

BOLETIN OFICIAL



de la Provincia de las Baleares.

SALE LOS MARTES, JUEVES Y SÁBADOS.

Núm. 1831.

ARTICULO DE OFICIO.

Núm. 628.

GOBIERNO DE LA PROVINCIA DE BALEARES.

Seccion de Fomento.—Montes.—Debiendo procederse al aprovechamiento de 60 encinas en el sitio de las Basetas del monte de Selva tasadas en 200 pesetas, he dispuesto que la subasta de dicho aprovechamiento tenga lugar el día 8 de diciembre próximo a las once de su mañana en la casa consistorial del espresado pueblo.

Dicha subasta se celebrará bajo la presidencia del Alcalde, actuando el notario público si le hubiere, ó en su defecto el Secretario del Ayuntamiento, debiendo sujetarse á las condiciones generales y especiales que se hallarán de manifiesto en aquella Alcaldía, advirtiendo que no se admitirá postura que no cubra el tipo de tasacion.

Lo que he dispuesto anunciar al público para conocimiento de las personas á quienes convenga interesarse en dicha subasta.

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

Núm. 629.

Seccion de Fomento.—Obras públicas.—En la Gaceta correspondiente al día 15 del actual se halla inserta la siguiente

REAL ORDEN.

«Excmo. Sr.: En vista de una exposicion de los Directores de caminos vecinales en que solicitan se declare: primero,

que con anterioridad á la publicacion de las leyes vigentes de bases, general de Obras públicas y especial de carreteras, tienen adquirido el derecho de proyectar y dirigir las obras de las carreteras que se costean con fondos de las Diputaciones provinciales; y segundo, que á dicho personal corresponde estar exclusivamente encargado de los proyectos y direccion de las obras de los caminos que pertenecen á la categoria de vecinales, segun la ley de 22 de julio de 1837 y anteriores, cualquiera que sea la corporacion que los tenga á su cargo y la procedencia de los recursos que á su construccion se destinen:

Considerando que, partiendo de los supuestos de los exponentes, sus pretensiones, en términos claros, tienen por objeto que, además de los caminos vecinales, se les continúen las carreteras provinciales, las de tercer orden del plan general del Estado, y tambien las de segundo orden del mismo plan:

Considerando que la base 8.^a de la ley de 29 de diciembre de 1876 declara que al cuerpo de Ingenieros de Caminos ó á los Ayudantes de Obras públicas corresponde la direccion facultativa de las obras provinciales, y que los caminos vecinales continuará á cargo de los Directores de los mismos; que el artículo 40 de la ley general de Obras públicas repite que las obras de todas clases ejecutadas con fondos provinciales se estudiarán y llevarán á cabo por Ingenieros del cuerpo de Caminos ó por Ayudantes de Obras públicas; y que los caminos vecinales costeados por las Diputaciones provinciales podrán continuar á cargo de los Directores de los mismos; que el artículo 49 repite de nuevo que estos últimos cuidarán de los espresados caminos vecinales; que el artículo 123 expresa que la ley vigente no invalida ningun derecho adquirido con arreglo á la legislacion que se hubiere fundado; y que el artículo 123 otorga al Ministro de Fomento la facultad de redactar y publicar las leyes de Obras públicas con sujecion á los

trámites que el mismo señala:

Considerando que de los cinco artículos cuyos conceptos se acaban de estampar resulta que la actual legislacion, en la ley de bases y en la general de Obras públicas, reconoce los derechos existentes, confia las obras del Estado al cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, y á estos y á los Ayudantes de Obras públicas, las provinciales, y los caminos vecinales á los Directores de estos últimos:

Considerando que estas declaraciones no están de modo alguno en discordancia completa ni parcial con los artículos 26, 32 y 41 de la ley de carreteras, toda vez que el primero dice que en cada provincia se formará el plan de sus carreteras, y se clasificarán sus líneas por orden de preferencia de su ejecucion, y que el Ministro de Fomento las aprobará; y esta disposicion, decretada en 24 de diciembre de 1862 y repetida en 17 de octubre de 1863, no sólo está vigente, sino que se cumplió hace ya muchos años, habiéndose formulado dichos planes y sido aprobados sin que por reclamacion ni observacion de nadie se pudiese en duda la legalidad de la medida; toda vez tambien que el artículo 32 citado reproduce el precepto del artículo 40 de la ley general de Obras públicas y que el artículo 41 de la de carreteras nada tiene que oponer con la reclamacion de que se trata, puesto que es tambien la repeticion de una disposicion general, hace tiempo vigente, de que las obras municipales se han de ejecutar por los métodos de administracion ó de contrata usados en todas las obras públicas.

