

EL AVISADOR NUMANTINO.

PERIODICO LITERARIO, DE INSTRUCCION PUBLICA,

AGRICOLA, INDUSTRIAL Y DE ANUNCIOS.

Se publica todos los Jueves y Domingos del año en un pliego marca regular y de buena impresion á tres columnas.—Se suscribe en esta Ciudad en la Imprenta y Libreria de Rioja á 8 rs. el trimestre para esta Ciudad y á 9 fuera de ella franco de porte.—Derecho del suscriptor á un anuncio gratis cada mes siendo de su pertenencia.—La correspondencia se dirigirá al Editor del Avisador Numantino.

PARTE OFICIAL.

GOBIERNO DE LA PROVINCIA DE SORIA.

La Direccion general de la Deuda pública con fecha 9 del actual me comunica lo siguiente.

El progresivo aumento que se observa en la riqueza pública y la confianza que naturalmente inspira la situacion desahogada del Tesoro, y el religioso y puntual pago de todas las obligaciones del Estado, que es la base mas sólida para el restablecimiento del crédito, hace que muchas personas residentes en todo el Reino se vayan interesando en la compra de efectos públicos, como lo demuestra el crecido número de cupones de las Deudas consolidada y diferida al 3 por 100 que se presentan al cobro en las Tesorerias de las provincias al vencimiento de los respectivos semestres; y como no todos conocen los derechos que la ley de 1.º de Agosto de 1851 y demás disposiciones de la materia conceden á los tenedores de dichas clases de efectos para que los verdaderos rentistas puedan asegurar sus capitales de un golpe de mano ó de un caso fortuito de extravío ó incendio, deber es de las Oficinas encargadas de la Administracion de la Deuda, al recordarles la facultad que tienen de convertir los títulos al portador en Inscripciones nominativas y vice-versa, darles á conocer las ventajas é inconvenientes que ofrece el tener sus capitales en una ú otra clase de documentos, para que eligiendo los que mas les convengan no puedan en tiempo alguno alegar ignorancia.

Los títulos al portador, como no se emiten á favor de determinada persona, pueden transmitirse ó enagenarse con mas facilidad, sin otra intervencion que la de aquellas personas autorizadas al efecto, y aun sin esta formalidad, ateniéndose á las consecuencias; y las dependencias del Estado no pueden detener el pago de los cupones ni el curso de los títulos una vez comprobada su legitimidad, puesto que no

reconocen por dueño de ellos mas que al que lo es de hecho, ó sea al portador, quedando sin embargo espedita la accion de los Tribunales para obrar con arreglo á las leyes contra los que hubiesen adquirido ú obtenido de mala fé ó por medios criminales; y si á esto se agrega, que en caso de pérdida por extravío ó incendio no se pueden librar duplicados de esta clase de efectos, es evidente que la propiedad de ellos no está tan garantida como la de las Inscripciones nominativas, las cuales se hallan espeditas á favor de sus respectivos dueños, y solo á ellos ó á sus legítimos representantes se les reconoce la propiedad, estando tambien asegurada esta en caso de extravío ó incendio pues con solo acreditar por los medios legales estas circunstancias se libran otras inscripciones equivalentes, declarando previamente nulass las extravíadas ó destruidas por el fuego; y si bien la enajenacion ó cesion de las inscripciones nominativas no puede hacerse directamente sino por medio de transferencias, que con intervencion de un agente de Bolsa se verifican en el Gran Libro de la Deuda consolidada ó con interés, lo cual requiere formalidades que no pueden llenarse en el acto, y tambien el nombramiento de un apoderado especial, si el propietario no reside en Madrid, este pequeño retraso se compensa con tener completamente garantidos y asegurados sus capitales; además que si los interesados quieren evitar los trámites de las transferencias, pueden tambien dar poder á una persona de su confianza para que presente á convertir sus Inscripciones en Títulos al portador, con arreglo á la facultad que se concede á los acreedores por el artículo 12 de la referida ley de 1.º de Agosto de 1851; en la inteligencia que en cualquiera de los dos casos las operaciones de transferencia ó conversion se practican dentro del término de tercero dia, que es el puramente indispensable para formalizarlas.

