

EL NACIONAL

PERIODICO OFICIAL.

NUEVA SERIE—AÑO V.

Quito, miércoles 28 de abril de 1875.

NUMERO 427.

MOVIMIENTO DE VAPORES DEL PACIFICO.

Table listing steamship movements with columns for company (e.g., NORTÉ, SUR), destination, and dates.

CONTENIDO.

Table of contents listing sections like 'El Gobernador del Asay', 'Instruccion Publica', 'Fuerza Judicial', etc.

Table of contents (continued) listing 'Instruccion Publica', 'Fuerza Judicial', 'Ministerio de Hacienda', etc.

MINISTERIO DEL INTERIOR

Table with financial data for the Interior Ministry, including 'República del Ecuador', 'Existencia del mes de febrero', and 'Total de egresos'.

HADEL.

Table with financial data for HADEL, including 'Existencia del mes de febrero' and 'Total de egresos'.

tro Concejo, por los citados meses. 3,...

Al señor Ministro de S. E. el Tribunal Superior de la provincia. Señor—Cor fecha 8 del que rije, el señor doctor José María Escudero puse en conocimiento de este Juzgado que ha resuelto cerrar su estudio, y no ejercer la abogacía por algún tiempo.—Dios guarde á U.S.—José María Lopez.

República del Ecuador.—Gobernación de la provincia de Manabí.—Portoviejo, á 8 de abril de 1875. Al señor Ministro de Estado en el despacho del Interior c. Instrucción pública. Señor.—Adjunto al presente oficio encontrará U.S.H. copia del diario del Colegio "Olmedo", que lleva la Teoría de mi dependencia, correspondiente á la segunda quincena del mes proximo pasado.

El Gobernador de Manabí remite copia del diario de los fondos del colegio Olmedo.

Existencia del mes de marzo. 620,000.

Cañar, abril 12 de 1875.—El Jefe político, Ramón Garzón.—El Tesorero, José María Yáquez.

Table of income and expenses for municipalities in Cañar, listing items like 'Existencia en 19 de marzo' and 'Multas'.

Jefatura política y Concejo municipal. 144,000. Instrucción pública. 408,000. Reloj público. 2,000. Sanidad. 20,000. Policía. 69,000. Cercados. 69,000. Tesorería municipal. 84,000. Alumbrado público. 1,000. Gastos extraordinarios. 29,089. Gastos en el puente de yanaluna. 180,000. Gastos en el cementerio. 6,000. Total de egresos. 1,211,872.

Existencia en 19 de abril. 8,059,824. Cuenca, abril 13 de 1875.—El Jefe político, Antonio Aguilar.—El Tesorero municipal, J. Romualdo Bernal.—El Secretario municipal, Tomás Abad.

República del Ecuador.—Gobernación de la provincia.—Cuenca, abril 14 de 1875. Al H. señor Ministro de Estado en el despacho del Interior. Señor.—El señor Presidente de la Corte Superior de Justicia de esta provincia, me dice con fecha 12 del actual, que sigue: "El Alcalde municipal 29 del cantón de Guacabaco ha dirigido á esta Presidencia, con fecha 10 del presente mes, el oficio que copiado es como sigue—"

Al señor Ministro de S. E. el Tribunal Superior de la provincia. Señor—Cor fecha 8 del que rije, el señor doctor José María Escudero puse en conocimiento de este Juzgado que ha resuelto cerrar su estudio, y no ejercer la abogacía por algún tiempo.—Dios guarde á U.S.—José María Lopez. Lo que transcribo á U.S.H. suplico se sirva disponer su publicación en el periódico ó ial, para los fines legales. Dios guarde á U.S.H.—R. Dorja.

INSTRUCCION PUBLICA.

República del Ecuador.—Gobernación de la provincia de Manabí.—Portoviejo, á 8 de abril de 1875. Al señor Ministro de Estado en el despacho del Interior c. Instrucción pública. Señor.—Adjunto al presente oficio encontrará U.S.H. copia del diario del Colegio "Olmedo", que lleva la Teoría de mi dependencia, correspondiente á la segunda quincena de marzo del año de 1875. Dios guarde á U.S.H.—José P. Zambrano.

INGRESO.

Partida 26. Marzo 16. Cincuenta y un pesos seis centavos recaudados por estos fondos en la actual y segunda quincena del mes actual y se expresan en la partida 125 del diario de rentas comunes. 51,06

Partida 27.

Id. 27. Cuarenta pesos consignados por el señor Manuel Zambrano por cuenta de capital e intereses de un pagaré de octubre 16 del año de 1873, en esta forma: Por intereses. 5,38. Por capital. 34,67. Total. 40,05.

Existencia: En caja. 564,10. En valores. 6,929,71. Total. 7,493,81. Igual. 00000000.

Es copia.—Tesorería de hacienda de Manabí.—Portoviejo, abril 12 de 1875.—Emilio Mujica.

PODER JUDICIAL.

PROYECTO

DE CODIGO DE COMERCIO DE LA REPUBLICA DEL ECUADOR.

[Continuation]

Art. 809. Se prohíbe el préstamo á la gruesa sobre fletos no ganados ó utilidades espuestas. En este caso, el dador tendrá derecho solo á la devolución del capital sin intereses.

Art. 810. Ningún préstamo á la gruesa puede hacerse á la pte de mar sobre sus salarios ó utilidades.

Art. 811. En el lugar donde esté el dueño de la nave no puede el capitán, sin consentimiento de aquél, manifestado de una manera auténtica ó por su intervención en el acto, tomar prestado á la gruesa; y si lo hace, todo es válido el contrato respecto de la parte que el capitán tenga en la nave ó en el flete. Queda salvo el caso expresado en el artículo 634 de este Código.

Art. 812. Las cantidades tomadas á la gruesa para el último viaje se pagan con preferencia á las prestadas para algún viaje anterior aunque se declare dejar estas por continuation ó renovación.

Los préstamos hechos durante el viaje preferirá á los que se hayan hecho antes de la salida de la nave, y entre aquellos se gradúa la preferencia por el orden inverso de las fechas; pero los préstamos hechos durante la permanencia en un puerto concurren con la misma preferencia.

Art. 813. Si las mercaderías embarcadas en la nave designada en el contrato fueren trasladadas ó otra, no perjudicará al dador los daños sufridos en esta por riesgos marítimos; á menos que se pruebe que el cambio se hizo por fuerza mayor.

Art. 814. Los préstamos sobre mercaderías hechos antes de principarse el viaje, deben ser anotados en los conocimientos, con indicación de la persona a quien el capitán debe comunicar la llegada á su destino. Caso contrario el consignatario de las mercaderías tendrá preferencia sobre el portador del contrato á la gruesa, si hubiere aceptado letras de cambio ó anotación alguna sobre su conocimiento.

El capitán que ignore á quien debe participar la llegada al puerto de su destino, podrá descargar las mercaderías sin quedar responsable al portador del contrato á la gruesa.

Art. 815. El capitán que de mala fe embarcaren las mercaderías afectas á un préstamo á la gruesa, con perjuicio del dador, queda personalmente responsable hacia este.

Art. 816. A falta de convenio expreso, se entiende que los riesgos respecto de la nave, sus aparejos, armamento, vitallas y flete corren desde que se hace á la vela, hasta que da fondo en el lugar de su destino; respecto de las mercaderías, desde que se cargan en la nave ó en las embarcaciones que han de llevarlas á ella, ó desde la fecha del contrato, si el préstamo se hiciera durante el viaje, estando las cosas afectas. El riesgo termina en los dos últimos casos cuando las mercaderías estén descargadas ó debieran estarlo.

Art. 817. Si después de celebrado el contrato á la gruesa no tuviere lugar el viaje por el cual se hizo, el dador cobrará con privilegio su capital y los intereses legales; pero si ya hubiere principado el riesgo, tendrá derecho á la prima.

Art. 818. El tomador es responsable personalmente por el capital y la prima, si por hecho ó consentimiento suyos cambia de destino la nave; si la nave ó las mercaderías afectas se deterioran, disminuyen ó perecen por vicio propio de la cosa, ó por hechos ó negligencia del mismo tomador.

Art. 819. Se extingue el crédito por la pérdida total de los objetos sobre que fue contraído el préstamo á la gruesa, si esta pérdida acontece por caso fortuito, en el tiempo y lugar de los riesgos.

Art. 820. En los préstamos á la gruesa sobre salvamento se libera el tomador de responsabilidad por la pérdida de la nave y del cargamento, sino justifica que en ella estaban por su cuenta los efectos declarados como objeto del préstamo.

Cuando la pérdida no es total, el pago de la cantidad prestada á la gruesa, no se reduce á la parte salvada de las cosas afectas al préstamo, deducidos los gastos de salvamento.

Art. 821. Si el préstamo se hubiere hecho sobre parte de los objetos, el tomador participará también de los restos salvados en proporción á la parte libre de la obligación del préstamo.

Art. 822. Los dueños á la gruesa contribuirán á las averías comunes en descargo de los tononeros; y cuando no haya convención en contrario también á las simples.

Art. 823. Si hay contrato á la gruesa, y el seguro sobre una misma nave ó un mismo cargamento, el producto de los efectos salvados se dividirá entre el dador á la gruesa solo por su capital, y el asegurador por las sumas aseguradas, sueldo á libra de su interés respectivo, sin perjuicio de las privilegios establecidos en el art. 607 de este Código.

TITULO 8º

Del seguro marítimo.

Art. 824. Las disposiciones que contienen los artículos 594 hasta el 604 inclusive de este Código son aplicables á los seguros marítimos, salvo los casos exceptuados en el presente título.

