

Boletín Oficial

DE LA PROVINCIA DE BURGOS

SUSCRICION PARA LA CAPITAL.
 Por un año... 50
 Por seis meses 26
 Por tres id... 14

Se suscribe á este periódico en la Seccion de Contabilidad del Gobierno de la provincia. Se publica los Martes, Jueves, Viernes y Domingos.

PARA FUERA DE LA CAPITAL.
 Por un año... 60
 Por seis meses 32
 Por tres id... 18

PARTE OFICIAL.

PRESIDENCIA DEL CONSEJO DE MINISTROS.

S. M. la REINA nuestra Señora (que Dios guarde) y su augusta y Real familia continúan sin novedad en su importante salud.

GOBIERNO DE LA PROVINCIA

DE BURGOS.

Circular núm. 179.

El *Boletín* de la provincia es el órgano oficial por donde llegan á conocimiento del público, las leyes y demás disposiciones superiores para su aplicacion y observancia. Los Ayuntamientos en particular necesitan consultarle con frecuencia, y al efecto es consiguiente que habrán de conservar en sus Secretarías bien organizados cuantos números vayan saliendo. El medio mejor de conseguirlo y de que no sufran estravío es la encuadernacion al final de cada año, y cabalmente se presenta ocasion de hacerlo con mucha equidad y sin ninguna clase de molestias.

En instancia presentada en este Gobierno D. Antonio Caño y Nuñez, vecino de Madrid, se ofrece á ejecutar dicha encuadernacion, personándose en los pueblos por la módica retribucion de 6 reales por cada año, ó tomo en rústica y rotulado, desde el año de 1853 en adelante, por cuyo medio se logra tener en los Ayuntamientos una coleccion completa y bien ordenada de todos los *Boletines* que se publicaron desde aquella época, medida que se ha llevado á cabo en las provincias de Cuenca, Zamora, Alicante, Ciudad-Real y otras.

No obligaré á los Señores Alcaldes á que la adopten en esta, pero persuadido de que reconocerán los beneficios que ha de reportar su ejecucion por las razones dichas, les recomiendo la favorable

proposicion del Sr. Caño y Nuñez, cuyos gastos serán satisfechos de lo consignado en los respectivos presupuestos municipales para gastos de Secretaria, y si esta partida no fuese suficiente, podrá verificarse con cargo al capitulo de imprevistos, viniendo á figurar en las cuentas correspondientes, en las que les serán de abono bajo el epigrafe de gastos voluntarios. Burgos 8 de Junio de 1861. Francisco de Otazu.

(Gaceta núm. 80.)

MINISTERIO DE FOMENTO.

OBRAS PÚBLICAS.

Illmo. Sr.: De conformida con lo propuesto por esa Direccion y con el parecer de la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos, S. M. la Reina (que Dios guarde) ha tenido á bien autorizar á D. Manuel Sanz para que, salvo el derecho de propiedad y sin perjuicio de tercero, aproveche las aguas del rio Arandillo como motor de un molino harinero que intenta establecer en el término de Cuevas Labradas, provincia de Guadalajara; debiendo sujetarse á las condiciones siguientes:

- 1.ª La altura de la presa no podrá exceder de 50 centímetros, y se referirá á un punto fijo é invariable del terreno para que pueda ser comprobada en todo tiempo.
- 2.ª Se variará el canal de desagüe disminuyendo su pendiente á fin de evitar las socavaciones y derrumbamientos del terreno.
- 3.ª Las demás obras se ejecutarán con sujecion al proyecto aprobado en esta fecha, y todas bajo la inspeccion del Ingeniero Jefe de dicha provincia.

De Real orden lo digo á V. I. para los efectos correspondientes. Dios guarde á V. I. muchos años. Madrid 18 de Marzo de 1861.--Corvera. Sr. Director general de Obras públicas.