Considerando que los exponentes afirman que no son sólo caminos vecinales los que se construyen con fondos municipales, porque la clasificacion de las carreteras no depende de la procedencia de los recursos con que se construyen, sino de su importancia y utilidad, que así se ha hecho siempre para clasificar un camino de general, provincial ó vecinal, cambiadas despues de sus denominaciones de las clases disposiciones que

naciones por las de carreteras de primero, segundo y tercer orden en virtud de la ley de 22 de julio de 1857; y que si los Directores de caminos vecinales no lo son de alguna de estas clases, no lo son de nada y se les priva de poder aplicar los conocimientos que adquirieron en una carrera de cinco años, lo cual no pudo verificarse por un simple cambio de nombre dado á los caminos vecinales:

Considerando que apoyándose en tan infundados supuestos, los peticionarios interpretan á su manera diversos artículos de las leyes y reglamentos, deduciendo los equivocados conceptos que sirven de base á su pretension:

Considerando que aunque hace muchos años se tuviera el mismo concepto fundamental de las obras públicas que hoy prevalece, se ha empleado de una manera muy notable este mismo criterio, y sobre todo sus múltiples y variadas aplicaciones: que algunas carreteras de interés general que desde Madrid habían de conducir á las fronteras, y un número mucho más reducido de puertos con el Canal de Aragón, constituían á principios de este siglo el limitado cuadro de las obras públicas de España, pues ni se concebía la necesidad de darle mayor extension ni se disponía de recursos para aumentarlo: que más adelante, establecido el régimen constitucional, ya se vió la necesidad de que las provincias vinieran en auxilio del Gobierno, y con los fondos de aquellas y los del Estado se emprendió la construcción de carreteras mixtas llamadas transversales, y además se excitó á las Diputaciones que llevarán á cabo las carreteras provinciales, y á los Municipios para que construyeran los caminos vecinales: que trascurrieron algunos años, y las Cortes y el Gobierno se convencieron de que sobre las bases establecidas no llegaría á tener España una red de comunicaciones como lo exigían las necesidades de la producción y del consumo, y en la época en que el Gobierno se decidía á llevar á cabo una red de ferro-carriles, promulgando con este objeto en 1855 la ley de estas vías perfeccionadas, hacia lo propio al poco tiempo con la de carreteras de 22 de julio de 1857, sustituyendo al reducido cuadro de los antiguos caminos ordinarios el plan general de 7 de setiembre de 1860, cuyas líneas median una longitud de más de 34.000 kilómetros, el cual más adelante, en 6 de setiembre de 1864, se modificó alterando la clasificación de muchas de sus carreteras que en total median unos 35.000 kilómetros, hasta que como suplemento de la ley vigente se ha reformado de nuevo aumentado hasta comprender una longitud de 40.000 kilómetros:

Considerando que al aprobarse en 1860 el primer plano solamente podía afirmarse que no se habían abierto al tráfico carreteras provinciales ni caminos vecinales, sino que ni siquiera se habían formado los planos de estas dos últimas clases de vías, puesto que lo poco que se había realizado más que otra cosa servía para demostrar cuánto era el atraso del país en este ramo á pesar de lo que el Gobierno había ordenado anteriormente; pues que en efecto, en 7, 8 y 19 de abril de 1848 se habían publicado el Real decreto, el reglamento y la instrucción para la clasificación y la construcción de los caminos vecinales, fundada esta última sobre la base de la prestación personal, previniéndose en la primera de las citadas disposiciones que, sin perjuicio de las atenciones de su peculiar instituto, los Ingenieros de Cami-

nos desempeñaran las comisiones que las Autoridades superiores de las provincias les encargaran relativas á los caminos vecinales; consignándose en la segunda que los proyectos de obras de fábrica cuyo importe fuera de más de 2.500 pesetas deberían estar formados por Ingenieros, Arquitectos ó Maestros de obras:

Considerando que en 7 de setiembre del mismo año se dió á luz el decreto por el cual se creaba la clase de Directores de caminos vecinales, y en el que se prohibía que esta clase de vías de comunicaciones se pusieran á cargo de otros que de los Ingenieros de Caminos ó de los expresados Directores: que el reglamento de la misma fecha prescribía que los proyectos de obras cuyo presupuesto excediese de 2.500 pesetas habían de estar visados por el Ingeniero de la provincia, y que siempre que fuese posible los Ingenieros de Caminos debían encargarse de uno ó más caminos vecinales, en cuyo caso los Directores habrían de conformarse á sus instrucciones, de lo cual se deduce que no fué nunca absoluto y exclusivo el derecho de estos para estudiarlos y construirlos; y que el brevisimo programa del examen á que habían de sujetarse los Aspirantes á dichas plazas, en lo que debía constituir el conocimiento más importante y más sólido que habían de poseer, decía: «Noticias sobre el trazado y sobre los trabajos de construcción y conservación de los caminos, y cálculo de desmontes y terraplenes», cuyo programa por su simple lectura demuestra que no podia dar lugar á los largos y costosos estudios que supone la exposicion, ni á una carrera que no ha existido para esta profesion:

Considerando que la reglamentacion del servicio de los caminos vecinales por lo comun no se observó, siendo muy pocas las provincias y los pueblos que dieron cumplimiento á sus disposiciones, á tal punto, que al promulgarse la ley de carreteras del año de 1857 no existían determinados y clasificados los caminos vecinales de España, aunque se habían abierto algunos con condiciones defectuosas, y se habían hecho varios trabajos aislados é incompletos, tanto que, á pesar de lo que expresa el art. 10 de dicha ley de 1857, se formó en 1860 el cuadro de las carreteras de tercer orden con las líneas que pareció convenientes dentro del conteso del art. 5.º, sin que se tuviera como base la clasificación que suponía el art. 20 de la ley; y en la reforma de este plan, llevada á cabo en 1864, sin separarse de los preceptos de los artículos 3.º, 4.º y 5.º de la propia ley, se alteraron las clasificaciones de muchas líneas, se redujo el número de las carreteras de primero y segundo orden, y se aumentó notablemente el de las de tercero, confirmando así que no existía el cuadro de los caminos vecinales clasificados, el cual se mandó redactar en la citada fecha de 17 de octubre de 1863, no pudiendo por consiguiente formar, como supone la exposicion, el de las carreteras de tercer orden con los caminos vecinales, cuya clasificación era desconocida.

Considerando que no puede concebirse hoy la existencia, el progreso, la riqueza y el bienestar del país sin considerarlo cubierto en una red de vías de comunicacion, en la que los ferro-carriles son los troncos principales del conjunto á los cuales afluyen casi todos los viajeros y las mercancías que circulan por las

comarcas ó zonas á que sirven dichas arterias de primer orden: que como estas por si solas prestarían un servicio imperfecto, y los intereses de los pueblos, y en particular los de aquellos que lo son de producción ó de consumo, no se hallarian satisfechos, necesitando por lo tanto los ferro-carriles otros sistemas de vías que, principiando por las carreteras del Estado, siguiendo por las provinciales y concluyendo por los caminos vecinales, enlacen con las líneas principales hasta los puntos más apartados donde hay cosechas sobrantes ó productos de la industria que exportar, ó donde se necesitan artefactos de consumo para la vida, ó primeras materias para la misma industria.

Considerando que con las denominaciones expresadas, ó con otras, los ferro-carriles y grupos de caminos ordinarios citados constituyen un todo que, con arreglo á las leyes, el Gobierno rige é impulsa ó realiza segun la clasificación hecha de esta clase de obras, puesto que no es posible ni estaria en armonía con los principios políticos y administrativos por los cuales se rige la Nación que el Ministerio de Fomento tomara á su cargo las construcciones de todas las obras públicas, hallándose por esto divididas en las clases que ántes se han expresado dentro de las cuales y con sujecion á ciertas reglas se clasifican dentro de cada grupo para distribuir las en órdenes, ó á fin de expresar el de su preferencia para la construcción; y que en virtud de estas clasificaciones, hechas con sujecion á las formalidades de la ley, se pueda, como se ha efectuado, pasar de una á otra clase, y en las carreteras del Estado de un orden á otro, las líneas que por haber cambiado sus condiciones debe responderles otra clasificación, y entrando por consiguiente á depender de otra entidad administrativa, todo con las formalidades que señala la ley; habiendo sucedido así al redactarse el primer plan de carreteras del Estado, pues que no por un mero cambio de nombre, como gratuitamente afirma la exposicion de los Directores de caminos vecinales, sino con arreglo á los trámites prescritos por la legislación, tomó á su cargo el Estado, no sólo las líneas que juzgó conveniente en general, sino algunas que tenían á su cuidado las provincias y los pueblos; habiéndose esto repetido en varias ocasiones, y empujándose con insistencia en esta práctica las localidades, que reclaman constantemente que se trasladen al plan de carreteras del Estado, para los caminos que deberían costear las Diputaciones y Municipios, sin que pretendan el absurdo de que se conserven á estas vías de comunicacion ninguno de los caracteres ó condiciones que ántes les eran propios:

Considerando que si se trata de la eficacia ó clasificación de las carreteras para determinar el orden administrativo en el cual deben comprenderse, ha de examinarse primero este punto en lo relativo á la clasificación de las carreteras de los tres órdenes de las del Estado, porque el problema, refiriéndose á obras sujetas por completo á un mismo ramo de la Administración, debe presentarse menos dificultades y ser la aplicacion de resultados más exactos:

Considerando que no es difícil elegir los caminos que reúnen las condiciones de las carreteras de primer orden, sin embargo de lo cual no todas las de esta clase resultan ser las más importantes del plan general: que este hecho se presenta más de relieve en las carreteras

de segundo orden, entre las cuales hay gran número de líneas que lo son por enlazar una cabeza de partido con un ferro-carril ó con una carretera de primer orden, habiendo algunas que solo tienen un interés puramente local menor que muchas carreteras de tercer orden; no siendo posible dar para estas una definición que exprese con verdadera exactitud su importancia y utilidad, siendo esta la razon del texto adoptado para el art. 3.º de la ley de 1857, que nada concretamente define ni explica:

Considerando que la importancia y utilidad de una carretera puede variar y varia por diversas causas, entre ellas por el desarrollo y sucesiva construcción de las mismas vías del plan general, de modo que por una parte las carreteras clasificadas con arreglo á la ley pueden corresponder por el grado del servicio que prestan á un orden superior ó inferior al que oficialmente les pertenece; y que aun dado que esta clasificación fuera posible, si hubiera de producir todos sus efectos podrian ser frecuentes los expedientes de nuevas clasificaciones si se quisiera que expresaran siempre la que realmente corresponde:

Considerando que si tales dificultades se presentan tratándose de las carreteras del plan del Estado, mayores, más complicadas serian y origen de mayor confusión si se admitiera en absoluto el principio de su importancia para la declaración de líneas del Estado, de la provincia ó del Municipio, toda vez que aun cuando es natural que la de las vías de comunicacion esté en relacion con la del orden jerárquico de los ramos de la Administración que las tienen á su cargo, como es imposible graduar esta importancia con exactitud, se ha reconocido siempre, aunque otra cosa sin fundamento de ninguna clase digan los directores de caminos vecinales, que la única clasificación administrativa de las obras públicas es la de la procedencia de los fondos con que se costean; y por esta razon, y tratándose de vías ordinarias de comunicacion, las carreteras llamadas generales, nacionales ó del Estado han sido siempre las que se han costeadas y conservadas con los recursos del presupuesto general nacional ó del Estado; se han denominado caminos ó carreteras provinciales las que construyen y conservan las Diputaciones, y caminos vecinales los que están á cargo de los Ayuntamientos.

Considerando que esta clasificación no ha sido nunca punto de discusión para nadie, y que siempre se ha respetado rigiendo en la legislación vigente; y que además de que no procede alterarla, nada en contra resulta de lo que dicen los exponentes para defender lo que en el fondo no es otra cosa que la pretension de derechos que nunca les fueron reconocidos:

Considerando que creados los directores de caminos vecinales únicamente para estudiar y dirigir estos, ni la legislación vigente, ni las anteriores disposiciones han perturbado ni han menoscabado este derecho; y que aun cuando caminos que han sido ó han podido ser de la provincia ó del Municipio han pasado á ser del Estado, no por esto dejan de existir las clases de carreteras provinciales y de caminos vecinales, estos últimos en número considerable, por lo cual son ellos directores de una gran red que ha de ocuparles durante muchos años:

Considerando que no es menos infun-

uno del próximo noviembre y diez horas de su mañana en los estrados de este Juzgado siendo de cargo del comprador los gastos de dicho remate y escritura de traspaso.

Dado en Manacor á veinte y dos octubre de mil ochocientos setenta y ocho.—Francisco de Asis Ibañez.—P. S. M., Antonio Obrador.

ANUNCIOS.

BIBLIOTECA DE LA CONTABILIDAD

ARANCEL PERMANENTE Y GENERAL DEL TANTO POR CIENTO SEGUN EL SISTEMA DECIMAL-OFICIAL

Editores-propietarios,

EMILIO OLIVER Y COMPAÑIA, DE BARCELONA.

