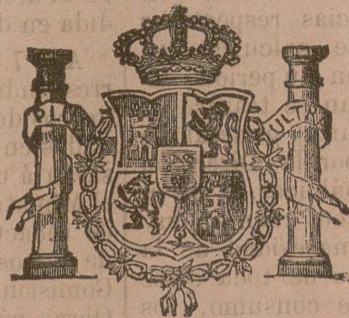


# Boletín Oficial



DE LA

## PROVINCIA DE LOGROÑO.

SE PUBLICA TODOS LOS DÍAS EXCEPTO LOS DOMINGOS.

### ADVERTENCIA.

Las leyes y disposiciones generales del Gobierno son obligatorias para cada capital de provincia desde que se publiquen oficialmente en ella, y cuatro días después para los demás pueblos de la misma provincia.

(Ley de 3 de Noviembre de 1835.)

### SE SUSCRIBE

EN LA

Imp. de Francisco Martínez González Zaporta,

CASA ANTIGUA DE CORREOS,  
LOGROÑO.

### PRECIOS DE SUSCRICIÓN.

EN LA CAPITAL.		FUERA.	
Por un mes...	2 » Pts.	Por un mes...	2 50 Pts.
Por tres id....	5 50 »	Por tres id....	7 » »
Por seis id....	10 50 »	Por seis id....	12 50 »
Por un año....	20 » »	Por un año....	24 » »

Número suelto 0'25 centimos de peseta.  
Anuncios 0'25 id. id. línea.

### PARTE OFICIAL.

PRESIDENCIA

#### DEL CONSEJO DE MINISTROS

S. M. el REY (Q. D. G.) y su Augusta Real Familia, continúan sin novedad en su importante salud en el Real Sitio de San Ildefonso.

De igual beneficio disfruta en esta Corte S. M. la REINA Regente.

#### Ministerio de Fomento.

EXPOSICIÓN.

SEÑORA: Las vías públicas, y señaladamente los ferrocarriles construidos en España, durante los últimos años, á la vez que han contribuido eficazmente al desarrollo de la riqueza y bienestar de los pueblos, han modificado las corrientes del tráfico, creando en algunas regiones necesidades antes no sentidas y amenguando en otras la utilidad de las vías que el Gobierno en años anteriores había dispuesto construir. La ejecución de las principales líneas de nuestros ferrocarriles ordinarios hoy en explotación ha sido una de las causas más influyentes, si no la principal de tan importante y trascendental fenómeno. La relativa economía, rapidez y comodidad con que estas nuevas vías perfeccionadas realizan el transporte de los viajeros y mercancías han llevado á ellas la mayor parte del tráfico que discurría por las antiguas, convirtiéndolas en grandes arterias para la comunicación y el movimiento comercial del país y relegando las carreteras generales á desempeñar el papel, importantísimo y necesario sin duda alguna, pero secundario, de dar alimento y vida á las grandes líneas de los caminos de hierro.

Resultó de esto como inevitable y evidente consecuencia la necesidad de introducir en el plan general de carreteras del Estado aprobado por la ley de 11 de Julio de 1877, así como en las de las provinciales y municipales que se hubiesen formado en cumplimiento de lo prescrito en la de 4 de Mayo del mismo año, las modificaciones que requieren las actuales condiciones de los intereses comunes, mercantiles é industriales de los pueblos, tomando para estas modificaciones como una de las principales bases de plan general de los ferrocarriles ordinarios aprobado en la ley de 23 de Noviembre de igual año, y ampliado con posterioridad en virtud de leyes especiales con algunas líneas férreas que vinieron á servirle de complemento.

Motiva también la necesidad de esta reforma una consideración de muy distinta naturaleza que aparece al más ligero examen de las líneas que hoy componen aquel plan general. Es tan considerable el número de carreteras que desde su formación se le han agregado, que hoy responde en no pequeña parte á servicios y propósitos muy diversos de los que se tuvieron en cuenta al redactarlo, y no se concierta además fácilmente con las disposiciones de la ley que le ha dado origen. Hay en él actualmente algunas carreteras de tan escasa importancia, que por esto mismo sin duda no fueron incluidas en los planes provinciales: hay dos, tres, y á veces hasta cuatro carreteras, sirviendo superabundantemente los mismos intereses públicos, y otras recorriendo desiertas comarcas, con tan elevado coste de construcción, que por sí sola fuera quizás éste bastante para dilatarla en terrenos más fértiles y poblados.

Por otra parte, la razón y la experiencia demuestran de consuno la conveniencia de reducir el actual plan general de carreteras á las que prudencialmente se calcule que podrán construirse en determinado período de tiempo.

Es preferible incluir sólo las líneas de reconocida utilidad por la importancia de los servicios que pueden

prestar, irrealizables en el lapso de veinte años, á formular un plan ilusorio que, como el hoy vigente, exigiría el transcurso de un siglo para su ejecución. Las corrientes del tráfico son eminentemente variables; rápidos los progresos de la industria é imposibles de prever las futuras necesidades del movimiento comercial, no siendo por ello prudente legislar sobre tales materias para plazos de larga duración,

Lo dicho hasta aquí constituye el primero, pero no el único objeto de este Real decreto.

