Número 48. Lúnes 22 de Abril de 1850. 8 Cuartos.

El Boletin Oficial, sale los Lúnes, Miércoles y Viernes de cada semana.
Las reclamaciones que no vengan francas no se admitirán en esta redaccion.

Se admiten suscriciones en esta Capital en la Imprenta de Serna, calle de la Concepcion n. 2, y en la de Diaz, calle de S. Julian n. 3, á 6 reales al mes.

BOLETIN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE ALBACETE.

ARTICULO DE OFICIO.

GOBIERNO DE LA PROVINCIA DE ALBACETE.

CIRCULAR NUMERO 166.

El Exmo. Sr. Ministro de la Gobernacion del reino con fecha 10 de este mes me comunica la siguiente Real órden.

»En vista de los antecedentes comunicados á este Ministerio por el Gobernador capitan general de la Isla de Cuba, S. M. la Reina ha tenido á bien disponer que no se permita la entrada ni residencia en el dominio español, dado el caso de que aquella haya tenido lugar, á D. Victoriano Arrieta, procedente de los Estados-Unidos.»

Y he dispuesto se inserte en este periódico oficial encargando su cumplimiento á los Alcaldes constitucionales de esta provincia. Albacete 18 de Abril de 1850. Por ausencia del Sr. Gobernador, el Secretario *Francisco Rubio.*

OTRA NUMERO 167.

La Direccion general de Aduanas y Aranceles con fecha 3 del actual me dice lo que sigue.

»El Exmo. Sr. Ministro de Hacienda ha comunicado á esta Direccion con fecha 26 de Marzo último la Real órden siguiente.—Ilmo. Sr: He dado cuenta á la Reina de los expedientes instruidos en este Ministerio con motivo de las exposiciones de la Junta de Comercio de Tarragona y comerciantes propietarios de Vigo, solicitando que las Aduanas de los respectivos puntos se habiliten para la introduccion de géneros de algodon. En vista de lo manifestado por la Direccion general del Ramo, y de conformidad con el parecer del Consejo de ministros, S. M. se ha servido resolver que las referidas Aduanas de Tarragona y Vigo queden habilitadas para la importacion de géneros de algodon de permitido comercio, expresados en la ley de Aduanas y Aranceles, sancionada y mandada poner en ejecucion en 5 de Octubre último. De Real órden lo digo á V. S. I. para su inteligencia y fines consiguientes.

Lo que traslado á V. S. para su conocimiento y efectos oportunos, sirviéndose disponer su publicacion en el *Boletin Oficial* de esa provincia para la inteligencia del comercio y demás personas á quienes pueda convenir.»

Lo que he dispuesto se inserte en el *Boletin Oficial* para conocimiento del Comercio. Albacete 15 de Abril de 1850.—P. O. *Ignacio Lapeña.*

OTRA NUMERO 168.

Alcaldía Constitucional de Chinchilla.—Presupuesto de las cantidades que considera necesarias esta Alcaldía para el socorro de presos pobres de las cárceles de esta ciudad, el de los transeuntes, y demás obligaciones carcelarias en el 2.° trimestre del corriente año.

	Reales.	*Mrs.*
Para el socorro de los once presos que existen en las carceles en primero del corriente mes á razon de real y medio por dia y preso.	1501	17
Para reintegrar al Ayuntamiento de esta		

Biblioteca Digital de Albacete «Tomás Navarro Tomás»

ciudad y demás del partido que se hallen en el caso, de los socorros que suministren á los presos de tránsito que pernocten en las cárceles respectivas.	600	»
Para el salario del Alcaide.	625	»
Para el de los facultativos.	80	»
Por el aceite para la lámpara que ha de estar ardiendo toda la noche en la cárcel á razon de cuatro onzas diarias y de veinte cuartos libra.	51	26
Para reintegrar á esta Alcaldía del alcance que resulta á su favor en la cuenta del primer trimestre del corriente año.	1150	15
Total.	4008	24

Chinchilla 13 de Abril de 1850.—*Pedro Lopez de Haro.*

Repartimiento de los 4008 rs. 24 mrs. á que asciende el Presupuesto de gastos de socorros de presos y demás obligaciones de estas cárceles de partido en el 2.° trimestre del corriente año, bajo la base del número de almas de cada pueblo.

