran obstáculos insurmontables. — Faltaría á mi deber si de las ventajas de esta nueva vía no hiciese á V. E. una especial mención, aunque supongo que de ella deberán tener noticias nuestras oficinas hidrográficas. — Existe un mapa del Estrecho de Banca recientemente publicado, así como también varias noticias impresas y una estensa de este nuevo Canal en la *Hydrographic Notice* núm. 6, del *INDIAN OCEAN* del Almirantazgo inglés, y en el *NAUTICAL MAGAZINE AND NAVAL CHRONICLE* de Febrero último, tomo XXIX. De estas publicaciones he tomado lo necesario para redactar esta comunicación, que he de merecer de V. E. se sirva mandar se traslade al Exmo. Sr. Comandante general de ese Apostadero, para su superior conocimiento; así como también mandarla publicar en los periódicos de esta Capital para el de la marina mercante. = Adjunto tengo el honor de remitir á V. E. para dicho Exmo. Sr. el citado mapa del Estrecho de Banca en el que se determina el nuevo Canal de *STANTON*. — Estrecho de Banca, entrada del Sur. — Las desventajas que ha ofrecido siempre á la navegación el Canal de *Lucepara* que se encuentra á la entrada de los Estrechos de Banca, pueden ser clasificadas sucintamente del modo siguiente: — Toda la costa de Sumatra en la parte comprensiva de estos Estrechos esta formada de bajos cenagosos, sin ninguna señal ó objeto visible que los haga conocer. Un bajo también de cieno y mangle se estiende desde la playa hasta muy fuera del mar, y á pocas millas del Sur de *Lucepara*, llegando á tener una estension de 14 millas desde la misma costa. Las alteraciones que sufre la profundidad del mar entre la costa de Sumatra y los bajos de *Lucepara* son de poca importancia. — *Lucepara* (*Lucipara*) es el nombre de una isla que solo tiene media milla de estension y 162 piés de altura sobre el nivel del mar. La guarnecen rocas hasta una distancia muy grande, que parten desde el S. O. al E., sin existir señal alguna para poderlas percibir. = Pajo tan desfavorables circunstancias los buques toman frecuentemente la costa atravesando dicho Canal de *Lucepara*, sirviéndoles de guías ó señales las que marca el Teniente Smith de la marina Real de Holanda en su *GUIA DEL MARINO* en los ESTRECHOS DE BANCA. Durante los meses de Enero, Febrero y Marzo, cuando la monzon del N. O. arrecia con mas fuerza, la corriente para el Sur continúa durante 14 á 18 horas sin interrupcion, con una velocidad de 2 á 3 millas, imposibilitando á los buques avanzar contra la fuerza de la corriente. — Segun los informes que recibió el Capitan *Stanton* en las exploraciones que aun sigue, parece que, segun aconteció en la monzon de 1859 y ha acontecido siempre, los vientos del S. O. son muy fuertes y acompañados de grandes lluvias, lo cual retarda la navegación de los buques, cuyo rumbo es por el Suroeste en direccion al Canal de *Lucepara*. = Por la parte opuesta del Canal, los vientos siempre son favorables. Las ventajas de este nuevo Canal, que ha merecido ser titulado de *STANTON*, son las siguientes. La proximidad de él esta mareada por las montañas perfectamente definidas de San Pablo (*St Paul N. N. E.* E. distancia 10 millas) y las de estructura cónica de *GADONG*, cuya altura es de 393 piés y *TOBE-ALI-LAMA* de 60, con