Art. 825. Pueden ser objetos del seguro marítimo: 1º El casco y quilla de la nave, armamento ó descargo, con carga ó sin ella, sea que esté fundado en el puerto de su matrícula ó en el de su armamento, sea que vaya navegando sola, en convoy ó en

conserva: 2º Los aparejos de la nave: 3º El armamento: 4º Los vitallas: 5º El costo del seguro: 6º Las cantidades dadas á la gruesa: 7º La vida y la libertad de los hombres de mar y pasajeros: 8º Las mercaderías cargadas, y en general todas las cosas de valor estimable en dinero, expuestas á riesgos de perdidas ó deterioro por accidentes de la navegación.

Art. 826. Fuera de las cosas expresadas en el art. 539, no pueden ser aseguradas: 1º Los esmelos del capitán y tripulación: 2º El bote no adquirido del cargamento existente a bordo: 3º Las cantidades tomadas á la gruesa: 4º Los premios de los préstamos marítimos: 5º Las cosas pertenecientes á súbditos de nación enemiga: 6º La nave habitualmente ocupada en el contrabando, ni el daño que el sobreprecio por haberlo hecho.

Art. 827. El seguro del cargamento, sin otra designación, comprende todas las mercaderías embarcadas, fuera del oro ó plata amonedadas, las barras de estos metales, las municiones de guerra, los diamantes, perlas y demás objetos preciosos. Los objetos exceptuados en el inciso anterior serán necesariamente especificados en la póliza.

El seguro fuese hecho por viaje yendo, comprende también las mercaderías cargadas en el puerto del destino y en los de la escala de la travesía de vuelta.

Art. 828. La nave puede ser asegurada por todo el valor del casco y quilla, aparejos, armamento, vitallas, descargas, provisamente las cantidades tomadas á la gruesa.

El cargamento podrá también ser asegurado, previa la deducción expresada, por el íntegro valor que las mercaderías tengan en el puerto de la expedición, al tiempo de su embarque, incluidos los gastos casuales hasta haberse a bordo y la prima del seguro.

Art. 829. El seguro puede tener conjunta ó separadamente sobre el todo ó parte de los objetos enuncados en el art. 825, y celebrarse: 1º En tiempo de paz ó de guerra: 2º En tiempo de navegación, ó de hallándose este pendiente.

Por el viaje de ida y vuelta, ó por uno solo de ellos.

Por toda la duración del viaje, ó por un tiempo limitado.

Por todos los riesgos de mar, ó solamente, por alguno de ellos.

Art. 830. Por el hecho de la suercción de la póliza se presume que los interesados han reconocido justa la estimación hecha en ella de la cosa asegurada; pero tanto el asegurado como el asegurador podrán reclamar contra ella en los casos expresados en los artículos 835 y 847.

El asegurado ni el asegurador, podrán ejercitar ese derecho después de tener conocimiento del feliz arribo ó de la pérdida ó deterioro de los objetos asegurados salvo el caso de fraude.

Art. 831. En el caso del art. 549, el valor de las mercaderías aseguradas se fijará por peritos, tomándose por base, el precio que á ella se asigna con arreglo á lo dispuesto en el inciso 2º del art. 825.

Art. 832. No determinándose en la póliza el valor de las cosas aseguradas, y no existiendo en ellas el retorno de su nada el dador no se haga el comercio sino por trueques, la estimación se hará por el precio que tenían en el puerto de su expedición las mercaderías que se dieron en cambio, incluyendo en ella todos los gastos posteriores.

Art. 833. La estimación hecha en caso de fraude, que el art. 549, el valor de las mercaderías aseguradas se fijará por peritos, tomándose por base, el precio que á ella se asigna con arreglo á lo dispuesto en el inciso 2º del art. 825.

Art. 834. En el seguro marítimo, su entiendo por riesgo de mar los que corren las cosas aseguradas por tempestad, naufragio, huracán, incendio, robo ó sustracción extranjera, se reducirá á moneda de la República, conforme al curso del cambio en el día en que se hubiere firmado la póliza.

Art. 835. No fijándose en la póliza el principio y fin de los riesgos, se entenderá que éstos principian y concluyen por los seguros en las épocas que determinan el art. 816.

En el seguro de sumas prestadas á la gruesa, los riesgos comienzan y acaban para los aseguradores desde el momento en que comienzan y acaban para el asegurado, según la ley ó la convención notificada á los aseguradores.

Art. 836. Revocado el contrato ó el viaje antes que las cosas aseguradas hayan principiado á correr los riesgos, queda rescindido el seguro.

Art. 837. Es de ningún valor el seguro contratado con posterioridad á la cesación de los riesgos, si el tiempo de fijar la póliza el asegurado tuviese conocimiento de la pérdida de los objetos asegurados ó el asegurador de su feliz arribo.

Este conocimiento puede acreditarse por cualquiera de los medios probatorios que admite este Código.

Art. 838. Las partes podrán estipular que la prima será aumentada en caso de guerra, ó disminuida sobreviniendo la paz. Acordándose la fijación de la cuota, esta será determinada por peritos, habida consideración al aumento ó disminución de los riesgos.

Art. 839. El acortamiento voluntario del viaje sin variación de ruta, no autoriza la reducción de la prima.

Art. 840. Fuera de los requisitos que exige el art. 836, la póliza de seguro de la nave ó de su cargamento deberá expresar:

1^o El nombre, apellido y domicilio del capitán.
2^o El nombre de la nave, su porte, pabellón, matrícula, armamento y tripulación; ya verse el seguro sobre la misma nave, ya sobre las mercaderías que constituyen su cargamento.
3^o El lugar de la carga, el de la descarga y los puertos de escala.
4^o El puerto de donde ha salido, ó de donde salir la nave y el de su destino.

5^o El lugar donde los riesgos principian á correr y el del asegurador, con designación específica de los que fraccionan el riesgo del seguro.
6^o El viaje asegurado, con expresión de si el seguro es por viaje rescoldo ó solo por el de ida ó vuelta.
7^o El tiempo por el que se desea que se haga el pago de la pérdida, de los daños y de la prima.
8^o La fecha y hora del contrato, aunque el viaje no esté principiado.

Art. 841. La póliza de seguros de las cantidades dadas á la gruesa, deberá mencionar:

1^o El nombre del tomador, aun cuando esto sea el capitán.
2^o El nombre y destino de la nave que debe hacer el viaje, y el del capitán que lo ha de hacer.
3^o Los riesgos que tomo sobre sí el asegurador, y los que hayan sido exceptados por el dador.
4^o Si las cantidades prestadas lo han sido en el lugar de la descarga ó en puerto de arribada forzosa.

5^o La póliza de seguro de vida se arreglará á lo prescrito en el artículo 674.

Art. 843. Además de los requisitos contenidos en los números 1^o, 2^o y 4^o del artículo 840 la póliza de seguro de la libertad de los navegantes deberá expresar:

1^o El nombre, apellido, edad y señales que identifiquen la persona asegurada.
2^o La cantidad convenida por el rescate y los gastos de regreso á la República.
3^o El nombre, apellido y domicilio de la persona encargada del rescate.
4^o El término y lugar en que se verificará el rescate y la indemnización que se debe dar al asegurado, caso de no conseguirse.
Art. 844. Los consules consulares podrán autorizar las pólizas de los seguros que se celebren en las plazas de comercio ó en cualquiera de ellas, si alguno de los contratantes fuere extranjero.
Art. 845. Siendo varios los seguros sobre una misma cosa, los aseguradores firmarán la póliza simultánea ó sucesivamente expresando cada uno, en el último caso, la fecha y hora ántes de su firma.
Art. 846. Una sola póliza puede comprender diferentes seguros en una misma nave.

Art. 847. Igualmente podrá celebrarse el seguro, en el primer caso, bajo el nombre de pólizas de *mercaderías*, y en el segundo, con tal que declare, en una y otras, que ignora la circunstancia respectiva que exprese la fecha y firma de los expedientes de aviso que hubiere recibido.

Art. 848. Si el asegurado fuere propietario de la nave, el asegurado deberá pagar el valor de la nave, el valor de los objetos, y el de los objetos asegurados, cuando la nave saliere del puerto de la salida de la nave ó del embarque en ellas de las mercaderías perdidas, el verdadero valor de estas y el de la pérdida de la nave.

Art. 849. El seguro contratado por un trascurso del plazo convenido, aun cuando al vencimiento de este se hallaren pendientes los riesgos.

Art. 849. La determinación de la hora comienza la póliza, se hará en perjuicio de la parte á quien se refiera la omisión.
Art. 850. El asegurador está obligado á indemnizar al asegurado las pérdidas y averías de los efectos asegurados, causadas por accidentes de mar, y los castros hechos para evitarlos ó disminuirlos, siempre que aquellas excedan del por ciento del valor del objeto perdido ó averiado.
Art. 851. No expresándose en la póliza el monto del pago de las cosas aseguradas, daños y gastos de la responsabilidad de los aseguradores, estos deberán verificarlo dentro de los diez días siguientes al en que el asegurado los presente al comprobante documentado.
Art. 852. Siempre que distintas personas aseguren el cargamento por partidas separadas, ó por cuotas, sin expresar los objetos que abraza cada seguro, los aseguradores pagarán á prorrata la pérdida parcial ó total que el cargamento sufra.

Art. 853. La variación de rumbo ó viaje, ocasionada por fuerza mayor, para salvar la nave ó su cargamento, no extingue la responsabilidad de los aseguradores.
Art. 854. Siempre que el asegurado no libiera á los aseguradores de la responsabilidad que les impone el contrato, aun cuando la segunda nave sea de distinto porte y tiempo de viaje.
Pero si la inabarcabilidad ocurriere á una nave que ya hubiese salido del puerto de la expedición, los aseguradores podrán continuar el seguro ó desistir de él, pagando las averías que hubieren sufrido el cargamento.
Art. 855. La cláusula libre de avería exonera al asegurador del pago de toda avería gruesa ó particular, á excepción de las que dan lugar al abandono de la cosa asegurada.
Art. 856. Siempre que el seguro se designan diferentes embarcaciones para cargar las cosas aseguradas, el asegurado podrá distribuir á su arbitrio, ó cargarlas en una sola, sin que por esta causa haya alteración en la responsabilidad de los aseguradores.
Art. 857. Pero si el cargamento que fuere asegurado con designación de naves y fijación de la cantidad asegurada sobre cada una de ellas, fuere embarcado en menor número de naves que el señalado en la póliza, y en una sola de ellas, la responsabilidad de los aseguradores será reducida á las sumas aseguradas sobre la nave ó naves que hubieren recibido el cargamento.