SECCION EDITORIAL.

PROSPECTO.

Si hay una obra cuya importancia, por óbvia y manifiesta á todas luces, no necesita demostracion ni aun siquiera el obligado encomio del prospecto, esa obra es sin disputa la que con el título peinserto ofrecemos hoy al público, ajustada estrictamente al gran molde de nuestro sistema editorial, en que no entra nada sin garantizar de un verdadero mérito, absoluto ó relativo.

EL ARANCEL PERMANENTE Y GENERAL DEL TANTO POR CIENTO no es, ni debe ser, un trabajo literario ni científico: es simplemente un gran tratado de números práctico, mecánico; y en este concepto hasta pudiera decirse que, mas bien que un libro, es una preciosa máquina, máquina de hacer cuentas con tanta exactitud y precision como facilidad y rapidéz.

De todos modos, es una obra magna de consulta ó confrontacion para los versados en números, y Mentor seguro é infalible para los menos competentes; medio eficazísimo de ahorrar tiempo y trabajo en todas las operaciones y cálculos de prorrateo, que viene á responder á una necesidad sentida en todas las oficinas públicas y en casi todos los despachos y oficios particulares. Ahorrando tiempo y trabajo, se economizan tambien gastos y se allega en definitiva una ganancia.

Nosotros creemos prestar un gran servicio al público en general con esta obra, y en particular á los Ayuntamientos, Diputaciones provinciales y Administraciones económicas; á las Delegaciones y agentes de partido, que intervienen en deramas, contribuciones, impuestos, fijacion de cupos, recargos, apremios y otras funciones análogas; á los establecimientos de crédito y mercantiles; á los banqueros, rentistas, bolsistas y recaudadores; á los Montes de piedad, Cajas de ahorros y de descuentos, prestamistas administradores y propietarios; á los curiales, habilitados de clases activas y pasivas y en fin á todos los que deseen saber pronto y bien, en el movimiento y gestion de sus negocios, lo que han ganado, perdido ó distribuido, desde el tipo más infimo hasta el más elevado en las combinaciones corrientes.

En cuanto á la parte material de esta publicacion, hemos procurado que correspondá á su objeto de frecuente manejo y consulta, dándole un papel superior, tipos nuevos claros y bien legibles y el tamaño más reducido que han permitido las tablas.

Si esta publicacion, como no cabe dudarlo, obtiene del público el favor que se merece, la BIBLIOTECA DE LA CONTABILIDAD que hoy inauguramos se continuará despues con otros interesantes, nuevos y utilísimos trabajos que llamarán la atencion del público en general y serán recibidos con aplauso por todos los que al comercio y á los negocios se dedican.

Condiciones de la suscripcion.

EL ARANCEL PERMANENTE Y GENERAL DEL TANTO POR CIENTO terminará repartida la tabla del veinte y cinco por ciento en la seccion de enteros.

Mensualmente se repartirá cuando menos un cuaderno de cinco entregas, siendo estas

Factoría de Utensilios de Palma.

Mes de Octubre de 1878.

NOTA de las compras verificadas en dicha factoría durante la tercera decena del expresado mes.

Table with columns: Dias, NOMBRE DEL VENDEDOR, CLASE DE ARTICULOS, CANTIDAD, PRECIO de la unidad, IMPORTE. Entry for D. Miguel Forteza, Aceite de 2.ª clase, 200 Litros, 1'32 Pesetas.

Palma 1.º de Noviembre de 1878.—El Administrador, José Ripoll.—V.º B.º—El Comisario de Guerra Inspector, José Torrente.

Factoría de Subsistencias de Mahon.

3.ª decena de Octubre de 1878.

NOTA de las compras verificadas por administracion directa en esta factoría, durante la expresada decena.

Table with columns: Dias, NOMBRE DEL VENDEDOR, VECINDAD, ARTICULOS, CANTIDAD, PRECIO de la unidad, IMPORTE. Entries for Sres. J. Pons y Hermano, Mahon, Harina de 1.ª, 2.ª, 3.ª.

Mahon 31 de Octubre de 1878.—El Administrador, Juan Van Wahé.—V.º B.º—El Comisario de Guerra Inspector, Moncada.

Factoría de Utensilios de Mahon.

3.ª decena de Octubre de 1878.

NOTA de las compras verificadas por administracion directa en esta factoría, durante la expresada decena.

