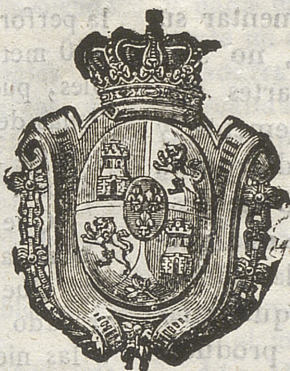


Núm. 27.

Se suscribe á este Periódico que sale los Martes, Jueves y Sábados, en la Librería de los hijos de Rodríguez á 8 rs. al mes, llevado á casa de los Señores Suscritores, y 10 para fuera, franco de porte.



La Redaccion se halla establecida calle de la Obra, frente de la Catedral, número 9, á donde se dirigirán los anuncios, francos de porte, sin cuyo requisito no se recibirán.

# BOLETIN OFICIAL DE VALLADOLID,

del Sábado 4 de Marzo de 1854.

## ARTICULO DE OFICIO.

Real orden señalando las reglas que se han de observar para aplicar la gracia de indulto á los reos de delitos contra la Hacienda pública.

### Ministerio de Hacienda.

Ilmo. Sr.: He dado cuenta á S. M. la REINA (Q. D. G.) del expediente instruido en este Ministerio á consecuencia de lo prevenido en el art. 11 del Real decreto de 22 de Enero último para que tenga aplicacion la gracia de indulto concedida en él respecto de los reos de delitos contra la Hacienda pública, procesados, sentenciados y rematados á su fecha por los juzgados y tribunales de este fuero especial; y teniendo en cuenta que las penas y los procedimientos establecidos en el Real decreto de 20 de Junio de 1852 para los delitos de contrabando, defraudacion y sus conexos pudieran dar lugar á dudas acerca de los casos en que deba aplicarse dicha Real gracia, y del modo y los funcionarios que deban aplicarla, oida esa Direccion general, y de conformidad con su dictámen, se ha servido aprobar las reglas siguientes:

1.<sup>a</sup> A los sentenciados por los juzgados y tribunales de Hacienda á la pena de multa y á la prision subsidiaria por delitos de contrabando y defraudacion les será aplicable la gracia concedida en el art. 2.<sup>o</sup> del Real decreto de 22 de Enero, cuando acreditada previamente la insolvencia al ejecutar la sentencia que haya causado ejecutoria, vaya á hacerse efectiva la pena subsidiaria.

2.<sup>a</sup> Conforme al espíritu del art. 5.<sup>o</sup> de dicho Real decreto, son aplicables las gracias que contiene á los reos de contrabando y defraudacion con causa pendiente á su fecha, respecto de las penas que se les impongan en el fallo que causa ejecutoria, aunque se hallen en libertad por no haberse decretado su prision; pero no les serán aplicables las indicadas gracias á los que, habiéndose decretado esta, se hallaren prófugos y sean condenados en rebeldía.

3.<sup>a</sup> Los Jueces de primera instancia de Hacienda

aplicarán las gracias contenidas en los artículos 2.<sup>o</sup> y 5.<sup>o</sup> del repetido Real decreto, previa audiencia del Promotor Fiscal, á los reos con causas pendientes á la fecha de aquel en los casos de que hablan los artículos 83 y 86 en sus primeros párrafos del Real decreto de 20 de Junio de 1852 luego que trascurra el término para que sea ejecutable el fallo; pero reservarán á las Reales Audiencias aplicar las repetidas gracias en las causas de que por apelacion ó consulta hayan de conocer.

4.<sup>a</sup> De los indultos que apliquen los Jueces de Hacienda á los reos de causas pendientes, y que se ejecutorien por su fallo, darán cuenta á las Audiencias respectivas con la distincion debida de delitos y penas, para que estas puedan cumplir con lo prevenido en el art. 10 del Real decreto de indulto.

Y 5.<sup>a</sup> Finalizada la aplicacion de esta Real gracia, los Regentes de las Audiencias remitirán á este Ministerio un estado con la explicacion que estimen conveniente, que comprenda los reos á quienes haya sido dispensada, y los delitos y las penas que se les hubiesen impuesto.

De Real orden lo digo á V. I. para su inteligencia y efectos correspondientes. Dios guarde á V. I. muchos años. Madrid 7 de Febrero de 1854. Domenech.—Sr. Director general de lo contencioso.

Real decreto por el cual quedan exentos del pago de los derechos de carga y descarga los carbonos minerales, que procedentes del país, se embarquen en sus puertos, ya para el extranjero, ya para otros de la Península é Islas adyacentes.

