

# BOLETIN OFICIAL



## de la Provincia de las Baleares.

SALE LOS MÁRTESES, JUÉVES Y SÁBADOS.

### Num. 1816.

#### ARTÍCULO DE OFICIO.

Núm. 466.

#### GOBIERNO DE LA PROVINCIA DE BALEARES.

**Negociado 2.º Elecciones.**— En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 106 de la ley electoral de 20 de agosto de 1870 se publica á continuación el resultado obtenido en las elecciones verificadas en esta provincia los días 9, 10, 11 y 12 de setiembre último para la renovación ordinaria de la Diputación provincial.

**Distrito 3.º de Palma.**

D. Miguel Ignacio Font y Muntaner, 983 votos.

**Distrito 4.º de Palma.**

D. Bartolomé Pieras y Florets, 1359 votos.

**Distrito 5.º de Palma.**

D. Felipe Puigdorff, 894 votos.

**Distrito 6.º de Palma.**

D. Pedro Ripoll y Paleu, 1635 votos.

**Distrito de Artá.**

D. Pedro Font y Ordinas, 270 votos.

**Distrito de La Puebla.**

D. Miguel Costa y Cifre, 638 votos.

**Distrito de Inca.**

D. Andrés Barceló y Muntaner, 582 votos.

**Distrito de Felanitx.**

D. Damian Vidal y Salvá, 4356 votos.

**Distrito de Porreras.**

D. Pedro Sampol y Rosselló, 4536 votos.

**Distrito de San Antonio.**

D. Antonio Bisquera y Meliá, 202 votos.

Palma 4 de octubre de 1878.—El Gobernador, Manuel Stárico Ruiz.

Núm. 467.

**Orden público.**— Los Sres. Alcaldes de los pueblos de esta provincia, fuerzas de la Guardia civil y de orden público y demás dependientes de mi autoridad; procederán á la busca y captura del soldado desertor del Batallón expedicionario á Cuba número 14 hoy Vitoria, Juan Ylla y Prats, hijo de Antonio y de María natural de Ilumayor, de 23 años de edad y de oficio cochero, y habiendo lo pondrán inmediatamente á disposición del Excmo. Sr. Capitán general, dando noticia á este Gobierno de haberlo efectuado.

Palma 3 de octubre de 1878.—Manuel Stárico Ruiz.

Núm. 468.

#### REGLAMENTO

PARA LA EJECUCION

de la

#### LEY DE POLICIA DE FERRO-CARRILES,

(CONTINUACION.) (1)

#### CAPITULO III.

De las estaciones.

Art. 25. Cada estación tendrá en la fachada principal una inscripción que exprese su nombre, y un reloj para arreglar el servicio de la misma y el movimiento de los trenes. Los relojes de toda la línea se arreglarán diariamente á la hora del meridiano de Madrid, siempre que se halla en concordancia con las de la Corte, sin solución de continuidad; y en caso de tenerla se registrarán por el de la estación más importante.

Estarán asimismo rotulados de una manera clara y precisa todos los pasos para la circulación de los concurrentes, los despachos, oficinas, almacenes, talleres...

(1) Véase el Boletín núm. 1813.

res y demás dependencias de la empresa.

Art. 26. Todo billete con enmiendas ó raspaduras será deshechado como falso.

Art. 27. Para la seguridad de equipajes, bultos y mercaderías, la Administración del ferro-carril expedirá á sus dueños ó encargados que se presenten en su nombre, los correspondientes resguardos, especificando en ellos el número y clase de los bultos entregados; el precio exigido por su transporte, y las demás circunstancias que se consideren necesarias para el mejor desempeño de este servicio.

En estos resguardos se especificarán los plazos reglamentarios dentro de los cuales deben llegar los equipajes, bultos y mercaderías á su destino.

Art. 28. Estarán constantemente á la vista en los sitios más públicos de cada estación los anuncios de las horas de despacho, así como también los de los billetes, itinerarios y precios de las tarifas.