Nuestro sistema general de comunicaciones ha venido hasta ahora girando sobre dos clases de vías: las carreteras y los ferrocarriles ordinarios, puesto que si bien en el capítulo 11 de la ley ya citada de 23 de Noviembre de 1877 se dictaron algunas someras disposiciones sobre tranvías, se consideraron solamente allí como tales los ferrocarriles que se estableciesen sobre vías públicas. sin que entonces ni después se hubiese hecho respecto á estos nuevos caminos de un orden intermedio un plan general de los que debieran construirse.

Y sin embargo, la importancia de estas nuevas vías, tan grande en otros países, va creciendo en el nuestro hasta el punto de que á pesar de la exigua consideración con que hasta ahora los ha tratado el Estado, son ya numerosas las leyes especiales promulgadas para su construcción, debidas al interés individual legítima y patrióticamente amparado por la iniciativa parlamentaria de los Representantes de la Nación. Porque, en efecto, el sistema general hasta ahora vigente en España deja sin resolver de un modo cumplidamente satisfactorio las necesidades de la vida moderna. Si la carretera ofrece en su construcción la ventaja de la economía del tiempo para la comunicación general y el tráfico mercantil. Y por la inversa, si el ferrocarril ordinario sirve para satisfacer esta necesidad, hoy más que nunca general y apremiante, es á costa del empleo en su construcción de un inmenso capital y de los crecidos gastos que su explotación exige.

Pero los nuevos progresos de la industria han dado un paso más en el camino que conduce á la resolución del problema, inventando diversos sistemas económicos para la construcción y explotación de ferrocarriles, que proporcionan á bajo precio una velocidad mucho mayor que la que puede obtenerse por la fuerza animal en las carreteras ordinarias, sin que su construcción, a veces no superior al de estas vías, llegue nunca al de los ferrocarriles del gran modelo. Suman, pues, estas vías férreas económicas, aunque en más moderadas proporciones, las ventajas que respectivamente ofrecen las carreteras y ferrocarriles ordinarios, sin adolecer en el mismo grado de los unos y los otros de sus respectivos inconvenientes.

De esto, no resulta ciertamente la conveniencia de convertir todas las vías de ambas clases hasta ahora construidas, y que en lo futuro se construyan, en otras de los novísimos y económicos sistemas. Necesidades de movimiento y tráfico existen que no podrían ser cumplidamente satisfechas por estos nuevos caminos, y por la inversa, necesidades tiene el tráfico y el movimiento que no se pueden satisfacer sino por medio de las carreteras, ó para las cuales son éstas un medio suficiente.

Pero es innegable que el actual progreso industrial proporcione una nueva categoría de vías de comunicación que debe admitirse entre las de antemano conocidas: la de los ferrocarriles económicos, cuya construcción por lo mismo ha llegado ya el tiempo de elevar á la categoría de sistema de interés general, como hace algunos años viene sucediendo en las naciones en que más alto grado alcanza el progreso mercantil é industrial.

Con la realización de este sistema irá España marchando á la par de los demás pueblos en este orden tan importante del progreso moderno, preparándose quizás por este medio la generalización del tipo de la vía única adecuada á todas las fuerzas aplicables por la naturaleza y la industria al movimiento y el tráfico.

Entretanto, el Ministro que suscribe se propone, con la autorización de

V. M., presentar á las Cortes el correspondiente proyecto de ley para la construcción de la red general de los ferrocarriles económicos.

Pero, como medida de preparación adecuada al pensamiento generador de aquel proyecto, entiende que ha llegado el momento de iniciar la formación del plan general de estos caminos, análogo al que se ha formado para las carreteras y ferrocarriles ordinarios. á fin de que una vez formado con el mayor y más escrupuloso cuidado, y aprobado que sea por las Cortes y sancionado por V. M., pueda servir de norte y guía en el futuro desarrollo de esta nueva é importantísima parte de nuestro sistema de vías de comunicación.

Este es el segundo de los fines que se intenta realizar por el Real decreto que el infrascripto Ministro presenta á la aprobación de V. M.

Hay otra necesidad para la que la diaria experiencia reclama urgente y eficaz satisfacción.

El Estado no tiene hoy ni tendrá jamás fuerzas económicas suficientes para emprender á la vez todas las obras públicas que demanden para su progreso los intereses generales del país.

Ante esta irremediable situación es altamente conveniente que la Administración, encargada de invertir en esta suprema necesidad del servicio público los fondos con que para ello contribuyen los ciudadanos, acomode sus actos á un criterio de distributiva justicia y de general conveniencia, á fin de que razones más elevadas que la de exclusivo interés regional ó local determinen la preferencia con que deben ir ejecutándose las vías públicas.

No es conveniente y pudiera ser peligroso que continúe á la libre disposición de un Ministro, por altas que sean sus dotes de rectitud y justicia, el presupuesto integro de las obras del Estado para que lo distribuya á su albedrío sin necesidad de oír la opinión de los que por su competencia conocen á fondo los servicios que se hallan desatendidos, y pueden apreciar la preferencia que el Gobierno debe concederles. Pero por esto, el Ministro que suscribe considera indispensable dar participación en sus atribuciones, si bien en forma consultiva, á los que por sus conocimientos administrativos y técnicos se encuentran en condiciones de aconsejar acertadamente á la Administración pública en tan difícil y espinosa materia.