una estensa bahía, inabordable por su poquísimo fondo y en tiempos despejados por las mas distantes de la cordillera de *PADANG*. Si bien estas señales no indican el Canal, la profundidad del agua desde la distancia de media milla de la punta de la Isla de *Dapur* será indicio seguro de la proximidad de la tierra. — El fondo del mar, siendo mucho mayor que en el del Canal de *Lucepara*, forma bancos arenosos fáciles de reconocer por el color claro y transparente del agua. — Las mareas corren con mucha mas regularidad en este Canal, y tambien mas fijas en su direccion; lo cual imposibilita á los buques el contrarrestarlas en tiempos de calma; mientras que con vientos frescos y aun con calmas en tan peligrosos bancos difícilmente pueden atravesarlos. — En la monzon del N. O. el viento sopla de la costa de Banca, y durante todo el año brisas frescas de tierra jamas faltan durante la noche. — En la del S. E. se experimentan tambien fuertes brisas del N. E. cuando el viento es en direccion al Canal de *Lucepara* y procede del S. O. En la costa opuesta de Banca se ven altos cerros y colinas que orientan facilmente á los navegantes, siéndoles posible determinar el punto en que se encuentran. — El Canal de *Stanton* solo tiene 3 millas de ancho en su parte mas estrecha, en cuanto á que el de *Lucepara* solo mide 2 millas con una profundidad que no escede de 7 brazas, las que no bastan para el anclaje de buques de alto porte ó mucho calado. — El Canal de *STANTON* presenta incontestables ventajas que no tiene el de *Lucepara*; es mas propicio á la navegación, bajo todos conceptos, y principalmente por su profundidad en toda su estension y en todas sus mareas. Siendo estas regulares, la navegación se realiza sin interrupcion. — El anclaje es fácil en cualquier parte del Canal, aunque los buques deben estar preparados para las borrascas, aguaceros y tormentas que allí se experimentan al cambio de monzones, pero que duran lo mas una hora. — Para entrar en él por la parte del Sur, debo explicar sucintamente las alteraciones auténticas que han sido hechas en el mapa levantado por dicho Capitan *Stanton* (1859), con cuya amistad me honro, y el cual me ha hecho el obsequio de dos ejemplares que me dedica y de los que uno remito al Exmo. Sr. Ministro de la Marina por conducto de mi Gefe el Esmo. Sr. primer Secretario de Estado, y el otro á V. E. para el Esmo. Sr. Gefe del Apostadero de Filipinas. = Despues de las particularidades que dejo apuntadas, acerca de las ventajas que proporciona á la navegación el paso por el Canal de *Stanton* para ir al mar de China ó á nuestras Filipinas, en vez de arriesgarse por el de *Lucepara*, conveniente será señalar las que tienen relacion con el bajo fondo de dicho Canal, sus vientos, mareas y corrientes. Indicaré tambien la verdadera situacion de este Canal. — Situado en la parte S. O. de la costa de Banca, tiene 19 millas de largo por 3 de ancho, segun he dicho en su menor estrechez. Su fondo mide en el centro desde 7 brazas á su entrada S. O., para tener hasta 20 en su salida; su misma entrada está determinada por la visible montaña de San Pablo (*St. Paul N. N. E.* E. distancia 10 millas) y el cerro cónico de *Gadong* y *Tobe-Ali-lama*. = Los vientos que en él reinan jamas tienen las influencias que tan contrarias son en el Canal de *Lucepara*, que retrasan allí la navegación, segun dejo manifestado. Todo buque procedente del Sur, que atraviere este Canal de *Stanton* para entrar en el estrecho de Banca, deberá, despues de haber reconocido el monte San Pablo y el pico ó cerro de *Tobe-Ali-lama*, aproximarse á este en su situacion septentrional, y cuando se encuentre á unas 3 millas Sur de las islas de *Dapur*, deberá dirigir su rumbo hácia el N. O. por O. para encontrarse en la mitad del mismo canal y casi en frente de *Banka*. Luego deberá correrse por la costa del mismo *Banka* (ó Banca) pasando por la punta de *Lalarié* á una distancia siempre de lo menos una milla y $\frac{1}{2}$, y desde esta á la segunda punta de *Brama Pico*. Al pasar por *Pulo Dahun*, que queda al Norte, deberá tener mucho cuidado con el bajo de fango que se estiende en la direccion del S. O. desde la misma playa fangosa y entre la citada isla y punta