En este caso el seguro de las cantidades aseguradas sobre las demás naves se rescindirá, y la indemnización que los aseguradores les correspondiere legal.
Art. 858. La autorización para hacer escala confiere derecho al capitán para arribar, hacer una cuarentena, descargar, vender mercaderías por menor, y aun para formar un nuevo cargamento, boriéndose sobre los riesgos por cuenta de los aseguradores.
Las mercaderías cargadas en un puerto de escala convenido subrogan, para los efectos del seguro, á las descargadas en el mismo.
Art. 859. Celebrado el seguro con la cláusula libre de avería, el asegurador no responde de los daños ó pérdidas causadas por violencia, aporramiento, saqueo, piratería, orden de potencia extranjera, declaración de guerra y represalias, aun cuando tales actos precedan á la declaración de guerra.

Art. 860. No son responsables los aseguradores de los daños ó pérdidas provocados por alguna de las causas y circunstancias siguientes:
1^o Cambio voluntario de ruta, de los viajeros ó de nave sin consentimiento de los aseguradores.
2^o Separación espontánea de un convoy, habiendo estipulación para navegar consera.
3^o Redención del viaje asegurado á un puerto mas remoto que el designado en la póliza.
4^o Mermas, desperdicios y pérdidas, procedentes de vicio propio de los objetos asegurados.
5^o Deterioro del velamen y demás útiles de la nave, causado por su uso ordinario.
6^o Dolo ó culpa del capitán ó de la tripulación, á menos de convención en contrario.
7^o Hecho del capitán ó de cualquier otra persona extraña al contrato.
8^o Gastos de remolque y demás que no constituyen avería.
9^o Derechos impuestos sobre la nave ó su cargamento.

En los casos de este artículo, los aseguradores devengan la prima estipulada, siempre que los objetos asegurados hubieren principiado á correr los riesgos.
Art. 861. Las cosas perdidas y las vendidas durante el viaje por hallarse averiadas, serán pagadas por el asegurador, según el valor expresado en la póliza del seguro, ó en su defecto, al precio de factura, aumentado con los costos causados por sus averías.
Si las mercaderías llegaren averiadas en todo ó en parte al puerto de la descarga, se fijará por parte al puerto de la descarga, que habrán tenido su valor en bruto el momento en que fueron recibidas, y el asegurador pagará al asegurado la parte de la suma asegurada que sea proporcional con la pérdida sufrida.

El asegurador pagará además los costos de la regulación.
Art. 862. Para averiguar y fijar el valor de los objetos asegurados, no podrá el asegurador en ningún caso obligar al asegurado á declarar, salvo que se haya convenido otra cosa en la póliza.
Art. 863. Si las mercaderías llegaren exteriormente averiadas ó merma, el reconocimiento y estimación del daño se hará por los peritos ántes de entregárselas al asegurado.
Pero si la avería, no fuere visible al tiempo de la descarga, el reconocimiento y regulación pueden hacerse después que las mercaderías se huben dispuesto del seguro, con tal que ambas diligencias sean practicadas dentro de setenta y dos horas, contadas desde la descarga, sin perjuicio de las demás pruebas que rindan los interesados.
Art. 864. Siempre que la nave asegurada sufra avería por fortuna de mar, el asegurador solo pagará dos tercios del importe de las reparaciones, háyase ó no verificadas y esto en proporción de la parte que le correspondiere por el contrato. El otro tercio quedará á cargo del asegurado, por el mayor valor que se presume adquiera la nave mediante la reparación.
Art. 865. Los costos de reparación serán justificados con las cuentas respectivas, y en su falta, con la estimación de peritos.
Si no se hubiere verificado la reparación, el monto de su costo será también regulado por peritos para los efectos del artículo precedente.
Art. 866. Trátese que las reparaciones hayan aumentado el valor de la nave en mas ó en tercio, el asegurador pagará todos los costos de aquellos, previa deducción del mayor valor adquirido por las reparaciones.
Art. 867. La deducción del tercio no tendrá lugar cuando el valor de la nave fuere reconocido por peritos que las reparaciones no han aumentado el valor de la nave; sea porque está fuese nueva y el daño hubiese ocurrido en su primer viaje, sea porque la avería hubiese recaído en velas, anclas, ó en otros accesorios nuevos ó usados, siempre que los reparadores tendrán derecho á que se les rebaje el importe del demérito que hubieren sufrido los objetos indicados por su uso ordinario.
Art. 868. Si los aseguradores se encontraren en la obligación de pagar el daño causado por el incendio, la indemnización de las mercaderías aseguradas, se deducirá del importe del daño el tanto por ciento que, á juicio de peritos, pierdan ordinariamente las mercaderías de la misma especie.
Art. 869. La restitución gratuita de la nave ó del cargamento asegurado, cede en beneficio de los respectivos propietarios; y en tal caso, los aseguradores no tendrán obligación de pagar la cantidad asegurada.
Art. 870. Si estando asegurada la carga de ida y vuelta, la nave no trajere mercaderías de retorno, ó las trajere no llegaren á las dos terceras partes de lo que aquella podía trasportar, los aseguradores solo podrán exigir dos tercios partes de la prima correspondiente al viaje de regreso, á menos que en la póliza se hubiere estipulado otra cosa.
Art. 871. Los aseguradores tienen derecho para ir al conocimiento, llegado el caso de un siniestro, la manifestación de la persona por cuya cuenta hubiere celebrado el seguro.
Hecha la manifestación, los aseguradores no podrán pagar la indemnización establecida sino al mismo asegurado ó al portador legítimo de la póliza.
Art. 872. Tienen además derecho para rescatar el seguro siempre que la nave permanezca un año, después de firmada la póliza, sin emprender el viaje asegurado.
Art. 873. Los aseguradores tienen derecho á cobrar ó retener un medio por ciento sobre la cantidad asegurada, en los casos siguientes:
1^o Si la cantidad del seguro fuere declarada por alguna circunstancia inculpaablemente ignorada de los aseguradores;
2^o Si ántes que la nave se haga á la vela el viaje proyectado fuere revocado, aunque sea por el consentimiento de los aseguradores, ó si se emprendiere para un destino diverso del que señala la póliza;
3^o Si la nave fuere retenida, ántes de principiarse el viaje, por orden del Gobierno nacional;
4^o Si las cosas se cargaran las mercaderías designadas de dos ó tres naves transportadas en distinta nave, ó por otro capitán que el contratado;
5^o Si el seguro recayere sobre un objeto integramente afecto á un préstamo á la gruesa, ignorándolo el asegurador;
6^o Si el seguro se contratare en virtud de los arts. 612, inciso 2^o del 616, y artículos 857 y 872.
Art. 874. Para obtener la indemnización del siniestro el asegurado debe justificar:
1^o El viaje de la nave;
2^o El embarque de los objetos asegurados;
3^o El contrato de seguro;
4^o La pérdida ó deterioro de las cosas aseguradas.
La justificación se hará, según el caso, por los despachos de seguro, el conocimiento de avería, el certificado de pérdida, ó el aviso del cargador, la póliza de seguro, la copia del diario de navegación, la protesta del capitán y las declaraciones de los pasajeros y tripulación, sin perjuicio de las demás pruebas probatorias que admiten este Código.
Los aseguradores pueden contradecir los hechos en que el asegurado apoye su reclamación, admitiéndolos toda especie de prueba.
Art. 875. En caso de pérdida ó deterioro de las mercaderías que el capitán hubiere asegurado y cargado de su cuenta ó por comisión en la nave que gobierna, será obligado á probar fuerza de los hechos anotados en el acta de procedimientos, y en las mercaderías con las facturas de los vendedores, y su embarque y transporte con el conocimiento, que deberá ser firmado por dos de los oficiales principales de la nave, y con los documentos de expedición por la aduana.
Esta obligación será extensiva á todo asegurado que navegue con sus propias mercaderías.
Art. 876. El asegurado puede hacer abandono de las cosas aseguradas en los casos determinados por ley, y cobrar á los aseguradores las cantidades que hubieren asegurado sobre ellas.
El comisionista que contrata un seguro está autorizado para hacer abandono siendo portador legítimo de la póliza.
Art. 877. El abandono tiene lugar, salvo estipulación en contrario:
1^o En el caso de apresamiento;
2^o En el de naufragio;
3^o En el de variamiento con rotura;
4^o En el de inabarcabilidad absoluta de la nave, por fortuna de mar, ó relativa á la póliza.
Art. 878. El abandono tiene lugar, salvo estipulación en contrario:
1^o En el caso de embargo ó detención por el Gobierno nacional ó una potencia extranjera;
2^o En el de pérdida ó deterioro material de los objetos asegurados que disminuya su valor en las tres cuartas partes á lo menos de su totalidad;
3^o En el de pérdida presunta de los mismos.
Todos los demás daños serán considerados como avería y deberán soportarse por la persona á quien correspondiere según la ley ó la convención.
Art. 879. El abandono no puede ser condicional ni parcial.
Caso que la nave ó su carga no haya sido asegurada por todo su valor, el abandono no se extenderá sino hasta concurrencia de la suma asegurada, en proporción con el importe de la parte descubierta.
Si la parte descubierta fuere separada de los demás, el asegurado podrá hacer abandono de uno de los seguros y no del otro, aunque ambos se hallen comprendidos en una misma póliza.
Art. 879. El abandono de la nave comprende el precio del transporte de los pasajeros y de los efectos salvados, cuando el asegurado no hubiere sido contratado por el rescatador, sin perjuicio de los derechos que competen al prestador á la gruesa, á la tripulación por su salario, y á los acredores que hubieren hecho anticipaciones para habilitar la nave ó para los gastos causados durante el último viaje.
Art. 880. Si el capitán ó apremiado del asegurado, ó el capitán en su asistencia, puede proceder por sí al rescate de las cosas apresadas; pero ajustado el rescate, deberá hacer notificar el convenio en primera oportunidad á los aseguradores.
Los aseguradores podrán aceptar ó renunciar al rescate, interiniendo su resolución al asegurado ó al comisionista dentro de las veinticuatro horas siguientes á su notificación.
Aceptando el convenio, los aseguradores entregarán en el acto el monto del rescate, y los riesgos restantes, del viaje que se hubiere emprendido, en los términos de la póliza.
Deschálndolo, pagarán la cantidad asegurada sin conservar derecho alguno sobre los objetos rescatados.
No manifestando su resolución en el término señalado, se entenderá que han rescatado el convenio.
Art. 881. Si la reprobación de la nave se reintegrare el asegurado en la propiedad de las cosas aseguradas, los perjuicios y gastos causados por el apresamiento y rescate serán pagados por los aseguradores.
Art. 882. Si por la expresa intención del asegurado, ó del comisionista de este, podrá el asegurado hacer uso del derecho de abandono.
Art. 883. El simple variamiento no autoriza el abandono de la nave, sino en el caso en que no pueda ser puesta á flote.
El variamiento con rotura parcial autoriza el abandono, cuando el accidente afecte las partes esenciales de la nave, facilite la entrada de las aguas y ocasionare graves daños, aunque estos no alcancen á las tres cuartas partes del valor de la nave.
Art. 884. No podrá hacerse abandono por inabarcabilidad cuando la nave pueda ser rehabilitada para continuar y acabar el viaje.
Verificada la rehabilitación, los aseguradores responderán solo de los gastos y averías causadas. Se entiende que la nave no puede ser rehabilitada, cuando el costo de reparación exceda de las tres cuartas partes de la suma asegurada.
La inabarcabilidad será declarada por la autoridad competente.
Si la inabarcabilidad del acto de visita de la nave no priva al asegurado del derecho de probar que la inabarcabilidad ha sido causada por fortuna de mar, ó por vicio de construcción, deterioro ó viciatura de la nave.
Art. 886. Declarándose que la nave ha quedado inabarcable, el propietario de la carga asegurada lo hará notificar á los aseguradores dentro de tres días, contados desde que dicha declaración llegre á su noticia.
Art. 887. Los aseguradores y el asegurado, ó en su ausencia el capitán, practicarán en caso de inabarcabilidad todas las diligencias posibles para detener al puerto de su destino.
Art. 888. Verificados los trasportes en otra nave, los aseguradores correrán los riesgos del trabajo, y los del viaje hasta el lugar que designe la póliza; responderán además de las averías, gastos de carga, almacenaje, rembarque, aumento de flete y gastos causados para salvar y trasladar las mercaderías.
Art. 889. Recayendo el seguro sobre el casco y quilla de la nave, el asegurador podrá hacer abandono de ella al tiempo de notificar á los aseguradores la resolución que la declara inabarcable.
Pero si el seguro versare sobre la carga, no podrá abandonarla hasta que hayan transcurrido seis meses, si inabarcabilidad se produjere en las costas de la América meridional ó setentrional; ocho, si en las de Europa; y doce, en cualquiera otra parte.
Estos plazos correrán desde la notificación prescrita en el art. 886.
Art. 890. Si dentro de los plazos que establece la ley anterior no se encontrare nave para continuar el transporte de las mercaderías aseguradas, el asegurado podrá hacer el abandono de ellas.
Art. 891. Embargada la nave, el asegurado hará á los aseguradores la notificación prescrita en el núm. 5^o del art. 350; y mientras no hayan transcurrido los plazos prescritos en el art. 890 no podrá hacer abandono de los objetos asegurados.
Entre tanto el asegurado practicará, por sí ó en unión de los aseguradores, las gestiones que juzgue convenientes al alcance del mismo del seguro.