Illmo. Sr.: Accediendo S. M. la Reina (q. D. g.) á lo solicitado por D. Jacinto Mateos, vecino de Salamanca, ha tenido á bien autorizarle por el término de un año, para verificar los estudios de un ferro-carril, que partiendo de Medina del Campo termine en Salamanca; en el concepto de que por esta autorizacion no se confiere derecho alguno al intere-

sado á la concesion del camino, ni á indemnizacion de ningun género por los gastos que los referidos estudios le ocasionen; reservándose el Gobierno la facultad de conceder iguales autorizaciones á los que las soliciten, y elegir entre los proyectos que se presenten el que juzgue más conveniente á los intereses generales del pais, teniendo presentes al mismo tiempo los particulares creados por anteriores concesiones.

De Real orden lo digo á V. I. para su inteligencia y efectos consiguientes. Dios guarde á V. I. muchos años. Madrid 18 de Marzo de 1861.--Corvera. Sr. Director general de Obras públicas.

CONSEJO DE ESTADO.

REAL DECRETO.

Doña Isabel II, por la gracia de Dios y la Constitucion de la Monarquía española, Reina de las Españas. A todos los que las presentes vieren y entendieren, y á quienes tocare su observancia y cumplimiento, sabed: que he venido en decretar lo siguiente:

En el pleito que pende en el Consejo de Estado en primera y única instancia entre partes, de la una el Licenciado E. José Diaz Martin, á nombre de D. José de Salamanca, vecino de esta Corte, demandante, y de la otra la Administracion general, demandada y representada por mi Fiscal, sobre revocacion de la Real orden de 19 de Enero de 1859, por la que se mandó: primero, que se abonaran á Don José de Salamanca 150 000 rs. por el proyecto de ferro-carril de Miranda á Bilbao por Vitoria, y 490.000 por el de Zornoza á Irún por Deva, ó sean 620.000 rs. por los dos, y segundo, que Salamanca reintegrase al Tesoro los 100.000 rs. que resultaban á favor del Estado á consecuencia del pago de 720.000 que se le hizo á buena cuenta en virtud de la Real orden de 16 de Mayo de 1854:

Visto:
 Visto el proyecto de ley presentado por el Gobierno á las Cortes en 15 de Diciembre de 1854, en el que se refiere la historia de las varias concesiones hechas de la línea de Madrid á Irún, y del que aparece que la primera concesion se hizo en 16 de Agosto de 1845 á la Diputacion provincial de Vizcaya, y al Ayuntamiento, Junta de Comercio y varios particulares de Bilbao: que ningun resultado dió esta concesion, subsistiendo por medio de prórogas, la úl-

tima de las cuales terminaba el 11 de Setiembre de 1852: que en 4 de Julio del mismo año, con anuencia de los concesionarios, contrató el Gobierno por un Real decreto con D. José de Salamanca la construccion de la parte comprendida entre Madrid y el Ebro, dejando á las corporaciones y particulares de Vizcaya la concesion definitiva de la parte comprendida desde el Ebro á Irún: que la contrata de construccion de Salamanca se anunció por Real decreto de 27 de Noviembre de 1852, fijando la subasta para el 15 de Febrero siguiente: pero se aplazó luego por Real decreto de 29 de Diciembre de 1852 hasta que se completaron los estudios de la línea; que antes de que esto pudiera verificarse se declaró reintegradas á las corporaciones y particulares de Vizcaya, por Real orden de 21 de Febrero de 1853, en la concesion que se les habia otorgado en 1845, y por otro de 26 de Marzo de 1853 se aprobó la concesion que aquellos habian hecho en 20 de Febrero anterior á Salamanca, y la que este hizo á su vez en 4 del mismo Marzo á varios capitalistas extrangeros de la concesion de toda la línea de Madrid á Irún; y que posteriormente, aprobada la nulidad de la primitiva concesion, y aun su caducidad, se dispuso por Real orden de 31 de Octubre de 1853 construir todo el camino por contrata.