PUEBLOS.	*Almas.*	*Reales.*	*Mrs.*
Chinchilla.	5048	964	17
Oya Gonzalo.	1048	200	9
Igueruela.	2387	456	16
Bonete.	978	186	30
Fuente álamo.	1146	218	31
Corral-rubio.	809	154	20
Pétrola.	875	167	9
Pozuelo.	1764	337	20
Pozo-hondo.	1929	368	18
Peñas de San Pedro.	3107	593	20
San Pedro.	820	155	9
Alcadozo.	1072	204	29
Totales.	20983	4008	24

Chinchilla 16 de Abril de 1850.—*Pedro Lopez de Haro.*

Y habiendo sido aprobados por este Gobierno de provincia el presupuesto y repartimiento que anteceden; prevengo á las Municipalidades contribuyentes no demoren el pago de las cuotas que lleban señaladas para evitar los perjuicios que de dilatar su solvencia se ocasionarian en un servicio de tanto interés. Albacete 20 de Abril de 1850.—Por ausencia del Sr. Gobernador, el Secretario *Francisco Rubio.*

Don Juan Antona Semolinos juez de primera instancia de esta ciudad y su partido.

Por el presente cito, llamo y emplazo por primer pregon y edicto á Blas Navarro natural de esta ciudad vecino de Ayora jornalero, para que en el término de treinta dias á contar desde esta fecha comparezca en este juzgado á defenderse de la culpa que le resulta en la causa que contra el mismo y otro estoy sustanciando sobre proyectado robo en la casa titulada del Abogado término de Alpera; pues si así lo hiciere, se le oirá y administrará justicia, y de lo contrario se seguirá en su reveldía parándole el perjuicio que haya lugar. Dado en Almansa á 15 de Abril de 1850.—*Juan Antona Semolinos.*—P. S. M. *Sebastian Huerta.*

Señas del procesado.

De unos 40 años de edad, estatura cinco pies y una pulgada, pelo castaño algo cano, ojos pardos, color sano, viste calzon negro de paño, calcetas de trama blanca y esparteñas de esparto.

Instruccion del Ministerio de Comercio, Instruccion y Obras públicas para los Gobernadores civiles de las provincias.

(CONTINUACION.)

Esta proteccion no pueden dispensarla los Gobernadores: ha de hacerlo la legislacion; pero el Gobierno se ocupa con afan de esta reforma; y contando con el apoyo de las Córtes, espera que en breve el Código de comercio se perfeccionará, llenándose los grandes vacios que ha dejado en la formacion de compañías, en el título de quiebras, en la reciprocidad de condiciones con los extrangeros, y principalmente en el apremio personal por deudas.

SECCION TERCERA.

De los Caminos, Canales y Puertos, y demás obras públicas.

CAPITULO I.

De los caminos.

70. Una necesidad de nuestra época, necesidad imprescindible, imperiosa, y á la que no es dable resistir, son los caminos de hierro. Desde que estas vias de comunicacion se ensayaron, todos los hombres sensatos comprendieron que la aplicacion del vapor á los caminos habia de producir una revolucion en el comercio y en la industria. La aplicacion de este agente á los buques la ha producido hasta cierto punto en la fuerza y poderío de las naciones, y sin embargo la diferencia por su importancia y efectos entre uno y otro descubrimiento, ambos honra de nuestros siglo, es grande, inmensa. Las dos condiciones de toda via, que son celeridad y baratura, las llenan los ferro-carriles de tal manera que el ánimo se sorprende, como que su relacion con las vias ordinarias apenas puede fijarse. Esto solo basta para comprender la importancia de estas vias, pues el pais que las obtiene puede, por un cálculo aproximado, trasportar sus productos por 1/15 del

Biblioteca Digital de Albacete «Tomás Navarro Tomás»

costo y del tiempo, lo cual equivale á un beneficio casi igual y á veces mayor del que se invierte por las vias antes conocidas.