(Continuará.)

MINISTERIO DE HACIENDA.

OBRAS PÚBLICAS

5

BUJO TOMUCHI, 28 DE MARZO DE 1876.

TRABAJO EJECUTADO.

TRABAJO EJECUTADO.

TRABAJO EJECUTADO.

TRABAJO EJECUTADO.

TRABAJO EJECUTADO.

TRABAJO EJECUTADO.

TRABAJO EJECUTADO.

TRABAJO EJECUTADO.

TRABAJO EJECUTADO.

Se han empleado durante los meses de marzo y abril de 1876, en el expediente de construcción de la obra pública de las aguas, cantidad de metros cúbicos de obra de fábrica y de material en el siguiente estado:

DESCRIPCION DE TRABAJOS.	ESTIMACION DE TRABAJOS.	TRABAJO EJECUTADO.	TRABAJO EJECUTADO.	TRABAJO EJECUTADO.	TRABAJO EJECUTADO.	TRABAJO EJECUTADO.
1. Obras de fábrica de mampostería.	1.000,00	1.000,00	1.000,00	1.000,00	1.000,00	1.000,00
2. Obras de fábrica de ladrillo.	2.000,00	2.000,00	2.000,00	2.000,00	2.000,00	2.000,00
3. Obras de fábrica de sillería.	3.000,00	3.000,00	3.000,00	3.000,00	3.000,00	3.000,00
4. Obras de fábrica de canchales.	4.000,00	4.000,00	4.000,00	4.000,00	4.000,00	4.000,00
5. Obras de fábrica de canchales.	5.000,00	5.000,00	5.000,00	5.000,00	5.000,00	5.000,00
6. Obras de fábrica de canchales.	6.000,00	6.000,00	6.000,00	6.000,00	6.000,00	6.000,00
7. Obras de fábrica de canchales.	7.000,00	7.000,00	7.000,00	7.000,00	7.000,00	7.000,00
8. Obras de fábrica de canchales.	8.000,00	8.000,00	8.000,00	8.000,00	8.000,00	8.000,00
9. Obras de fábrica de canchales.	9.000,00	9.000,00	9.000,00	9.000,00	9.000,00	9.000,00
10. Obras de fábrica de canchales.	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00
11. Obras de fábrica de canchales.	11.000,00	11.000,00	11.000,00	11.000,00	11.000,00	11.000,00
12. Obras de fábrica de canchales.	12.000,00	12.000,00	12.000,00	12.000,00	12.000,00	12.000,00
13. Obras de fábrica de canchales.	13.000,00	13.000,00	13.000,00	13.000,00	13.000,00	13.000,00
14. Obras de fábrica de canchales.	14.000,00	14.000,00	14.000,00	14.000,00	14.000,00	14.000,00
15. Obras de fábrica de canchales.	15.000,00	15.000,00	15.000,00	15.000,00	15.000,00	15.000,00
16. Obras de fábrica de canchales.	16.000,00	16.000,00	16.000,00	16.000,00	16.000,00	16.000,00
17. Obras de fábrica de canchales.	17.000,00	17.000,00	17.000,00	17.000,00	17.000,00	17.000,00
18. Obras de fábrica de canchales.	18.000,00	18.000,00	18.000,00	18.000,00	18.000,00	18.000,00
19. Obras de fábrica de canchales.	19.000,00	19.000,00	19.000,00	19.000,00	19.000,00	19.000,00
20. Obras de fábrica de canchales.	20.000,00	20.000,00	20.000,00	20.000,00	20.000,00	20.000,00
21. Obras de fábrica de canchales.	21.000,00	21.000,00	21.000,00	21.000,00	21.000,00	21.000,00
22. Obras de fábrica de canchales.	22.000,00	22.000,00	22.000,00	22.000,00	22.000,00	22.000,00
23. Obras de fábrica de canchales.	23.000,00	23.000,00	23.000,00	23.000,00	23.000,00	23.000,00
24. Obras de fábrica de canchales.	24.000,00	24.000,00	24.000,00	24.000,00	24.000,00	24.000,00
25. Obras de fábrica de canchales.	25.000,00	25.000,00	25.000,00	25.000,00	25.000,00	25.000,00
26. Obras de fábrica de canchales.	26.000,00	26.000,00	26.000,00	26.000,00	26.000,00	26.000,00
27. Obras de fábrica de canchales.	27.000,00	27.000,00	27.000,00	27.000,00	27.000,00	27.000,00
28. Obras de fábrica de canchales.	28.000,00	28.000,00	28.000,00	28.000,00	28.000,00	28.000,00
29. Obras de fábrica de canchales.	29.000,00	29.000,00	29.000,00	29.000,00	29.000,00	29.000,00
30. Obras de fábrica de canchales.	30.000,00	30.000,00	30.000,00	30.000,00	30.000,00	30.000,00
31. Obras de fábrica de canchales.	31.000,00	31.000,00	31.000,00	31.000,00	31.000,00	31.000,00
32. Obras de fábrica de canchales.	32.000,00	32.000,00	32.000,00	32.000,00	32.000,00	32.000,00
33. Obras de fábrica de canchales.	33.000,00	33.000,00	33.000,00	33.000,00	33.000,00	33.000,00
34. Obras de fábrica de canchales.	34.000,00	34.000,00	34.000,00	34.000,00	34.000,00	34.000,00
35. Obras de fábrica de canchales.	35.000,00	35.000,00	35.000,00	35.000,00	35.000,00	35.000,00
36. Obras de fábrica de canchales.	36.000,00	36.000,00	36.000,00	36.000,00	36.000,00	36.000,00
37. Obras de fábrica de canchales.	37.000,00	37.000,00	37.000,00	37.000,00	37.000,00	37.000,00
38. Obras de fábrica de canchales.	38.000,00	38.000,00	38.000,00	38.000,00	38.000,00	38.000,00
39. Obras de fábrica de canchales.	39.000,00	39.000,00	39.000,00	39.000,00	39.000,00	39.000,00
40. Obras de fábrica de canchales.	40.000,00	40.000,00	40.000,00	40.000,00	40.000,00	40.000,00
41. Obras de fábrica de canchales.	41.000,00	41.000,00	41.000,00	41.000,00	41.000,00	41.000,00
42. Obras de fábrica de canchales.	42.000,00	42.000,00	42.000,00	42.000,00	42.000,00	42.000,00
43. Obras de fábrica de canchales.	43.000,00	43.000,00	43.000,00	43.000,00	43.000,00	43.000,00
44. Obras de fábrica de canchales.	44.000,00	44.000,00	44.000,00	44.000,00	44.000,00	44.000,00
45. Obras de fábrica de canchales.	45.000,00	45.000,00	45.000,00	45.000,00	45.000,00	45.000,00
46. Obras de fábrica de canchales.	46.000,00	46.000,00	46.000,00	46.000,00	46.000,00	46.000,00
47. Obras de fábrica de canchales.	47.000,00	47.000,00	47.000,00	47.000,00	4	

República del Ecuador.—Gobernación de la provincia del Chimborazo.—Riobamba, abril 10 de 1878.