Vistas las solicitudes que en 16 de Noviembre y 3 de Diciembre de 1853 y 20 de Febrero de 1854 presentó al Ministerio D. José de Salamanca, reclamando la indemnizacion que le pareció conveniente por los gastos y perjuicios que se le habian originado como contratista y concesionario, y sobre todo por los estudios que de su cuenta se habian hecho en las secciones de Madrid á Valladolid por la Serranilla, y los proyectos de Miranda de Ebro á Bilbao y de Bilbao á Irún, y que hizo subir á 5.394.800 rs., incluyendo en ellos 490.000 por los trabajos detallados ejecutados bajo la direccion del Ingeniero D. Francisco de Echanove, con auxiliares, peones y demás entre la frontera de Francia y Bilbao, 150.000 por iguales trabajos bajo la de D. Félix Whagon entre Miranda y Bilbao por Vitoria:

Vista la Real orden de 16 de Mayo de 1854, en la que, previo informe de la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos, se dispuso que con cargo al cap. 26, art. 1.º del presupuesto se entregasen desde luego á D. José de Salamanca 720.000 rs. á cuenta de la

cantidad que debía indemnizarse por los gastos hechos para el estudio del ferrocarril del Norte, cuyos trabajos tenia remitidos al Ministerio, y de que presentaria cuenta debidamente justificada al verificarse el pago del resto de la suma que por dicho concepto le correspondiera:

Vistos los recibos que en su virtud presentó, y entre ellos dos de los Ingenieros Echanove y Whagon por las mismas cantidades de 490.000 y 130.000 reales, referentes á los estudios y trabajos que segun manifestacion anterior habian respectivamente dirigido; por lo que la Junta consultiva de Caminos, á la que se pasó el expediente para que nuevamente informara, fué de dictámen que debía abonarse la expresada suma:

Vista la ley de 15 de Mayo de 1855, en la que se declaró la caducidad de la concesion de toda la linea en los términos siguientes:

«Artículo 1.º Se declara caducada la concesion del ferrocarril de Madrid á Iruñ por Valladolid, Burgos y Bilbao, que fué otorgada por Real orden de 16 de Agosto de 1845 á la Diputacion general de Vizcaya y al Ayuntamiento, Junta de Comercio y varios particulares de Bilbao, como asimismo todas las cesiones que de dicha concesion se hayan hecho.

Art. 2.º Se autoriza al Gobierno para adquirir los planos y estudios que considere útiles y convenientes á la ejecucion de esta linea por su valor en tasacion, verificada por peritos que nombrarán la Direccion general de Obras públicas y el interesado, y en caso de discordia por un tercero que habrán designado previamente para este objeto los mismos peritos nombrados:

Vista la Real orden de 31 del mismo mes y año en que se mandó que pasaran á la Junta consultiva los trabajos, estudios y proyectos formados por las empresas particulares del ferrocarril de Madrid á Iruñ por Valladolid y Burgos para que informara los que convenia que el Gobierno adquiriese, con arreglo á la ley ya citada, como útiles para la ejecucion de la referida via:

Vista la Real orden de 24 de Julio siguiente en la que, de conformidad con lo informado por la Junta consultiva, se dispuso adquirir por el Gobierno, por su valor en tasacion verificada en la forma que prescribe dicha ley, entre otros estudios el de Miranda á Bilbao por Victoria, hecho por el Ingeniero Whagon, y el de Zornoza á Iruñ, hecho por los Ingenieros Echanove y Guinea, Echanove y Echanove, Torre Vildósola y Peyronceli:

Vista la tasacion que en 11 de Mayo de 1856 hicieron los Ingenieros, autorizados por el Gobierno y por D. José de Salamanca, de los estudios de la seccion del ferrocarril de Miranda de Ebro á Bilbao, dándoles el valor de 422.240 reales, y la que ejecutaron respecto del proyecto de Zornoza á Iruñ, regulándole en 531.500, siendo el total 953.540 rs. vn.:

Visto el dictámen del Abogado consultor del Ministerio de 24 de Diciembre, en el que fué de parecer que habiendo Don José de Salamanca gastado y pagado por el proyecto de la seccion de Miranda á Bilbao solo 150.000 rs., y por el de Zornoza 490.000, segun las cuentas que presentó en 20 de Febrero de 1854, se le abonasen los 620.000 reales del coste de ambos, y que era responsable de los 100.000 de exceso hasta los 720.000 que habia recibido; en cuya conformidad se dictó la Real orden de 19 de Enero de 1859 ya citada:

Vista la reclamacion que D. José de Salamanca dirigió al Ministerio solicitando que se revocase la anterior re-

solucion, y la Real orden de 18 de Febrero siguiente, en que se desestimó la solicitud diciéndose á Salamanca que en el término de 16 dias, contados desde la en que recibiese el traslado de esta decision, entregara en el Tesoro los 100.000 rs. que adeudaba; en la inteligencia que de no hacerlo se procedería á exigirlos en la forma que prescribieran las leyes, sin perjuicio de lo cual, devengaria dicha suma á favor de la Hacienda el 6 por 100 de interes desde el dia en que terminase el plazo; y que no procedia la via contenciosa mientras no realizara el pago ó consignacion de la referida cantidad, con arreglo al art. 8.º de la ley de Contabilidad de 20 de Febrero de 1850:

Visto el escrito de Salamanca de 15 del referido Marzo, en que manifestó que hera acreedor, además del importe de la tasacion, al 20 por 100 que en virtud de la Real orden de 31 de Marzo de 1854 se habia abonado á todos los que se encontraban en su caso; y pidió que, previa consignacion en la Caja general de Depósitos de los 100.000 reales en cuestion, se le admitiera el recurso ante el Consejo de Estado:

Vista la Real orden de 14 de Abril, en la que se dispuso que de los 2.089.939 rs., á cuyo abono tenia derecho Salamanca como subvencion correspondiente por obras hechas hasta el 26 de Marzo último en el ferrocarril de Zaragoza á Alsásua, se dedujeran por compensacion los 100.000 que adeudaba al Estado, formalizándose su reintegro en el Tesoro:

Vista la orden de la Direccion de 7 de Mayo, por la que se autorizó al interesado para reclamar por la via contenciosa, sin perjuicio de que el Gobierno determinara acerca de su procedencia, conforme al art. 52 del reglamento:

Vista la demanda que el Licenciado D. José Diaz Martin, á nombre de Don José de Salamanca, presentó en 19 de mismo mes de Mayo solicitando que se revocase la Real orden de 19 de Enero anterior, y se paguen á Salamanca los planos por la valuacion que les han dado los peritos nombrados por las partes, abonándole sobre el precio de tasacion el 20 por 100 concedido por la Real orden de 31 de Enero de 1854:

Visto el escrito de mi Fiscal, en el que excepciona en cuanto al segundo extremo de la demanda, ó sea respecto á que se abone á Salamanca el 20 por 100, que no está obligado á contestar mientras no se ventile y resuelva la cuestion en via gubernativa; y en cuanto al primer extremo, pide que se absuelva á la Administracion y confirme la Real orden reclamada:

Vistos los de réplica y dúplica en que cada parte reprodujo sus anteriores pretensiones:

Considerando que, cualquiera que hubiese sido antes la naturaleza de la reclamacion de Don José de Salamanca acerca del reintegro del coste de los planos y estudios del ferrocarril de Miranda á Bilbao y de Zornoza á Iruñ, y el valor dado á dichos trabajos por los Ingenieros que los ejecutaron; desde el momento que el Gobierno los adquirió á virtud de la ley de 15 de Mayo de 1855, su adquisicion fué un verdadero contrato de compra y venta, y el precio no quedó al arbitrio de los contrayentes, sino que habia de ser necesariamente el fijado en la ley á que quedaron sometidos, ó sea el que les diesen los peritos que al intento habian de nombrarse:

Considerando que en consecuencia de este precepto legal sobre la manera de fijar el precio, asi como el Gobierno tenia el derecho de abonar á D. José de Salamanca por los proyectos de que se trata menor cantidad que la fijada por

los Ingenieros que los ejecutaron, si tal hubiese sido el resultado de la tasacion pericial, contrajo la obligacion de pagarla mayor, si mayor fuese, como ha sido, dicha tasacion:

Considerando, en cuanto al abono de 20 por 100, que no habiendo recaido acerca de este punto resolucion gubernativa, no pueden ser objeto de decision contenciosa.

Conformándose con lo consultado por la Sala de lo Contencioso del Consejo de Estado en sesion á que asistieron D. Domingo Ruiz de la Vega, Presidente; D. Andrés Garcia Camba, el Conde de Clotard, D. Joaquin José Casaus, D. Antonio Escudero, D. Diego Lopez Ballesteros, D. Pedro Gomez de la Serna, D. Florencio Rodriguez Vaamonde, el Marques de Gerona, D. Manuel de Guillamas, y D. Eugenio Moreno Lopez;

Vengo en revocar la Real orden de 19 de Enero de 1859, y en mandar se paguen á D. José de Salamanca los planos y proyectos que han sido objeto de este pleito por la valuacion hecha por los peritos nombrados por las partes á consecuencia de lo dispuesto en la ley de 15 de Mayo de 1855; declarando no haber lugar á proveer en via contenciosa acerca de la reclamacion del 20 por 100 en el actual estado del negocio.

Dado en Palacio á veinte de Febrero de mil ochocientos sesenta y uno.—Eslá rubricado de la Real mano.—El Presidente del Consejo de Ministros, Leopoldo O'donnell.

Publicacion.—Leído y publicado el anterior Real decreto por mí el Secretario general del Consejo de Estado hallándose celebrando audiencia publica la Sala de lo Contencioso, acordó que se tenga como resolucion final en la instancia y autos á que se refiere; que se una á los mismos; se notifique en ferma á las partes, y se inserte en la Gaceta de que certifico.

Madrid 9 de Marzo de 1861.—Juan Sunyé.

SECCION DE FOMENTO.

Habiendo dispuesto la Compania del ferrocarril del Norte de España que el encargado de la misma Mr. Joraud, proceda al amojonamiento de los terrenos adquiridos para la ejecucion de la expresada via en la parte comprendida desde Monasterio á Miranda de Ebro, he acordado anunciarlo en este Boletín para conocimiento de los Señores Alcaldes de los pueblos que se expresan á continuacion y de los dueños de las propiedades colindantes con el ferrocarril; advirtiéndolo á los primeros que con esta fecha se les dirijen por el correo las instrucciones convenientes para que tenga cumplido efecto lo dispuesto en la instruccion aprobada por Real orden de 16 de Julio de 1855, que asi mismo se inserta á continuacion.

Burgos 8 de Junio de 1861.—Francisco de Otazu.

Pueblos en cuya jurisdiccion ha de procederse al acotamiento de los terrenos adquiridos por la Compania del ferrocarril del Norte.

Ameyugo.

Berzosa.

Briviesca.

Bujedo.

Cameno.

Castil de Peones.

Cubo.

Fuentebureba.

Grisaleña.

Miranda de Ebro.

Monasterio.

Oron.

Pancorbo.

Piedrahita de Juarros.

Prádanos.

Quintanilla-Bon.

Quintanavides.

Revillagodos.

Santa Maria Rivarredonda.

Santa Maria del Invierno.

Santa Olalla de Bureba.

Villaescusa la Solana.