Art. 29. Todas las estaciones tendrán un Jefe superior, al cual estarán subordinados los demás empleados de las mismas.

Art. 30. Habrá en las estaciones que el Ministerio de Fomento designe:

1.º Departamentos para las oficinas de las Inspecciones y del telégrafo.

2.º Un depósito en la forma que proponga la empresa, donde se custodien con toda seguridad los efectos extravíos pertenecientes á los viajeros.

Y 3.º Un bolicin provisto de los medicamentos, vendajes y demás útiles que puedan necesitarse en un caso dado.

Art. 31. Corresponde á los Gobernadores de provincia adoptar las medidas conducentes al mejor orden y buena policía de las estaciones, de la entrada, circulación y permanencia en sus patios de los carruajes públicos y particulares destinados al transporte de los viajeros y mercaderías; pero sus acuerdos no serán feyectorios hasta que hayan obteni-

do la aprobacion del Ministerio de Fomento.

Se prohíbe todo privilegio á favor de las empresas de transporte en la entrada, permanencia y circulacion en las dependencias de las estaciones.

#### CAPITULO IV.

*Del material empleado en la explotacion.*

Art. 32. El número de locomotoras tenders y demás carruajes destinados en la explotacion, será el que se determine en el pliego de condiciones de la concesion.

Si el mejor servicio público hiciese necesario el aumento de este material, el Ministerio de Fomento, oida la empresa, adoptará para procurarle las resoluciones oportunas.

Art. 33. Se hallarán siempre provistas las locomotoras de los aparatos necesarios para precaver todo peligro de incendio y nunca prestarán servicio hasta que hayan sido reconocidas por la Inspeccion facultativa.

Cuando por deterioro ú otra cualquiera causa se hubiere retirado del servicio una locomotora, no podrá emplearse de nuevo, aun despues de repararla, sin el reconocimiento y autorizacion expresa de la Inspeccion facultativa.

Art. 34. Los ejes de las locomotoras, tenders y carruajes de todas clases pertenecientes al material de las empresas, serán forjados á martillo, fuertes y compactos, de superficie limpia, sin grietas, ni hojas, y perfectamente apropiados al servicio que presten.

Art. 35. Nunca ni por ningun pretexto se permitirán las ruedas de hierro fundido. Pero si las de acero, y en los trenes de mercancías, así como los que marchen con poca velocidad, previa autorizacion del Gobierno, podrán usarse con llantas forjadas.

Art. 36. Todas las empresas anotarán en registros foliados las locomotoras de servicio, expresando la fecha en que éste tuvo principio, el trabajo que prestaron, las composturas ó modificaciones que sufrieron y la renovacion sucesiva de sus diversas piezas.

Se comprenderán igualmente en estas notas cuantas observaciones y advertencias se crean necesarias para formar la estadística del material del servicio del ferro-carril.

Art. 37. En otros registros especiales y distintos de los indicados en el artículo anterior se tomará razon circunstanciada de los ejes de las locomotoras y tenders, cuidando de hacer mérito al lado del mismo del número de orden de cada uno, de la fábrica de donde proceden, de la fecha en que empezaron á prestar servicio, de las pruebas á que se sometieron, de su trabajo constante é interrumpido y sus accidentes y reparaciones sucesivas. Al efecto cada eje deberá llevar grabado su número de orden.

Estos registros, llevados siempre con la mayor escrupulosidad posible, se presentarán por las empresas á los Ingenieros encargados de la Inspeccion facultativa cuando crean oportuno examinarlos.

Art. 38. Solo las personas destinadas al intento para la empresa encenderán las locomotoras.

Ya dispuestas para el servicio, un maquinista ó fogonero permanecerá constantemente sobre su plataforma, cualquiera que sea la situacion de la máquina, así en las vías principales como en los apartaderos.

