

BOLETIN OFICIAL



BALEAR.

NÚM. 3872.

Artículo de oficio.

Núm.º 366.

GOBIERNO DE LA PROVINCIA DE LAS BALEARES.

El Exmo. Sr. Ministro de la Gobernacion del Reino con fecha 24 del próximo pasado me comunica la Real orden siguiente:

«En Real orden, espedita por este Ministerio en 5 de junio de 1854, se dijo á los Gobernadores de provincia lo siguiente:—«Convencida S. M. de lo útil que ha de ser para la enseñanza de la juventud la obra que con el título de Biblioteca de la Niñez publica Don José Martin Alegria, se ha servido mandar recomiendo V. S. con toda eficacia á que los Ayuntamientos de esa provincia la adquisicion de dicha obra; en la inteligencia de que su importe les será abonado en sus cuentas municipales como gasto voluntario.» De Real orden lo digo á V. S. para los efectos correspondientes.»—Lo que de la propia Real orden reproduzco á V. S. á fin de que se recure á las mencionadas municipalidades.

Y he dispuesto su insercion en el Boletín oficial, recomendando á los Ayuntamientos de esta provincia la adquisicion de la mencionada obra, cuyo importe les será abonado en la forma espresada. Palma 7 de setiembre de 1857.
—Leandro Villar.

Núm.º 367.

(De la Gaceta del 25 de agosto.)

MINISTERIO DE FOMENTO.

Obras públicas.

Ilmo. Sr.: Vistos el art. 3.º de los adicionales á la ley de 11 de Julio de 1856, y los demás de la misma ley y

de la de 14 de Noviembre de 1855 á que hace referencia, S. M. la Reina (q. D. g.) se ha dignado resolver, de acuerdo con lo informado por la Seccion de Fomento del Consejo Real, que se anuncie desde luego por el término de 40 dias la subasta de concesion del ferro-carril de Zaragoza á Alsasua, con la subvencion de 330,000 reales por kilómetro concedida á la seccion de Madrid á Valladolid por la ley de 11 de Julio de 1856; y con arreglo al proyecto aprobado por Real orden de 8 del corriente y las prevenciones que la misma contiene; á las adjuntas condiciones particulares y tarifa, y á la ley de 3 de junio de 1855, condiciones de 15 de febrero de 1856 y demas disposiciones generales sobre ferro-carriles; debiéndose publicar, segun el art. 12 de la referida ley de 11 de julio, con 10 dias de anticipacion por lo menos al señalado para la subasta, la relacion del material que podrá introducir del extranjero la Empresa concesionaria con opcion al abono de los derechos de arancel y demas que marca el art. 20 de la ley general de ferro-carriles; cuya relacion habrá de reformarse en proporcion de la mayor longitud que en su caso se dé á esta línea, y si la Empresa concesionaria adoptare, en virtud de la facultad que se le confiere por la Real orden de 8 del actual, un sistema de via distinto del propuesto en el proyecto aprobado.

De Real orden lo digo á V. I. para su inteligencia y efectos consiguientes. Dios guarde á V. I. muchos años. Madrid 24 de agosto de 1857.—Moyano. Sr. Director general de Obras públicas.

Subasta para la concesion del ferro-carril de Zaragoza á Alsasua.

En virtud de lo prevenido por Real orden de esta fecha, la Direccion general ha señalado el dia 6 de octubre próximo y la hora de la una de su tar-

de, para efectuar en el Ministerio de Fomento (donde desde hoy se hallará de manifiesto el correspondiente proyecto) la subasta de la concesion de un ferro-carril que partiendo del de Madrid á Zaragoza, á los 13 kilómetros y 280 metros de esta ciudad, vaya por Tafalla, Pamplona é Irurzun á empalmar con el de Madrid á Irun.

La subasta se celebrará con arreglo á lo prescrito en el Real decreto de 27 de febrero de 1852 y la instruccion para su cumplimiento de 18 de marzo del mismo año, debiendo por consiguiente presentarse las proposiciones en pliegos cerrados, arregladas exactamente al modelo adjunto, y acompañada cada una del documento que acredite haberse consignado en garantía de ella la suma de 1.400,000 rs. vn. en metálico, ó en efectos de la Deuda pública al tipo que para este objeto les esté asignado por las respectivas disposiciones vigentes, y en los que no le tuvieren al de su cotizacion en la Balsa el dia anterior al de la subasta.