### Ministerio de Fomento.

#### EXPOSICION Á S. M.

SEÑORA: Uno de los elementos mas indispensables para el progreso de la industria y de la navegacion, es la hulla ó carbon mineral, de que tantos y tan abundantes criaderos encierra el terri-



torio de la Península. La necesidad de fomentar su explotación se hace sentir cada día más, no solo por la circunstancia de que en todas partes aumenta el consumo, sino porque recientemente y en virtud de distintas causas se ha notado que la producción no sigue la misma proporción de desarrollo. El mejor medio de conseguir que esta producción aumente en España, es facilitar las comunicaciones, y mientras esto se consigue, quitar las trabas que entorpecen la circulación de un producto tan importante. Con este objeto el Ministro que suscribe tiene la honra de proponer á la aprobación de V. M. el adjunto proyecto de decreto.

Madrid 1.º de Febrero de 1854.—SEÑORA.—  
A L. R. P. de V. M.—Agustín Estéban Collantes.

REAL DECRETO.

En vista de las razones que Me ha expuesto Mi Ministro de Fomento, Vengo en decretar lo siguiente:

ARTÍCULO 1.º Quedan exentos del pago de los derechos de carga y descarga que establece el Real decreto de 17 de Diciembre de 1851 los carbones minerales, que procedentes del país, se embarquen en sus puertos, ya para el extranjero, ya para otros de la Península é Islas adyacentes.

ART. 2.º El Ministro de Hacienda dictará las disposiciones oportunas para que desde el día 15 del mes actual se observe la citada exención en todas las Aduanas del reino.

Dado en Palacio á primero de Febrero de mil ochocientos cincuenta y cuatro.—Está rubricado de la Real mano.—El Ministro de Fomento—Agustín Estéban Collantes.

Ministerio de Fomento.

DIRECCION GENERAL DE OBRAS PUBLICAS.

*Continúan los dictámenes de la Junta consultiva de caminos, canales y puertos sobre la Direccion del ferro-carril del Norte desde esta Corte á Valladolid.*

Núm. 2.

Respecto del trazado «Guadarrama y Arévalo», considerando:

Que el desarrollo es de 228.072 metros (41 leguas).

Que en lo relativo á las pendientes son de 0,0133, pero distribuidas de un modo tan violento, que hay una rasante de 23 kilómetros al 0,01 y 0,013 sin el menor descanso:

Que en cuanto á las curvas hay tres de 250 metros de radio y 26 de 300 metros, de las que muchas tienen la fatal coincidencia de hallarse en las mayores pendientes:

Que en cuanto á obras de fábrica tampoco ofrecen grandes dificultades, si bien son superiores á las del primer trazado:

Que en cuanto á tuneles tiene cuatro, de los cuales el de la Serranilla es de 3208 metros de longitud, estando su rasante 275 metros debajo de la divisoria, lo que exige

la perforación de 14 pozos con la profundidad media de 150 metros, y con todas las condiciones más desfavorables, pues las faldas de la sierra en aquel punto están llenas de manantiales permanentes, aun en el verano, lo que dá indicios de una construcción difícil, expuesta y costosa:

Que en cuanto á puntos de paso va el trazado por Colmenar, Arévalo y Medina:

Que en cuanto á las condiciones atmosféricas, el trazado pasa por zonas semejante, y aun más expuestas á las nieves que el anterior, pues no solo en la parte meridional atraviesa Cercedilla, sino que á pesar de que la cumbre se salva con el tunel, debajo de su nivel en la parte septentrional, y por los campos de Espinar y las Navas de San Antonio hasta Villacastin, hay nieves en las mismas épocas, y de igual y mayor duración, como lo comprueba, no solo la interrupción que todos los años, y precisamente en este momento, sufre el tráfico por la carretera general, sino las columnas de piedra establecidas en sus márgenes desde su construcción, y que son los testigos irrecusables de la existencia del mal:

Que en cuanto á la conveniencia general del país, tiene el inconveniente de no acercarse á ninguna capital:

Que en cuanto á la duración de las obras, está calculado que se invertirán ocho años en su construcción por las dificultades de la perforación del tunel de Guadarrama:

Finalmente, que en cuanto al presupuesto, asciende el de esta línea á 174.481,767 rs. vn.