Art. 39. Los tenders, además de las condiciones de solidez y seguridad, tendrán la capacidad necesaria para conte-

ner mayores cantidades de agua y combustible que las que puedan consumir las locomotoras á que acompañan en el trayecto de uno á otro depósito. Igualmente tendrán el espacio necesario para llevar en una caja los útiles y herramientas que se determine.

Art. 40. Los carruajes destinados al transporte de los viajeros no entrarán en servicio sin la autorizacion de la Inspeccion facultativa.

Se concederá esta autorizacion cuando se reconozca en la forma que el Gobierno determine, que llenan todas las condiciones para la seguridad y comodidad de los viajeros.

Art. 41. El sitio designado á cada viajero tendrá por lo menos 45 centímetros de ancho y 65 de fondo, y un metro 45 centímetros de altura medida desde el asiento.

En la parte interior de cada carruaje destinado á los viajeros se colocará una tablilla que exprese, además de la letra y el número que le corresponda segun su clase, el número de sus asientos, marcando las divisiones que los separen de una manera precisa, y otra con las disposiciones de este reglamento concernientes á los viajeros.

Art. 42. Todas las locomotoras, tenders y demás carruajes de un tren contendrán:

1.º El nombre ó las iniciales del camino de hierro á que correspondan.

2.º El número de orden.

3.º La clase á que correspondan en los carruajes de viajeros.

Art. 43. La empresa conservará constantemente en buen estado el material de explotacion proporcionado á la extension y circunstancias particulares de la linea.

Art. 44. Es de la exclusiva competencia de la Administracion activa el conocimiento de todas las reclamaciones que susciten contra las resoluciones de la Inspeccion facultativa que tengan por objeto desechar la parte del material inservible, disponer las reparaciones necesarias y adoptar las disposiciones exigidas para el buen orden y seguridad de la circulacion.

#### CAPITULO V.

*De la formacion de los trenes.*

Art. 45. A propuesta de la empresa, el Ministro de Fomento determinará para los diversos puntos de la linea, y segun las circunstancias lo requieran:

1.º La velocidad.

2.º El número máximo de carruajes.

3.º El máximo de carga en los trenes de mercancías.

4.º El número y pesa de los carruajes con frenos y el lugar que han de ocupar en el tren, debiendo ser precisamente de esta clase el último de cada tren.

Art. 46. Todo maquinista que conduzca una máquina estará provisto de los medios indispensables para hacer las señales que los reglamentos previenen.

Art. 47. El número de carruajes de viajeros de cada tren será el que corresponda á la marcha reglamentaria del mismo; se formarán sin embargo los trenes necesarios para que puedan marchar cuantos viajeros se presenten.

Si la Compañía estuviese autorizada para emplear doble traccion, el máximo de carruajes en cada tren de viajeros será de 24.

Al efecto se establecerán en diversos puntos de la linea depósitos de carruajes con los cuales pueden completarse los trenes cuando así lo exijan la concurrencia y el mejor servicio público.

Art. 48. Las locomotoras marcharán siempre á la cabeza de los trenes. Este orden podrá sin embargo variarse, si conviniese, para facilitar y hacer más seguras las maniobras indispensables en la proximidad de las estaciones y en los casos de socorro, no debiendo exceder entónces la velocidad de 25 kilómetros por hora.

Art. 49. En la colocacion de los carruajes que formen los trenes de viajeros y mixtos se observarán las prescripciones dictadas sobre la materia, ó que en lo sucesivo se dicten por el Ministerio de Fomento, á propuesta de la empresa.

Art. 50. Solo con arreglo á las instrucciones que dicte el Ministerio de Fomento, y bajo las condiciones que tenga por conveniente, podrán formar parte de los trenes las diligencias y mensajerías, pero en ningun caso se autorizará el transporte de viajeros en el interior de estos carruajes.

Art. 51. Se prohíbe admitir en los carruajes de los viajeros toda materia que pueda ocasionar explosiones ó incendios.

