

SUSCRICION EN BURGOS.

Por un año. . . .	40 rs
Por seis meses. . .	24
Por tres id. . . .	15
Por uno id. . . .	6

Se suscribe á este periódico en la imprenta de Gutierrez é hijos, calle Nueva, esquina la de S. Juan, núm. 72



SUSCRICION PARA FUERA.

Por un año. . . .	60
Por seis meses. . .	54
Por tres id. . . .	24
Por uno id. . . .	8

Los artículos, avisos y reclamaciones se dirigirán á la Redaccion establecida en la misma imprenta francas de porte, sin cuyo requisito no se admitirán.

BOLETIN OFICIAL DE BURGOS.

GOBIERNO DE LA PROVINCIA DE BURGOS.

ARTÍCULO DE OFICIO.

S. M. la Reina (q. D. g.) y su Real familia continuan sin novedad en su importante salud.

(Gaceta núm. 1,542.)

MINISTERIO DE FOMENTO.

Obras públicas.

Ilmo. Sr.: Vista la aceptacion por la sociedad titulada *Crédito moviliario español* de las condiciones y tarifas para la concesion de las secciones del ferro-carril del Norte, comprendidas de Madrid á Valladolid, y de Burgos á la frontera de Francia, la Reina (Q. D. G.) se ha dignado disponer que se anuncie inmediatamente la subasta de dicha concesion con arreglo á la ley de 11 de Julio último.

De Real orden lo digo á V. I. para su inteligencia y efectos consiguientes. Dios guarde á V. I. muchos años. Madrid 5 de Setiembre de 1856 =Collado.=Sr. Director general de obras públicas.

DIRECCION GENERAL DE OBRAS PUBLICAS.

Anuncio de subasta de la concesion de las dos secciones del ferro-carril del Norte, de Madrid á Valladolid y de Burgos á Irun.

En virtud de lo prevenido por Real orden de esta fecha, la Direccion general ha señalado el dia 15 de Octubre próximo, y la hora de la una de su tarde, para verificar en el Ministerio de Fomento (donde desde hoy estarán de manifiesto los respectivos proyectos) la subasta de la concesion de las dos secciones correspondientes al ferro-carril del Norte, que comprenden desde Madrid á Valladolid la una, y desde Burgos á la frontera de Francia la otra, con arreglo á la ley de 11 de Julio último y á las condiciones y tarifas que se insertan á continuacion.

La subasta se celebrará en los términos prescritos en el artículo 40 de la ley cita de 11 de Julio último y en la instruccion de 18 de Marzo de 1852.

Las proposiciones se presentarán en pliegos cerrados, arreglándose exactamente al modelo adjunto, y debiendo acompañar á cada una el documento que acredite haber consignado en garantía de ella su autor la suma de 4.727,645 rs. vn., en metálico ó en acciones de carreteras, de ferro-carriles y del canal de Isabe II por su valor nominal; y en papel de la Deuda del Estado por el precio de su cotizacion en cualquiera de los cuatro dias anteriores al de la subasta.

Cada proposicion deberá comprender las dos secciones del ferro-carril, no admitiéndose las que solo se refieran á una de ellas; y en consecuencia la licitacion versará sobre la reduccion del subsidio ofrecido para ambas secciones, cuya suma asciende á 195 246.840 rs. vn.

Madrid 5 de Setiembre de 1856 =El Director general, Celestino del Piélago.

Modelo de proposicion.

D. N. N., vecino de. . . . enterado del anuncio publicado en la *Gaceta* de. . . . y de la ley y demas documentos en que se expresan los requisitos que se exigen para la adjudicacion en pública subasta de la concesion de las dos secciones del ferro-carril del Norte, de Madrid á Valladolid y de Burgos á la frontera de Francia, se compromete á tomar á su cargo dicha concesion con estricta sujecion á las condiciones y Jemas prescripciones referidas, dándole el Gobierno como subvencion por todo el trayecto de ambas secciones la cantidad de. . . .

Artículos de la ley de 14 de Julio de 1856 relativos al ferro-carril del Norte.