Por último, deben tambien tener entendido los acreedores que el pago de réditos de las Inscripciones nominativas puede á su voluntad domiciliarse en las Tesorerias de las provincias por cuyo medio se les facilita el cobrar directamente los intereses con ahorro de la comision que tendria que abonar á sus apoderados

en Madrid, y sin necesidad de sufrir quebrantos en los giros.

Lo que comunico á V. S. para que haga insertar esta circular en el Boletín oficial y demás periódicos que se publiquen en esa provincia, que es el medio mas expedito de que llegue á conocimiento de todos los tenedores de créditos de la Deuda consolidada y diferida á 3 por 100 que hubiere en la capital y demás pueblos de la misma, sirviéndose remitirme un ejemplar del Boletín y periódicos en que se inserte.

Lo que en cumplimiento de cuanto se me previene he dispuesto se inserte en este Boletín para su publicidad, á cuyo fin encargo á los Alcaldes saquen copias de la preinserta circular y la fijan en los sitios de costumbre. Soria 14 de Julio de 1860.—Luciano Quiñones de Leon.

EL AVISADOR NUMANTINO.

FERRO-CARRIL SORIANO.

Hemos visto con el detenimiento que se merecen los artículos publicados por el entendido Sr. Saavedra acerca del importante asunto que sirve de epígrafe al presente, y con los cuales ha honrado las columnas de nuestro humilde periódico.

Cumpliendo la promesa que hicimos al principiar su insercion vamos á presentar a la consideracion de nuestros lectores las observaciones que la lectura de aquellos nos ha sugerido; haciéndola con la rectitud é imparcialidad que corresponde á la índole de nuestra publicacion, y exige el interesante negocio á que se refieren.

Tres puntos principales y en cierto modo independientes si bien con íntima

relacion ha espuesto el Sr. Saavedra en igual número de artículos.

Presenta en el primero algunas consideraciones generales y por consiguiente comunes y de aplicacion á toda clase de vías de comunicacion y particularmente á las férreas; refiérese el segundo a la mejor y mas acertada direccion en el trayecto del ramal de ferro-carril que se proyecta, y descende en el tercero á la apreciacion económica del coste aproximado del indicado ramal en la direccion que encuentra preferible, con indicaciones acerca de los medios mas convenientes para obtener el capital ó fondos necesarios á su construccion.

Muy poco ó nada tenemos que decir respecto á los principios sentados en el primero de dichos artículos. Partiendo de la idea de que «una vía de comunicacion es un instrumento de trabajo que facilita los transportes,» preciso es ante todo como dice muy bien el Sr. Saavedra que haya productos que traer ó llevar, y personas á quienes convenga cambiar de lugar. Sin esta circunstancia el instrumento representado en el ferro-carril viene á ser innecesario y hasta perjudicial en muchos casos. Efectivamente en un pais *completamente* improductivo para la agricultura, la industria y el consumo, inútil sería de todo punto la construccion no solo de un camino de hierro sino la de una vía cualquiera de comunicacion. Sin embargo no estamos del todo conformes con que la vida industrial y los intereses materiales *no se crean* en cierto modo con su construccion y constante explotacion. En nuestro entender no es necesario que aquellas encuentren ya preparados y dispuestos los materiales que han de servirles de alimento; basta con que existan gérmenes mas ó menos embrionarios de la riqueza que han de desarrollar. Una cosa es que no exista ningun elemento de explotacion á la actividad industrial tomada en la mas lata acepcion, y otra el que su estado de postracion ó de inercia, no permita sus múltiples manifestaciones sino mediante poderosos estimulantes. En este último caso se encuentra la provincia de Soria, y de aquí los grandes y enormes sacrificios que para remediar tal situacion viene haciendo tantos años há, con la construccion de carreteras en todas direcciones. Si pues la existencia de estas ha sido justamente considerada como utilísima en alto grado á sus intereses agrícolas é industriales, la de un ferro-carril que es su resúmen y compendio no puede menos de serlo con mayor ra-

