



*Este periódico se publica todos los días excepto los domingos, y se suscribe á 10 rs. al mes en la imprenta de Pita, establecida en la calle de Capellanes, número 10, cuarto bajo.*



*Los artículos, avisos y reclamaciones se remitirán á la redaccion, establecida en la misma imprenta de Pita, francas de porte, sin cuyo requisito no se recibirán.*

# BOLETIN OFICIAL

## DE MADRID.

### PARTE OFICIAL.

#### MINISTERIO DE GRACIA Y JUSTICIA.

##### *Circular.*

Por real resolución y cédula del consejo de 11 de noviembre de 1791, comprendida en la ley 20, tit. 19, lib. 12 de la Novísima Recopilación, se exceptuó de la prohibición del uso de armas dictada en la pragmática inserta en la ley anterior á todos los empleados que por razón de su oficio necesitasen hacer uso de ellas. Consiguiente á esta escepcion general se hicieron declaraciones especiales en las reales órdenes espedidas por el ministerio de hacienda en 29 de noviembre de 1838 y 16 de setiembre de 1831 respecto de los conductores de caudales y otros agentes del erario; y estando sin duda comprendidos en la escepcion general de la ley los dependientes de proteccion y seguridad pública y todos los empleados que por razón de sus destinos tengan que perseguir malhechores velar por el orden y tranquilidad pública y custodiar ó conducir caudales; pues que de otro modo no podrian ejercer bien sus respectivos cargos, se ha servido S. M. resolver, de acuerdo con lo espuesto por el ministro de la gober-

nacion, que ni los fiscales denuncien ni acusen ni los tribunales castiguen como infractores de la espresada pragmática á los empleados, agentes ó funcionarios de las clases espresadas que se hallen competentemente autorizados por el respectivo gefe político para el uso de armas prohibidas en virtud de las escepciones declaradas en la ley 20 citada y reales resoluciones posteriores.

De orden de S. M. lo digo á V. S. para su inteligencia, la de ese tribunal y su circulacion en ese territorio. Dios guarde á V. S. muchos años. Madrid 18 de marzo de 1845.—Mayans.—Sr. regente de la audiencia de.....

#### MINISTERIO DE LA GOBERNACION DE LA PENINSULA.

*Informe dado por una comision de ingenieros de caminos á la direccion general del ramo y adoptado por esta al proponer á la aprobacion del gobierno las condiciones generales bajo las cuales se han de autorizar las empresas de caminos de hierro.*

(Continuacion) (1).

Preguntados algunos directores de compa-

(1) Véanse nuestros números 2085, 2088 y 2096.

ñas sobre este particular, en una comisión del Parlamento (nombrada à efecto de averiguar cuáles eran las facultades que el estado había concedido à las empresas de caminos de hierro, y cuál el uso que estas hacían para beneficio del público y para facilitar las comunicaciones interiores) contestaron francamente que si bien las actas de concesión les obligaban à admitir la concurrencia de otras compañías, no les prescribían que hubiesen de proporcionarlas el agua ni los demás auxilios indispensables para la explotación, y por tanto se creían autorizados para negarlos. Solo les quedaba pues un recurso à los explotadores, que era el de construir pozos, paradas, estaciones, almacenes etc. por su cuenta con todas las dificultades y gastos que ofrece en Inglaterra la espropiación de terrenos necesarios para el efecto, y arrosar además todos los inconvenientes de una lucha abierta con empresas poderosas. Nuestros empresarios de algunos caminos de hierro han sido más cautos, han querido evitar hasta esa posibilidad introduciendo en la cédula de concesión una cláusula desconocida hasta ahora en todas partes, pidiendo "la facultad exclusiva de construir pozos y fuentes en las inmediaciones del ferro-carril, así como las fábricas, almacenes y demás edificios necesarios para el servicio del mismo." Hé aquí el monopolio de la explotación establecido legalmente (aunque de un modo indirecto), y establecido para siempre, puesto que la propiedad del camino, según los mismos empresarios proponen, les ha de pertenecer perpetuamente, y además sin medio ninguno de corregir sus efectos, puesto que tampoco se habla en ninguno de los artículos propuestos por los mismos del derecho de revisión de las tarifas.

La comisión, que ha propuesto ya la facultad de apropiarse el camino por el estado y la de reformar las tarifas, una y otra en los términos que ha creído convenir à nuestras circunstancias particulares y desventajosa posición económica, no insistirá en que se introduzca también de un modo expreso entre las condiciones del contrato esta tercera garantía de los intereses públicos, fundada en la libre circulación; y se contentará con exigirla solamente para las empresas de ramales ó prolongaciones de los caminos que se propongan, ó para otros caminos también principales que entronquen con los mismos, en la parte que sea común à ambos; pero no entrará nunca en el escándalo de que

se sancione esplicitamente el monopolio de explotación ó de que se adopten artículos que indirectamente lo establezcan, como es el indicado arriba sobre la facultad exclusiva de construir pozos y fuentes, fábricas, almacenes y demás edificios en las inmediaciones del camino.