Artículo 1.º Se autoriza al Gobierno para otorgar á la *Sociedad general de Crédito Moviliario Español* la concesion del ferro-carril denominado del Norte, en la parte de Madrid á Valladolid, pasando por Avila y Medina del Campo, conforme á la ley de 13 de Noviembre de 1855, y en la de Burgos á la frontera francesa, pasando por Miranda de Ebro, Vitoria, Alsasua, Tolosa y San Sebastian.

Art. 2.º El Gobierno auxiliará la construccion de esta línea con una subvencion en metálico ó su equivalente en papel del Estado al precio de cotizacion, de 330,000 reales por cada kilómetro de Madrid á Valladolid, y de 444,000 rs tambien por cada kilómetro de Burgos á la frontera.

Art. 3.º Los abonos de la subvencion se harán dividiéndola en tres partes iguales por kilómetro: la primera se pagará terminados que sean los movimientos de tierra y obras de fábrica; la segunda cuando se presente el material fijo y móvil, correspondiente á cada kilómetro, y la tercera despues de abierto al tráfico.

Art. 4.º La subvencion total será directamente satisfecha por el Estado; pero las provincias por donde pase el ferro-carril reintegrarán al Erario anualmente de la tercera parte del importe de aquella distribuyéndose en cada una en proporcion

de los kilómetros de camino que de la misma atraviere, debiéndose fijar el término medio de las dos subvenciones, á fin de que todas las provincias contribuyan con la misma cantidad en proporcion de los kilómetros de su territorio. Con este objeto incluirán en sus respectivos presupuestos, como gasto obligatorio, lo que corresponda por lo que el Gobierno haya satisfecho en el año anterior.

Art. 5.º La concesion de la línea durará 99 años.

Art. 6.º La empresa garantizará, en el término de 15 días, la proposicion que ha presentado á las Córtes y sobre que recae la presente ley, con el depósito que prescribe la general de ferro-carriles.

Art. 7.º Los concesionarios se comprometen á construir el ferro-carril de Burgos á la frontera, con sujecion á los proyectos aprobados por el Gobierno y á la ley general de ferro-carriles.

Art. 8.º La empresa concesionaria se sujetará, en cuanto á las obras de Madrid á Valladolid, á la misma ley general y á los estudios que conforme á la de 13 de Noviembre está terminando el Gobierno.

Art. 9.º Concluidos dichos estudios y aprobados por el Gobierno con las tarifas y condiciones acordadas en el art. 4.º de la misma ley de 13 de Noviembre, se anunciará una sola subasta para toda la línea de Madrid á Valladolid, y de Burgos á la frontera por el término de 40 días, admitiéndose proposiciones en pliegos cerrados, los cuales deberán ir acompañados de certificaciones que acrediten hallarse garantizadas con el depósito correspondiente. La subasta versará únicamente sobre la reduccion del subsidio que resulte, sumado el importe total de esta concesion.

Art. 10. El último dia del plazo señalado en el art. anterior se verificará la licitacion en la forma prescrita para la subasta de obras públicas. Hecha la apertura de los pliegos cerrados, habrá licitacion á viva voz por media hora entre los concesionarios y el autor de la proposicion mas ventajosa.

Si hubiese dos ó mas concurrentes que hayan hecho en los pliegos proposiciones idénticamente ventajosas, competirán todos los que se hallen en este caso en la licitacion verbal con los concesionarios. Si por el contrario, pasados los 40 días no se hubiesen presentado proposiciones que mejoren esta concesion en beneficio del Estado, quedará definitiva desde aquella fecha.

Art. 11. Las obras de Madrid á Avila deberán quedar concluidas y dispuestas para la explotacion en el término de cinco años, á contar desde la adjudicacion de la línea; en el de cuatro las de Avila á Valladolid y de Burgos á Vitoria, y en el de siete las de Vitoria á la frontera.

Art. 12. El Gobierno formará y publicará, con 10 días de anticipacion por lo ménos á la época en que haya de verificarse la subasta, la relacion del material que podrá introducir del extranjero la empresa concesionaria, con opcion al abono de los derechos de aduana, faros, portazgos y barcajes segun el artículo 20 de la ley general de ferro-carriles.