zon; y esto, aun cuando haya carecido y carezca de producciones industriales y manufactureras que poder ofrecer á la explotacion comercial; y por mas que bien mirado ni aun pudiera presentar las puramente agrícolas en número y cantidad suficientes al movimiento activo é incesante que exige una vía expedita de comunicacion. Esto sentado, vengamos al trayecto mas conveniente á los intereses provinciales que en su caso deberá recorrer el ramal que nos ocupa cuyo punto examina el Sr. Saavedra en el segundo de sus artículos. Desde luego dá la preferencia al que llama de Castilla la Nueva ó sea de Almazan y Medinaceli, en oposicion á los otros tres de que hace mérito y son los de Burgos, Tudela y Ateca. Combate este último especialmente, despues de desechar los otros tres, y se declara decididamente por la estacion de Medinaceli. Puesto que la cuestion viene á concretarse á esta direccion y la de Ateca, ó lo que es lo mismo á fijarse entre la de Castilla la Nueva y la de Aragon, veamos las razones que se aducen en favor de la primera, así como los argumentos que se presentan en contra de la última.

Segun el Sr. Saavedra, aun cuando la línea de Ateca solo abrace una estension de 8 leguas dentro de la provincia, tendría esta que costear las restantes que vienen á ser otras tantas, comprendidas en la de Zaragoza; de manera que segun él, quedarían á cargo de la primera todas las 15 ó 16 leguas de esta línea, 1.º porque el camino se paga tan solo por aquellos en cuyo interés se construye, 2.º porque la provincia de Zaragoza no haria ningun sacrificio por una vía que tan poco puede interesarle, cuando tiene otras importantes que la cruzan en toda su longitud. En primer lugar diremos que no es del todo exacto que el camino se pague tan solo por aquellos en cuyo interés aparente se construye, pues prescindiendo de si es posible que se construya ninguno que exclusivamente interese á un solo pueblo, provincia ó nacion, la ley determina las justas proporciones con que cada provincia ha de contribuir á estas obras segun la zona mas ó menos estensa que atraviesa de cada una de las que recorre. En segundo lugar, es menos exacto que la provincia de Zaragoza deje de tener interés en la construccion de este ramal; y nos admira que á una persona tan instruida como el Señor Saavedra se haya ocultado aun por un momento, el grande interés que por el contrario reportaría aquella provincia

y aun las de Cataluña y Navarra. Si fuera cierto el aventurado aserto del Señor Saavedra habria que decir que á las fértiles provincias de Aragon, les era indiferente el inmenso consumo que nuestra provincia les hace de sus abundantes caldos, frutos y jéneros de toda especie, ¿de donde se provee principalmente la provincia de Soria del vino, aceite, vinagre, jabon y demás artículos que figuran entre los de 1.ª necesidad? ¿de donde se surte de linos y cáñamos como primeras materias y de algunos artefactos que de estas nacen, y que son tan útiles como necesarios?

Si el sostener y fomentar el consumo de tantos y tan preciosos artículos no interesa á la provincia de Zaragoza, no sabemos que otra cosa pueda importarle mas, bajo el triple aspecto agrícola, industrial y comercial. Tambien tenemos que rectificar la opinion del Sr. Saavedra respecto á la distancia ó longitud de este trayecto, puesto que desde Soria á Ateca no son 15 ni 16 leguas las que median sino 12 próximamente; por consiguiente, y aun cuando concediéramos que solo la provincia de Soria tuviere que costear este camino, resultaba de *menor* estension que el de Medinaceli. Por otra parte los accidentes del terreno son tambien mas favorables á la línea de Ateca pues sin ninguna divisoria que sepamos ni quebraduras de terreno que dificulten las obras, su coste tendria que ser mas económico.

Veamos por último los pueblos y comarcas que una y otra línea servirían y cuyas ventajas se atribuyen por el Señor Saavedra á la línea de Medinaceli. Esta, dice, además de los dos partidos que forman sus estremidades, sirve el importante partido de Almazán y su cabeza, por donde habria de pasar el trazado, sirviendo tambien en proporcion notable al partido del Burgó. Cuestion es esta la mas compleja de todas las que se rozan con la principal, que es la de la construccion de la vía considerada en abstracto. Para resolverla con acierto hay que tener presentes todos los datos que mas ó menos pueden afectar á su mejor solucion; productos que la provincia puede esportar en primera escala, zonas de acceso á los puntos de mas consumo y salida; y todo esto combinado con los intereses locales del mismo pais entre sí y con relacion tambien á las vías y medios de transporte que puedan promoverlos y desarrollarlos.