Table with columns: Dias, NOMBRE DEL VENDEDOR, VECINDAD, ARTICULOS, CANTIDAD, PRECIO de la unidad, IMPORTE. Entry for D. Cristóbal Tomás, Mahon, Aceite de 2.ª, 100 litros, 1'30 Pesetas.

Mahon 31 de Octubre de 1878.—El Administrador, Juan Van Wahé.—V.º B.º—El Comisario de Guerra Inspector, Moncada.

de ocho páginas ó sean en junto cuarenta páginas iguales á las presentes.

El precio de cada entrega de ocho páginas, será el de cuatro reales vellon en toda España.

Cada suscriptor tendrá opción á un anuncio gratis inserto en las dos primeras planas de todas las cubiertas de los cuadernos cuyo anuncio no podrá exceder de las dimensiones de los cuadros al efecto señalados en las mismas. Los que se suscriban por dos ó más ejemplares, podrán ocupar con su anuncio ó anuncios tantos espacios ó cuadros como ejemplares. Esta empresa editorial se obliga á ampliar el Boletín de anuncios añadiendo á los cuadernos tantas hojas anunciadoras como sean menester, en el caso de que los anuncios de los suscriptores excedan del número de encasillados que pueden tener cabida en las dos primeras planas de las cubiertas de los cuadernos.

Se regalarán además á los suscriptores unas extensas y utilísimas referencias legislativas, administrativas y comerciales, que irán insertas en las dos planas finales de las cubiertas de cada cuaderno. Inauguramos la sección legislativa con la vigente ley de presupuestos generales del Estado, por considerarla de interés general. Oportunamente repartiremos la anteportada y la portada correspondientes á esta sección.

Admitense suscripciones: En Madrid: por D. Juan Ullé.—Fomento, 36, 2.º

En Barcelona: por los señores Emilio Oliver y C.ª—Plaza de la Universidad, 7, bajos, y por todos los centros y librerías de España.

Toda la obra costará 12 duros.

Obras en prensa de D. Eusebio Freixa y Rabasó, Jefe honorario de Administracion civil.

GUIA DE AYUNTAMIENTOS

Y DIPUTACIONES PROVINCIALES,

ó sea leyes orgánicas, municipal y provincial de 20 de agosto de 1870; la novísima ley de 16 de diciembre de 1876, introduciendo en ella varias reformas; profusion de citas de un gran número de Reales órdenes y otras disposiciones generales, y diferentes formularios de trabajos que tienen á su cargo los Municipios.

Cuesta 8 reales.

GUIA DE ELECCIONES

comprehensiva de la ley electoral de 20 de agosto de 1870, en cuanto se refiere á los Ayuntamientos y Diputaciones provinciales, con las novísimas reformas introducidas en ella por la ley de 16 de diciembre de 1876; extractos marginales en cada uno de sus artículos; profusion de citas de las disposiciones publicadas desde 1.º de setiembre de 1870, que se hallan vigentes todavía; el Real decreto último mandando proceder á las elecciones municipales, y finalmente, modelos y formularios para todos los actos y servicios de las mismas.

Su precio 2 reales.

GUIA DE QUINTAS.

SÉTIMA EDICION.

Obra completísima. Su precio, 10 reales.

LA BENEFICENCIA EN ESPAÑA,

POR EL

DR. D. FERMIN HERNANDEZ IGLESIAS, Jefe de la Seccion de Beneficencia en el Ministerio de la Gobernacion.

Exposicion histórico-crítica de este importante servicio administrativo, de tan honrosos precedentes en España, obra única en su género.

Consta de seis libros, con utilísimos apéndices, algunos de documentos inéditos interesantes, y dos tomos en 4.º con más de 300 páginas de esmerada impresion

Se vende á 11 pesetas el ejemplar en el domicilio del autor, Travesía de la Parada, 10, 3.º Madrid, y en las principales librerías de España.

LEY MUNICIPAL REFORMADA.

SE HA PUBLICADO EN LA

GUIA LEGISLATIVA DE GOBERNACION,

y se remite gratis á los Ayuntamientos que estén suscritos á la obra ó se suscriban hasta 1.º de febrero. Para los no suscritores, 8 reales. A los editores y libreros, 50 por 100 de descuento, pasando de diez ejemplares. Al Boletín y la Guia, 20 rs. tres meses y 70 reales año.

Los pedidos, acompañando sellos con carta certificada ó libranza, al Sr. D. Gerónimo Flores, Secretario del Gobierno civil en Cádiz.

En prensa las Leyes Provincial y Electoral.

PALMA.

IMPRESA DE PEDRO JOSÉ GELABERT.