Si la comisión accede à que no se haga mención de la libre concurrencia no es porque no la encuentre establecida espresamente, como ya lleva dicho, en otros países juntamente con las otras dos garantías, sino porque está persuadida, por las razones arriba espuestas y por lo que ha manifestado la experiencia, que su efecto en beneficio del público sería muy poco eficaz, particularmente en España, porque además incomodaría mucho à las compañías, y sobre todo porque la revisión de las tarifas (si es frecuente) paralizará en gran manera los fatales efectos del *doble monopolio* que se ejerce casi inevitablemente sobre los transportes en la explotación de los caminos de hierro por empresas particulares. Eecimos *doble monopolio*, porque en efecto tiene lugar bajo dos aspectos enteramente diversos, pero simultáneos: el primero, porque destruye todos los demás medios de conducción que existían en la zona de terreno adonde alcanza la influencia del ferro-carril; y el segundo, porque después de atraídos à esta vía todos los efectos transportables los conduce por ella sin competidor de locomoción y sin más freno en su exigencia que la tarifa estipulada. Mas esta tarifa, que pudo ser moderada y justa cuando se estipuló, suele hacerse muy pronto excesiva é insoportable relativamente al nuevo orden de cosas; porque, según hemos indicado ya, los productos de los caminos de hierro aumentan generalmente con mucha rapidez al mismo tiempo que disminuyen considerablemente los gastos de explotación y entretenimiento.

Todas estas razones, no solamente confirman lo que tenemos dicho sobre la necesidad imprescindible de la revisión de tarifas, sino que demuestran también la conveniencia de que este derecho de revisión empiece ha ejercerse muy pronto después de concedido el privilegio, y de acortar cuanto sea posible los períodos en que deba repetirse, à fin de que el público (en cuyo obsequio se hacen las concesiones, y que en último resultado es quien paga los caminos de hierro y las ganancias de sus empresarios) participe de las ventajas que proporcionan à las empresas las economías y mejoras que continua-

mente se hagan en esta industria naciente de los ferro-carriles.

La comision ha creido que debia detenerse algun tanto sobre estos puntos capitales, porque son poco conocidos entre nosotros, porque no se ha contado con ellos en el pliego de condiciones que se ha sometido à su informe, porque son el fundamento de los principales articulos que la comision añade à dicho pliego, y finalmente porque constituyen las principales garantías de los intereses públicos contra las pretensiones, casi siempre escesivas, de las compañías, cuando es preciso recurrir à ellas para ejecutar los ferro-carriles.

Las observaciones que preceden recaen principalmente sobre los artículos 27, 33 y 34 del pliego de condiciones. Los demas artículos no son de tanta importancia para los intereses generales del estado y del público; pero es facil comprender el objeto à que se dirigen, el efecto que han de producir y la conveniencia ó necesidad de introducirlos en dicho pliego, y de que formen parte de todas las estipulaciones de esta especie.—Asi se ha verificado, salvas algunas pequeñas diferencias en las concesiones mas recientes otorgadas en otros países, señaladamente en Francia, cuyas líneas de ferro-carriles es posible que se enlacen con las nuestras antes de muchos años.

Sin embargo, la comision se cree obligada à dar esplicaciones sobre algunos de dichos artículos, y mas particularmente sobre el 6.º, 7.º, 8.º y 9.º, porque refiriéndose à disposiciones puramente facultativas, no es facil que todos comprendan su necesidad é importancia. En el art. 6.º se determina la anchura que deberá darse à todos los caminos de hierro que se concedan, asi como la distribucion de esta anchura total entre las vias y entrevias, señalando seis pies para las primeras entre los bordes interiores de las barras. Desde luego se ve la conveniencia de que todos los caminos de hierro tengan la misma anchura, y particularmente las vias, porque de lo contrario, cuando dos caminos lleguen à ponerse en comunicacion, como ha sucedido con frecuencia, es imposible que los locomotores y trenes del uno continúen su viaje por el otro, siendo necesario para el efecto trasbordar las mercaderías y personas à otro tren del nuevo camino, lo que ocasiona dilaciones, gastos y otros inconvenientes de consideracion, à no ser que una de las empresas prefiera reformar su camino dándole las anchuras de aquel con quien

entronca. En los países donde se han construido muchos ferro-carriles se ha visto que los caminos mas distantes entre sí, los mas aislados, los que nadie pudiera discurrir cuando se construyeron que habian de ponerse en comunicacion, han llegado sin embargo à estarlo con el tiempo por el intermedio de muchas empresas de ferro-carril que los han enlazado; y entonces se han lamentado con frecuencia los graves inconvenientes de esa falta de uniformidad que nada hubiera costado establecer con un poco de prevision, mucho mas cuando ya en los canales de navegacion se habian notado inconvenientes semejantes por la misma falta.