Sabido es que los mas importantes productos que nuestra provincia puede

ofrecer y por lo tanto esportar por ahora, consisten en cereales y maderas de construcción. También es notorio que los campos llamados de Gómara y Buitrago así como los términos de Rioseco y Deza son los mas feraces de la provincia en trigos, cebada etc. como en maderas de construcción lo son los pinares llamados de Soria situados al N. O. de la misma. Pues bien; si se exceptúan estos y el término de Rioseco, alejados tanto ó mas de la línea de Medinaceli que de la de Ateca, todos los demás focos ó centros de producción los cruza ó aproxima en gran parte la última de las dos líneas. Si los partidos de Almazán y Medinaceli podrian privarse del mas inmediato contacto con el ramal de ferrocarril de que hablamos, en cambio los de Soria y Agreda tendrian ventajas que de otro modo no les sería facil conseguir. Además que Medinaceli y su partido, uno de los que se suponen perjudicados, siempre tienen la proximidad é inmediación á la misma vía férrea de Madrid á Zaragoza; y en cuanto á la villa de Almazán y el suyo les queda abierta la carretera de esta ciudad para Francia, á una distancia cómoda y nada lejana.

Resulta de todo lo espuesto que el trayecto del camino de hierro, que se proyecta, es mas corto y económico en dirección al E. ó sea á Aragon, que no el del S. ó de Medinaceli, y sobre todo el que atraviesa y aproxima los mas importantes puntos de riqueza en granos y maderas de la provincia que son las principales producciones de su suelo, que aproxima y facilita en sumo grado los artículos de consumo de las fértiles provincias de Aragon de cuyo cambio tanta conveniencia y utilidad reporta la mayor parte de la provincia. Y por último que su construcción no lastima ni perjudica en gran manera los intereses de los partidos menos favorecidos por la proximidad de su línea. Por lo tanto consideramos mas conveniente esta dirección por mas que tengamos que separarnos de la respetable opinion del Señor Saavedra.

Respecto á las condiciones económicas para la ejecución de la vía de lo cual se ocupa en el tercero y último de sus artículos, nada tenemos que oponer fundadamente respecto á ellas, atendiendo á que su esplanación viene de persona tan competente en la materia.

Sin embargo nos permitiremos hacer observar que el cálculo de gastos para los 80 kilómetros que próximamente debemos dar á la longitud de la vía, sea

cualquiera de las dos líneas la que se adopte, nos parece algun tanto exiguo en atención á que segun los informes que tenemos adquiridos por personas entendidas, no baja de medio millon de reales próximamente el gasto por kilómetro. Segun el presupuesto formado por aquel viene á ser la mitad de esta cantidad la asignada á cada kilómetro; cuya importante diferencia no ha podido menos de llamar nuestra atención y hacer que no nos conformemos tan fácilmente con ella.

Por lo demás sea 20, 30 ni 40 millones el gasto total de la vía en cuestion, creemos que él por sí, no debe retraer del pensamiento iniciado, pues el desembolso no ha de hacerse de una vez ni su paulatina y sucesiva inversión ha de dejar de ser productiva.

Por último y en cuanto á los medios de que la provincia facilite el capital necesario para las obras creemos bueno cualquiera de los dos últimos que propone el Sr. Saavedra bien sea el de crear obligaciones por todo su valor con 6 por 100 de interés anual, ó bien el de levantar un empréstito como lo han hecho otras Diputaciones provinciales. En cuanto á la mas acertada elección de uno de estos medios creemos que el ilustrado criterio de los dignos Diputados provinciales sabrá adoptar con mayor conocimiento de causa el mejor y menos oneroso á los intereses que representa. Sin embargo no renunciamos á tratar este interesante extremo en el terreno y bajo el punto de vista que le corresponde.

DE MADRID A ZARAGOZA.

Hé aquí lo que acerca de este ferrocarril se dice en la Memoria que fué leída en la Junta general de accionistas celebrada últimamente en la Corte.

Línea de Madrid á Zaragoza.