Siendo la longitud del camino desde el punto de partida á Irurzun de 187 kilómetros y 66 metros (33 leguas y 11,368 pies,) y teniendo asignada una subvencion de 330,000 reales por kilómetro, la licitacion versará sobre la reduccion del subsidio ofrecido, que asciende á 61.731,780 reales por toda la línea, para la cual únicamente se admitirán proposiciones: en el supuesto de que si se prolongase á consecuencia de los estudios mandados hacer, se aumentará la subvencion en proporcion á la mayor longitud que se la dé.

Si resultaren una ó mas proposiciones iguales á la mas ventajosa se procederá, en el acto del remate y únicamente entre sus autores, á nueva licitacion abierta en los términos prescritos en la citada Instruccion de 18 de marzo de 1852, debiendo ser la primera mejora de 80,000 reales vellon, y quedando las demas á voluntad de los licitadores con tal que no baje de 1,000

rs. vn. cada una. Madrid 24 de agosto de 1857.—El Director general, Ramon de Echevarria.

Modelo de proposicion.

D. N. N., vecino de..., enterado del anuncio publicado en la Gaceta de... y de las leyes y disposiciones que espresan los requisitos que se exigen para la adjudicacion en pública subasta de la concesion de un ferro-carril que partiendo del de Madrid á Zaragoza á 13 kilómetros y 280 metros de esta ciudad, vaya por Pamplona é Irurzun á empalmar entre este pueblo y Alsasua con la línea de Madrid á Irun en el punto que se designe, se obliga á tomar á su cargo dicha concesion con estricta sujecion á las condiciones y demas prescripciones referidas, dándole el Estado por toda la línea... (aquí la proposicion que se haga; admitiendo ó mejorando lisa y llanamente el tipo fijado); ó la cantidad que proporcionalmente corresponda en su caso por la mayor longitud que se dé al camino con arreglo al anuncio de la subasta y á la condicion 16 de las particulares de esta concesion.

LEYES Y DISPOSICIONES

RELATIVAS

A la concesion de este ferro-carril.

LEY DE 11 DE JULIO DE 1856 RELATIVA Á LA CONCESION DE LAS SECCIONES DEL FERRO-CARRIL DEL NORTE DE MADRID Á VALLADOLID Y DE BURGOS Á IRUN.

Art. 3.º De los adicionales de esta ley.

Art. 3.º «Se autoriza al Gobierno para que saque á pública subasta, con arreglo á la ley general de ferro-carriles y á las condiciones que en este proyecto se fijan para la seccion de Madrid á Valladolid, el camino de hierro, que partiendo de Zaragoza y pasando por Tudela y Pamplona, vaya á

empalmar en Alsasua con el del Norte; considerándose esta línea como general para todos los efectos de la citada ley.

Si llegase á caducar la concesion hecha por el art. 1.º desde Alsasua á San Sebastian, la empresa que se forme para la construccion del camino de Zaragoza á Alsasua podrá continuarle hasta San Sebastian.»

Otros artículos de la misma ley.

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 Búrgos á la frontera.»

Art. 3.º «Los abonos de la subvencion se harán dividiéndola en tres partes iguales por kilómetros; 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.»

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

Art. 9.º «Concluidos dichos estudios y aprobados por el Gobierno con las tarifas y condiciones acordadas en el art. 5.º de la ley de 14 de Noviembre de 1855, se anunciará una sola subasta para toda la línea de Madrid á Valladolid, y de Búrgos á la frontera por el término de 40 dias, 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. 12 «El Gobierno formará y publicará, con 10 dias de anticipacion por lo menos 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, según el art. 20 de la ley general de ferro-carriles.»