Respecto al tercer trazado por Guadarrama, Segovia y Olmedo, considerando:

Que el desarrollo es de 227.784 metros (40  $\frac{4}{5}$  leguas):

Que en lo relativo á las pendientes subsisten los mismos inconvenientes del trazado anterior, por ser común á los dos la sección comprendida entre Madrid y la boca septentrional del tunel de Guadarrama; y además se fuerza esa pendiente hasta 0,0149 en la segunda sección antes de Segovia:

Que en cuanto á curvas hay en esta línea ocho de 300 metros de radio, y en pendientes:

Que en cuanto á obras de fábricas hay un viaducto de 400 metros (1400 pies) de longitud, con 65 metros (230 pies) de elevación en los arcos centrales, obra difícil, de larga duración y solo aceptable en casos extremos:

Que en cuanto á tuneles conserva esta línea el de Collado-mediano y el de Guadarrama, con todos sus gravísimos inconvenientes, y hay otro más de 480 metros de longitud:

Que en cuanto á puntos de paso, se acerca á dos kilómetros de Segovia, y sigue por Santa María de Nieva y Olmedo, alejándose cuatro y tres leguas respectivamente de los importantes puntos de Arévalo y Medina:

Que en cuanto á las condiciones atmosféricas, este trazado está en las mismas condiciones que el anterior, pues las nieves reinan del mismo modo por las zonas de Cercedilla en la parte meridional, y por el Espinar, Riofrio y demás puntos de las faldas septentrionales de la cordillera:

Que en cuanto á la conveniencia general del país, lejos de tener el apoyo, tiene contra sí el voto unánime de las provincias limítrofes:

Que en cuanto á la duración de las obras, existe el mismo inconveniente del tunel, que las hace durar ocho años:

Finalmente, que en cuanto al presupuesto, asciende el de esta línea á 164.999,310 rs. vn.

Comparando ahora entre sí estos datos oficiales que la Junta tiene á la vista, y teniendo en cuenta las observaciones emitidas en la discusion se deduce:

1.º Que el trazado de Avila es el de mayor longitud.

2.º Que es el de menores, y sobre todo el de mejor distribuidas pendientes.

3.º Que tiene una superioridad incontestable en el rádio y en el trazado de las curvas.

4.º Que es el de menores y mas fáciles obras de fábrica, especialmente si se compara con el gran viaducto de la línea de Segovia.

5.º Que no tiene el gravísimo inconveniente del tunel de Guadarrama; obra que por sí sola bastaria para desechar un trazado, no precisamente por su longitud ni presupuesto, sino por las incalculables eventualidades á que está sujeta una obra que reúne todas las peores condiciones para su perforacion.

6.º Que este trazado sigue la línea de la corriente comercial y productiva ya existente por Arévalo y Medina, mercados de los mas ricos y abundantes de Castilla; origen el primero de otra via férrea importante, cuyo ante-proyecto está ya estudiado y aprobado por el Gobierno de S. M.; y punto el segundo que produce los primeros trigos de Europa, premiados y declarados así por el Jurado de la exposicion universal de Lóndres.

7.º Que está en mejores condiciones atmosféricas que los otros dos trazados; pero sin que en ninguno de ellos la existencia de las nieves en cortos dias del año sea un obstáculo, y mucho menos se considere esto como un dato capaz de influir sobre la variacion de tan importante línea.

8.º Que el trazado de Avila tiene justificada su preferencia respecto de la conveniencia general del país por el apoyo unánime y oficial que le dan las provincias limítrofes de Salamanca, Zamora y Valladolid.

9.º Que tiene á su favor la inapreciable ventaja del tiempo, porque hallándose calculada la duracion del tunel de Guadarrama en cinco años mas que la construccion del resto de la línea, este solo obstáculo imposibilitaria durante tan largo período la explotacion de la via, privando al país de sus inmensos beneficios, y dejando entretanto sin réditos é impruductivo un cuantioso capital.

10. Que tiene á su favor la notable economía de 27 millones de reales respecto de la línea Guadarrama-Arévalo, y 18 millones respecto de la Guadarrama-Segovia, prescindiendo que no debe ni puede prescindirse de las consideraciones del párrafo anterior.

11. Que habiendo presentado el ingeniero de la provincia de Segovia precios medios mucho mas bajos para el cálculo de sus presupuestos que los adoptados por la comision del Gobierno, pudiera sospecharse que estos no fuesen exactos, y que se debiera á ese error la diferencia de los presupuestos. Pero no queriendo eludir la cuestion en ningun terreno, aceptando hipotéticamente los precios de Segovia para los dos trazados, y aplicándolos á los presupuestos de Avila y de Segovia, se reduce el primero á 131.990,000 rs. vn., y el segundo á 149.990,000 rs., conservándose siempre los 18 millones en favor del trazado de Avila, y quedando desvanecida semejante impugnacion.