La primera seccion, comprendida entre Madrid y Guadalajara, fué abierta al servicio público el dia 3 de Junio de 1859, poco despues de vuestra última Junta general, y ya sabeis los resultados que hemos obtenido en su explotación.

La segunda seccion, de Guadalajara á Jadraque, cuya longitud total comprende 46 kilómetros, se abrirá al público hácia el mes de Julio. Ya se halla terminada la colocación de la vía en la estension de 25 kilómetros, y se continuará en el resto sin interrupción, pues las obras de tierra están casi terminadas, trabajándose además en la colocación de los tramos de hierro de los puentes.

La línea se une en Jadraque á la carretera de Francia por Soria, Tudela y Pamplona de la cual se aparta en Guadalajara; por esta

circunstancia nos proponemos establecer en la espresada ruta un sistema de correspondencias combinadas con el ferrocarril de Pamplona, entre Jadraque y la venta de Murillete.

También hemos presentado al gobierno los estudios de una carretera destinada á poner la de Francia en comunicación con la estación de Bujalaró, que se halla en nuestra línea á 40 kilómetros mas allá de Jadraque, y tenemos la satisfacción de anunciaros que el Gobierno ha aprobado el proyecto de esta vía transversal, cuya estension es de 14 kilómetros, encargándose además de su ejecución, para lo cual se adjudicará en pública subasta la construcción de las obras por cuenta del Estado el dia 8 de Junio.

Tercera y cuarta seccion de Jadraque á Medinaceli.

En toda la estension de estas dos secciones se hallan emprendidos los trabajos. La obra mas importante la del túnel de Horna, cuya longitud es de 910 metros, debe quedar terminada para fin de 1861, por el contratista encargado de la construcción, para cuya época podrán haberse concluido holgadamente las demás obras, que son de menor importancia.

En Jadraque la carretera de Francia, y en Guadalajara la de Aragon, se alejan del trazado de nuestro ferrocarril, que encuentra á esta última en Medinaceli. En vista de los beneficios que han de resultar de que nuestra línea vuelva también á unirse próximamente á dicho punto con la carretera de Francia; hemos estudiado el proyecto de una carretera transversal entre Sigüenza y Paredes, que se halla sometido á la aprobación del gobierno, y tenemos la casi seguridad de que será adoptado y llevado á ejecución; este camino que es de grande importancia para las poblaciones inmediatas proporcionará salida á los productos de las minas de sal de Imon, y permitirá utilizar toda la línea de Madrid á Sigüenza, es decir, cerca de 150 kilómetros de ferrocarril para el servicio del camino directo de Francia por Soria.

En las secciones comprendidas entre Sigüenza y Zaragoza se ha hecho poco todavía, á pesar de que se siguen activamente los trabajos en las tres líneas de Barcelona á Zaragoza, de Zaragoza á Pamplona y de Bilbao, todas las cuales vienen á reunirse á la nuestra que es el tronco comun entre Zaragoza y Madrid, como la línea de Paris á Orleans constituye el de las líneas del centro de Nantes y de Burdeos. Es en extremo importante, tanto para nosotros como para el país en general, que la línea entera de Madrid á Zaragoza se termine en el mas breve plazo posible. Para ello es necesario que el Gobierno tome una decisión sobre el proyecto de nuestra estación en Zaragoza. Este proyecto se halla ya aprobado por el Ministerio de la Guerra y solo esperamos la resolución del de Fomento. El gobierno se ocupa al mismo tiempo del trozo de la vía que, recorriendo 4 kilómetros y atravesando el Ebro por medio de un puente, debe reunir en Zaragoza las tres líneas que van á terminar en ella, y esperamos que el proyecto se saque inmediatamente á pública licitación.

Los trabajos de la línea de Madrid á Zaragoza deben recibir también mayor actividad, y sin duda tendremos que hacer al efecto arreglos especiales con la Sociedad Mercantil é In-

dustrial, que se halla encargada de ellos. Podéis contar, señores, con que no omitiremos nada que pueda abreviar la ejecución de esta línea.

GACETILLA.

¡SI YO FUERA ALCALDE!....—Lo primero que haría sería mandar cegar la alcantarilla de la Plazuela de Herradores que tan buenos ratos está dando.

Es tal el olor que despide que los vecinos están verdes, los viandantes azules.