Art. 13. Si antes de dar principio ó término á las obras se declaró legalmente caducada la concesion definitiva que se llegue á hacer, podrá el Gobierno verificar nueva subasta, ó llevarlas á cabo por cuenta del Estado, segun lo dispuesto en los artículos 11 y 12 de la citada ley de 13 de Noviembre.

Pliego de condiciones particulares para la concesion de las secciones primera y tercera del ferro-carril del Norte, que comprende desde Madrid á Valladolid, y desde Burgos á la frontera francesa.

Artículo 1.º La empresa se obliga á ejecutar de su cuenta y riesgo todos los trabajos necesarios para el completo establecimiento de esta línea en los plazos fijados por el art. 11 de la ley de 9 de Julio de 1856, á saber:

- En cinco años desde Madrid á Avila,
- En cuatro años desde Avila á Valladolid, y Desde Burgos á Vitoria, y
- En siete años desde Vitoria á la frontera.

Estos plazos se contarán desde la fecha de la adjudicacion.

Art. 2.º El camino partirá en la primera seccion de Madrid; pasará por Avila, Arévalo y Medina del Campo, y terminará en la estacion de Valladolid correspondiente á la seccion concedida de Valladolid á Burgos. La tercera seccion partirá de la estacion de esta última ciudad, y pasando por Miranda de Ebro, Vitoria, Alsasua, Tolosa, Andoain y San Sebastian, terminará en la frontera francesa. Todas las obras se ejecutarán con arreglo á los proyectos aprobados por el Gobierno.

Art. 3.º Estos proyectos son, para la primera seccion, el de los Ingenieros Lopez, Perea, Mata García, Peñaredonda y Guierrez; para la segunda desde Burgos á Vitoria los formados por

los Ingenieros Santa Cruz y Uhagon; desde Vitoria á San Sebastian el formado por la comision compuesta de los Ingenieros Torres Vildosola, Alan y Estibaús; desde San Sebastian á la frontera el de los Ingenieros Echanove y Echanove, Echanove y Guinea, Torres Vildosola y Peironceli, con las modificaciones que establezca las Reales órdenes de su aprobacion y este pliego de condiciones. Para el paso del Vidasoa servirá el proyecto hecho por el Ingeniero de puentes y calzadas de Francia Mr. Duvignaud y el español D. Calixto Santa Cruz, luego que sea aprobado por el Gobierno frances. La empresa no podrá variar en nada estos proyectos sin aprobacion del Gobierno.

Art. 4.º Se establecerán estaciones en todos los puntos, y de las clases que se marcan en los proyectos.

Art. 5.º El camino podrá explotarse con una sola via, ínterin no exijan la segunda las necesidades del tráfico; pero las explanaciones, obras de fábrica y túneles de la primera seccion, se construirán desde luego para dos vias. En la tercera seccion podrán ser las explanaciones para una sola via.

Art. 6.º Los perfiles de la explanacion serán los siguientes:

Distancia entre las aristas superiores de la explanacion.

	Secciones	
	1.ª	3.ª
Terraplenes.	9, m05	6, m00
Distancia entre las aristas de la parte superior del balasto.	6, 90	3, 30
Desmontes.—Distancia entre las aristas de las cunetas.	8, 50	5, 45
El balasto tendrá las mismas dimensiones que los terraplenes.		
Los perfiles de las obras de fábrica y túneles para las dos secciones, serán los siguientes:		
Túneles.—Anchura de la seccion medida en el plano que pasa por las caras superiores de las barras-carriles.	7, m80	
Altura de la seccion sobre el eje de cada una de las vias medida en el mismo plano.	5, 50	
Obras de fábrica.—Anchura entre pretiles.	7, 80	

Art. 7.º El concesionario de la línea podrá, previa la aprobacion del Gobierno, establecer secciones en Valladolid y Burgos distintas de las de la segunda seccion, pero estará siempre obligado á asegurar la continuidad de la línea. La estacion de Madrid deberá establecerse donde señala el proyecto aprobado; pero la empresa estará obligada á construir un ramal que, circunvalando la parte necesaria de la villa, ponga en comunicacion la estacion de este camino con la del de Madrid á Almansa, situada en la Puerta de Atocha.