Fundado en las precedentes consideraciones, el Ministro que suscribe tiene la honra de someter á la aprobación de V. M. el siguiente Real decreto.

San Ildefonso 16 de Setiembre de 1886,

SEÑORA:  
A L. R. P. de V. M.,  
**Eugenio Montero Rios.**

REAL DECRETO.

Como Reina Regente del Reino, y en nombre de mi Augusto Hijo el Rey D. Alfonso XIII (q. D. g.), y á propuesta de mi Ministro de Fomento Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.º La Dirección general de Obras públicas ordenará á los Ingenieros Jefes de las provincias que procedan con toda la urgencia que sea compatible con el ordinario ser-

vicio á la redacción del plan de carreteras generales dentro de los límites de sus provincias respectivas que prudencialmente calculen que podrán construirse en un periodo de veinte años. Este plan se trazará en un ejemplar de la carta general de España publicada por la Dirección general de Obras públicas, y en él habrán de tomarse en cuenta muy particularmente la necesidad de la carretera, los centros de toda clase de producción y de consumo, los ferrocarriles existentes y los proyectados, las carreteras construidas y las en construcción y cuantas prescripciones ordene la Dirección general de Obras públicas.

Art. 2.º Al plan acompañará una Memoria dividida en dos partes. En la primera se expresarán claramente además de las razones que justifiquen la inclusión de cada vía en el plan, los servicios de carácter general y regional que ha de prestar cada una de las incluidas, y su coste verdadero, si se conoce, ó aproximado por comparación con otras carreteras de análogas condiciones; y en la segunda el orden con que debe procederse á su construcción, teniendo para ello en cuenta su respectiva importancia y su necesidad ó conveniencia, ya por hallarse parte de ella construida, ya por carecer la región que atraviese de otras vías de comunicación.

Art. 3.º El Ingeniero Jefe, tan pronto como redacte el plan y Memoria, los remitirá al Gobernador de la provincia, quien los someterá durante un plazo de treinta días á una información pública, en la que las Corporaciones y los particulares podrán exponer cuanto crean convenir á sus intereses. Espirado el plazo, remitirá el Gobernador todas las reclamaciones al Ingeniero Jefe para que sobre ellas emita su parecer, informando después, y dentro de plazos que no excedan de treinta días, la Junta de Agricultura, Industria y Comercio de la provincia y la Diputación provincial y elevando después el Gobernador todo el expediente con su dictamen al Ministro de Fomento.

Art. 4.º Los Ingenieros Jefes de las divisiones de inspección facultativa de los ferrocarriles procederán asimismo, con toda la urgencia que sea compatible con el servicio ordinario de la inspección, á formar el proyecto de plan general de ferrocarriles económicos que convengan construir por el Estado ó con su protección especial en la zona ó zonas de las líneas férreas cuya inspección tenga cada uno á su cargo.

Para llevar á cabo este trabajo se pondrán de acuerdo entre sí y con los Ingenieros Jefes de las provincias respectivas y tendrán presentes las circunstancias análogas á las indicadas en el art. 1.º, los estados de movimiento y tráfico que les proporcionen las Empresas de las líneas férreas en explotación, así como las indicaciones que éstas les hagan y consideren dignas de ser atendidas y los demás datos cuya conveniencia su ilustración les sugiera y la Dirección general les prevenga.

Art. 5.º En este proyecto de plan se clasificarán los ferrocarriles económicos que en él se comprendan en tres grupos, á saber: los que han de establecerse sobre carreteras ya construidas; los que han de hacerse en las que entodavía no lo están, y los que se han de construir independientemente de las carreteras construidas ó proyectadas.

Art. 6.º A este plan acompañará

una Memoria análoga á la prescrita en el artículo 2.º, y como ella dividida en dos partes.

Art. 7.º Todos los documentos correspondientes á cada uno de los proyectos de planes generales mencionados en los artículos anteriores pasarán á una Comisión nombrada por el Ministro de Fomento y encargada de redactar los proyectos definitivos de dichos planes. Se compondrá esta Comisión del Director general de Obras públicas. Presidente; del Director general de Agricultura, Industria y Comercio; cuatro Inspectores del Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos; dos Inspectores del Cuerpo de Minas, dos del de Montes, dos Ingenieros Agrónomos, dos Oficiales del Cuerpo de Ingenieros militares, los Jefes de los Negociados de carreteras, ferrocarriles y puertos del Ministerio de Fomento y dos Ingenieros Jefes de Caminos, que desempeñarán el cargo de Secretario de cada una de las dos secciones en que esta Comisión habrá de subdividirse para separar sus trabajos, y de otro Ingeniero Jefe, que será Secretario general.

Art. 8.º Sobre cada proyecto de ambos planes que forme la Comisión se oirá á la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos, y con vista de todo resolverá el Ministro presentando á las Cortes los correspondientes proyectos de ley sobre las vías que han de formar el plan respectivo, aunque no sobre el orden de su construcción.