de Banca. El cerro de *Mamelon*, ó *Hammock*, de 256 piés ingleses de altura, N. O. $\frac{1}{4}$ N., determina la entrada para el O. de *Pulo Besar*, franqueando asimismo la derrota y el mismo banco fangoso de la playa de Banca. Tanto este último banco, como las rocas de *Tambaga* y demas dificultades, se salvan alejándose de la costa á una distancia desde donde el bajo fondo mida 10 brazas. Por el adjunto mapa, que tengo el honor de acompañar á V. E. y que, segun he manifestado, vá dirigido al Esmo. Sr. Comandante general de ese Apostadero, fácil es apreciar la importancia de este trabajo hidrográfico. En el están hechas las correcciones auténticas, y por el mismo Capitan *Stanton*, con tinta encarnada; atencion que le debo en prueba de la amistad que á él me une. Ruego á V. E. se sirva si acoger con su acostumbrada benevolencia esta comunicacion. Dios guarde á V. E. muchos años. Singapore 24 de Noviembre de 1860. — Esmo. Sr. Balbino Cortés. — Esmo. Sr. Capitan general de las Islas Filipinas.

(Se continuará.)

MOVIMIENTO DEL PUERTO DESDE EL 8 AL 9 DE MARZO DE 1861.

BUQUES ENTRADOS.

De Misamis, goleta núm. 159 *Matilde* (a) *Ramoncito*, en 13 dias de navegación, con 440 picos de abaca y 21 tinajas de manteca; consignada á D. Manuel Genato, su arriaz Dámaso Joaquín.
De Tacloban en Leite, bergantin-goleta núm. 31 *Saludad* (a) *Melero*, en 8 dias de navegación, con 1700 bultos de tabaco y 900 picos de abaca; consignada á D. José Caraballo y Cortés, su patron Gregorio Luyon; y de pasajeros dos chinos.
De S. Antonio en Zambales, panco núm. 178 *Sto. Niño*, en 3 dias de navegación, con 970 cavanos de arroz, 18 id. de malatquit y 7 cerdos; consignado al chino Vicente Tan-Ungco, su arriaz Benedito del Rosario.
De Currimao en Ilocos Norte, panco núm. 278 *Esperanza*, en 4 dias de navegación, con 600 cavanos de arroz, 70 piezas de cueros de carabao, 20 cerdos y 3 bacunos; consignado á D. Tomás Ogilve, su arriaz Ambrocio Lampitoc.
De Misamis, bergantin-goleta núm. 109 *Venus*, en 15 dias de navegación, con 440 picos de abaca; consignado á D. Francisco Vicente, su arriaz Juan Salsao.
De Taal, panco núm. 370 *Soterraña*, en 2 dias de navegación, con 312 bultos de azúcar y 70 picos de cebollas; consignado al arriaz Cesilio Noble.
De Santa Cruz de Marinduque, panco núm. 82 *Cármen*, en 4 dias de navegación, con 140 picos de camagón, 14 id. de abaca corriente y 165 piezas de mecatillo; consignado á D. Justiniano Zamora, su arriaz Balbino Sugan.
De Vigan en Ilocos Sur, panco núm. 182 *S. Antonio*, en 4 dias de navegación, con 700 cavanos de cal, 4000 barajilanes y 100 cestos de panocha; consignado á D. Ramon Cornelio, su arriaz Juan Agayan; conduce 43 quintos para el Regimiento Infantería núm. 6, y tres presos remitidos por el Capitan del Puerto de aquella para el de esta Capital.
De Samar, goleta núm. 139 *Consolacion*, en 19 dias de navegación, con 650 tinajas de aceite, 137 id. de manteca, 372 picos de abaca y 13 cavanos de sigay; consignado al patron Agnacion Laonon, y de pasajeros 3 chinos.
De Iloilo, bergantin-goleta núm. 86 *Ntra. Sra. de Consolacion*, en 15 dias de navegación, por haberse hecho escala en Romblon, con 1000 picos de azúcar, 100 id. de sibucan, 60 cavanos de mongos, 1300 bayones vacios, 30.000 hejicos partidos, 7 cerdos y 4 picos de abaca; consignado á D. Bernardo Cel S., su patron D. Francisco Montinola.
De Vigan en Ilocos Sur, panco núm. 331 *Candelaria*, en 5 dias de navegación, con 1500 cestos de camote, 300 id. de panocha, 100 picos de cebollas, 30 cerdos, 500 baratejas, 30 trozos de molave y 11 cajones de añil; consignado á D. Ignacio Pablo, su arriaz Carlos Nolasco, y de pasajero un chino.
De Pangasinan, panco núm. 258 *S. Antonio*, en 4 dias de navegación, con 600 picos de azúcar, 181 cavanos de arroz, 77 piezas de cueros de carabao, 33 id. de vaca, 44 bultos de chin, caca y 5 cerdos; consignado á D. Pedro Pasang, su arriaz Si vestre Reina.
De Zambales, pailebot núm. 72 *Sta. Verónica*, en 3 dias de navegación, con 1490 cavanos de arroz y 18 cerdos; consignado al arriaz Manuel Salvador.
De Sibuyan, goleta núm. 80 *Camila*, en 8 dias de navegación, con 600 tablas de baticulin, 200 bayones de almáciga, 11 piezas de cueros de carabao y vaca, 5 trozos de narra y 2 caballos; consignado al patron Cayetano Reimundo; y de pasajeros los Españoles Europeos D. Juan Rodriguez, con 2 criados y D. Pedro Sanchez.
De Cebu, bergantin-goleta núm. 59 *Sta. Filomena*, en 9 dias de navegación, con 745 picos de azúcar, 446 de abaca y 7 id. de cueros de carabao; consignado á D. Guillermo Osmeña, su capitan D. Juan C. Olredo.