Art. 8.º Las obras deberán empezarse en los tres meses siguientes á la adjudicacion.

Art. 9.º Las máquinas locomotoras estarán construidas con arreglo á los mejores modelos. Las diligencias de viajeros serán de tres clases, y todas estarán suspendidas sobre muelles y tendrán asientos. Las de primera clase estarán guarnecidas y las de segunda tendrán los asientos rellenos; unas y otras estarán cerradas con cristales. Las de tercera llevarán cortina.

Art. 10. La empresa podrá emplear diligencias que lleven en departamento separado mas de una clase de viajeros. Podrá tambien emplear carruajes especiales, cuya tarifa determinará el gobierno á propuesta suya, pero en ningun caso excederá el número de asientos de estos carruajes de la quinta parte del número total de asientos del convoy.

Art. 11. El material móvil se fija como mínimo para la primera seccion en

- 38 Locomotoras.
 - 40. Coches de primera clase.
 - 45. Id. de segunda.
 - 106. Id. de tercera.
 - 456. Wagonés para mercaderías y equipajes.
- Y para la tercera seccion en
- 60 Locomotoras.
 - 70 Coches de primera clase.
 - 130 Id. de segunda.
 - 215 Id. de tercera.
 - 760 Wagonés para mercaderías y equipajes.

Art. 12. No podrá ponerse en explotacion el todo ó parte del ferro-carril sin que preceda autorizacion del Gobernador de la provincia en vista del acto del reconocimiento de las obras y material del camino, redactada por los ingenieros inspectores del Gobierno en que se declare que puede empezarse la explotacion.

Art. 13. Tampoco podrá la empresa emplear en la explotacion ninguna locomotora ó carruaje, ya sea recién construido, ya despues de reparaciones importantes, sin que haya sido reconocido y aprobado por los inspectores del Gobierno.

Art. 14. La velocidad efectiva de los convoyes de viajeros y de mercancías se fijará por el Gobierno á propuesta de la empresa, así como la duracion de los viajes.

Art. 15. Todo convoy de viajero tendrá el número suficiente de asientos de las tres clases mencionadas para las personas que se presenten en las oficinas de las estaciones.

Art. 16. Se fija en 15 por 100 el límite de los productos que debe tomarse como base para la indemnizacion á la empresa, en el caso de que creyese el gobierno conveniente la esotopiacion del camino con arreglo al artículo 81 del pliego de condiciones generales de 15 de febrero de 1856.

Art. 17. La empresa se sujetará, considerando como máximos los precios, á la tarifa adjunta. De cinco en cinco años, con arreglo á la ley general de ferro-carriles, podrá ser reformada la tarifa por el Gobierno si el camino produjese mas del 15 por 100 de los capitales empleados.

Art. 18. En los 40 años que precedan al término de la concesion, el Gobierno tendrá el derecho de retener los productos líquidos del camino y emplearlos en conservarlo si la empresa no llenase completamente esta obligacion.

Art. 19. Para cubrir los gastos del servicio ordinario y extraordinario que corresponde hacer al Gobierno con motivo de la inspeccion del camino, reconocimientos y cualquiera otro servicio que tenga relacion con la construccion y explotacion del ferro-carril, la empresa depositará anualmente, á disposicion del gobierno y donde este designe, una cantidad que no podrá exceder de 200,000 reales vellon.

Art. 20. La empresa nombrará uno de sus individuos para recibir las comunicaciones que le dirijan el Gobierno y sus delegados, el cual deberá residir en Madrid. Si se faltase por la empresa á esta disposicion, ó su representante se hallase ausente de Madrid, será válida toda notificacion hecha á la empresa con tal de que se deposite en la secretaria del gobierno de dicha provincia.

Art. 21. En el término de 15 dias, á contar desde la adjudicacion, deberá completar la empresa, sobre el depósito que tenga consignado en garantía para la subasta, la suma de 23.639,000 rs. vn. en metálico ó papel del Estado á precio de bolsa, excepto las acciones de ferro-carriles, carreteras y canal de Isabel II, que se admitirán por todo su valor nominal.