Art. 9.º Promulgados que sean dichos planes, la Administración procederá con sujeción á los recursos del presupuesto del Estado á la ejecución de las obras públicas en aquellos comprendidos por el orden que hubiere sido aprobado de antemano por el Ministro, según lo dispuesto en el artículo anterior, y cuyo orden no podrá variarse, salvo los casos siguientes:

1.º Cuando necesidades de orden público ú otras de igual importancia, apreciadas como suficientes para el caso por el Consejo de Ministros, exijan la construcción preferente de cualquiera obra pública que estuviere pospuesta en el plan respectivo entre las que aun no estuvieren construidas ó contratadas.

2.º Cuando razones suficientes de interés general ó regional, acreditadas por un expediente formado á tenor de lo prescrito en los artículos 3.º y 7.º de este Real decreto, exigiesen la preferente construcción de cualquiera de dichas obras.

3.º Cuando por iniciativa particular se solicitase con los requisitos prescritos en los reglamentos la subasta de alguna de las que el Estado solamente proteja con cualquiera clase de auxilios.

DISPOSICION TRANSITORIA.

Entretanto que rija el actual plan general de carreteras se atenderá con justa y proporcional preferencia para la subasta de estas vías á las provincias más atrasadas en este ramo de la Administración, y no su bastándose en ninguna provincia una carretera sin que preceda el informe del Ingeniero Jefe de la misma para saber si hay en ella alguna cuya construcción sea por cualquier motivo digna de consideración notoriamente preferente.

Dado en San Ildefonso á diez y

seis de Setiembre de mil ochocientos ochenta y seis.

MARIA CRISTINA

El Ministro de Fomento,  
**Eugenio Montero Rios.**

Ministerio de la Gobernación

Dirección general de Beneficencia y Sanidad.

CIRCULAR

El Excmo. Sr. Ministro de la Gobernación, por Real orden de esta fecha, me dice lo siguiente:

«Ilmo. Sr.: Pasado á informe del Real Consejo de Sanidad el expediente instruido en esa Dirección general con motivo de las disposiciones adoptadas por el Consejo privado de S. M. Británica prohibiendo la importación de ganados enfermos, dicho Cuerpo consultivo ha emitido el siguiente dictamen.

«Excmo. Sr.: En sesión celebrada en el día de ayer ha aprobado por unanimidad este Real Consejo el dictamen de su primera Sección que á continuación se inserta:

«La Sección se ha hecho cargo de los despachos remitidos al Ministerio de Estado por el Ministro Plenipotenciario de S. M. en Londres incluyendo las diferentes disposiciones adoptadas por el Consejo privado de S. M. Británica para impedir la importación de animales procedentes de puntos donde reinen ciertas enfermedades.

Examinados detenidamente los referidos documentos, resulta que la enfermedad contagiosa á que en ellos se alude, desarrollada en el ganado lanar extranjero, es la conocida con los nombres de «Fiebre aftora afto epizootica, enfermedad afto ungular estomatitis aftora epizootica de pezuña,» y más comunmente con el de «glosopeda,» dolencia que si bien afecta por lo general una forma benigna y poco temible en sus consecuencias reviste tal cual vez decidido carácter de malignidad, ocasionando entonces pérdidas más ó menos considerables en los ganados, daños de suma trascendencia á la riqueza pública y aun también á la salud del hombre.

Por estas consideraciones se hallan muy en su lugar las órdenes del precitado Consejo privado prohibiendo en absoluto la importación de animales procedentes de puntos sospechosos, y más particularmente de aquellos en que se halla declarada la «glosopeda» ó cualquier otra «epizootia,» evitando de tal suerte á ese país las desastrosas contingencias á que pudiera dar lugar un pequeño descuido á la mas ligera concesión.

Pero como dichas prohibiciones ó exclusiones de procedencia sospechosa é insanas parten de una Nación que mantiene con la nuestra numerosas é importantes relaciones comerciales, exportando anualmente gran número de cabezas de ganado vacuno y lanar, fácilmente se comprende, como dice muy bien nuestro Plenipotenciario en Londres, que habia que tratársenos con igual rigor, si por desgracia se presentara un solo caso de enfermedad contagiosa en los ganados de algún

cargamento español, hecho que traería consigo incalculables perjuicios para los ganaderos y traficantes en esta clase, dando entrada á la desconfianza y originando el descrédito de nuestros mercados, con grave detrimento de los intereses generales del país.

Para prevenir estas contingencias se debe dar toda publicidad á las resoluciones hoy adoptadas por el mencionado Consejo privado de S. M. Británica, que constan en el expediente, como de las que se acuerden en lo sucesivo, para que, llegando á noticia de los ganaderos y traficantes, eviten cuidadosamente la remisión de reses enfermas, y por tanto se libran de experimentar cuantiosas pérdidas en sus intereses.

Así bien la Sección entiende, de acuerdo con lo que propone nuestro activo Plenipotenciario en Londres en su despacho núm. 80, que por la Dirección general de Beneficencia y Sanidad se pase una circular á los Gobernadores de las provincias, particularmente de las exportadoras, con especial encargo de que se publique en los «Boletines oficiales», recordando el mayor celo en asunto tan delicado para que á su vez las mencionadas Autoridades exijan á las Juntas de Sanidad, Subdelegados y demás funcionarios que intervienen en este asunto el más exacto cumplimiento de lo prescrito relativamente á enfermedades contagiosas de los ganados, é impidan ó prohiban en absoluto el embarque de éstos ó sus transportes para el extranjero, siempre que exista la más ligera sospecha acerca de su sanidad, debiendo cuidar con el mayor esmero de que los medios de transporte por mar y tierra reúnan todas las condiciones necesarias de aseo, capacidad y ventilación, y además el indispensable requisito de que sean perfectamente fumigados si hubiesen conducido ganado enfermo en viajes anteriores.