VAYA UN PUF.—Del eclipse se trataba— en una tertulia, y viendo—que el interés aumentaba—por verle en grado estupendo—dijo Doña Aura de Onis— con desdén y galo acento; esas cosas en París,—se ven á cada momento.

NACIONALIDAD DE LAS FLORES.

El clavel, proviene de Italia. El lirio, de Siria. La margarita, de China. El tulipan, de Asia. El laurel, de la isla de Creta. La rosa comun, de Europa. La de

cien hojas, del Cáucaso. La escorzonera, de Africa. El narciso, de Italia. El geráneo, del Cabo de Buena-Esperanza. La granada, de Africa. La hortensia, de China. El heliótropo, del Perú. La siempreviva, de Oriente. El jacinto de Turquía. La lila, de India. El mirto, de Asia. El olivo, de Grecia. El naranjo, de China. El girasol, del Perú. La amapola, de la Arabia. El ciprés, de Tartaria. El jazmin, de la India. La acacia, de Berberia. La geringuilla, de Francia

SECCION DE ANUNCIOS.

BIENES NACIONALES.

Fincas urbanas de menor cuantía que la Comision principal de Ventas de Bienes Nacionales de esta provincia, saca á pública licitacion en el dia 26 del mes actual.

Pueblos.	Clase de las fincas.	Su procedencia.	Importe de la tasacion ó capitalizacion, cantidad menor de las fincas.	Id, de id. id., cantidad mayor porque salen á subasta.
PROPIOS.				
Gallinero.	Una casa destinada á taberna.	Propios de Gallinero.	720 rs., su capitalizacion.	1500 rs., su tasacion.
Id.	Un molino harinero.	Id. de id.	7704 rs. id. id.	15000 rs. id.
Id.	Un local de otro id.	Id. de id.	3250 rs, su tasacion.	3852 rs., su capitalizacion.
Deza,	Un horno de pan eocer.	Id. de Deza.	2865 rs. id. id.	3600 rs. id.
Id.	Otro id.	Id. de id.	2558 rs. id. id.	2880 rs. id.
Cueva (la).	Un granero.	Id. de la Cueva.	4188 rs., su capitalizacion.	4650 rs. su tasacion.
Id.	Un molino harinero.	Id. de id.	10885 rs, su tasacion.	19645 rs. 20 cénts. capt.
Id.	Otro id.	Id. de id.	3073 rs. id.	7632 rs. id.

Hallándose en esta Capital un profesor de teneduria de libros por partida doble, lo pone en conocimiento del público para los que gusten instruirse.

En esta redaccion se dará razon.

PUBLICACIONES DE PRATS.

LUISA

ó el Angel de Redencion.

Novela original del fecundo novelista Don Manuel Fernandez y Gonzalez, que con tan grande aceptacion se está publicando, dándose 2 entregas semanales sin faltar ninguna. El inmenso cuadro que ha desarrollado el autor de este libro,

bastaría por si solo á procurar al Sr. Fernandez una envidiable reputacion si no la tuviese adquirida en otros ciento que le han precedido, hijos de su pluma é inagotable imaginacion.

Precio de susericion 1 real la entrega.

LA ENFERMA DEL CORAZON

Novela de sentimiento, original del acreditado poeta, D. Gregorio Romero Larrañaga.

Consta de 2 tomos que componen juntos 46 entregas y 15 láminas tiradas aparte, siendo el precio de cada una el de 1 real.

EL MONJE NEGRO

Novela histórica por D. Torcuato Tár-rago y Mateos, segunda edicion ilustrada con láminas sueltas. A real la entrega.

Ediciones populares ilustradas de Manuel hermanos, editores,

Novelas, viajes, historias, literatura etc. etc.

Principian estas ediciones con **LOS MOHICANOS DE PARIS** por Mr. Alejandro Dumas.

EL TROVADOR

por D. Ramon Ortega y Frias.

Se ha recibido hasta la entrega 2. Sigue abierta la susericion á 4 cuartos entrega.

Se suscribe á estas obras y á todas cuantas se publican en España y el extranjero, en la *Librería de Rioja*.

Francisco P. Rioja, Editor responsable

SORIA.—Imp. de D. Francisco P. Rioja