Art. 52. Los carruajes y wagones que entren en la composicion de un tren deberán tener los topes á la misma altura, y los centros de estos á igual distancia: debiendo enlazarse de manera que se hallen siempre en contacto sin forzarse.

Art. 53. Tanto las barras de los topes como los frenos y tornillos de las manijas se conservarán siempre perfectamente limpios y engrasados.

Art. 54. Cada tren será remolcado por una sola máquina, salvo los casos de auxilio por avería ú otras causas graves pudiendo entónces emplearse otra máquina más, así como tambien cuando la empresa se halle al efecto previamente autorizada por el Gobierno.

Art. 55. Nunca se colocarán más de dos locomotoras encendidas en cada tren de viajeros, y por regla general se colocarán las dos á la cabeza, aun cuando en casos especiales, pero siempre con la autorizacion del Ministerio de Fomento, podrá permitirse distinta colocacion. A la cabeza y despues del tender irán uno ó dos wagones que no transporten personas, segun sean una ó dos locomotoras que remolquen los trenes.

A la cola del tren se colocará siempre otro wagon sin viajeros, á no ser que la empresa esté autorizada por el Gobierno para suprimir el furgón de cola. En los trenes de viajeros habrá siempre un wagon retrete.

Art. 56. En un registro especial se anotarán las causas que haya dado ocasion á enganchar dos máquinas en un mismo tren cuando no se encuentre la empresa autorizada al efecto, expresando tambien el tiempo empleado en este servicio, con las razones que le justifiquen.

Los encargados de vigilar la explotacion podrán examinar estas y las demás notas que á ella se refieren cuando así lo exija el mejor servicio público.

Art. 57. Con la antelacion conveniente y el más detenido examen se cerciorará el maquinista de que las locomotoras y tenders confiados á su cuidado se hallan en buen estado de servicio y provistos de los repuestos necesarios.

Art. 58. Los Jefes de los trenes en el acto mismo de recibirlos los reconocerán con la mayor escrupulosidad para asegurarse de que están bien dispuestos para el servicio.

Art. 59. Cuando falte la carga correspondiente al furgón del Jefe del tren, se completará con lastre hasta la canti-

dad de 2.000 kilogramos.

Art. 60. El Jefe del tren, los guarda-frenos y el maquinista estarán en comunicacion, en cuanto sea posible, durante la marcha, para poder dar en caso de accidente la señal de alarma.

Art. 61. Los trenes puestos en marcha llevarán las luces y señales que se determinan en el reglamento vigente de 8 de agosto de 1872 ó del que en lo sucesivo se dicte por el Ministerio de Fomento, oyendo á las empresas.

Art. 62. Durante la noche estarán iluminados interiormente los carruajes de los viajeros, y lo mismo de dia en el paso de los tuneles que el Gobierno designe, preparándose al efecto en la estacion inmediata, segun el orden de la marcha.

Art. 63. Antes de que un tren se ponga en movimiento, los empleados que deben acompañarle ocuparán puntualmente sus puestos respectivos; y con la anticipacion conveniente el Jefe de la estacion hará la señal que les advierta su colocacion en el lugar que les está designado, repitiéndola por último con el silbato el encargado de la máquina.

Art. 64. En los puntos de la linea que el Ministerio de Fomento, oyendo á la empresa, designare, habrá máquinas de auxilio ó de reserva siempre encendidas y dispuestas á prestar servicio, tanto de dia como de noche.

Art. 65. Un reglamento especial formado por el Gobierno, con audiencia de las empresas, determinará el servicio de las locomotoras especialmente destinadas á socorrer sin dilacion los trenes atrasados ó comprometidos por cualquier causa.

En el punto de la estacion donde se establezcan las locomotoras auxiliares habrá siempre un wagon de socorro con los útiles y efectos que á juicio del Gobierno se consideren necesarios. Los llevarán tambien cada uno de los trenes puestos en marcha para el pronto auxilio de los viajeros y de los trenes en un caso fortuito.