12. Que habiéndose observado que en el trozo de Moralzarzal al tunel de Guadarrama aparece un volúmen de 1.200,000 metros cúbicos de desmonte en roca

y nada en tierra, pudiendo por esto sospecharse que existe un error involuntario desventajoso al trazado de Guadarrama, debe advertirse que el corto desmonte que en realidad hay en tierra, se supone aprovechado en los terraplenes, por ser esto lo mas económico en donde la tierra escasea. Por consiguiente no hay semejante error ni omision, pues su importe está embebido en el de los terraplenes; y si la omision existiese, probaria todo lo contrario, es decir, que se habria favorecido al presupuesto de Guadarrama por no haberse calculado ni incluido el valor de esos desmontes.

13. Que el trazado de Avila tiene á su favor el voto unánime de los cinco ingenieros que formaron la comision nombrada por el Gobierno de S. M., y que durante un año y en todas las estaciones han estudiado la cuestion sobre el terreno, cuyas circunstancias dan inmensa fuerza y garantizan el acierto y exactitud de su dictámen.

14. Que la idea de forzar las pendientes en el trazado Guadarrama hasta el 0,020..... 0,025, y aun 0,030, y la de construir un plano automotor en la cumbre para evitar el tunel, es perjudicial é inadmisibile. Pendientes tan extremadas, y planos inclinados que han desaparecido en las construcciones modernas, solo pueden adoptarse en la última necesidad. Pero cuando la naturaleza presenta un paso fácil; cuando puede construirse un trazado con pendientes tan suaves que la máxima no pasa de 0,013; cuando las curvas son de extensos rádios, cuando no hay túneles ni obras de fábricas de importancia; cuando el presupuesto es módico, y cuando en fin se reúnen todas las condiciones que se pueden exigir á un trazado para que produzca el máximo de beneficio en su explotacion, querer crear obstáculos, proponer pendientes tan exageradas, que apenas empiezan ahora á ensayarse en Europa, solo en los casos mas extremos, y cuyo éxito no está confirmado, aceptar planos inclinados, y acumular cuantas dificultades perjudican y aminoran los resultados de los ferrocarriles, equivaldria á construir hoy la gran línea del Norte con todas las peores condiciones que solo adopta la ciencia en los casos mas extremos, y esto cuando precisamente la naturaleza permite emplear los medios mas perfectos y mas beneficiosos para la explotacion y para el país.

15. Que el trazado de Avila respecto del de Guadarrama tiene ya á su favor la autoridad de la Junta consultiva; y como este acuerdo y la preferencia dada en 26 de Octubre último suponen y son consecuencia de un exámen reflexivo de los dos trazados, resultan apreciados por esta corporacion en todo su valor los graves inconvenientes de la línea de Guadarrama respecto de la de Avila. Debiendo con este motivo hacer la muy importante observacion de que los grandes movimientos de tierra, la peor distribucion de las pendientes, y sobre todo el difícilísimo é incierto tunel de Guadarrama, cuya suma de dificultades están acumuladas en la primera seccion y forman el escollo del trazado de Guadarrama, pasan precisamente á formar parte de la línea de Segovia, y seria necesario rehabilitar los 79 kilómetros de esa seccion, del sello de reprobacion con que ya los marcó la Junta implícitamente en su acuerdo anterior.

16. Que constando el trazado de Segovia de dos secciones, y estando la primera y la mas importante ya juzgada por la autoridad de la Junta consultiva, seria necesario, para hacer triunfar el trazado de Segovia, que la segunda seccion equilibrase con sus superiores condiciones los defectos de la primera. Pero lejos de

suceder así, siguen siendo próximamente los mismos los resultados de los dos trazados. Las pendientes no se disminuyen si no se aumentan desde 0,0133 á 0,0149, y las dos obras mas importantes del trazado Guadarrama, que son los dos túneles del Coloco, cuyo presupuesto es de siete millones de reales, son reemplazados en el de Segovia por otro tunel y por el gran viaducto, cuyos valores ascienden á nueve millones de reales, suponiendo solo á 500 rs. el metro superficial de tan difícil obra. Por consiguiente, permaneciendo las mismas las condiciones de la primera seccion, que forman la parte mas esencial del trazado postergado ya por la Junta; y no habiendo en la segunda ninguna compensacion ni facultativa ni económica, sigue en toda su fuerza, y parece que es aplicable al trazado de Segovia el dictámen dado en 26 de Octubre último respecto del de Guadarrama.

(Se continuará.)

**ANUNCIOS OFICIALES.**

*Comision de Instruccion primaria de la provincia de Valladolid.*

Se halla vacante la Escuela de niños de Mojados, dotada con 3,275 rs. de Propios, fanega y media de trigo de una fundacion, casa, y la retribucion de 300 rs., y se proveerá en las oposiciones del próximo Junio.