Al H. señor Ministro de Estado en el despacho de Hacienda y obras públicas. Señor Ministro: Para que US. H. se sirva poner en conocimiento de S. E. el Presidente de la República tengo el honor de remitir adjunta a este la razón demostrativa de los trabajos ejecutados en la obra del ferrocarril de esta provincia en la semana del 29 de marzo último al 3 del presente mes. Dios guarde a US. H.—Rafael Larrea Checa.

conocimiento de S. E. el Presidente de la República tengo el honor de remitir adjunta a este la razón demostrativa de los trabajos ejecutados en la obra del ferrocarril de esta provincia en la semana del 29 de marzo último al 3 del presente mes. Dios guarde a US. H.—Rafael Larrea Checa.

carri de esta provincia en la semana del 29 de marzo último al 3 del presente mes. Dios guarde a US. H.—Rafael Larrea Checa.

República del Ecuador.—Ministerio de Estado en el despacho de Hacienda y obras públicas.—Quito, abril 21 de 1878. Al señor Gobernador de la provincia de Loja. Se ha recibido el oficio de US. H. del 10 del que rige y pido a US. H. que se sirva resolver lo que el Encargado del Poder Ejecutivo resolviese con respecto al trabajo del camino de Santa Rosa mucho más fácil y menos costoso por la vía que parte de la calle de la Carnicería y pasa por el encuentro de los ríos Malacata y Zamora, se haga dicho camino por esta línea aunque sea extensa, pero evitando el gasto de dos puentes. Lo que participo a US. en contestación a su estimado oficio número 74. Dios guarde a US.—José Javier Espigón.

Razon demostrativa de los trabajos ejecutados en la línea férrea de la provincia del Chimborazo: semana del 29 de marzo al 3 de abril del año que rige.

Table with columns: NÚMERO DE EMPLEADOS, NÚMERO DE HORAS DE TRABAJO, SUMA DE JORNALES EN LA SEMANA, GASTOS INVERTIDOS, LUGARES DEL TRABAJO, TRABAJOS EJECUTADOS. Rows include Sobrestante principal, Ayudante, Taladradores, Peones, and Totales.

Para conocimiento del Supremo Gobierno.—Por el señor Ingeniero, el sobrestante principal, Felice González.

República del Ecuador.—Gobernación de la provincia del Chimborazo.—Riobamba, abril 17 de 1878. Al H. señor Ministro de Estado en el despacho de Hacienda y obras públicas.

Señor Ministro: El ingeniero mecánico señor H. Ferrig, en comunicación de fecha 15 de los corrientes, me dice lo que copio: "En esta fecha tengo la satisfacción de remitir a US. el informe de los trabajos de la brigada del que suscribo, por lo que US. se sirva dar el giro que lo convenga; siendo este correspondiente á nueve días de trabajo desde el 1.º hasta el 10.º del presente mes.—Dios guarde á US.—H. Ferrig."

de la brigada del que suscribo, por lo que US. se sirva dar el giro que lo convenga; siendo este correspondiente á nueve días de trabajo desde el 1.º hasta el 10.º del presente mes.—Dios guarde á US.—H. Ferrig."

Lo que, adjuntando el informe referido, tengo el honor de transcribir á US. H. para que llegue a conocimiento de S. E. el Presidente de la República. Dios guarde a US. H.—Rafael Larrea Checa.

República del Ecuador.—Gobernación de la provincia de Imbabura.—Ibarra, 4.º de marzo de 1878.

Al H. señor Ministro de Estado en el despacho de Hacienda y obras públicas. Señor.—Cumpliendo con mi deber de dar cuenta de los trabajos ejecutados en la obra del hospital de caridad de esta ciudad, en la quincena que ha transcurrido hasta esta fecha, tengo el honor de informar que las diez y seis columnas que van á sostener el corredor del departamento destinado á la altura de dos metros de tres metros treinta y siete centímetros, sobre las que se han colocado nueve cerchas para la construcción de los arcos. Para formar el corredor de la casa de habitación de los Heredia, se han creado diez columnas á la altura de dos metros treinta centímetros, habiéndose á la vez abierto una cavidad de la extensión de setenta y cuatro metros para construir los alientos del corredor de la misma casa y un departamento destinado á los enfermos. Se han colocado dos mil doscientas piedras y se han fabricado mil cuatrocientos cuarenta y dos ladrillos y mil doscientas cincuenta tejas. US. H. se dignará poner este informe al despacho de S. E. el Presidente de la República. Dios guarde a US. H.—Juan M. Espigón.

Razon demostrativa de los trabajos ejecutados en la línea férrea perteneciente a la provincia del Chimborazo en 9 dias de trabajo desde el 1.º hasta el 10 de abril del año que rige.

Table with columns: EMPLEADOS, DIAS, SUELDO, TOTAL, LUGARES DE TRABAJO, TRABAJOS EJECUTADOS. Rows include Sobrestante principal, Ayudantes, Carpintero, Peon ayudante, Peones de 4 reales, Peones de 3 reales, and Sumas.

República del Ecuador.—Gobernación de la provincia.—Cuenca, marzo 27 de 1878. Al H. señor Ministro de Estado en el despacho de Hacienda y obras públicas.

Señor.—Para inteligencia del Supremo Gobierno remito á US. H. el cuadro demostrativo de los trabajos iniciados en la composición del camino del Azuay denominado Quebrada de Espindola, composición que es de suma importancia, pues trajinando por esta vía evitamos los ca-

minantes el pájimo camino llamado Cañilla del Azuay, donde se tapan, por ser en la cruda estación de las nevadas. Dios guarde a US. H.—R. Barja.

Dios guarde a US. H.—R. Barja.

República del Ecuador.—Gobernación de la provincia de Imbabura.—Ibarra, 4.º de marzo de 1878.

Al H. señor Ministro de Estado en el despacho de Hacienda y obras públicas. Señor.—Acopiado á US. H. el razón de los gastos hechos por esta Tesorería en el hospital de caridad de esta ciudad en la semana del 8 al 13 del mes que rige. Dios guarde a US. H.—Juan M. Espigón.

Razon demostrativa de los trabajos ejecutados en la composición del camino del Azuay desde el 3 al 20 de marzo de 1878.

Table with columns: EMPLEADOS, NÚMERO DE JORNALES, VALORES, TRABAJOS, OBSERVACIONES. Rows include Sobrestante, Ahuanit, Peones, and Sumas.

República del Ecuador.—Gobernación de la provincia.—Loja, 10 de abril de 1878. Al H. señor Ministro de Estado en el despacho de Hacienda y obras públicas.

Señor.—El Subdirector del camino de Santa Rosa, al pasar á este despacho el cuadro de los trabajos ejecutados en la última semana, me dice lo que sigue: "Tengo el honor de dirigirme á US. remitiéndole la lista de pagos de los jornaleros y el cuadro de los trabajos ejecutados en la obra que está bajo mi dirección, para que por el respectivo órgano de US. tenga el Supremo Gobierno conocimiento de lo obrado.—Además, siendo la época á propósito para trasladar el camino de ruedas que debe construirse desde Loja hasta el Platado, tengo á bien, cumpliendo con mi deber, informar á US. sobre el resultado de la exploración que he practicado en las dos líneas. La que conduce del río Malacata, atravesando la altura del Chucugigato, y siguiendo en su curso los callejones de la Obra-pia, tiene de extensión 6500 metros de longitud, habiendo que construir tres puentes de consideración, á saber: el primero sobre el río Malacata, el segundo en la quebrada del Chucugigato, y el tercero en la quebrada de Santa Bárbara donde termina la estación de la Obra-pia. Es de notar también que, la pendiente es bastante mayor y de consiguiente será más costoso el trabajo por esta línea, especialmente en la colina del Chucugigato. La otra línea que parte desde la calle denominada "de la Carnicería", pasa por el encuentro de los ríos Malacata y Zamora y sigue por la estación del señor Ramon Rieffo hasta las aguas de Turnama donde termina la colina, atravesando de un lugar á propósito para la construcción del puente, va en línea recta casi hasta el Platado; aquí se nota que la pendiente es mucho más suave y por tanto menos costoso el trabajo; solo atravesamos una quebrada, porque en esta parte corren reunidas las dos quebradas arriba mencionadas. La extensión de esta línea es de 7500 metros. Es cuanto me corresponde y puedo informar á US. para que el Supremo Gobierno resuelva lo conveniente relativamente á la iniciación del trabajo.—Dios guarde á US.—Mariano Rivadeneira."

Cañar, marzo 21 de 1878.—El Director, J. B. Davila.