#### CAPÍTULO VI.

*Disposiciones referentes á la marcha, permanencia en las estaciones intermedias y llegada de los trenes.*

Art. 66. A propuesta de las empresas determinará el Ministerio de Fomento la direccion del movimiento de los trenes y máquinas aisladas en los ferro-carriles de doble vía, así como tambien los puntos de cruzamiento en los de una sola vía.

Art. 67. Ningun tren podrá partir de la estacion antes de la hora marcada en el reglamento de servicio.

Art. 68. Regirán las disposiciones vigentes ó las que en lo sucesivo se dicten por el Ministerio de Fomento respecto al tiempo que ha de trascurrir desde la salida de un tren hasta la del primero que haya de seguirle en la marcha reglamentaria de los mismos.

No se permitirá en el intermedio de uno y otro viaje que partan de las estaciones ni trenes ni máquinas aisladas, salvo los casos de auxilio y socorro, ó cuando la empresa se halle al efecto competentemente autorizada por el Gobierno.

Art. 69. A las inmediaciones de las estaciones se harán las señales que adviertan desde luego á los maquinistas si pueden ó no entrar en su recinto con las locomotoras.

El maquinista detendrá el tren inmediatamente que observa la señal de alto.

Art. 70. Sólo en los casos fortuitos

DIPUTACION PROVINCIAL DE LAS BALEARES.

CONTADURÍA DE FONDOS PROVINCIALES.

AÑO ECONÓMICO DE 1877 A 1878.

ESTADO expresivo de la recaudacion é inversion de los fondos de la provincia durante el cuarto trimestre del ejercicio ordinario de 1877 á 1878, que se publica en el Boletín oficial en cumplimiento de lo establecido en el art. 83 de la Ley orgánica provincial vigente.

Table with columns: Nombres de los capítulos, Conceptos de los ingresos, Total por artículos. Pesetas., Total por capítulos. Pesetas. Rows include Rentas y censos, Cuotas municipales, Créditos pendientes, and Total.

Table with columns: Nombres de los capítulos, Conceptos de los gastos, Total por artículos. Pesetas., Total por capítulos. Pesetas. Rows include Administracion provincial, Servicios generales, Obras públicas, Cargas, Instruccion pública, Beneficencia, Imprévistos, Obras diversas, Otros gastos, Resultados por adiccion, Existencia en Caja para el siguiente trimestre, and Total.

Palma 1.º de Julio de 1878.—El Depositario, Juan Gelabert.—Conforme.—El Contador, Lino Pinillos.—V.º B.º—El Presidente de la D. P., Bastida.

de fuerza mayor ó de reparacion de la linea podrán detenerse los trenes en la via general.

Art. 71. Regirán las disposiciones vigentes, ó las que en lo sucesivo se dicten por el Ministerio de Fomento, oyendo á las empresas para determinar:

1.º Las medidas especiales de precaucion y seguridad que se crean necesarias para la circulacion de los trenes en los planos inclinados, en los túneles y en las curvas.

2.º La velocidad máxima de los trenes de viajeros y mercancías en las diversas secciones de la linea.

3.º El tiempo que ha de emplearse en su trayecto.

4.º Las precauciones que habrán de adoptarse en la expedicion y la marcha de los trenes extraordinarios.

Art. 72. Cuando acuerde la empresa la salida de un tren extraordinario, lo pondrá en conocimiento de las Inspecciones, expresando el motivo de la ex-

pedicion y la hora de partida, quedando la empresa responsable de cualquier accidente que ocurra.

La salida de estos trenes extraordinarios se anunciará siempre por telégrafo á todas las estaciones.

Art. 73. Siempre que por cualquier motivo los trenes ó las máquinas aisladas que detengan en la via, se pondrán las señales que así lo indiquen á 800 metros de distancia á uno y otro lado del punto interrumpido.