También juzga oportuno esa Sección se dirija á nuestros Cónsules una nota recomendándoles ejerzan la mayor vigilancia sobre el estado de salud de los ganados que se exporten por nuestro país para que comuniquen las alteraciones que en ellos resulten, haciendo constar el punto de donde proceden y el nombre del dueño que exportó.

Por último, entiende incurriría en esa falta de patriotismo si no añadiera que á todas estas medidas y precauciones, encaminadas á impedir la exportación de nuestros ganados con enfermedades contagiosas, deben acompañar otras más severas, si cabe, dirigidas á vigilar y á impedir que se importen del extranjero reses atacadas de males contagiosos, pues esto, harto bien se comprende, ocasionaría mayores pérdidas é incalculables perjuicios á nuestra riqueza pecuaria.»

Y conformándose S. M. el Rey (q. D. g.), y en su nombre la Reina Regente del Reino, con cuanto propone el Real Consejo de Sanidad, se ha dignado resolver como en el mismo se indica; y que á esta disposición se dé publicidad en la «Gaceta de Madrid», así como también del acuerdo del Consejo privado de S. M. Británica, para conocimiento de los ganaderos.

Es asimismo la voluntad de S. M. que se ordene á los Gobernadores de provincia.

1.º Cuidar con el mayor celo de

que, cuando en alguna localidad se presente en el ganado enfermedad contagiosa epidémica, se acuerde el oportuno reconocimiento por un Veterinario, el aislamiento de las reses enfermas y cuantos medios sean oportunos para evitar el contagio y el embarque.

2.º Que se giren frecuentes visitas por los Subdelegados de Veterinaria, ó en su defecto por un Veterinario ó Albeitar á los ganados ya estén en pastos, ya en los mercados y también en los puntos donde se hallen estacionados, en averiguación de su estado de salud.

3.º Interesar por conducto del Ministerio de Estado á nuestros Representantes en el extranjero que ejerzan eficaz vigilancia por medio de los Cónsules acerca del estado de la salud de los ganados que se exportan para nuestro país, dando cuenta cuando en alguna localidad se presenten en los ganados enfermedades epidémicas ó contagiosas.

De Real orden lo digo á V. S. para su conocimiento y fines consiguientes recomendando á los Gobernadores de las provincias la inserción en los «Boletines oficiales» de las mismas cuanto en ella se ordena.»

Lo que traslado á V. S. á los indicados fines. Dios guarde á V. S. muchos años. Madrid 10 de Setiembre de 1886.—T. Baró.—Sr. Gobernador de la provincia de.....

Reglas que se citan del Consejo privado de S. M. Británica.

La Asociación Comercial de Ganaderos.

A todos los que están interesados en el comercio de animales para Inglaterra

Como consecuencia de la última ley dada por las dos Cámaras del Parlamento británico acerca de las enfermedades contagiosas de los animales y de las restricciones sobre la importación á Inglaterra de animales vivos procedentes de países extranjeros, donde se sabe existe la enfermedad del «pié» y la «boca» y cuya «epizootia» presenta otro carácter diferente al que ha tenido hasta ahora, la Asociación de Londres del Comercio de ganado extranjero recomienda con el mayor interés á todos los exportadores de animales de países extranjeros para Inglaterra, y á los demás interesados en mantener el comercio con este país, la adopción de las siguientes prescripciones:

1.ª Todo wagón de ferrocarril ó cualquiera otro vehículo que conduzca animales á los puntos de embarque, y los locales en donde hayan estado en contacto los animales sanos con los enfermos, deben limpiarse y desinfectarse.

2.ª Procederá al embarque un escrupuloso reconocimiento del buque que ha de conducirlos, y si no se encuentra limpio y desinfectado, no debe permitirse el embarque hasta que esté en buenas condiciones higiénicas y satisfaga á la persona encargada de inspeccionarle.

3.ª Los animales que se embarcan para Inglaterra deben estar, si es posible, en el puerto por lo menos doce horas antes del embarque.

4.ª Todos los animales deben ser cuidadosa y escrupulosamente reconocidos dos veces por un Veterina-

rio, una al llegar al puerto y otra antes de su embarque.

5.ª Cada grupo de animales que llegue al puerto, y mientras se practica el reconocimiento antes del embarque, debe ser separado, y no se permitirá se mezclen con otros grupos hasta que sean inspeccionados y resulten en buen estado.

6.ª Si en la inspección de cualquier animal resulta que sufre ó presenta sintoma de la enfermedad de «pie» y «boca», éste y todos los otros con quienes haya estado en contacto no deben ser embarcados. No basta separar los enfermos de los sanos, y por consiguiente, no debe permitirse el embarque de estos últimos, pues al llegar á Inglaterra ya puede haberse desarrollado en ellos la enfermedad, en cuyo caso serán prohibidas las importaciones del puerto de origen por el Gobierno británico.