BUQUES SALIDOS.

Para Hong-kong, vapor de S. M. *Sta. Filomena* su comandante el teniente de navio de la armada D. Vicente Carlos Robay y de pasajeros los Sres. D. Martin Galiano, Regente de esta Real Audiencia, con su señora; y D. Francisco Milats, Contador general d. Ejército y Hacienda de estas islas; conduce la correspondencia general para Europa.
Para Sorsogon, goleta núm. 215 *Vella Urzula*, su arriaz Inocencio Párez.
Para Pangasinan pontin núm. 138 *Rosario* (a) *Emiliano*, su arriaz Adriano José Vijongo.
Para idem, pontin núm. 109 *Hermoso*, su arriaz Antonio Feliciano.
Para Taal, pontin núm. 183 *Doloroso*, su arriaz Perpetuo Ilustre.
Para Pangasinan, pontin núm. 64 *Antipolo*, su arriaz Andrés Sison.
Para idem, pontin núm. 181 *Ntra. Sra. de las Nieves* (a) *Roman*, su arriaz Alejo Mendoza.
Para Zambales, pontin núm. 131 *Magdalena*, su arriaz Victor Manuel.
Para Cebu, bergantin-goleta núm. 5 *Cármen*, su arriaz Bustaquio Nery.
Para Pangasinan, pontin núm. 86 *Filomena*, su arriaz Santiago Dupá.
Para idem, panco núm. 371 *S. Marcelo*, su arriaz Marcelo Soriano.
Para Zambales, panco núm. 360 *Esperanza*, su arriaz Pedro Agayan.
Para idem, panco núm. 68 *Esperanza*, su arriaz Marcelo Aramos.
Para Leite, lancha núm. 4 *Cármen*, su arriaz Juan de los Santos.
Manila 9 de Marzo de 1861. — Antonio Maymó.