Art. 74. El sistema de señales se ajustará á lo dispuesto en el reglamento vigente, ó al que en lo sucesivo se dictare por el Ministerio de Fomento, oyendo á las empresas.

Art. 75. A la distancia de 500 metros de los cruzamientos con otro ferrocarril ó tranvía, moderará el maquinista la velocidad del tren de manera que pueda pararse completamente antes de tocar en aquel punto, si así lo exigieren las circunstancias.

Art. 76. Oida la empresa, designará el Ministro de Fomento, los puntos donde deban fijarse las señales que indiquen la dirección en que se hallen colocadas las agujas.

Art. 77. Al aproximarse los trenes á las estaciones donde hayan de hacer alto, el maquinista moderará su velocidad á la distancia que crea necesaria para que no rebasen el andén ó muelle destinado al apeadero de los viajeros.

Podrá también, según las circunstancias, para la locomotora antes de acercarse á este punto, y llegar después á él poniéndola de nuevo en movimiento.

Art. 78. El maquinista disminuirá la velocidad de la marcha, tanto en los grandes desmontes en curva como en los demás puntos de la línea que no permitan descubrir una larga extensión de camino.

Art. 79. Cuando por accidentes inevitables marche la locomotora con el tender delante, ya vaya sola ó ya acompañada del tren, adoptará el maquinista las mayores precauciones sin que la velocidad exceda entonces de 30 kilómetros por hora.

Art. 80. Al acercarse el maquinista á las estaciones, pasos á nivel, curvas, cortaduras ó subterráneos, hará sonar el silbato agudo de vapor para anunciar la proximidad del tren.

La misma señal repetirá siempre que sospechase no hallarse la vía completamente expedita.

Art. 81. A la llegada de los trenes á las estaciones se anunciará en alta voz repetidas veces el nombre de ellas y el tiempo que dure la parada.

Art. 82. Mientras los trenes permanezcan en las estaciones estarán bajo el mando de los Jefes de las mismas, quienes serán entre tanto responsables de cuanto ocurra en su recinto.

Art. 83. El Jefe del tren en marcha lo es de todos los empleados en el servicio del mismo, incluso el maquinista y fogonero.

Art. 84. Cuando dos locomotoras remolquen un mismo tren, quedará á cargo del que dirige la primera, regular la marcha.

La segunda locomotora solo funcionará como fuerza adicional y mera auxiliar.

Art. 85. El maquinista que marche sin tren con la locomotora confiada á su cargo marchará siempre bajo su responsabilidad, y el fogonero ejecutará las señales que ordene aquel, conforme á reglamento.

Art. 86. Sólo podrán ir en la locomotora el maquinista y fogonero encargado de su servicio.

Se exceptúan únicamente de esta prohibición los Ingenieros encargados de la inspección facultativa, los Ayudantes de la misma con orden ó autorización de su Jefe, y los agentes de la empresa debidamente autorizados al efecto.

En todo caso se cuidará muy particularmente de que el número de personas no entorpezca jamás las maniobras y el mejor servicio de la máquina.

Art. 87. El ministro de Fomento señalará las estaciones en que han de llevarse registros de los retrasos de los trenes con arreglo á lo que se determine para cada empresa. Se indicarán en ellos la naturaleza y composición de los trenes, los números de las locomotoras que los recolmaron, las horas de su salida y llegada, la causa y duración de los retrasos.

Podrán los agentes de las Inspecciones examinar estos registros siempre

que así lo crean conveniente para el mejor desempeño de estas funciones.

Art. 88. Por los medios más pronto y expeditos que estén á su alcance, los Jefes de los trenes puestos en marcha darán conocimiento de cualquiera accidente que ocurra al Jefe de la estación inmediata, quien lo comunicará inmediatamente á las Inspecciones encargadas de la vigilancia de la línea, y en su caso á la Autoridad superior de la localidad.