Lo que transcribo á US. H. incluyendo dicho cuadro, á fin de que con vista del expresado informe tenga á bien el Supremo Gobierno resolver cuál de las dos líneas debe elegirse para la construcción de la carretera, siendo yo de opinión que fuera más conveniente la construcción del camino por la segunda línea, por cuanto el puente que habrá que construir en la confluencia de los dos ríos es más útil y necesario en esta parte que en la otra, por donde se pasa al Catahuasi. Con todo, el Supremo Gobierno dispondrá lo que juzgue mejor. Dios guarde a US. H.—Mariano Rivadeneira.

República del Ecuador.—Gobernación de la provincia de Imbabura.—Ibarra, 4.º de marzo de 1878.

Al H. señor Ministro de Estado en el despacho de Hacienda y obras públicas. Señor.—Para conocimiento del Supremo Gobierno adjunto al presente oficio la razón de los gastos que han tenido lugar en el hospital de caridad de esta ciudad en la semana del 15 al 20 del mes que rige. Dios guarde a US. H.—Juan M. Espigón.

Razon demostrativa de los trabajos ejecutados en el camino de Santa Rosa en la semana del 5 al 10 de abril de 1878.

Table with columns: NÚMERO DE TRABAJADORES, JORNALES EN LA SEMANA, GASTOS INVERTIDOS, LUGARES DE TRABAJO, TRABAJOS EJECUTADOS, OBSERVACIONES. Rows include Sobrestante principal, Sobrestante, Ayudante, Cocinero, Peones de 4 reales, Peones de 3 reales, Visitas de peones, Bagajes, Alumbrado, and Totales.

Por el Subdirector, Mariano Rivadeneira.

Razon de los gastos hechos en el hospital de caridad de esta ciudad en la semana del 15 al 20 de marzo de 1878.

Table with columns: DESCRIPCION, VALOR. Rows include Pagados al maestro carpintero Manuel Caldera, Pagados por la hechura de doce muletas, Pagados por el trabajo de haber preparado el hormo para quemar tejas y ladrillos, Pagados al conductor de la obra señor Miguel Andrade, Pagados al sobrestante José Dalgos, Pagados a los albañiles y peones.

República del Ecuador.—Gobernación de la provincia de Imbabura.—Ibarra, 4.º de abril de 1878.

Al H. señor Ministro de Estado en el despacho de Hacienda y obras públicas. Señor—La razón que acompaño mas minutas de gastos que han hecho en el hospital de caridad en la semana del 22 al 27 del mes pasado.

Razon de los hechos en el hospital de caridad de esta ciudad en la semana del 22 al 27 de marzo de 1875.

Marzo 22. Pagados al maestro herrero Fernán Arias por la hechura de siete ventanas..... 8,73

Id. 24. Id. por sus jornales á los peones y albañiles que han trabajado..... 23,31

Id. 27. Id. por el valor de cuatro barriles que han sido necesarios..... 6,

Id. id. id. por id. de carbon para masas y ladrillos..... 56,25

Id. id. id. al señor Miguel Andrade, conductor de la obra..... 8,

Id. id. id. al sobrestante José Dalgo..... 7,75

Id. id. id. en el maestro Mateo Cadena por el trabajo de tres semanas trascursadas el 8 al 27, según la contrata que tiene celebrada 36,

Suman..... 139,06

Ibarrá, abril 3 de 1875.—Miguel Torres Burbano.

Razon de los gastos que han tenido lugar en la construcción de la casa de las farmacia y colegio de niñas de esta ciudad en la semana del 29 de marzo al 3 del presente.

Abril 2. Pagados por el valor de nueve libras de hierro y tres de acero que han sido necesarios para calzar seis barras, y por la hechura de dicho trabajo..... 6,69

Id. 3. Id. por los jornales á los peones que han trabajado..... 11,81

Suman..... 18,56

Ibarrá, abril 10 de 1875.—Miguel Torres Burbano.

República del Ecuador.—Gobernación de la provincia de Imbabura—Ibarrá, 4 to de abril de 1875.

Al H. señor Ministro de Estado en el despacho de Hacienda y obras públicas. Señor.—Para que U.S. se digne solicitar la aprobación suprema, acompaño las razones de los gastos hechos en el hospital de caridad, en la casa de huérfanas y colegio de niñas de esta ciudad en la semana del 29 de marzo al 3 del que sigue.

Dios guarde á U.S. H.—Juan M. España.

Razon de los gastos hechos en el hospital de caridad de esta ciudad en la semana del 29 de marzo al 3 del presente.

Abril 1. Pagados al señor Ciriaco Grijalva, empresario de la construcción de tejas y ladrillos para esta obra, en calidad de adelantados, según su contrata aprobada por el Gobierno..... 129,

Id. id. al mismo de carpintería, Miguel Moran por la hechura de siete marcos de ventanas Id. 2. Id. al canterón Miguel Brasil por el valor de piedra rostrillo..... 10,50

Id. id. al maestro de herreria Camilo Garcia por hechura de varias obras..... 8,

Id. 8. Id. al canterón Nicolas Freire por piedra rostrillo..... 10,

Id. id. al conductor señor Miguel Andrade por su trabajo..... 5,

Id. id. id. por su jornal al sobrestante José Dalgo..... 1,23

Id. id. id. por id. de los albañiles y peones..... 52,12

Suman..... 214,87

Ibarrá, abril 10 de 1875.—Miguel Torres Burbano.

República del Ecuador.—Gobernación de la provincia de Imbabura—Ibarrá, 4 to de abril de 1875.

Al H. señor Ministro de Estado en el despacho de Hacienda y obras públicas. Señor.—Acompaño á U.S. H. la razón de los gastos hechos por esta Tesorería en la casa de huérfanas, colegio de niñas y hospital de caridad de esta ciudad, en la semana del 12 al 17 del corriente. U.S. se dignará recibir la aprobación suprema.

Dios guarde á U.S. H.—Juan M. España.

Razon de los gastos hechos en el hospital de caridad de esta ciudad en la semana del 5 al 10 de abril de 1875.

Abril 7. Pagado al señor Miguel Lara por el valor de cal..... 255,

Id. 9. Pagado al canterón Francisco Arellano por id. de piedra rostrillo..... 10,

Id. 10. Pagado al arriero José Cisneros que condujo piedra rostrillo á la obra..... 5,50

Id. id. pagado al señor Miguel Andrade conductor de la obra, por su trabajo en la referida semana..... 6,

Suman..... 276,50

Ibarrá, abril 17 de 1875.—Miguel Torres Burbano.

Id. id. pagado al sobrestante José Dalgo por su jornal..... 1,23

Id. id. pagados á los albañiles y peones por id..... 57,07

Suman..... 334,52

Ibarrá, abril 17 de 1875.—Miguel Torres Burbano.

Razon de los gastos que han tenido lugar en la construcción de la casa de huérfanas y Colegio de niñas de esta ciudad en la semana del 5 al 10 de abril de 1875.

Abril 10. Pagados á siete peones que han venido de Otavalo conduciendo herramienta para esta obra..... 88

Id. id. pagado al señor Modesto Gómez Jurado conductor de esta obra, por su trabajo en la referida semana á razón de un peso diario..... 6,

Id. id. pagados á los albañiles y peones por sus jornales..... 54,69

Suman..... 01,57

Ibarrá, abril 17 de 1875.—Miguel Torres Burbano.

República del Ecuador.—Inspección del camino de herradura del Arenal.—Guaranda, marzo 23 de 1875.

Al H. señor Ministro de Estado en el despacho de Hacienda y obras públicas. Tengo el honor de elevar al despacho de U.S. H. el informe de los trabajos ejecutados en la refacción de la vía de Chunchi entre Sillaloma y San Cristóbal, á fin de que se sirva poner en conocimiento de S. E. como de haber suspendido el trabajo de una y otra vía por los días de una semana santa.

Dios guarde á U.S. H.—Gregorio Coloma.

Razon demosttrativa de los trabajos ejecutados en la quinienta del 20 de marzo al 10 de abril de 1875.

Observaciones. Se han botado 14 derrumbos. Se han incluido 20 metros de canchales, ademas de 130 metros de un pantano de 20 se han hecho á sujecion de 120 profundidad, y para lo tambien 600 metros de canchales de un solo en un canchales de una que de arena sobre la madre.

Observaciones. Refaccion de decimo 500 metros. Riesgo de casar 200 metros, se ha canchalizado 150 metros de un pantano de 20 se han hecho á sujecion de 120 profundidad, y para lo tambien 600 metros de canchales de un solo en un canchales de una que de arena sobre la madre.

Observaciones. Brigada de refaccion en Sillaloma y San Cristóbal.

Observaciones. NÚMERO DE TRABAJADORES. SUMA DE DIAS GASTOS INVENTARIOS.

Observaciones. Son copias.—El Subsecretario, Vicente Lucio Salazar.

Observaciones. CONDUCTOR..... 1

Observaciones. Sobrestante..... 1

Observaciones. Peones..... 102

Observaciones. Total..... 104

Observaciones. No oficial.

Observaciones. EL TUNEL SUB-MARINO.

Observaciones. La gran idea de unir á Inglaterra con el continente europeo marcha rápidamente á realizarse; vencidas en el terreno de la ciencia las graves dificultades que ofrece la naturaleza, dos sociedades de hombres emprendedores y decididos se aprestan hoy á realizar el maravilloso proyecto. El ministro de trabajos públicos de Francia ha presentado á la Asamblea Nacional un proyecto de ley autorizando á M. Miguel Chevalier, presidente de una de las sociedades, á empúzar las primeras investigaciones. En Inglaterra, la otra sociedad debe emprender el trabajo accionante, y á fin de tanto ensayos resultó como era de esperar, que puede obtenerse un fin satisfactorio, ambas sociedades, unidas, comenzarán á perforar el paso de comunicacion submarino entre la mas libre de las monarquías, y la mas fanatizada de las repúblicas europeas.