Art. 13. «Si antes de dar principio ó término á las obras se declarara legalmente caducada la concesion definitiva que se llegue á hacer, podrá el Gobierno verificar nueva subasta ó llevarlas á cabo por cuenta del Estado, según lo dispuesto en los artículos 11 y 12 de la citada ley de 14 de Noviembre de 1855.»

Real orden de 8 de agosto de 1857.

Ilmo. Sr.: S. M. la Reina (Q. D. G.) se ha dignado aprobar, de acuerdo con lo informado por la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos, el proyecto del ferro-carril de Zaragoza á Alsasua hecho por los Ingenieros don Jacobo Gonzalez Arnao, D. José de Echevarria y D. Angel Clavijo, con las reformas y prevenciones siguientes:

1.º Este ferro-carril arrancará del de Madrid á Zaragoza á los 13 kilómetros y 280 metros de esta ciudad, en las inmediaciones del punto llamado *Las Casetas*, y se dirigirá por la orilla derecha del Ebro, con sujecion á los estudios que, en cumplimiento de la ley de 15 de julio próximo pasado y Real orden de 18 del mismo, deben hacerse para determinar su enlace con el camino de Bilbao, hasta volver á unirse en la orilla izquierda con el primitivo trazado.

2.º Se practicarán ademas nuevos estudios para reducir en los kilómetros 34, 56 y 57 la pendiente máxima por lo menos á 0,010 puesto que el proyecto demuestra la posibilidad de hacerlo; para disminuir hasta donde sea asequible la inclinacion de las que existen en el paso de la divisoria de Alaix y en el trayecto del kilómetro 173 al 183; y finalmente para reducir á una sola las rasantes 62 y 63 con el fin de evitar la rápida pendiente en que se halla el viaducto sobre el rio Arga.

3.º Al efectuar dichos estudios deberán desecharse las construccion de madera en los puentes del Ebro y el Arga, y en el del Aragon si fuese necesario pasar este rio, ateniéndose en todos ellos á las observaciones de la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos.

4.º Se aprueban los proyectos de estaciones, casillas de guardas y otras obras de fábrica, sólo en el concepto de modelos que sirvan para conocer sus condiciones, costo y sistema á que han de arreglarse, pudiéndose modificar en virtud de nuevos estudios con autorizacion del Gobierno.

5.º Se suspende la aprobacion del sistema de via para este ferro-carril hasta que la Empresa á quien se adjudique su concesion proponga el que juzgue mas conveniente, lo que deberá verificar ántes de dar principio á las obras.

6.º Para evitar que en ningun caso dos líneas, y especialmente si son subvencionadas por el Estado, recorran el mismo trayecto, se ha dignado tambien disponer S. M., que la concesion de este ferro-carril se otorgue con la condicion de que su empalme con el de Madrid á Irun se fijará en su caso por una ley entre Irun y Alsasua, si así fuese conveniente, en el punto que de los estudios verificados al efecto resulte mas ventajoso á los intereses públicos; en el supuesto de que la subvencion de la línea de Zaragoza ha de ser proporcional á la longitud que definitivamente se le demarque.

7.º Es por último la voluntad de S. M. que se dicten inmediatamente las órdenes conducentes á la pronta ejecucion de los estudios prescritos y demas necesario para completar la reforma de este proyecto, consiguiente á las disposiciones nuevamente adoptadas; y se manifieste á los Ingenieros Gonzalez Arnao, Echevarria y Clavijo, que ha visto con agrado la inteligencia y celo con que han precedido en su formacion, debiendo esa Direccion general proponer las recompensas á que en su concepto se hayan hecho acreedores.

De real orden lo digo á V. I. para su inteligencia y efectos consiguientes. Dios guarde á V. I. muchos años. Madrid 8 de agosto de 1857.—Moyano.—Sr. Director general de Obras públicas.

Pliego de condiciones particulares para la concesion de ferro-carril que, partiendo del de Madrid á Zaragoza vaya á enlazarse con el de Madrid á Irun.

Artículo 1.º La Empresa se obliga á ejecutar por su cuenta y riesgo todas las obras necesarias para el completo establecimiento de un ferro-carril que, partiendo de Madrid á Zaragoza, vaya por Pamplona á enlazarse con el de Madrid á Irun.