Valverde.

Villanueva del Conde.

Zuñeda.

Real orden de 16 de Julio de 1855. Instruccion sobre el modo de practicar el amojonamiento y plano de los ferrocarriles.

MINISTERIO DE FOMENTO.

OBRAS PÚBLICAS.

La Reina (q. D. g.) se ha dignado aprobar, de acuerdo con lo propuesto por la Junta consultiva de Caminos Canales y Puertos, las adjuntas instrucciones para el cumplimiento del art. 22 del pliego de condiciones relativas á caminos de hierro aprobadas por Real orden de 31 de Diciembre de 1844; disponiendo que se circule á los Gobernadores de las provincias, á las empresas concesionarias de ferrocarriles y á los Inspectores facultativos, debiendo estos fijar para las lineas ó secciones que se hallen en explotacion, el plano en que haya de tener cumplimiento lo prevenido en la citada condicion 22, con arreglo á la Instruccion; y dando cuenta de las disposiciones que adopten con este objeto á esa Direccion general.

De Real orden lo digo á V. S. para su inteligencia y efectos consiguientes. Madrid 16 de Julio de 1855.—Alonso Martinez.—Sr. Director general de Obras públicas.

INSTRUCCION

SOBRE EL MODO DE PRACTICAR EL AMOJONAMIENTO Y PLANO DE LOS FERRO-CARRILES, APROBADA POR LA REAL ORDEN ANTERIOR.

Instrucciones que deben observarse para dar cumplimiento al artículo 22 del pliego de condiciones de caminos de hierro aprobado en 31 de Diciembre de 1844 relativo al acotamiento y plan definitivo de las obras, extendidas por la Junta Consultiva á consecuencia de disposicion de la Direccion general de Obras públicas y aprobadas en sesion del 9 de Junio de 1855.

Artículo 22 de la Real orden de 31 de Diciembre de 1844 que se cita.

ART. 22. Concluidos todos los trabajos, la compania hará á sus expensas, con asistencia de los Ingenieros del Gobierno, el amojonamiento y plan detallado de todas las partes del camino de hierro y sus dependencias. Formará tambien un estado descriptivo de los puentes y demas obras de fábrica que se hayan construido con arreglo al presente pliego de condiciones.

La compañía formará á sus expensas y depositará en la Dirección general de Caminos un ejemplar competentemente autorizado del acta de amojonamiento, del plano y del estado de las obras.

1.º Los documentos que las compañías están obligadas á entregar al Gobierno á la conclusion de las obras, son los siguientes:

Plán detallado del camino y sus dependencias.

Estados descriptivos de las obras.

Actas de amojonamiento de las propiedades.

DE LOS PLANOS.

2.º Los planos deberán extenderse en hojas, comprendiendo precisamente cada una un trozo de 5 kilómetros, con arreglo á las escalas siguientes:

Para los planos $\frac{1}{5,000}$

Para el perfil longitudinal se aplicará la misma escala anterior para las horizontales, y $\frac{1}{500}$ para verticales.

Para las obras de fábrica, estaciones, edificios etc. serán de $\frac{1}{400}$ cuando la luz del arco ó extension de la obra no pase de 50 metros; de $\frac{1}{200}$ para líneas de 150 metros, y de $\frac{1}{100}$ para las que excedan de 150 metros.

Para los subdetalles se emplearán de $\frac{1}{30}$ y $\frac{1}{25}$

3.º La vía estará representada en los planos por dos líneas paralelas; los hitos del amojonamiento por pequeños círculos de 0,004 de diámetro; el límite de la zona de propiedad por una línea delgada; y el de los términos de los pueblos por líneas interrumpidas.

4.º En las líneas que representan la vía, se señalará la situación de los pasos superiores, inferiores ó de nivel; la de las alcantarillas, pontones, puentes, viaductos, túneles y la division y numeración de los kilómetros. En sus inmediaciones se marcará la posición de las casillas, depósitos de aguas, estaciones, talleres y demas dependencias del camino.