7.ª No debe permitirse embarcar para Inglaterra más que los animales sanos, y á ser posible que no queden los enfermos en los lugares de embarque después de la salida de los vapores.

8.ª Todo buque que lleve animales vivos debe ser completamente saneado y desinfectado después de verificarse el desembarque.

9.ª Todos los interesados en continuar el comercio de ganados entre los países extranjeros y la Gran Bretaña deben procurar impedir el embarque para Inglaterra de animales enfermos.

10. Estas reglas deben ser impresas en los idiomas de los países que exportan ganados, publicándose y distribuyéndolas entre todas las personas interesadas.—Roberto E. Drumón, Secretario.

## GOBIERNO CIVIL.

Subasta de Correos—Circular.

(Núm. 1222.)

En virtud de los dispuesto en Real orden de 17 del actual, se saca á pública licitación, la conducción diaria del Correo en carruage entre la oficina del ramo de Soria y la de Calahorra, y una hijuela á Munilla desde el empalme de la carretera, por medio de otro carruage que enlace con dicha conducción, bajo el tipo máximo de seis mil seiscientos sesenta pesetas anuales y demás condiciones del pliego que se inserta á continuación.

La subasta tendrá lugar simultáneamente en el despacho de este Gobierno y Alcaldía de Calahorra el día 4 de Octubre próximo venidero y hora de la una de la tarde.

Lo que se publica en el «Boletín oficial» para conocimiento de las personas que deseen tomar parte en la licitación.

Logroño 24 de Setiembre de 1886.

El Gobernador,  
José Morello.

MINISTERIO DE LA GOBERNACIÓN

Dirección general de Correos  
y Telegrafos.

Por virtud de lo dispuesto por Real

orden de hoy, la licitación pública para contratar la conducción del correo entre la oficina del ramo de Soria y la de Calahorra y entre el empalme de la carretera de Munilla por la hijuela se verificará por el orden y detalle siguientes, y bajo las condiciones del pliego que á continuación se inserta:

1.ª La subasta se anunciará en la GACETA DE MADRID y Boletines oficiales de las provincias de Soria y Logroño y por los demás medios acostumbrados, y tendrá lugar simultáneamente ante los Gobernadores civiles respectivos y Alcaldes de Enciso y Calahorra, asistidos de los Administradores de Correos de los mismos puntos, el día 4 de Octubre, á la una de la tarde, y en el local que respectivamente señalen dichas Autoridades.

2.ª El tipo máximo para el remate será el de 6.660 pesetas anuales.

3.ª Para presentarse como licitador será condición precisa constituir previamente en la Caja general de Depósitos en sus sucursales de las capitales de provincias ó de los puntos en que ha de celebrarse la subasta, la suma de 666 pesetas en metálico, ó bien en efectos de la Deuda pública, regulando su importe efectivo conforme prescribe el Real decreto de 29 de Agosto de 1876, é disposiciones vigentes el día del remate. Estos depósitos, concluido dicho acto, serán devueltos á los interesados, menos el correspondiente al mejor postor, cuyo resguardo quedará en las oficinas del Gobierno civil respectivo para la formalización de la fianza en la Caja de depósitos inmediatamente que reciba la adjudicación definitiva del servicio, según lo prevenido en Real orden circular de 24 de Enero de 1860.

4.ª Las proposiciones se harán en pliego cerrado, expresándose por letra la cantidad en que el licitador se compromete á prestar el servicio, así como su domicilio y firma. A este pliego se unirá la carta de pago original que acredite haberse hecho el depósito prevenido en la condición anterior, y una certificación, expedida por el Alcalde de la vecindad del proponente en que conste «su aptitud legal, buena conducta, y que cuenta con recursos para desempeñar el servicio que solicita.»

Los licitadores podrán ser representados en la subasta por persona debidamente autorizada, previa presentación de documento que lo acredite.

5.ª Los pliegos con las proposiciones han de quedar precisamente en poder del Presidente de la subasta durante la media hora anterior á la fijada para dar principio al acto, y una vez entregados no se podrán retirar.

6.ª Para extender las proposiciones (que deberá verificarse en papel de la clase 11.ª), se observará la fórmula siguiente:

«D. F. de T., natural de . . . . ., vecino de . . . . ., me obligo á desempeñar la conducción del correo diario en carruage desde la oficina del ramo de Soria á la de Calahorra y desde el empalme de la carretera por la hijuela á la oficina de Munilla y viceversa por el precio de . . . pesetas anuales, bajo las condiciones contenidas en el pliego aprobado por el Gobierno.

«(Fecha y firma).»

7.ª Abiertos los pliegos y leídos

públicamente, se harán constar en el acta de subasta, declarándose el remate á favor del mejor postor, sin perjuicio de la aprobación superior, para lo cual, en el término más breve posible, se remitirá el expediente á la Dirección general del ramo en la forma que determina la circular del mismo Contro, fecha 4 de Setiembre de 1880.

8.ª Si de la comparación resultasen igualmente beneficiosas dos ó más proposiciones, se abrirá en el acto, y por espacio de media hora, nueva licitación verbal entre los autores de las que hubiesen ocasionado el empate.