Observaciones. El procedimiento que se ha de emplear en el túnel no es el usado comunmente en trabajos de esta especie, no se recurrirá esta vez á las materias explosivas como la dinamita, ó la pólvora, porque el costo seria inmenso; un ingeniero inglés, Mr. Brimton, ha inventado una máquina cortadora de las rocas, que destruye y replantamientos, y del modo mas silencioso, las rocas y terrenos calcáreos, que son los que constituyen el fondo del Paso de Calais; este instrumento recibe el movimiento de una máquina de vapor, ó de aire comprimido, sin gran polea movida por tríples tripas ó de otros disenos que están faltando, y al de tantas agujas resulta un movimiento de rotacion extendidamente rápido, y á medida que van estos introduciéndose, todo el resto del aparato destinado á recoger los escorbos, va marchando á la vez que ellos.

Observaciones. El túnel que se está perforando en el Canal de S. E. el Presidente de la República. Dios guarde á U.S. H.—Gregorio Coloma.

Observaciones. Observaciones. Se han botado 14 derrumbos. Se han incluido 20 metros de canchales, ademas de 130 metros de un pantano de 20 se han hecho á sujecion de 120 profundidad, y para lo tambien 600 metros de canchales de un solo en un canchales de una que de arena sobre la madre.

Observaciones. Observaciones. Brigada de refaccion en Sillaloma y San Cristóbal.

Observaciones. NÚMERO DE TRABAJADORES. SUMA DE DIAS GASTOS INVENTARIOS.

Observaciones. Son copias.—El Subsecretario, Vicente Lucio Salazar.

Observaciones. CONDUCTOR..... 1

Observaciones. Sobrestante..... 1

Observaciones. Peones..... 102

Observaciones. Total..... 104

Observaciones. No oficial.

Observaciones. EL TUNEL SUB-MARINO.

Observaciones. La gran idea de unir á Inglaterra con el continente europeo marcha rápidamente á realizarse; vencidas en el terreno de la ciencia las graves dificultades que ofrece la naturaleza, dos sociedades de hombres emprendedores y decididos se aprestan hoy á realizar el maravilloso proyecto. El ministro de trabajos públicos de Francia ha presentado á la Asamblea Nacional un proyecto de ley autorizando á M. Miguel Chevalier, presidente de una de las sociedades, á empúzar las primeras investigaciones. En Inglaterra, la otra sociedad debe emprender el trabajo accionante, y á fin de tanto ensayos resultó como era de esperar, que puede obtenerse un fin satisfactorio, ambas sociedades, unidas, comenzarán á perforar el paso de comunicacion submarino entre la mas libre de las monarquías, y la mas fanatizada de las repúblicas europeas.

Observaciones. El procedimiento que se ha de emplear en el túnel no es el usado comunmente en trabajos de esta especie, no se recurrirá esta vez á las materias explosivas como la dinamita, ó la pólvora, porque el costo seria inmenso; un ingeniero inglés, Mr. Brimton, ha inventado una máquina cortadora de las rocas, que destruye y replantamientos, y del modo mas silencioso, las rocas y terrenos calcáreos, que son los que constituyen el fondo del Paso de Calais; este instrumento recibe el movimiento de una máquina de vapor, ó de aire comprimido, sin gran polea movida por tríples tripas ó de otros disenos que están faltando, y al de tantas agujas resulta un movimiento de rotacion extendidamente rápido, y á medida que van estos introduciéndose, todo el resto del aparato destinado á recoger los escorbos, va marchando á la vez que ellos.

Observaciones. El túnel que se está perforando en el Canal de S. E. el Presidente de la República. Dios guarde á U.S. H.—Gregorio Coloma.

Observaciones. Observaciones. Se han botado 14 derrumbos. Se han incluido 20 metros de canchales, ademas de 130 metros de un pantano de 20 se han hecho á sujecion de 120 profundidad, y para lo tambien 600 metros de canchales de un solo en un canchales de una que de arena sobre la madre.

Observaciones. Observaciones. Brigada de refaccion en Sillaloma y San Cristóbal.

Observaciones. NÚMERO DE TRABAJADORES. SUMA DE DIAS GASTOS INVENTARIOS.

Observaciones. Son copias.—El Subsecretario, Vicente Lucio Salazar.

Observaciones. CONDUCTOR..... 1

Observaciones. Sobrestante..... 1

Observaciones. Peones..... 102

Observaciones. Total..... 104

de reinar sobre el universo. Por encontrar una respuesta á todas estas calumnias tan perjudicas como necesarias, es necesario tomar el Evangelio y releer la pasion de Nuestro Señor Jesucristo. Pero Pio IX sigue el ejemplo del divino Maestro, es decir, no responde. Cuando se escriba la historia de este tiempo, se recordará todos los discursos de Bismarck, será preciso agregar: *Plus autem tacet*.

Y por qué calla Pio IX? Por la misma razon porque callaba Jesus. Los Santos Padres señalan principalmente dos grandes motivos de este admirable silencio. Jesus callaba, dice San Jerónimo, porque sabia bien que cualquiera respuesta habria sido la base, el argumento de esas calumnias. *Tacet quod sciret quid quod tandem respondisset arguerunt ad causam.*

Callaba Jesus, replica otro comentarista por el mismo San Jerónimo, para espantar con su silencio la necia palabra de Adán, quien al reprobarse su desobediencia se excusó diciendo que la mujer le habia seducido á comer la manzana venida. Estos son las dos razones que ahora han incluido al Padre Santo Pio IX á callar.

Pio IX calla 1.º porque cualquiera cosa que dijera suministraría materia para nuevas mentiras. Como se interpretan sus decretos, sus allocuciones, el Syllabus, así se interpretan sus respuestas. Por lo tanto sufra y calla.

Pio IX calla 2.º porque muchos hablan hoy día en Europa, y el mundo marcha á su ruina por la necia palabra de los Parlamentos. El silencio de nuestro Padre Santo es á un tiempo una espacion, un remedio, una enseñanza. Se arruinan los pueblos por hablar y Pio IX se salva con callar.

Y nosotros, que tantas veces hemos admirado la noble y valiente palabra del Papa, hoy nos inclinamos reverentes ante un silencio tan noble, tan saludable y tan grande como su palabra. *Plus autem tacet.*

(De El Correo de la Serna).

El Subsecretario principal, Manuel Herrera.

Razon demosttrativa de los trabajos ejecutados en la quinienta del 20 de marzo al 10 de abril de 1875.

Observaciones. Se han botado 14 derrumbos. Se han incluido 20 metros de canchales, ademas de 130 metros de un pantano de 20 se han hecho á sujecion de 120 profundidad, y para lo tambien 600 metros de canchales de un solo en un canchales de una que de arena sobre la madre.

Observaciones. Refaccion de decimo 500 metros. Riesgo de casar 200 metros, se ha canchalizado 150 metros de un pantano de 20 se han hecho á sujecion de 120 profundidad, y para lo tambien 600 metros de canchales de un solo en un canchales de una que de arena sobre la madre.

Observaciones. Brigada de refaccion en Sillaloma y San Cristóbal.

Observaciones. NÚMERO DE TRABAJADORES. SUMA DE DIAS GASTOS INVENTARIOS.

Observaciones. Son copias.—El Subsecretario, Vicente Lucio Salazar.

Observaciones. CONDUCTOR..... 1

Observaciones. Sobrestante..... 1

Observaciones. Peones..... 102

Observaciones. Total..... 104

Observaciones. No oficial.

Observaciones. EL TUNEL SUB-MARINO.

Observaciones. La gran idea de unir á Inglaterra con el continente europeo marcha rápidamente á realizarse; vencidas en el terreno de la ciencia las graves dificultades que ofrece la naturaleza, dos sociedades de hombres emprendedores y decididos se aprestan hoy á realizar el maravilloso proyecto. El ministro de trabajos públicos de Francia ha presentado á la Asamblea Nacional un proyecto de ley autorizando á M. Miguel Chevalier, presidente de una de las sociedades, á empúzar las primeras investigaciones. En Inglaterra, la otra sociedad debe emprender el trabajo accionante, y á fin de tanto ensayos resultó como era de esperar, que puede obtenerse un fin satisfactorio, ambas sociedades, unidas, comenzarán á perforar el paso de comunicacion submarino entre la mas libre de las monarquías, y la mas fanatizada de las repúblicas europeas.

Observaciones. El procedimiento que se ha de emplear en el túnel no es el usado comunmente en trabajos de esta especie, no se recurrirá esta vez á las materias explosivas como la dinamita, ó la pólvora, porque el costo seria inmenso; un ingeniero inglés, Mr. Brimton, ha inventado una máquina cortadora de las rocas, que destruye y replantamientos, y del modo mas silencioso, las rocas y terrenos calcáreos, que son los que constituyen el fondo del Paso de Calais; este instrumento recibe el movimiento de una máquina de vapor, ó de aire comprimido, sin gran polea movida por tríples tripas ó de otros disenos que están faltando, y al de tantas agujas resulta un movimiento de rotacion extendidamente rápido, y á medida que van estos introduciéndose, todo el resto del aparato destinado á recoger los escorbos, va marchando á la vez que ellos.

Observaciones. El túnel que se está perforando en el Canal de S. E. el Presidente de la República. Dios guarde á U.S. H.—Gregorio Coloma.

Observaciones. Observaciones. Se han botado 14 derrumbos. Se han incluido 20 metros de canchales, ademas de 130 metros de un pantano de 20 se han hecho á sujecion de 120 profundidad, y para lo tambien 600 metros de canchales de un solo en un canchales de una que de arena sobre la madre.

Observaciones. Observaciones. Brigada de refaccion en Sillaloma y San Cristóbal.

Observaciones. NÚMERO DE TRABAJADORES. SUMA DE DIAS GASTOS INVENTARIOS.