Art. 89. Las medidas de urgencia adoptadas por los Gobernadores respectivos, á propuesta de las inspecciones y referentes á la seguridad de los trenes, serán obligatorias para las empresas cuando se hayan comunicado á sus Directores.

Art. 90. Con 30 días de antelación á la fecha en que ha de ponerse en observancia el cuadro de la organización de los trenes de todas clases, se remitirán los suficientes ejemplares de este documento á los Jefes de las Inspecciones facultativa y administrativa, que con su informe remitirán á la Dirección general de Obras públicas, Comercio y Minas, dentro de los 40 primeros días para su aprobación, ó á fin de que introduzca las reformas que crea convenientes.

Art. 91. Antes de aprobarse una nueva organización de trenes para una línea, deberán estar de acuerdo las Compañías de ferro carriles á quienes la modificación afecta, y obtenerse previamente la conformidad del Ministerio de la Gobernación, en cuanto se relacione con el servicio de los trenes que hayan de transportar la correspondencia pública.

Art. 92. Si el Ministerio de Fomento después de recibir el cuadro de la organización de los trenes dejase trascurrir los 30 días que cita el artículo 90 sin dar contestación alguna á la empresa, podrá esta ponerle en práctica considerando aprobado.

Art. 93. Cuando se adopte un nuevo orden en el servicio de los ferro carriles, ó se altere en parte el establecido, se dará conocimiento al público, á lo ménos con ocho días de anticipación, no solamente de las horas de salida de los trenes y de las de su llegada á las estaciones, sino también de los puntos en que habrán de detenerse.

(Se continuará.)

## Núm. 470.

### DIPUTACION PROVINCIAL

DE LAS BALEARES.

Comision permanente.

Abierto el cepillo del Santo Cristo de La Sangre que se venera en la iglesia del Hospital de esta ciudad, ha resultado que las limosnas depositadas en él durante el mes de setiembre último ascienden á 335 pesetas 90 céntimos.

Palma 2 de octubre de 1878.—El V. P. de la C. P.—Manuel Mayol.

## Núm. 471.

### ADMINISTRACION ECONOMICA

DE LAS BALEARES.

Esta Administracion anuncia nuevamente que en la Caja de la misma se admite sin limitacion de cantidad, toda la moneda de calderilla que se presente de sistemas que no sean el de

céntimos de Peseta, en los ingresos que se efectuen y se llama sobre ello muy especialmente la atención de los Sres. Alcaldes para que dispongan que, los que se hagan por cuenta de las atenciones que tienen con el Tesoro, procuren se verifique en dicha clase de moneda mandada recoger.

Palma 3 octubre 1878.—El jefe económico, Carlos Amador Guerrero.

## Núm. 472.

### AYUNTAMIENTO DE MANACOR.

El proyecto de una nueva barriada adyacente al camino de Son Servera y calle del Cardasar del lugar de San Lorenzo sufragáneo de esta villa en terrenos de D. Pedro Antonio Ordinas, formado por el arquitecto provincial, queda espuesto al público, en la Secretaria de esta corporacion por espacio de veinte dias á contar del de mañana, á fin de que puedan deducirse las reclamaciones que se consideren procedentes.

Lo que se anuncia en el Boletín oficial de esta provincia para conocimiento del vecindario.

Manacor 29 setiembre de 1878.—El Presidente, Juan Servera.—P. A. del A.—El Secretario, Pedro Aulet y Sureda.

## Núm. 473.

### AYUNTAMIENTO DE Sta. MARGARITA.

Anuncio.—Terminado el repartimiento de la contribucion de consumos del actual año económico de 1878 al 79, dicha corporacion ha dispuesto ponerlo al público por espacio de ocho dias á contar del de la insercion en el Boletín oficial de la provincia en la Secretaria de este Ayuntamiento para las reclamaciones que haya lugar.

Lo que se publica por medio del Boletín oficial para conocimiento de los interesados tanto vecinos como forasteros.