Nosotros, que entramos de nuevo en esta carrera, debemos aprovecharnos de los adelantos ajenos, y evitar los descuidos de los que en ella nos han precedido. No es esto decir que no haya casos escepcionales en que se pueden permitir otras anchuras, como en los caminos de poca estension, que solo sirven para explotacion de alguna mina, ó en los de otro establecimiento industrial, ó en los que partiendo de un punto inmediato à la costa terminan inmediatamente en ella; y generalmente en los que se vea claramente que no pueden nunca formar parte ó entroncar con otras líneas de grande estension: por eso en el segundo párrafo de este artículo se deja abierta la puerta para hacer en la regla general las modificaciones que aparezcan suficientemente fundadas. Demostrada ya la conveniencia de que haya uniformidad en las dimensiones trasversales de todas las grandes líneas de caminos de hierro, es claro que deben adoptarse las que los principios teóricos, confirmados por el buen éxito de su aplicacion à los caminos mas recientes, designan como mas ventajosas. El ancho de via generalmente empleado hasta pocos años hace, y que aun se emplea en muchas partes, es de cinco pies y 17 centesimas; pero en un país virgen, donde se empieza à establecer un sistema de caminos de hierro, debe adoptarse una anchura que permita caminar por ello, con toda la rapidez y seguridad que pueden obtenerse con las últimas perfecciones que han recibido las locomotoras. Para este efecto conviene aumentar el ancho de las vias, y esta es la tendencia que generalmente se observa en el dia. Asi vemos en el camino de Lóndres à Yarmouth una via de cinco pies 45; en el de Dundee à Arbroath y de Arbroath à Forfar de 6,03; en el de Great Western de 7,64, y en el de Petersburgo à Zarsxoeselo de 6,57.

La comision del Parlamento inglés encargada de informar sobre un sistema general de caminos de hierro en Irlanda proponia 6 pies 75.  
(Se continuará.)

## PARTE NO OFICIAL.

### ANUNCIOS.

En la villa de Pedrezuela, se hallan de manifiesto en la secretaría del ayuntamiento hasta el dia 28 del corriente, los repartimientos de provinciales, cuarteles, paja y utensilios correspondientes al presente año. Lo que se hace saber à los hacendados asi vecinos como forasteros, à fin de que hasta dicho dia acudan à deducir de agravios, pues pasado y no lo haciendo, les parará el perjuicio que hay lugar.

En la villa de Navalquejigo se hallan de manifiesto en la sala consistorial, los repartos de contribuciones nacionales y la del culto y clero, correspondientes al presente año: lo que se anuncia al público para que los terratenientes en el término de la misma puedan efectuar las reclamaciones que estimen oportunas, en el preciso término de diez dias contados desde este anuncio, pues pasados no se oirán aquellas, y se remitirán à la aprobacion superior.

Para proceder en la villa de los Molinos con el mayor acierto en los repartimientos de cuota fija y culto y clero, se previene à todos los hacendados forasteros, que en el término de diez dias contados desde la insercion de este anuncio en el Boletin oficial de la provincia presenten relaciones juradas de las fincas de todas clases que posean en el término de las mismas, en inteligencia que pasado dicho plazo sin verificarlo les parará el perjuicio que haya lugar.

Se halla vacante en el pueblo de Torremocha, por dimision del que la obtenia, la plaza de sacristan y maestro de niños, sin que sea precisa la calidad de maestro examinado por no ser el partido grande; su dotacion consiste en 500 rs.

en dinero pagados todos los meses, 20 fanegas de trigo cobradas en las heras, 100 rs. por la asistencia à la iglesia y ademas todos los emolumentos de esta y pie de altar por separado. Los aspirantes dirigirán sus solicitudes francas de porte al ayuntamiento constitucional en el término de quince dias contados desde la fecha.

### MERCADO.

*Madrid 21 de marzo.*

Trigo de 30 1/2 à 35 1/2 rs. vn.  
Cebada de 14 à 14 1/2 rs. vn.  
Algarrobas à 22 1/2 rs. vn.  
Aceite de 60 à 62 rs. arroba.  
Id. filtrado à 64 rs.

*Precios corrientes en la segunda quincena de mes de febrero último en la provincia de Segovia.*

*Cuellar.*—Trigo de 18 à 24 rs. fanega; centeno à 12 id.; cebada à 12 id.; garbanzos à 60 id.; arroz à 30 rs. arroba; aceite à 58 id.; vino comun de 11 à 16 id.

*Santa Maria de Nieva.*—Trigo à 25 rs. fanega; centeno à 12 id.; cebada à 11 id.; garbanzos à 65 id.; arroz à 28 rs. arroba; aceite à 46 id.; vino comun à 11 id.

*Riaza.*—Trigo à 24 rs. fanega; centeno à 14 id.; cebada à 14 id.; garbanzos à 60 id.; arroz à 30 id.; aceite à 50 id.; vino comun à 10 idem.

*Sepúlveda.*—Trigo de 18 à 24 rs. fanega; centeno de 13 à 14 id.; cebada de 13 à 14 id.; garbanzos de 66 à 70 id.; arroz de 28 à 30 reales arroba; aceite de 50 à 56 id.; vino comun de 17 à 18 id.

*Segovia.*—Trigo de 23 à 25 rs. fanega; centeno de 13 à 14 id.; cebada à 12 1/2 id.; garbanzos de 66 à 70 id.; arroz de 28 à 30 rs. arroba; aceite de 52 à 53 id.; vino comun de 30 à 32 idem.