

Sale Martes, Jueves y Sábados. Las reclamaciones se harán al Señor Gefe político; y los avisos á esta Redaccion serán francos de porte, sin cuyo requisito no se admitirán.



**BOLETIN**

**OFICIAL**

**PROVINCIA DE ALBACETE**

**PARTE OFICIAL.**

**GOBIERNO SUPERIOR POLÍTICO DE LA PROVINCIA DE ALBACETE.**

**ALBACETENSIS.**

No estará mi Autoridad leal y vivamente animada de verdadero interes por los de esta provincia, si al acercarse la ocasion solemne de fijar y aun decidir su suerte en las elecciones municipales, dejase de hablar á sus habitantes con la cordial sinceridad, propia del celo que deseo emplear en obsequio suyo.

Aunque no parezca del todo análogo á estos sentimientos el deplorable recuerdo de pasados desmanes y desafueros, preciso es no obstante hacerlo, como una precedente y provechosa leccion para el porvenir.

Si la Nacion se empeñó en larga y porfiada lucha para restaurar sus leyes, y afianzar con la libertad los derechos del Trono: si consiguiendo este objeto al traves de innumerables sacrificios, se la vió de nuevo tantas veces conmovida en busca de suspiradas mejoras y reformas: si cada cual alternativamente hizo ensayos, mas ó menos felices, para obtenerlas, proclamando distintos y aun idénticos principios: y si por fin á nadie le ha sido dado alcanzarle tan cabal y completo como merecian sus afanes y las necesidades y apuros de la Sociedad; todo ello, en suma, revela dos verdades importantes que nunca deben olvidarse: á saber, que los desvelos, debates y fatigas de probada utilidad publica, vienen solo á refundirse en el estudio de su buen sistema administrativo, y que la facultad y dón de aplicarle son enteramente estranos á la po-

**PRECIOS DE SUSCRICION.**

En esta Capital un mes . . . . . 8 rs.  
Idem por tres meses . . . . . 22  
Fuera, un mes franco de porte . . . . . 10  
Idem por tres meses . . . . . 28

lítica. Con solo reflexionar se logra la demostracion de ambas proposiciones.

Supuesto que el término de los comunes esfuerzos, ofreció el de la guerra civil, para que al principio fecundo de la paz, se asociasen los de la prosperidad y ventura que son inseparables de ella, tiempo és ya de ocuparse en su ventajoso objeto; uno mismo con el de fomento y beneficio individual y publico; dejando á parte esta funesta devastadora lucha que tanto los esteriliza, para reemplazarla con la amistosa (si así puede llamarse) que se egercita en el seno de la fraternidad, y en el campo de la calma y de la discusion tranquila é ilustrada, que debe presidir la obra trascendental é inmensa de las operaciones electorales. Ninguna ocasion ni coyuntura pueden presentarse mas acomodadas á su favorable y acertado desarrollo.

A tantas ilusiones han sucedido inestimables desengaños; á la violenta agitacion, el general cansacio y consiguiente sosiego; y hasta el empirismo y el calor en las cuestiones politicas han remitido su influencia, de manera que nadie apenas habla ya ni pregunta sino por realidades y bienes, sin espresa referencia á la mano que se los proporciona.

Feliz época para entenderse y avenirse con la facilidad que ofrece tan racional tolerancia; y mas feliz todavia para que pueda fiarse la direccion administrativa de los pueblos á manos realmente idóneas, sin mas distincion ni condiciones, que las de su relativa propiedad, probidad, ilustracion y práctica en los negocios.

De estas circunstancias que la ley señala y presupone no és posible prescindir, si ha de llenarse cumplidamente el objeto de la administracion publica. El Ayuntamiento encargado de ella, y no mas, bien poca confianza inspiraria en el manejo de los intereses locales, si con estos no tuviesen cierta mancomunidad los suyos privativos; mas como el poder por subalterno que sea, y escasa la fortu-

na, provocan cierta tendencia á los abusos; de aqui la necesidad del poderoso y eficaz correctivo que la honradez ofrece, tanto que *sino existiera, preciso era inventarla, como un medio de vivir en sociedad.*

No basta sin embargo que el hombre público, el capitular mas acomodado y probado reuna aquellas dos solas prendas, por distinguidas y recomendables que sean: no, se necesita ademas que su capacidad sea bastante, y su educacion regular para formar atinadas resoluciones en los negocios del pro-comunal, como obra propia del convencimiento que produce una razon despejada; y si tales calidades se auxilian y adornan con la esperiencia adquirida y el talento de ejecucion; no hay duda que la eleccion en este caso habrá recibido todo su complemento, por ser cosa averiguada que en la recta aplicacion de los principios consiste

esencialmente el verdadero y útil resultado de las ciencias.

Los electores deben precaverse, y estar prevenidos contra las fatales influencias que los alejen de estos principios, de reconocido y probado bien para los pueblos; y aun mas cuidadosamente de optar entre los hombres de partidos estremos, que por su misma impetuosidad, divagan fuera del centro que la comun conveniencia reclama; convencidos como deben estarlo, de que la política es una planta exótica, y aun parásita, que no importa aclimatar en el terreno de la administracion.