Valladolid 28 de Febrero de 1854.—El Presidente, Francisco del Busto.—Manuel Santos Martin, Secretario.

*Comision de Instruccion primaria de la provincia de Valladolid.*

Se halla vacante la Escuela de niños de Boecillo, con la dotacion de 2,000 rs. pagados de Propios, casa ó su renta; y por retribucion pagan los niños que no sean pobres 4 mrs. semanales los de leer y 8 los de escribir y contar.

Los aspirantes dirigirán sus solicitudes, francas de porte, al Señor Gobernador en el término de un mes, á contar desde la insercion de este anuncio en el Boletin, acompañadas de la certificacion de conducta y un testimonio del título. Valladolid 1.º de Marzo de 1854.—El Presidente, Francisco del Busto.—Manuel Santos Martin, Secretario.

*Ayuntamiento constitucional de Peñafiel.*

Hallándose concluido el Repartimiento de la Contribucion Territorial correspondiente á esta villa en el año actual; el Ayuntamiento ha acordado exponerle al público en la Casa Consistorial por término de seis dias, á contar desde la publicacion de este anuncio en el Boletin oficial, á fin de que los contribuyentes en él comprendidos puedan examinarle y hacer las reclamaciones que juzguen oportunas; pues pasado no serán oidas y les parará el perjuicio que haya lugar. Peñafiel 28 de Febrero de 1854.—El Presidente, Andrés Alonso García.—Angel Minguez, Secretario.

*Alcaldia constitucional de Pozal de Gallinas.*

Autorizado para proceder al arriendo de una heredad de tierras de los Propios de esta villa; se anuncia su remate para el Domingo 26 de Marzo próximo en las Salas Consistoriales de la misma, abriéndose la subasta á las tres de la tarde de dicho dia, y empleando un cuarto de hora en la de cada una de las suertes en que se halla dividida, cuya cabida y tasacion se expresan á continuacion:

Número de suertes.	Pedazos.	Obras.	Estadales.	Tasacion pericial. Reales.	Situacion de las fincas.
1. <sup>a</sup>	2	18	233	59	En término de Pozal de Gallinas.
2. <sup>a</sup>	5	17	377	61	Idem.
3. <sup>a</sup>	3	25	37	78	Idem.
4. <sup>a</sup>	3	18	222	56	Idem.
5. <sup>a</sup>	3	18	378	54	Idem.
6. <sup>a</sup>	2	21	186	67	Idem.
7. <sup>a</sup>	2	21	8	61	Idem.
8. <sup>a</sup>	2	18	332	57	Idem.
9. <sup>a</sup>	5	17	107	66	Idem.
10. <sup>a</sup>	3	19	76	62	Idem.
11. <sup>a</sup>	4	20	113	60	Idem.
12. <sup>a</sup>	3	20	316	53	Idem.
13. <sup>a</sup>	3	19	330	80	Idem.
14. <sup>a</sup>	4	19	38	52	Idem.

Y para que llegue á conocimiento del público se hace notorio por el presente que firmo en Pozal de Gallinas á 24 de Febrero de 1854.—Pedro Lorenzo.

*D. Leopoldo Lopez Gomez, Abogado del Ilustre Colegio de esta Ciudad de Valladolid, Juez de primera instancia interino de la misma y su partido.*

Por el presente cito, llamo y emplazo á todos los que se crean con derecho á los bienes que á su fallecimiento abintestato ha dejado Agapito Valentin, vecino de Villanubla, para que en el término de treinta dias, contados desde esta fecha, comparezcan en este Juzgado por medio de Procurador autorizado con poder bastante, á usar del que se crean asistidos; bajo apercibimiento que transcurrido dicho plazo sin haberlo realizado, les parará el perjuicio que haya lugar. Dado en Valladolid á 25 de Febrero de 1854.—Leopoldo Lopez Gomez.—Por mandado de su Señoría, Nicolás Segoviano.

**ANUNCIO PARTICULAR.**

Se necesitan algunos Carpinteros, Carreteros y Serradores que hayan trabajado en caminos de hierro ó en otras obras públicas, ó que tengan conocimiento de obras de esta naturaleza, para el camino de hierro Central Peninsular de Portugal, adonde podrán desde luego ser empleados con buenos salarios. Aquellos á quienes esto convenga, podrán dirigirse á la oficina de los Contratadores en Lisboa, Palacio del Loreto, ó á las mismas obras de este ferro-carril en aquella Capital.