9.ª Cualesquiera que sean los resultados de las proposiciones que se hagan, como igualmente la forma y concepto de la subasta, queda siempre reservada al Ministerio de la Gobernación la libre facultad de aprobar ó no definitivamente el acta de remate, teniendo siempre en cuenta el mejor servicio público.

Condiciones bajo las que se contrata la conducción diaria del cofreo de ida y vuelta entre la oficina del ramo de Soria y la de Calahorra y entre el empalme de la carretera y la oficina de Munilla.

1.ª El contratista se obliga á conducir en carruaje y diariamente de ida y vuelta, desde la oficina del ramo de Soria á la de Calahorra y por la hijuela á la oficina de Munilla desde el empalme de la carretera en otro carruaje que enlace con dicha conducción, toda la correspondencia (entendiéndose también como tal los pliegos con valores declarados y alhajas aseguradas) y periódicos que le fueren entregados, sin excepción de ninguna clase, distribuyendo los paquetes, certificados y demás correspondencias dirigidas á cada pueblo del tránsito, recogiendo los que de ellos partan á otros destinos y observando para su recepción y entrega las prescripciones vigentes.

2.ª La distancia de 95 kilómetros comprendida entre Soria y Calahorra será recorrida en diez horas y treinta minutos, y la de tres kilómetros entre la del empalme y Munilla en una hora, con el tiempo que se invierta en las detenciones, que se fijan, con las horas de entrada y salida en los pueblos del tránsito y extremos de la línea, en el itinerario aprobado por la Dirección general, el cual podrá modificarse por dicho Centro, según convenga al mejor servicio.

3.ª Por los retrasos ó detenciones cuyas causas no se justifiquen debidamente pagará el contratista en papel de multas la de diez pesetas por cada cuarto de hora; y si las faltas de esta ú otra especie que afecten al buen servicio se repitiesen, previa instrucción de expediente, se propondrá al Gobierno la rescisión del contrato, abonando aquél los perjuicios que se originen al Estado.

En los meses de Noviembre á Marzo, ambos inclusive, no podrá obligarse al contratista á transitar el correo por el puerto de Oncala desde las ocho de la noche á las tres de la madrugada.

4.ª Para el buen desempeño de esta conducción deberá tener el contratista, á juicio de los Administradores de Soria y Logroño, el número suficiente de caballerías mayores situadas en los puntos más convenientes de la línea, y los carruajes necesarios con suficiente capacidad y

condiciones para el servicio á que se les destina, y almacén capaz para conducir la correspondencia, independiente del lugar que ocupen los viajeros y equipajes.

5.ª Es condición indispensable que los conductores de la correspondencia sepan leer y escribir.

6.ª Será responsable el contratista de la conservación en buen estado de las maletas, sacas ó paquetes en que se conduzca la correspondencia, preservándola de la humedad y deterioro.

7.ª La cantidad en que quede contratado este servicio se satisfará por mensualidades vencidas en la Tesorería de Hacienda de Soria ó en la de Logroño.

8.ª El contrato durará cuatro años, contados desde el día que se fije para principiar el servicio al comunicar la aprobación superior de la subasta.

9.ª Tres meses antes de finalizar dicho plazo avisará por escrito el contratista á la Administración principal de Correos si se despide del servicio á fin de que, dando inmediato conocimiento al Centro directivo, pueda procederse con toda oportunidad á nueva subasta; pero si por causas ajenas á los propositos de dichos Centros no se consiguiera nuevo remate, y hubieran de celebrarse dos ó más licitaciones, el contratista tendrá obligación de continuar su compromiso por espacio de tres meses más, bajo el mismo precio y condiciones. Si no se despidiera á pesar de haber terminado su contrato, se entenderá que sigue desempeñándolo por la tácita, quedando en este caso reservado á la Administración el derecho de anunciar la subasta del servicio cuando lo crea oportuno. Los tres meses de anticipación con que debe hacerse la despedida se empezarán á contar, para los efectos correspondientes, desde el día en que se reciba el aviso en la Dirección general.

10. Si durante el tiempo de esta contrata fuese necesario variar en parte la ruta de la línea que se subasta, serán de cuenta del contratista los gastos que esta alteración ocasiona, sin derecho á que se le indemnice; pero si resultara de la reforma aumento ó disminución de distancias ó mayor ó menor número de expediciones, el Gobierno determinará el aumento ó rebaja que á prorrata correspondan. Si la conducción se variase del todo, el contratista deberá contestar dentro del término de los 15 días siguientes al en que se le dé aviso de ello si se aviene á continuar prestando el servicio por el nuevo camino, y en caso negativo, el Gobierno podrá subastarlo nuevamente; pero si aquella se suprimiera se le comunicará al contratista con un mes de anticipación, sin que tenga derecho á indemnización alguna.

11. Las exenciones del impuesto de los portazgos, portazgos ó barcajes que correspondan al correo se ajustarán á lo determinado en el párrafo duodécimo del artículo 16 del pliego de condiciones generales para el arriendo de aquéllos, de fecha 23 de Setiembre de 1877, y á las disposiciones que con posterioridad se dictaren sobre el particular.