Si en estas bases viese yo calcada la de los nuevos Ayuntamientos de esta Provincia, abriria el pecho á la esperanza, y al lisonjero porvenir, que tanto para ello ansia vuestro Gele político. — José de Garibay. Albacete 23 de Octubre de 1845.

### Continúa el Real decreto sobre la contribucion de subsidio industrial y de comercio.

#### NUMERO 1.

Tarifa general de las industrias y profesiones que han de contribuir por la siguiente base de poblacion.

CLASES	Madrid, Sevilla y todos los puertos habilitados cuya poblacion exceda de 8,600 vecinos	Poblaciones que pasen de 8,601, y los puertos habilitados que tengan mas de 4,600 y no excedan de 8,600.	Idem de 4,601 a 8,600 y puertos habilitados que lleguen á 2,400 y no excedan de 3,600.	Idem de 3,601 á 4,600.	Idem de 2,401 á 3,600.	Idem de 1,201 á 2,400.	Idem de 501 á 1,200.	Idem de 500 abajo.
	Rs. Vn.	Rs. Vn.	Rs. Vn.	Rs. Vn.	Rs. Vn.	Rs. Vn.	Rs. Vn.	Rs. Vn.
1. <sup>a</sup>	1800	1440	1200	960	780	600	480	360
2. <sup>a</sup>	1440	1200	960	780	600	480	360	300
3. <sup>a</sup>	1200	960	780	600	480	360	300	240
4. <sup>a</sup>	960	780	600	480	360	300	240	180
5. <sup>a</sup>	600	480	360	300	240	180	120	96
6. <sup>a</sup>	360	300	240	180	120	96	72	60
7. <sup>a</sup>	160	120	96	84	72	60	48	36
8. <sup>a</sup>	96	84	72	60	48	36	24	18

#### PRIMERA CLASE.

Almacenistas y comerciantes que venden por mayor y menor paños y otros generos de lana, seda, estambre, algodón y lienzo de lino ó cañamo.

Almacenistas que venden por mayor bacalao,

drogueria, especieria, ferreteria y otros metales, quincallas, vinos generosos, aguardientes, licores y cristales.

Almacenistas que venden al por mayor frutos coloniales.

## SEGUNDA CLASE.

Diamantistas ó comerciantes en piedras preciosas.

Mercaderes que venden por menor en un mismo local ó tienda generos reunidos de lenceria, algodón, lana, seda y otras cualesquiera telas ó tejidos.

Mercaderes de paños y demas generos de lana ó estambre.

Mercaderes de telas de seda, aunque algunas contengan mezcla de Algodon, lanas, estambres, pitas ó espartos.

## TERCERA CLASE.

Almacenistas que venden solo por mayor maderas extranjeras ó coloniales, ó palos de tinte como Campeche, Brasil y otros.

Agencias publicas ó generales.

Agentes ó corredores de letras de cambio y efectos publicos (escepto los de Madrid que pagarán por la tarifa extraordinaria núm. 2.º)

Empresas de Quintas.

Editores de periodicos.

Mercaderes por menor de generos ultramarinos, joyeria, drogueria y porcelana.

Mercaderes con lonja de Chocolate.

Mercaderes de relojes con tienda para este objeto.

Pastelerias ó almacenes de comestibles delicados, en que se venden ademas de pasteles y otras pastas, aves y pescados rellenos, asados ó guisados, salchichones extranjeros, trufas, jaletinas, cocletas, flanes y cremas.

## CUARTA CLASE.

Abastecedores ó tratantes de carnes ó de pesados frescos ó salados.

Almacenistas de muebles de lujo.

Almacenistas de aceite y jabon.

Almacenistas que venden y sirven fiambres, jaciones cocidos en dulce, quesos, salchichones, vinos otros comestibles ó bebidas espirituosas.

Almacenistas de vino.

Cafés.

Casas de baños de agua dulce ó de mar.

Fondistas que dan posada y de comer.

Maestros de Coches.

Mercaderes que venden sedas, cintas, hilos en madeja ó ovillos, pañuelos, fajas, medias, calcetas, guantes, gorros y otros artefactos semejantes de seda, lana, estambre, lino ó algodón.

Tiendas de ferreteria, alambres y otros metales.

Tratantes de carnes (V. abastecedores).

Tratantes de maderas del Reyno en almacenes, corrales y posadas.

## QUINTA CLASE.

Abaniqueros (V. tiendas).

Almacenes ó tiendas de curtidos

Almacenes ó tiendas de papel blanco ó pintado para adornos.

Batidores ó tiradores de oro y plata con tienda abierta.

Boticarios.

Cambiantes de moneda de oro y plata.

Casulleros que hacen casullas y demas ornamentos de Iglesia.

Confiteros con tienda abierta.

Constructores de pianos y organos

Id. de instrumentos musicos de aire.

Corredores de Cambio, fletamentos y seguros.

Corredores de sedas en las lonjas ó casas de contratas, donde se reunen los mercaderes.

Dentistas.

Destajeros ó destajistas.

Dueños de pozos de nieve.