71. Los ferro-carriles han aproximado las distancias entre los pueblos, han convertido en puertos marítimos á los centros productores mas interiores de las naciones; y extendidos que sean, como no puede dejar de suceder, hasta la navegacion misma perderá mucho de importancia en las comunicaciones de un mismo continente. Sin calcular lo que habrá de suceder en una época lejana, sin considerar los fenómenos que han de realizarse de la propagacion indefinida de este medio de comunicacion, basta consultar lo existente para comprender que con los adelantos que actualmente se hacen en este órden en casi todas las naciones de Europa, la que por desgracia suya no los siga ni llegue á construirlos habrá de sufrir necesariamente tal quebranto en su riqueza, que apenas podrá salir de su postracion y no le será fácil reponerse.

72. Es un error funesto, desgraciadamente difundido en nuestro pais, el de que los ferro-carriles únicamente pueden sostenerse en pueblos fabriles, creyéndose que solo en estos podrán alimentarse estas vias gigantes que han menester de grandes cantidades de efectos para su esplotacion y servicio. Los ferro-carriles en parte alguna pueden ser mas útiles y provechosos que en los pueblos cuyos productos abundantes son de gran peso ó volúmen, y esto precisamente sucede en las naciones agrícolas como la nuestra. Los frutos de la tierra tienen ordinariamente estas dos cualidades, y por ello son seguramente los que mas necesitan de baratura en el trasporte. Un camino de hierro desde ambas Castillas al mar haria que nuestros trigos pudieran conducirse á Inglaterra y Francia con mas ventajas que los de las costas del Mar Negro y de los otros puntos de que aquellas naciones consumidoras se surten actualmente. Y no se calcule por la esportacion actual que representa imperfectamente nuestros sobrantes, pues la agricultura no produce hoy lo que podria y de lo que es susceptible nuestro suelo, porque la falta de mercados convenientes y en proporcion de los costos hace que la produccion se reduzca y no tome el ensanche de que es capaz.

73. La propagacion de los ferro-carriles es la grande esperanza de nuestra nacion, la que indudablemente hará cambiar su faz completamente, elevando nuestra riqueza á la altura que necesita. La pequeña línea concluida de Barcelona á Mataró, las adelantadas en su construccion de Langreo y de Aranjuez han disipado otros errores difundidos en este órden, ya por la ignorancia, ya por espíritus siempre dispuestos á combatir todos los adelantos é innovaciones que la civilizacion produce y el genio emprendedor de nuestro siglo acomete. Los Gobernadores civiles, no solo deben combatir esas preocupaciones que retrasan el desenvolvimiento material del pais, sino que llenarán un gran deber promoviendo el espíritu de asociacion encaminándolo á estas empresas, aunque sea para cortas líneas. Su utilidad es siempre inmensa, ya porque enlazándose las pequeñas se forman las de mayores dimensiones, ya porque los capitalistas extrangeros que se dediquen á estas empresas encontrarán á los nacionales dispuestos á tomar parte en las mismas, inspirándoles la confianza y seguridad.

74. En aquellos puntos en que hay ferro-carriles en construccion ó en proyecto, en los en que se estén haciendo estudios para establecerlos ó se hagan mas adelante, los Gobernadores deben facilitar á las empresas todos los auxilios y proteccion que necesiten y esté á sus alcances, difundir en los pueblos el mejor espíritu respecto á las mismas; y vigilar por que no les sean negados ni disputados los derechos que la ley les concede. La Autoridad representante del Gobierno, debe estar animada de su mismo espíritu favorable á estas empresas que tantos bienes han de producir en nuestra pátria.