5.º Se acotarán en los mismos planos el arrumbamiento y longitud de la parte recta de la directriz, el valor del ángulo de interseccion de los tramos, y el radio y amplitud de las curvas.

6.º Se fijarán tambien los hitos del amojonamiento, colocándolos en los ángulos de la línea de division, y acotando el valor de ellos y la longitud de los lados.

7.º Sobre esa línea de division, se marcará el límite de las propiedades contiguas, expresando el nombre de sus dueños.

8.º Se marcarán tambien y se expresarán los límites de los términos municipales.

9.º En el perfil longitudinal se acotarán las partes correspondientes á las enfílaciones rectas y á la amplitud de las curvas del plano, y además la longitud é inclinacion de las rasantes.

10. Las estaciones se representarán en planos especiales con la escala de $\frac{1}{400}$ figurando la planta de los edificios,

los cambios de vía, la situación de las plataformas, de los depósitos, de las agujas etc.

11. Los planos de las obras de fábrica y de los edificios constarán de alzado, planta y perfiles longitudinal y transversal.

Las diferentes obras de igual clase y dimensiones podrán representarse con un solo modelo.

En las grandes obras de puentes, viaductos etc. que se representan con la escala $\frac{1}{400}$, se detallará la construcción del tramo ó arco primero, con el estribo y pila en la escala de $\frac{1}{100}$, sin perjuicio de representar los subdetalles en las de $\frac{1}{50}$ y $\frac{1}{25}$.

Tanto los planos de las obras de la vía, como la de los edificios, se acotarán en todas sus partes.

ESTADOS DE OBRAS.

12. Las compañías presentarán una memoria descriptiva que expresará la longitud de la línea, su division en trozos, la designacion de los puntos principales y de divisorias y rios, las dimensiones generales de la vía, y el sistema ó sistemas adoptados en ellas.

13. Formarán tambien un estado en el que se expresen el arrumbamiento y longitud de la parte recta de los tramos, el valor de los ángulos de interseccion: el radio y amplitud de las curvas; la longitud é inclinacion de las rasantes, y el área de la zona que forma la propiedad del ferro-carril en cada término.

14. Redactarán además un estado descriptivo de las obras de fábrica y edificios, que exprese su clase, sus condiciones especiales de construcción, tales como las fundaciones, el sistema, los materiales y todos los detalles que den á conocer su naturaleza y su estado.

ACOTAMIENTO.

15. El acotamiento se hará por términos municipales, previa citacion que se hará con quince dias de anticipacion en el *Boletín oficial*, y en el pueblo correspondiente, y asistiendo al acto el Alcalde, los dueños de las propiedades colindantes, ó sus apoderados, el Procurador Sindico, el Ingeniero designado por el Gobierno, y el representante de la Compañía.

16. Con presencia de los expedientes de expropiacion, se procederá á trazar sobre el terreno las líneas límites de las propiedades particulares y de ferro-carril, colocando un hito de piedra en cada ángulo de la divisoria, ó de kilómetro en kilómetro, si fuese mayor la longitud de una recta y no hubiese obstáculos intermedios que impidan ver desde cada hito el mas inmediato, en cuyo caso se pondrán mas próximos y tendrán las dimensiones necesarias para que desde cada uno se divisen los contiguos.

17. Las dudas que se ofrezcan, se decidirán por dos peritos nombrados uno por la compañía, y otro por el propietario respectivo; y en caso de discordia, decidirá otro tercero designado por el Juez de partido.

18. Se extenderá un acta del amojonamiento de cada término, y en ella se expresarán las operaciones practicadas, la situación de los hitos, la longitud de los lados de la divisoria, el valor de los ángulos, la parte de línea que separa la propiedad de cada terrateniente y su nombre; y esta acta la firmarán el Alcalde, el Procurador sindico, el Ingeniero del Gobierno, los propietarios respectivos ó sus apoderados, el representante de la Compañía y los peritos que hubiesen intervenido en dicha operacion, reservándose la Compañía este documento y dejando una copia legalizada en el archivo del Ayuntamiento respectivo.