Art. 2.º Este camino arrancará á los 13 kilómetros 280 metros de Zaragoza en las inmediaciones del punto llamado *Las Casetas*, y se dirigirá por la orilla derecha del Ebro pasando por Alagon, Alcalá, Luceni, Boquiñeni, Gallur, Mallen, Cortes, Fontellas y Tudela: desde esta ciudad á la de Tafalla seguirá el trazado que se adopte en vista de los estudios mandados hacer por Real orden de 8 del corriente: desde Tafalla se dirigirá por El Pueyo, Garinoain, Berasoain, Mendivil, Muruarte-derreta, Tiebas, Otano, Cordovilla y Pamplona, siguiendo luego por Berriozal, Oronospe, Ainsain, Berrioso, Otaiza, Zaraza, Erice y Erros á Irun; desde donde se prolongará en su caso hasta el punto que entre este pueblo y Alsasua se fije para el empalme con la línea de Madrid á Irun.

Art. 3.º Las obras se ejecutarán con arreglo al proyecto aprobado por Real orden de 8 del corriente mes y á las variaciones que se adopten en virtud de lo en ella prevenido. Dicho proyecto podrá, sin embargo, modificarse con aprobacion del gobierno, escepto en los puntos espresados en el art. 3.º de los adicionales á la ley de 11 de julio de 1856 y en el que se fije definitivamente para el empalme de esta línea con la de Madrid á Irun.

Art. 4.º 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 7 millones de reales en metálico ó efectos de la Deuda pública al tipo que les está asignado por las respectivas disposiciones vigentes, y en los que no lo tuvieron, al de su cotizacion en la Bolsa el dia anterior al en que se verifique el depósito.

Art. 5.º La Empresa deberá dar principio á los trabajos de este ferro-carril dentro de los tres meses siguientes á la fecha de la concesion, y tenerlo enteramente concluido y dispuesto para la explotacion á los seis años, contados desde la misma fecha.

Art. 6.º El camino se dividirá en cuatro secciones, á saber:

1.º Desde el punto de partida á Tudela.

2.º De Tudela á Tafala.

3.º De Tafalla á Pamplona.

Y 4.º De Pamplona á Irun, ó al punto que se fije para el empalme con el ferro-carril de Madrid á Irun.

Art. 7.º La esplanacion y obras de fábrica del camino se construirán desde luego, con arreglo al proyecto aprobado, para dos vias; pero podrá efectuarse la explotacion con una sola via interin las necesidades del tráfico no exijan la segunda.

Art. 8.º Los perfiles de la esplanacion y obras de fábrica serán los fijados por Reales órdenes de 20 de febrero y 1.º de Marzo de 1854.

Art. 9.º Se establecerán estacio-

nes en los puntos que se espresan á continuacion; y de las clases que se indican, á saber: dos de primer orden en Tudela y Pamplona; una de segundo en Tafalla, y trece de tercero en Pinseque, Alagon, Alcalá y Pedrola, Luceni y Bopuñeni, Gallur, Mallen y Cortes, Ribaforada, Mendivil, Muruarte-derreta, Guerindian, Noain, Otaiza é Irun. En la seccion de Tudela á Tafalla, y en la prolongacion que en su caso se dé á la línea desde Irun, se fijarán en las estaciones con arreglo á los estudios mandados hacer. Cuando la Empresa quiera establecer mas estaciones, no podrá verificarlo sin autorizacion del Gobierno; pero este podrá obligar á la Empresa á situar otras donde lo tenga por conveniente.

Art. 10. El material móvil se fija como mínimum para toda la línea desde el punto de arranque á Irun en

35 locomotoras con sus tenders.

35 coches de primera clase.

60 Idem de segunda.

114 Idem de tercera.

228 wagones cubiertos.

140 Idem descubiertos.

10 trucks.

Si llegara el caso de que al fijar el punto de empalme de esta línea con la de Madrid á Irun, se aumentase la longitud de la primera, se aumentará tambien en la misma proporcion el material móvil que á ella se destine.