75. Los inmensos capitales que se necesitan para los ferro-carriles, y las dificultades que ofrece la desigualdad de nuestro suelo para esperar que en un periodo dado pueda cruzarse de estas vias de comunicacion, hacen que el Gobierno deba ocuparse con afan de la construccion de carreteras, siempre necesarias, siempre útiles. En un vasto y quebrado terreno como el nuestro, aun dado caso que se construyesen grandes líneas de ferro-carriles, las carreteras ordinarias serian indispensables para poner en comunicacion provincias, comarcas y pueblos que desgraciadamente están divididos por obstáculos naturales que es indispensable vencer para la circulacion de los productos. No hay que encomiar esta necesidad tan sentida por los pueblos como descuidada en los siglos anteriores, todas las poblaciones claman por caminos, y razon sobrada les asiste al ver que no pueden dar salida á sus frutos por la dificultad y carestía de los trasportes. Los Gobernadores civiles deberán por lo mismo dedicar una especial atencion á esta necesidad, procurando satisfacerla y responder á las intenciones de Gobierno.

76. En cinco clases se dividen los caminos y cada uno tiene sus especiales condiciones. Estas clases son:

1.ª Carreteras generales.
2.ª Trasversales de gran comunicacion.
3.ª Provinciales.
4.ª De comarca ó de pequeñas travesías.
5.ª Vecinales.

De estas clases, la primera es de exclusivo cargo del Estado por ser de interés general, por no entrar únicamente en el pensamiento de su construccion el interés de localidad, sino los grandes intereses de la nacion. Esta sin embargo, agoviada de cargas que nos han legado tantas vicisitudes políticas, no puede acudir con la presteza que los grandes poderes públicos desearan á satisfacer esta apremiante necesidad por falta de recursos inmediatos. Las obras públicas cuestan mas de lo que generalmente se cree, y el ramo de carreteras entre nosotros bastaria para consumir en muchos años cantidades inmensas difíciles de calcular.

77. Esta conviccion ha escitado á algunas provincias, que han comprendido sus verdaderos intereses, á solicitar del Gobierno que las carreteras generales que por las mismas cruzan se costeen en parte por el Estado y parte por las mismas provincias, sin perjuicio de indemnizaciones ulteriores. Por este medio han conseguido adelantar considerablemente estas obras, y ade-

Biblioteca Digital de Albacete «Tomás Navarro Tomás»

lantarán mucho mas, resuelto, como está el Gobierno, á dar una preferencia á las provincias que se encuentran en este caso, puesto que seria altamente injusto obtener de las mismas estos sacrificios sin que el Estado las atendiera con predileccion á aquellas que aspiran á que este únicamente costee las carreteras de que las provincias obtienen los principales beneficios. Los Gobernadores deben hacer entender á sus administrados las ventajas que reportan en esta clase de avenimientos, pues obtienen con mayor presteza los beneficios de la construccion de carreteras sin hacer mas que un adelanto. Sin ejercer coaccion en su voluntad, porque esta debe ser libre, inclinar deben los Gobernadores á las provincias á que ayuden al Gobierno á dar impulso á la construccion de caminos, uniendo sus medios á los del Estado, escasos por desgracia.