19. La Compañía entregará al Gobierno:

1.º Los planos redactados con sujecion á lo que previenen los artículos desde el 2.º al 11 inclusive, firmados por el Ingeniero de ella, y por el Director ó propietario de la misma, y visados por el Ingeniero de Gobierno.

2.º Los estados á que se refieren los artículos 12 al 14 inclusive, firmados por el mismo Ingeniero de la Empresa y Director ó propietario é igualmente visados por el Ingeniero del Gobierno.

3.º Copia legalizada de las actas de amojonamiento por términos de toda la línea, hechas con sujecion á las prevenciones de los artículos 15 al 18 inclusive.

Anuncios Oficiales.

SECCION DE FOMENTO.

Don Francisco de Otazu, Gobernador de la provincia de Burgos.

Hago saber: que habiendo sido aprobado el proyecto de la Carretera de Briviesca á Cornudilla, se ha procedido por el Ayudante 1.º Don Pedro de Guinea, á determinar las propiedades que han de ser definitivamente ocupadas, en todo ó en parte para la realizacion de las obras de dicha carretera, habiéndose pasado á este Gobierno la nómina correspondiente á la jurisdiccion de Aguilar de Bureba, con arreglo al artículo 3.º del reglamento de 27 de Julio de 1855, y á fin de que se haga público y notorio, y sin embargo del conocimiento que deben tener los interesados por la comunicacion que les ha pasado el Alcalde, he mandado con esta fecha que se inserte á continuacion en el *Boletín* de la provincia la nómina referida, señalando el término de diez dias, á contar desde el siguiente al en que se publique este edicto, para que puedan los interesados presentar las reclamaciones que les convengan con arreglo al art. 4.º de la ley de 17 de Julio de 1856 y reglamento de 27 de Julio de 1855.

Dado en Burgos á siete de Junio de 1861.—Francisco de Otazu.

NÓMINA de las propiedades ocupables con la carretera de Briviesca á Cornudilla.

JURISDICION DE AGUILAR.

Nombres y situacion de las propiedades.	Nombres de los dueños.
Labrantío entre el portillo del Pajar viejo y camino de Villasesenta	Ventura Fernandez
	Isabel Cuestau
	Duque de Frias.
	Eusebio Cuesta.
	Cecilia Calzada.
	Santiago Gonzalez.
	Monjas de Briviesca.
	Fructuoso Manzanedo.
	Victor Calzada.
	Pedro Gil.
	José Manzanedo.
	Tomás Gouzalez.
	Segundo Gonzalez.
	Pablo Besga.
Labrantío entre el camino de Villasesenta y Cerrillo de Carraprau.	Manuel Cuesta.
	Iglesia de Zúñiga.
	Beneficio del pueblo.
	Tomás Gonzalez, colono.
	D. Rafael Herran.
	Monjas de Huelgas de Burgos.
	D. Luis Castrillo.
	Julian Martinez.
	D. Ramon Bonifáz.
	Beneficio del Pueblo.
	D. Ramon Bonifáz.
	Braulio Besga.
	Simon Cuesta.
	Santiago Plaza.
Labrantío Entre dicho punto y alto de las Campiñas.	Victor Calzada.
	José Gonzalez.
	Tomás Gonzalez.
	Domingo Cuesta.
	Agapito Manzanedo.
	Victor Calzada.
	El mismo.
	Antonio Gonzalez.
	Julian Martinez.
	Braulio del Val.
	Tomás Cuesta.
	Braulio Vesga.
	Gerónimo Calzada.
	Mariano Cuesta.
Adrian Gomez.	