Art. 11. Las máquinas locomotoras estarán construidas con arreglo á los mejores modelos.

Art. 12. Los coches de viajeros serán de tres clases, y todos estarán suspendidos sobre muelles, y tendrán asientos. Los de primera clase estarán guarnecidos, y los de segunda tendrán los asientos rellenos; unos y otros estarán cerrados con cristales: los de tercera clase llevarán cortinas. La Empresa podrá emplear coches 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. 13. La empresa deberá establecer y conservar constantemente en buen estado de servicio, durante el tiempo de la concesion, un telégrafo eléctrico completo, con dos hilos para uso del gobierno, sin perjuicio de los que coloque ademas para el servicio especial de la línea.

Art. 14. La empresa deberá tener en cada uno de los seis años fijados para la construccion del ferro-carril obras hechas y materiales acopiados sobre la zona del camino, cuando ménos por el importe y en las proporciones siguientes: el primer año del 5 por 100 del presupuesto total de la línea; el segundo del 10 por 100 id.; el tercero del 15 por 100; el cuarto del 20 por 100; el quinto del 25 por 100; y finalmente el sexto del 25 por 100 restante.

Art. 15. La empresa deberá tener concluido el trozo de camino desde Tudela hasta el empalme con el de Bilbao, al mismo tiempo que la de este último termine la seccion de su línea que arranque de dicho empalme; so pena de caducidad, con arreglo al artículo 22 de la ley general de ferro-carriles.

Art. 16. Asignada por la ley de 11 de julio de 1856 á este ferro-carril la subvencion de 330,000 rs. por kiló-

metro, que por los 187 kilómetros y 66 metros que corre desde el punto de arranque hasta Irurzun suman reales 61.731,780, el Gobierno auxiliará á la Empresa con la cantidad en metálico ó su equivalente en Deuda del Estado en que resulte adjudicada la concesion en subasta pública; y si á consecuencia de los estudios mandados hacer por Real orden de 8 del corriente, y de los practicados para fijar el empalme con el ferro-carril de Madrid á Irun, se prolongase el de Zaragoza á Alsasua, la subvencion se aumentará en proporcion de la mayor longitud que se dé á esta última línea.

Art. 17 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; distribuyéndole en cada una en proporcion de los kilómetros de camino en ella comprendidos.

Art. 18 Para el abono de la subvencion se dividirá la cantidad en que resulte adjudicada la subasta por el número de kilómetros de la línea, y fijada así la correspondiente por kilómetro, se dividirá esta á su vez en tres partes iguales; entregando la primera á la Empresa al tener concluida la explanacion y obras de fábrica de cada kilómetro; y la segunda al presentar en el mismo el material fijo y móvil correspondiente, y la tercera inmediatamente despues de abierto á la explotacion.

Art. 19 No podrá ponerse en explotacion el todo ó parte del ferro-carril sin que preceda autorizacion del Gobernador de la provincia, en vista del acta de 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. 20 Tampoco podrá la empresa emplear en la explotacion ninguna locomotora ó carruaje, ya sea recien construido, ya despues de reparaciones importantes, que haya sido reconocido y aprobado por los Inspectores del Gobierno.

Art. 21 Cada convoy de viajeros tendrá el número suficiente de asientos de las tres clases marcados en el art. 12 de estas condiciones, para conducir todas las personas que concurran á tomarlos.

Art. 22 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. 23 La concesion de este fer-

ro-carril se otorgará por 99 años, con arreglo á estas condiciones y á la tarifa adjunta, y con sujecion á la ley general de 3 de junio de 1855, á las condiciones para su cumplimiento de 15 de febrero de 1856, y finalmente, á todas las disposiciones generales relativas á caminos de hierro.

Art. 24 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 esta tarifa por el gobierno si el camino produjese mas del 15 por 100 del capital invertido por la Empresa.

Art. 25 En los 10 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. 26 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 expropiacion del camino con arreglo al art. 31 del pliego de condiciones generales de 15 de febrero de 1856.

Art. 27 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 que se deposite en la Secretaria del Gobierno de dicha provincia.