Empresas para el alumbrado con gas hidrógeno.

Empresas de preparacion de sustancias combustibles.

Fondas ó restauradores sin hospedage.

Impresores ó dueños de Imprentas.

Libreros con tienda ó almacen.

Maestros de obras.

Manguiteros.

Mercaderes que venden ropas no usadas.

Orifices-Plateros con tienda abierta.

Paradores y posadas de carruages.

Paragueros (V. tiendas de)

Prestamistas de dinero sobre alajas ú efectos publicos.

Refinadores de Azucar.

Restauradores (V. fondas.)

Taberneros.

Tapiceros.

Tenderos de loza fina, cristal ó vidrio blanco.

Tenderos de especeria.

Tenderos de vinos generosos y licores.

Tiendas de guantes de cabritilla y otras pieles.

Tiendas de jabones y aguas de olor, ó de aceites y pestillas odoríferas.

Tiendas de modistas y de modas.

Tiendas de abanicos.

Tiendas de ules encerados.

Tiendas de paraguas y sombrillas.

Tiendas de perfumeria.

Tiradores de oro (V. batidores).

Tratantes en carbon.

Se continuará.

## CONSTRUCCIONES NAVALES.

*Proyecto para perfeccionar la navegacion, y particularmente la que se hace con el vapor;*  
— *sinig* ó *con* por M. P. Lefebvre.

En todas las cuestiones de mecánica en que se trata de vencer resistencias, como por ejemplo, en la locomocion por tierra, no se tiene únicamente en consideracion el sistema que debe moverse: no se mejora solo el carruaje, el modo verificar el tiro, sino que se investiga tambien con gran preferencia el medio de disminuir la resistencia que se opone al movimiento, y por eso se construyen carreteras con firme de piedra machacada ó de casquijo, calza las empedradas y caminos de hierro.

Pero hasta el dia, respecto del problema de la navegacion, solamente se ha tenido en cuenta el cuerpo flotante; queda, pues, que resolver la segunda parte del problema, actuando sobre el fluido con el fin de disminuir la resistencia cuando sea posible.

Tal es el camino de nuevas investigaciones que vamos á emprender, diciendo antes algunas palabras acerca del modo como se verifica la resistencia de los fluidos, las cuales son necesarias para explicar el objeto que nos proponemos.

*Resistencia de los fluidos.* La resistencia que un fluido opone al movimiento de un cuerpo flotante, se la puede considerar como compuesta de tres partes principales:

1.º La resistencia que se experimenta para obtener la separacion de los filetes fluidos á fin de abrir paso al cuerpo puesto en movimiento que penetra la masa liquida, como una caña se introduce en un cuerpo sólido,

Segun Dubuat y las esperiencias de los autores que se han ocupado de esta cuestion, está admitido que la forma de los filetes separados y encorvados queda la misma para un mismo cuerpo, aun cuando su velocidad varíe; esta desviacion constante es, pues, la que constituye la resistencia propia del liquido, la cual es preciso vencer para que sea separado y remplazado por el cuerpo que se mueve.

Si no se produjesen otros fenómenos, ó si sus acciones fuesen poco importantes, lo val tiene lugar respecto de la navegacion

con la sarga con pequeñas velocidades, la resistencia por unidad de longitud, puesto que las reflexiones quedan las mismas, deberia ser proporcional á la velocidad, mientras que las esperiencias demuestran que es sensiblemente proporcional al cuadrado de esta. La mayor parte de la resistencia, especialmente para las grandes velocidades, depende, pues, de otros elementos que vamos á examinar.

2.º La segunda parte de la resistencia es la correspondiente al trabajo que se invierte ó se absorbe en comunicar al liquido la velocidad conveniente para que abra paso al cuerpo flotante.

Cuando un barco se mueve en un fluido con una velocidad poco considerable, la proa encuentra una masa liquida que á causa de su inercia, no pudiendo sustraerse con bastante rapidez, opone una resistencia que crece con la velocidad.

Resuelta, pues, sobre todo en la parte mas avanzada de la proa, una presion á la cual se añade la que proviene de la falta de presion que se verifica en la popa por lentitud con que el agua llene el vacio formado por el paso del barco, la cual es debida tambien a la inercia.

Tambien á causa de la igualdad de presion que ejercen los liquidos en todos sentidos, la masa fluida chocada toma un movimiento oblicuo segun las caras de la proa; en este sentido existe una presion menor que resulta del vacio formado en la popa por el movimiento del barco, pasando á llenarlo el liquido que se desliza por sus costados.

Los efectos de que hablamos no se producen de un modo bastante sensible sino en la masa liquida chocada por el extremo de la proa que constituye el regolfo, en cuya disminucion se ingenian los constructores buscando las formas mas convenientes de las proas.

La velocidad que toma el liquido comprendido en el regolfo, contribuye, es verdad, á disminuir las resistencias que el que encuentra á las partes posteriores de la proa opondria al movimiento del barco, si esta velocidad, comunicandose sin interrupcion, no facilitase el restablecimiento de estas partes segun las superficies oblicuas de la proa.

(Se continuará.)