Art. 22. La empresa además de la ley especial de este camino, se someterá á las condiciones generales para la concesion de ferro-carriles de servicio general de 15 de febrero de 1856.

Madrid 30 de Agosto de 1856.—En nombre de la sociedad del Crédito moviliario español, declaramos hallarnos en un todo conformes con las condiciones que comprende este pliego.—Madrid y Setiembre 3 de 1856.—Por el presidente y administrador delegado del Crédito moviliario español.—El administrador, Ignacio de Olea.

Tarifa para las secciones 1.ª y 3.ª del ferro-carril del Norte que comprenden desde Madrid á Valladolid y desde Burgos á la frontera francesa.

PRECIOS.			
POR CABEZA Y KILÓMETROS.	De peaje.	De transporte.	Total
	Rs. cs	Rs. cs	Rs. cs
Viajeros.			
Carruajes de 1.ª clase.	0,28	0,12	0,40
Idem de 2.ª	0,20	0,10	0,30
Idem de 3.ª	0,12	0,6	0,48
Ganados.			
Bueyes, vacas, toros, caballos, mulas y animales de tiro.	0,28	0,12	0,40
Terneros y cerdos.	0,10	0,5	0,15
Corderos, ovejas y cabras.	0,5	0,05	0,40
POR TONELADA Y KILÓMETRO.			
Pescado.			
Ostras y pescado fresco con la velocidad de los viajeros.	0,15	0,75	0,90
Mercaderías.			
Primera clase —Fundicion molleada, hierro y plomo labrado, cobre y otros metales labrados ó en bruto, vinagres, vinos, be-			

bidas espirituosas, aceite, algodones, lana, madera de ebanisteria, azúcares, cafe, especias, drogas, géneros coloniales y efectos manufacturados. 0,40 0,66 0,65

Segunda clase.—Granos, semillas, harinas, sal, cal, yeso, minerales, coque, carbon de piedra, leña, tablas, madera de carpinteria, mármol en bruto, silleria, betunes, fundicion en bruto, hierro en barras ó palasto, plomo en galápagos. 0,30 0,25 0,55

Tercera clase —Piedra de cal y yeso, sillarejos, piedra molinar, grava, guijarros, arena, tejas, ladrillos, pizarra, estiércol, y otros abonos, piedra de empedrar y materiales de toda especie para la construccion y conservacion de los caminos. 0,25 0,23 0,50

Objetos diversos.

Wagon-diligencia ú otro carruaje destinado al transporte por el camino de hierro que pase vacío, y máquina locomotora que no arrastre convoy.

Todo wagon ó carruaje cuyo cargamento en viajeros ó mercaderías no dé un peaje al ménos igual al que producirian estos mismos carruajes vacíos, se considerará para el cobro de este peaje como si estuviese vacío. 0,35 0,30 0,65

Las máquinas locomotoras pagarán como si no arrastrasen convoy, cuando el convoy remolcado, ya sea de viajeros, ó ya de mercaderías, no produzcan un peaje igual al que produciría la máquina con su tender.

Por pieza y kilómetro.

Carruajes de dos ó cuatro ruedas con dos testeras y dos banquetas en el interior. Si el transporte se verifica con la velocidad de los viajeros, la tarifa escuderá en: 0,70 0,50 1,20

En este caso, dos personas podrán viajar sin suplemento de tarifa en los carruajes de una banqueta, y tres en los de dos: los que pasen de este número, pagarán la tarifa de los asientos de segunda clase.

Disposiciones que se han de observar en la percepcion de los derechos de esta tarifa.

1.ª La percepcion será por kilómetros, sin tener en consideracion las fracciones de distancia, de manera que un kilómetro empezado se pagará como si se hubiese recorrido por entero.

2.ª La tonelada es de 1,000 kilogramos, y las fracciones de tonelada se contarán de 10 en 10 kilogramos.

3.ª Las mercaderías que á peticion de los que las remesen sean trasportadas con la velocidad que los viajeros, pagarán el doble de los precios señalados en la tarifa. Lo mismo se entenderá respecto de los caballos y ganados.