78. Señaladamente en una parte de este servicio pueden las provincias favorecer grandemente el pensamiento del Gobierno sin gran sacrificio de las mismas. Las expropiaciones de terrenos y edificios son siempre el grande escollo en que tropieza la administracion para dar un grande impulso á las obras, y aun el trazado á veces mas beneficioso por la cuantia de las indemnizaciones. Siemqre que lucha el interés particular con el general, este sale perjudicado, porque ni sus medios son tan eficaces, ni tan activos como los de aquel. Las indemnizaciones suben á mas, á mucho mas de lo que debieran, sin que la administracion tenga medios para impedirlo. De aquí el que las obras no puedan extenderse y ampliarse cuanto debieran; que en los trazados se huya por los ingenieros de aquellos puntos en que las expropiaciones puedan ser costosas, y que no proporcione á veces una carretera todos los beneficios que deberia derramar, ya cruzando por los pueblos, ya tocando los grandes centros de produccion. Si las provincias y los pueblos se prestasen á hacer las indemnizaciones, todo esto desapareceria sin gravámen considerable de las unas ni de los otros. Las valoraciones, mediando el interés provincial ó local, no subirian á lo que ascienden pagándose por el Estado. Y no envuelve tampoco injusticia alguna esta prestacion. Toda carretera que pasa por la inmediacion de un pueblo ó por una poblacion le dá mayor valor á las fincas colindantes y al pueblo todo. La prestacion no seria mas que una compensacion, ventajosa siempre para la localidad. Ayuden pues en esta obra al Gobierno sus primeros agentes en las provincias, y harán un servicio á las mismas y al pais.

79. Las carreteras trasversales de gran comunicacion se costean de consuno por el Estado y las provincias, siendo de cargo de estas la indemnizacion de las expropiaciones. Fácilmente se deja conocer, al examinar detenidamente la jurisprudencia administrativa en materia de caminos, que el Gobierno, apreciando el interés general del pais, ha distribuido en esta proporcion los fondos del Estado aplicados á este ramo. El interés de las carreteras, aparte del general que el Estado tiene en el fomento de la riqueza del pais, es siempre local en mayor ó menor extension. Los que tocando á un camino se aprovechan de él para las comunicaciones y el tráfico son los que obtienen inmediatamente la utilidad. El ensanche de este círculo, la extension del número de los beneficiados, es lo que determina la clase del camino y la naturaleza de los subsidios. En una palabra, cuando la utilidad es para tantos que indirectamente por esta extension misma puede llegar á todos, todos se ha querido que contribuyan á dispensar este bien. Cuando ese beneficio se reduce á menor número de agraciados, la prestacion se reduce, combinando la de la localidad y la del Estado. Siempre no obstante los mas beneficiados son los que disfrutan inmediatamente de las ventajas de la carretera construida.

80. Aunque parezca demasiadamente doctrinal esta indicacion, deben los Gobernadores tenerla presente papa hacerla entender á los pueblos que quisieran que las carreteras todas, y mas las trasversales de gran comunicacion, se costeasen por el Estado exclusivamente. Esta exigencia es injusta é infundada, debiendo las provincias conocer su interés y las grandes ventajas que obtienen en fomentar esta clase de comunicaciones. Generalmente hablando, son las carreteras trasversales casi de mayor interés para las provincias que las generales. La division topográfica de nuestro suelo hace que los productos que abundan en una provincia no se den en las inmediatas; por manera que su mercado natural le tienen á veces muy próximo. Pero lo escabroso de los terrenos y la carestía de los trasportes les priva del beneficio del consumo. Estas carreteras son las que facilitan los mercados, y por lo mismo son para las provincias altamente interesantes. Los Gobernadores deben favorecer su apertura, velar sin descanso por que no se interrumpan en su curso, allanar los obstáculos que los pueblos opongan á su construccion, y alejar esa apatía, que es la gran fuerza de resistencia que oponen siempre los pueblos indolentes.

(Se continuará.)

ANUNCIO.

Se halla vacante por término de treinta dias, la Secretaria del Ayuntamiento de la villa de Tarazona, dotada con tres mil reales, pagados de fondos municipales; los aspirantes que quieran optar á dicho emplo dirigirán sus solicitudes francas de porte al Secretario interino de la misma. Tarazona 14 de Abril de 1850.—*Pelegrin de los Paños.*—D. A. D. A., *Alfonso Serrano y Serrano.*

IMPRENTA DE JOSE Y RAFAEL SERNA,
calle de la Concepcion núm. 2.

Biblioteca Digital de Albacete «Tomás Navarro Tomás»