12. Después de rematado el servicio no habrá lugar á reclamación alguna en el caso de que los datos oficiales que hayan servido para determinar la distancia que separa los

puntos extremos resulten equivocados en más ó en ménos.

13. Hecha la adjudicación por la Superioridad, se elevará el contrato á escritura pública, siendo de cuenta del rematante los gastos de su otorgamiento y de dos copias simples, y otra en papel del sello correspondiente: esta última y una simple se remitan á la Dirección general de Correos y Telégrafos, y la otra se entregará en la Administración principal del ramo por la cual haya de acreditarse los haberes, que será la de la provincia en que se verifique el remate. En la escritura se hará constar la formalización del depósito definitivo de fianza por copia literal de la carta de pago. Dicha fianza, que se constituirá á disposición de la Dirección general de Correos, no será devuelta al interesado interin no se disponga así por el referido Centro.

14. El contratista satisfará el importe de la inserción del anuncio de la subasta; cuyo justificante de pago deberá exhibir en el acto de entregar en la administración principal de Correos las copias de escritura, conforme con lo dispuesto por Real orden de 23 de Setiembre de 1875.

15. Contratado el servicio, no se podrá subarrendar, ceder ni traspasar sin previo permiso del Gobierno.

16. El rematante quedará sujeto á lo prevenido en el art. 5.º del Real decreto de 27 de Febrero de 1852 si no cumpliera las condiciones que debe llenar para el otorgamiento de la escritura, impidiendo que tenga efecto el término que se señale, ó si no llevase á cabo lo estipulado en cualquiera de las condiciones del contrato, ejerciendo la Administración pública su acción contra la fianza y bienes del interesado hasta el completo resarcimiento de los perjuicios que se irroguen á la misma.

Madrid 17 de Setiembre de 1886.— El Director general, A. Mansi.

### Regimiento Caballería de Reserva, núm. 11.

Núm. 1219.

En cumplimiento de lo que previene el Reglamento de Reservas vigente los individuos del Arma de Caballería que pertenecen á la primera y segunda reserva y se hallen en sus casas pasarán la revista anual ante los Comandantes de los puestos de la Guardia civil más cercanos al punto donde habitan, debiendo hacerlo con sus respectivas licencias ó pases para que sean anotadas y conste la

presentación á la revista que tendrá efecto desde el día 1.º al 15 del próximo mes de Octubre; los que no se presente á dicho acto trascurrido un mes serán juzgados como desertores con arreglo al código vigente.

Así mismo con arreglo al capítulo 3.º, art. 144 los que no llenen las prescripciones anteriores y no conste en su pase el haberlo verificado no se les expedirá certificado ni pase alguno al que no haya cumplido con dicha obligación.

Los que estuvieren dentro de las Capitales donde haya Regimiento Caballería de Reserva ó Batallones de Infantería de la misma situación la pasarán ante los Jefes de dichos Cuerpos.

Encargo á los Sres. Alcaldes de los pueblos donde residan soldados que se hallen en las situaciones anteriores y pertenezcan á este Cuerpo hagan llegue á noticia de ellos este anuncio bien haciendolo por pregón aviso particular ó del modo que crean más eficaz.

Logroño 23 de Setiembre de 1886.— Federico de Uriarte.

### ANUNCIOS PARTICULARES.

#### Venta de las fincas en el barrio de Laserna

Se vende á precios arreglados, juntas ó separadamente, varias fincas rústicas, con edificio para vivienda, trujal y prensa para aceite y bodega para vino con velez, sitas en el barrio de Laserna, jurisdicción de la villa de la Guardia, Alava, que fueron de D. Fernando del Busto y en el día corresponden á sus hijas Doña Daría Ramos y Doña Valentina del Busto y Ascorbe.

Quien desee interesarse en la adquisición acuda á tratar con D. Remigio Vidaurreta, Procurador de Logroño, calle de carnicerías número 4.—piso 3.º.

### COMPENDIO DE CONTABILIDAD

POR

#### Partida Doble

Aplicada á los operaciones que ejecutan las provincias y los pueblos por el método ensayado por el Gobierno en los Ayuntamientos de la provincia de Madrid. Redactado por Don Manuel Galindo y Perez.

Delegado de la Dirección general de Administración local y Tenedor de libros que ha sido de esta Caja general de Depósitos.

Se vende en la librería de Don Venancio de Pablo, Logroño, al precio de seis pesetas.

### OBSERVATORIO METEOROLÓGICO DE LOGROÑO.

Día 24 de Setiembre de 1886.

Temperatura máxima al Sol . . . . .	29,6
Idem id. á la sombra . . . . .	19,4
Temperatura mínima al aire . . . . .	11,6
Idem id. al reflector . . . . .	10,0
ALTURA BARO- á las 9 de la mañana . . . . .	727,9
METRICA. á las 3 de la tarde . . . . .	728,5
VIENTO á las 9 de la mañana . . . . .	N.O. brisa
á las 3 de la tarde . . . . .	N. brisa
ESTADO DEL á las 9 de la mañana . . . . .	Cubierto
CIELO. á las 3 de la tarde . . . . .	Despejado
Agua evaporada . . . . .	4,4
Ozono . . . . .	
Lluvia . . . . .	