4.ª La cobranza de los precios de tarifa deberá hacerse sin ninguna especie de favor. En el caso de que la empresa conceda rebaja en estos precios á uno ó á muchos de los que hacen remesas, se entenderá la reduccion hecha para todos en general, quedando sujeta á las reglas establecidas para las demas rebajas. Las reducciones hechas en favor de indigentes no estarán sujetas á la disposicion anterior. Las rebajas de tarifa se harán proporcionalmente sobre el peaje y el transporte, y deberán anunciarse al público por lo menos con 15 dias de anticipacion.

5.ª Todo viajero, cuyo equipaje no pese más de 30 kilogramos, solo pagará el precio de su asiento.

6.ª Las mercaderías, animales y otros objetos no señalados en la tarifa, se considerarán para el cobro de derechos como de la clase con que tengan más analogía.

7.ª Los derechos de peaje y de transporte que se expresan en la tarifa no son aplicables: Primero, á todo carruaje que con su cargamento pese más de 4,500 kilogramos. Segundo, á toda masa indivisible que pese más de 3,000 kilogramos.

Sin embargo, la empresa no podrá rehusar la circulacion ni el transporte de estos objetos; pero cobrará la mitad más por peaje y transporte. La empresa no tendrá obligacion de trasportar masas indivisibles que pesen más de 5,000 kilogramos, ni dejar circular carruajes que con su cargamento pesen más de 8,000. No se comprenden en esta disposicion las locomotoras. Si la empresa consiente el paso de esas masas indivisibles ó carruajes,

tendrá obligación de consentirlo también durante dos meses á todos los que lo pidan.

8.^a Los precios de tarifa no se aplicarán.

1.^o A todos los objetos que no estando especificados en ella no pesen, bajo el volumen de un metro cúbico, 425 kilogramos.

2.^o Al oro y plata, sea en barras, monedas ó labrados, al plaqué de oro ó de plata, al mercurio y á la platina, á las alhajas, piedras preciosas y objetos análogos.

3.^o En general á todo paquete, bala ó excedente de equipaje que pese aisladamente ménos de 50 kilogramos en objetos de una misma naturaleza, remesados á la vez y por una misma persona, aunque estén embalados separadamente. Los precios de los objetos mencionados en los tres párrafos que anteceden, se fijarán anualmente por el Gobierno á propuesta de la empresa. Pasando de 50 kilogramos, el precio de una bala será 0,30 reales por kilómetro, sin que pueda bajar de 2 rs., cualquiera que sea la distancia corrida.

9.^a En virtud de la percepción de derechos y precios de esta tarifa, y salvas las excepciones anotadas más adelante, la empresa se obliga á ejecutar con cuidado, exactitud y con la velocidad estipulada el transporte de viajeros. Los animales, géneros y mercaderías de cualquiera especie serán trasportados en el orden de su número de registro.

10. En el precio del transporte se considerarán incluidos los gastos accesorios. Por ningún concepto se permitirá el de carga y descarga y almacenaje de los efectos de comercio en los apostaderos y estaciones del camino de hierro.

11. Los que mandan ó reciben las remesas tendrán la libertad de hacer por sí mismos y á sus expensas la comision de sus mercaderías y el transporte de estas desde sus almacenes al camino de hierro y vice-versa, sin que por eso la empresa pueda dispensarse de cumplir con las obligaciones que le impone la disposición anterior.

12. En el caso de que la empresa hiciese algun convenio para la comision y transporte de que se habla anteriormente con uno ó muchos de los que remesan, tendrá que hacer lo mismo con todos los que lo pidan.

13. Los militares y marinos que viajen aisladamente por causa del servicio ó para volver á sus hogares despues de licenciados, no pagarán por sí y sus equipajes mas que la mitad del precio de tarifa. Los militares y marinos que viajen en cuerpo no pagarán mas que la cuarta parte de la tarifa por sí y sus equipajes. Si el Gobierno necesitase dirigir tropas ó material militar ó naval por el camino de hierro, la empresa pondrá inmediatamente á su disposición, por la mitad del precio de tarifa, todos los medios de transporte establecidos para la explotación del camino. Los Ingenieros y agentes del Gobierno destinados á la inspeccion y vigilancia del camino de hierro, serán trasportados gratuitamente en los carruajes de la empresa, igualmente que los empleados del telégrafo, en caso de que el Gobierno tenga establecido un servicio especial.