Art. 28 Para cubrir los gastos del servicio ordinario 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 80,000 reales.

Art. 29. No solo quedará la Empresa obligada al cumplimiento de las prescripciones y clausulas precedentes sino al de la ley de ferro-carriles de 3 de junio de 1855, instruccion y condiciones aprobadas por Real decreto de 15 de febrero de 1856 y demas disposiciones dictadas ó que se dicten en lo sucesivo con carácter general sobre caminos de hierro.

Madrid, 24 de agosto de 1857.—Aprobado por S. M.—Moyano.—Es copia.—Ramon de Echevarria.

Tarifa para el ferro-carril de Zaragoza á Asasua, prescrita por los artículos 5.º de la ley de 14 de noviembre de 1855 y 9.º de la de 11 de julio de 1856, á que se refiere el 5.º de los adicionales á esta última.

PRECIOS.			
Por cabeza y kilómetro.			
	De peaje.	De transporte.	Total.
	Rs. cénts.	Rs. cénts.	Rs. cénts.
VIAJEROS.			
Carruajes de primera clase.	0 28	0 12	0 40
Idem de segunda.	0 20	0 10	0 30
Idem de tercera.	0 12	0 06	0 18
GANADOS.			
Bueyes, vacas, toros, caballos, mulas y animales de tiro,	0 28	0 12	0 40

Por cabeza y kilómetro.

PRECIOS.			
De peajd.	De transporte.	Total.	
Rs. cénts.	Rs. cénts.	Rs. cénts.	
GANADOS.			
Terneros y cerdos.	0 10	0 05	0 15
Corderos, ovejas y cabras.	0 05	0 05	0 10

Por tonelada y kilómetro.

PRECIOS.			
De peajd.	De transporte.	Total.	
Rs. cénts.	Rs. cénts.	Rs. cénts.	
PESCADOS.			
Ostras y pescado fresco, con la velocidad de los viajeros.	1 15	0 75	1 90

MERCADERÍAS.

<i>Primera clase.</i> —Fundicion moldeada, hierro y plomo labrado, cobre y otros metales labrados ó en bruto, vinagres, vinos, bebidas espirituosas, aceite, algodones, lanas, madera de ebanistería, azúcares, café, especias, drogas, géneros coloniales y efectos manufacturados.			0 40	0 25	0 65
<i>Segunda clase.</i> —Granos, semillas, harinas, sal, cal, yeso, minerales, coque, carbon de piedra, leña, tablas, madera de carpintería, mármol en bruto, sillería, betunes, fundicion en bruto, hierro en barras ó palasto y plomo en galápagos.			0 30	0 25	0 55
<i>Tercera clase.</i> —Piedra de cal y yeso, sillarejos, piedra molinar, grava, gujarros, arena, tejas, ladrillos, pizarras, estiércol y otros abonos, piedra de empedrar y materiales de toda especie para la construccion y conservacion de los caminos.			0 25	0 25	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.	0 35	0 30	0 65
Todo wagon ó carruaje cuyo cargamento en viajeros ó mercaderías no dé un peaje al menos igual al que producirian estos mismos carruajes vacíos, se considerará para cobro de este peaje como si estuviese vacío.			
Las máquinas locomotoras pagarán como si no arrastrasen convoy, cuando el convoy remolcado, ya sea de viajeros ó ya de mercaderías, no produzca un peaje igual al que produciria la máquina con su tender.	0 70	0 50	1 20

Por pieza y kilómetro.

Carruajes de dos á cuatro ruedas con dos testeras y dos banquetas en el interior. Si el transporte se verifica con la velocidad de los viajeros, la tarifa excederá 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.º La percepcion será por kilómetros, sin tener en consideracion las fracciones de distancia; de manera que un kilómetro empezado se pagará como si se hubiera recorrido por entero.
 - 2.º La tonelada es de 1,000 kilogramos, y las fracciones de tonelada se contarán de 10 en 10 kilogramos.
 - 3.º Las mercaderías que, á peticion de los que las remesen, sean transportadas con la velocidad de 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, quedado 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 mas 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 mas analogía.