Observaciones. Son copias.—El Subsecretario, Vicente Lucio Salazar.

Observaciones. CONDUCTOR..... 1

Observaciones. Sobrestante..... 1

Observaciones. Peones..... 102

Observaciones. Total..... 104

Observaciones. No oficial.

Observaciones. EL TUNEL SUB-MARINO.

Observaciones. La gran idea de unir á Inglaterra con el continente europeo marcha rápidamente á realizarse; vencidas en el terreno de la ciencia las graves dificultades que ofrece la naturaleza, dos sociedades de hombres emprendedores y decididos se aprestan hoy á realizar el maravilloso proyecto. El ministro de trabajos públicos de Francia ha presentado á la Asamblea Nacional un proyecto de ley autorizando á M. Miguel Chevalier, presidente de una de las sociedades, á empúzar las primeras investigaciones. En Inglaterra, la otra sociedad debe emprender el trabajo accionante, y á fin de tanto ensayos resultó como era de esperar, que puede obtenerse un fin satisfactorio, ambas sociedades, unidas, comenzarán á perforar el paso de comunicacion submarino entre la mas libre de las monarquías, y la mas fanatizada de las repúblicas europeas.

Observaciones. El procedimiento que se ha de emplear en el túnel no es el usado comunmente en trabajos de esta especie, no se recurrirá esta vez á las materias explosivas como la dinamita, ó la pólvora, porque el costo seria inmenso; un ingeniero inglés, Mr. Brimton, ha inventado una máquina cortadora de las rocas, que destruye y replantamientos, y del modo mas silencioso, las rocas y terrenos calcáreos, que son los que constituyen el fondo del Paso de Calais; este instrumento recibe el movimiento de una máquina de vapor, ó de aire comprimido, sin gran polea movida por tríples tripas ó de otros disenos que están faltando, y al de tantas agujas resulta un movimiento de rotacion extendidamente rápido, y á medida que van estos introduciéndose, todo el resto del aparato destinado á recoger los escorbos, va marchando á la vez que ellos.

Observaciones. El túnel que se está perforando en el Canal de S. E. el Presidente de la República. Dios guarde á U.S. H.—Gregorio Coloma.

Observaciones. Observaciones. Se han botado 14 derrumbos. Se han incluido 20 metros de canchales, ademas de 130 metros de un pantano de 20 se han hecho á sujecion de 120 profundidad, y para lo tambien 600 metros de canchales de un solo en un canchales de una que de arena sobre la madre.

Observaciones. Observaciones. Brigada de refaccion en Sillaloma y San Cristóbal.

Observaciones. NÚMERO DE TRABAJADORES. SUMA DE DIAS GASTOS INVENTARIOS.

Observaciones. Son copias.—El Subsecretario, Vicente Lucio Salazar.

Observaciones. CONDUCTOR..... 1

Observaciones. Sobrestante..... 1

Observaciones. Peones..... 102

Observaciones. Total..... 104

de reinar sobre el universo. Por encontrar una respuesta á todas estas calumnias tan perjudicas como necesarias, es necesario tomar el Evangelio y releer la pasion de Nuestro Señor Jesucristo. Pero Pio IX sigue el ejemplo del divino Maestro, es decir, no responde. Cuando se escriba la historia de este tiempo, se recordará todos los discursos de Bismarck, será preciso agregar: *Plus autem tacet*.

Y por qué calla Pio IX? Por la misma razon porque callaba Jesus. Los Santos Padres señalan principalmente dos grandes motivos de este admirable silencio. Jesus callaba, dice San Jerónimo, porque sabia bien que cualquiera respuesta habria sido la base, el argumento de esas calumnias. *Tacet quod sciret quid quod tandem respondisset arguerunt ad causam.*

Callaba Jesus, replica otro comentarista por el mismo San Jerónimo, para espantar con su silencio la necia palabra de Adán, quien al reprobarse su desobediencia se excusó diciendo que la mujer le habia seducido á comer la manzana venida. Estos son las dos razones que ahora han incluido al Padre Santo Pio IX á callar.

Pio IX calla 1.º porque cualquiera cosa que dijera suministraría materia para nuevas mentiras. Como se interpretan sus decretos, sus allocuciones, el Syllabus, así se interpretan sus respuestas. Por lo tanto sufra y calla.

Pio IX calla 2.º porque muchos hablan hoy día en Europa, y el mundo marcha á su ruina por la necia palabra de los Parlamentos. El silencio de nuestro Padre Santo es á un tiempo una espacion, un remedio, una enseñanza. Se arruinan los pueblos por hablar y Pio IX se salva con callar.

Y nosotros, que tantas veces hemos admirado la noble y valiente palabra del Papa, hoy nos inclinamos reverentes ante un silencio tan noble, tan saludable y tan grande como su palabra. *Plus autem tacet.*

(De El Correo de la Serna).

El Subsecretario principal, Manuel Herrera.

Razon demosttrativa de los trabajos ejecutados en la quinienta del 20 de marzo al 10 de abril de 1875.

Observaciones. Se han botado 14 derrumbos. Se han incluido 20 metros de canchales, ademas de 130 metros de un pantano de 20 se han hecho á sujecion de 120 profundidad, y para lo tambien 600 metros de canchales de un solo en un canchales de una que de arena sobre la madre.

Observaciones. Refaccion de decimo 500 metros. Riesgo de casar 200 metros, se ha canchalizado 150 metros de un pantano de 20 se han hecho á sujecion de 120 profundidad, y para lo tambien 600 metros de canchales de un solo en un canchales de una que de arena sobre la madre.

Observaciones. Brigada de refaccion en Sillaloma y San Cristóbal.

Observaciones. NÚMERO DE TRABAJADORES. SUMA DE DIAS GASTOS INVENTARIOS.

Observaciones. Son copias.—El Subsecretario, Vicente Lucio Salazar.

Observaciones. CONDUCTOR..... 1

Observaciones. Sobrestante..... 1

Observaciones. Peones..... 102

Observaciones. Total..... 104

Observaciones. No oficial.

Observaciones. EL TUNEL SUB-MARINO.

Observaciones. La gran idea de unir á Inglaterra con el continente europeo marcha rápidamente á realizarse; vencidas en el terreno de la ciencia las graves dificultades que ofrece la naturaleza, dos sociedades de hombres emprendedores y decididos se aprestan hoy á realizar el maravilloso proyecto. El ministro de trabajos públicos de Francia ha presentado á la Asamblea Nacional un proyecto de ley autorizando á M. Miguel Chevalier, presidente de una de las sociedades, á empúzar las primeras investigaciones. En Inglaterra, la otra sociedad debe emprender el trabajo accionante, y á fin de tanto ensayos resultó como era de esperar, que puede obtenerse un fin satisfactorio, ambas sociedades, unidas, comenzarán á perforar el paso de comunicacion submarino entre la mas libre de las monarquías, y la mas fanatizada de las repúblicas europeas.

Observaciones. El procedimiento que se ha de emplear en el túnel no es el usado comunmente en trabajos de esta especie, no se recurrirá esta vez á las materias explosivas como la dinamita, ó la pólvora, porque el costo seria inmenso; un ingeniero inglés, Mr. Brimton, ha inventado una máquina cortadora de las rocas, que destruye y replantamientos, y del modo mas silencioso, las rocas y terrenos calcáreos, que son los que constituyen el fondo del Paso de Calais; este instrumento recibe el movimiento de una máquina de vapor, ó de aire comprimido, sin gran polea movida por tríples tripas ó de otros disenos que están faltando, y al de tantas agujas resulta un movimiento de rotacion extendidamente rápido, y á medida que van estos introduciéndose, todo el resto del aparato destinado á recoger los escorbos, va marchando á la vez que ellos.

Observaciones. El túnel que se está perforando en el Canal de S. E. el Presidente de la República. Dios guarde á U.S. H.—Gregorio Coloma.

Observaciones. Observaciones. Se han botado 14 derrumbos. Se han incluido 20 metros de canchales, ademas de 130 metros de un pantano de 20 se han hecho á sujecion de 120 profundidad, y para lo tambien 600 metros de canchales de un solo en un canchales de una que de arena sobre la madre.

Observaciones. Observaciones. Brigada de refaccion en Sillaloma y San Cristóbal.

Observaciones. NÚMERO DE TRABAJADORES. SUMA DE DIAS GASTOS INVENTARIOS.

Observaciones. Son copias.—El Subsecretario, Vicente Lucio Salazar.

Observaciones. CONDUCTOR..... 1

Observaciones. Sobrestante..... 1

Observaciones. Peones..... 102

Observaciones. Total..... 104

Observaciones. No oficial.

Observaciones. EL TUNEL SUB-MARINO.

Observaciones. La gran idea de unir á Inglaterra con el continente europeo marcha rápidamente á realizarse; vencidas en el terreno de la ciencia las graves dificultades que ofrece la naturaleza, dos sociedades de hombres emprendedores y decididos se aprestan hoy á realizar el maravilloso proyecto. El ministro de trabajos públicos de Francia ha presentado á la Asamblea Nacional un proyecto de ley autorizando á M. Miguel Chevalier, presidente de una de las sociedades, á empúzar las primeras investigaciones. En Inglaterra, la otra sociedad debe emprender el trabajo accionante, y á fin de tanto ensayos resultó como era de esperar, que puede obtenerse un fin satisfactorio, ambas sociedades, unidas, comenzarán á perforar el paso de comunicacion submarino entre la mas libre de las monarquías, y la mas fanatizada de las repúblicas europeas.

Observaciones. El procedimiento que se ha de emplear en el túnel no es el usado comunmente en trabajos de esta especie, no se recurrirá esta vez á las materias explosivas como la dinamita, ó la pólvora, porque el costo seria inmenso; un ingeniero inglés, Mr. Brimton, ha inventado una máquina cortadora de las rocas, que destruye y replantamientos, y del modo mas silencioso, las ro