Madrid 30 de Agosto de 1856.—En nombre de la sociedad del Crédito moviliario español, declaramos ballarnos en un todo conformes con las condiciones que comprende este pliego. Madrid y Setiembre 3 de 1856.—Por el Presidente y Administrador del Crédito moviliario español, el Administrador, Ignacio de Olea.

Circular núm. 317.

El Excmo. Sr. Ministro de la Gobernacion del Reino con fecha 2 del corriente me comunica la Real orden que sigue:

«Enterada la Reina (q. D. g.) de que apesar de lo mandado en el artículo 5.^o del Real decreto de 15 de Febrero de 1854 y en la disposicion 3.^a de la Real orden de 1.^o de Abril del mismo año, no se reparten á domicilio las cédulas de vecindad, lo cual impide que el público esperimente las ventajas que debia esperar de la supresion de pasaportes; ha tenido á bien disponer que V... tome las medidas convenientes para que sin pérdida de momento se cumpla lo mandado sobre el particular en todos los pueblos de esa provincia, debiendo dar cuenta oportunamente de quedar ejecutado. De Real

orden lo digo á V. para su cumplimiento. Dios guarde á V. muchos años. Madrid 2 de Setiembre de 1856.

—Rios.—

Lo que he dispuesto se inserte en este periódico oficial para que llegando á noticia de los Alcaldes constitucionales de la provincia, lleven á efecto sin la menor de mora lo mandado por S. M. en la preinserta Real orden, debiendo darme oportunamente aviso de haberlo ejecutado. Burgos 10 de Setiembre de 1856.—Clemente Linares.

Circular núm. 318.

Para que la entrega de los Milicianos Provinciales se verifique con toda la debida regularidad y para que los pueblos no sufran mas gastos que los indispensables despues de haber oido á la Excm. Diputacion provincial, he acordado tenga lugar en los dias siguientes:

22 de Setiembre	La ciudad de Burgos.
23	El Partido de Aranda de Duero.
24	El de Roa.
25	El de Lerma.
26	El de Castrogeriz.
27	Los de Miranda y Sedano.
28	El de Bribiesca.
29	Los Ayuntamientos de Villarcayo, Villaescusa del Butron, Merindad de Valdivielso, Cuesta Urria, Montija, Castilla la Vieja y de Valdeporres, los Valles de Mena y Manzanedo y Espinosa de los Monteros.
30	Los pueblos restantes del partido de Villarcayo.
1. ^o de Octubre	El partido de Villadiego
2	Los pueblos de Villasur de Herreros, Uzquiza, Herramel, Villorobe, Villamiel de la Sierra, Santa Cruz de Juarros, San Millan de Lara, Los Ausines, Revilla del Campo, Humienta, Revillaruz, San Adrian de Juarros, Santovenia, Arlanzon, Orbaneja Riopico, Barrios de Colina, Ages, Fresno de Rodilla, Villafria de Burgos, Carcedo de Burgos, Cardenadijo, Cardena-jimeno, Castrillo del Val, Gamonal, Cotar, Villacienzo, San Medel, Cabia, La Molina de Ubierna, Riocerozo, Temiño, Cobos de la Molina, Quintanilla Sobresierra, Castrillo de Rucios, Quintanortuño, Ubierna y San Martin, Villanueva Rio Ubierna, Melgosa de Burgos.
3	Los demás pueblos del partido de Burgos no espresados en la anterior designación
4	El partido de Belorado.
5	El de Salas de los Infantes.

Burgos 9 de Setiembre de 1856.—El Gobernador, Clemente Linares.

ANUNCIOS PARTICULARES

En la Redaccion del Boletin Oficial se hallan de venta los estados de bautismos, matrimonios y defunciones que tienen que dar los Ayuntamientos cada trimestre.

Imp. de Gutierrez é hijos