Santa Margarita 30 de setiembre de 1878.—P. A. del A.—El Secretario, Bartolomé Grimalt.—V. B.—El Alcalde Presidente, Martin Ribas.

## Núm. 474.

### AYUNTAMIENTO DE CALVIÁ.

Terminado el reparto general entre los vecinos de este pueblo, para cubrir el déficit del presupuesto municipal del corriente año Económico, arregladamente á la Ley municipal y demas disposiciones vigentes, estará de manifiesto en la Secretaria de este Ayuntamiento por espacio de ocho dias á contar desde la publicacion de este anuncio en el Boletín Oficial de la provincia, á efectos de reclamacion.

Calviá 2 de octubre de 1878.—El Alcalde, Magin Amengual.—P. A. del A. y J. M.—Bartolomé Cañellas, Secretario.

## Núm. 475.

### JUNTA DIRECTIVA

del Colegio Notarial de Palma.

En virtud de lo prevenido por el

Ilmo. Sr. Director General de los Registros civil y de la propiedad y del Notariado, se anuncia la provision por concurso entre notarios que se hallen en las condiciones marcadas para los aspirantes al 3.º de los turnos señalados por el artículo 7.º del reglamento general del notariado, de la notaria vacante en la villa de Campos, partido judicial de Manacor, en el distrito de esta Audiencia; debiendo los aspirantes presentar á esta Junta Directiva las oportunas solicitudes dentro del plazo de 30 dias naturales contados desde la publicacion de la correspondiente convocatoria en la Gaceta de Madrid.

Palma 30 de setiembre de 1878.—El Decano, Cayetano Socias.—P. A. de la J. D.—El Secretario, Gaspar Sancho.

## Núm. 476.

### ARTILLERIA

COMANDANCIA GENERAL SUBINSPECCION DEL DISTRITO DE LAS ISLAS BALEARES.

Hallándose vacante la plaza de maestro armero del 6.º Regimiento Montado de Artillería, y debiendo proveerse con arreglo á lo dispuesto en el Reglamento del año 1876; los que deseen obtenerla remitirán al Señor Coronel del espresado Regimiento antes del dia 20 de octubre próximo las solicitudes acompañadas del certificado de exámen.

Madrid 20 de setiembre de 1878.—Es copia.—El Coronel Teniente Coronel Secretario, Enrique Truyols.

## ANUNCIOS.

### EL LIBRO DE LAS QUINTAS

POR

DON ANGEL SANCHEZ Y GARCIA,

Secretario de la Diputacion provincial de Lérida.

Dentro del corriente mes quedará terminado este importantísimo libro, que se halla en prensa y constará de mas de 700 páginas en cuarto español, con extensas explicaciones para cada uno de los capitulos de la nueva ley que en breve se insertará en la Gaceta, toda la legislacion á ella relativa, ordenada también por capitulos, y abundantes formularios para toda clase de operaciones, actos, espedientes y reclamaciones sobre quintas.

El precio de suscripcion por cada ejemplar cinco pesetas franco de porte, si se abona en letra de facil cobro hasta el dia 15 de setiembre. Trascorrido este plazo costará seis pesetas. Los sellos de comunicaciones solo se admitirán certificando la carta; y no se servirán pedidos que no se haga la remesa de su valor.

### MANUAL DE PÓSITOS.

Recopilacion de las leyes, reglamento y disposiciones vigentes, relativas á tan importante ramo: concordadas y anotadas por D. José Viñas y Ortiz, abogado del Ilustre Colegio de Madrid, encargado del Negociado de Pósitos en el Ministerio de la Gobernacion.

Se vende en Madrid, en casa del autor, calle del Arco de Santa Maria—19—principal izquierda, al precio de dos pesetas.

Los pedidos se harán adelantando su importe en libranzas del Giro mútuo ó letras de facil cobro.

PALMA.

IMPRESA DE PEDRO JOSÉ MELABERT.