7.ª Los derechos de peaje y de transporte que se expresan en la tarifa no son aplicables:

Primero. A todo carruaje que con su cargamento pese mas de 4,500 kilogramos.

Segundo. A toda masa indivisible que pese mas de 3,000 kilogramos.

Sin embargo, la empresa no podrá rehusar la circulacion ni el transporte de estos objetos, pero cobrará la mitad mas por peaje y transporte.

La empresa no tendrá obligacion de transportar masas indivisibles que pesen mas de 5,000 kilogramos, ni dejar circular carruajes que con su cargamento pesen mas de 8,000. No se comprenden en esta disposicion las locomotoras.

Si la empresa consiente el paso de esas masas indivisibles ó carruajes, tendrá la obligacion de consentirlo tambien durante dos meses á todos los que lo pidan.

8.ª Los precios de tarifa no se aplicarán:

Primero. A todos los objetos que, no estando especificados en ella, no pesen, bajo el volúmen de un metro cúbico, 125 kilogramos.

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

Tercero. 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 rs. por kilómetro, sin que pueda bajar de 2 reales cualquiera que sea la distancia corrida.

9.ª En virtud de la percepcion de derechos y precios de esta tarifa, y salvas las escepciones anotadas mas 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 transportados en el órden de su número de registro.

10. En el precio de transporte se considerarán incluidos los gastos accesorios. Por ningun 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 disposicion anterior.

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

13. Los militares y marineros 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 marineros 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 disposicion, por la mitad del precio de tarifa, todos los medios de transporte establecidos para la explotacion del camino.

Los Ingenieros y agentes del Gobierno destinados á la inspeccion y vigilancia del camino de hierro serán transportados 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 8 de agosto de 1857.—Aprobado por S. M.—Moyano.—Es copia.—Ramon de Echevarría.

MINISTERIO DE ESTADO.

La Reina (q. D. g.) ha tenido á bien conceder el Régio *executur* á D. Isidoro Rodriguez Espina, nombrado Cónsul de Buenos-Aires en Valencia.

El Gobernador Capitan general de Puerto Rico, con fecha 29 de julio próximo pasado, participa que la tranquilidad pública continúa sin alteracion en aquella isla, y que su estado sanitario sigue siendo satisfactorio, pues solo se observan las enfermedades propias de la estacion.

El Gobernador Capitan general y Superintendente delegado de Real Hacienda de la isla de Puerto Rico dice, en 29 del mes próximo pasado, al señor Ministro de Estado y Ultramar lo que sigue:

«Exmo. Sr.: A las tres de la tarde del dia 26 del actual, sin la menor novedad y despues de una feliz navegacion, fondeó en este puerto, con la mas viva satisfaccion mia, el vapor de guerra español *Pizarro*, conduciendo á su bordo en el mejor estado las cajas en que, á cargo del activo y entendido Intendente honorario D. Juan Sanchez de Toledo, se ha servido S. M. la Reina nuestra Señora (q. D. g.) enviar á esta isla los 27 millones destinados al canje de la moneda macuquina por otra del cuño español, segun su soberano decreto de 5 de mayo último y

resoluciones que le son consiguientes, de cuyo recibo, aprovechando el viaje de regreso para la Península del vapor-correo *Franc-Contois*, tuve el honor de dar á V. E. el oportuno aviso.

Ni á la llegada del mencionado buque, ni aun despues pudo traslucirse el objeto de su viaje: así es que tan luego como dispuse que el vapor atracara, y ya que todo estaba prevenido para que pudiera efectuarse el desembarco, dí al público la noticia de tan sorprendente como grato y fausto acontecimiento para el porvenir de esta preciosa Antilla: la alegría y el contentose veían pintados en el rostro de los habitantes todos, que á porfía, y animados á la vez por las músicas militares que recorrian las calles, dirigian alabanzas á su Reina y Señora, manifestando el reconocimiento y gratitud con que gozosos recibian una prueba tan señalada de su Real aprecio y de su inagotable munificencia.

Al arribo del buque, ya tenia guardado con tropa veterana todo el litoral de las costas E. y S., y mas particularmente las playas de Fajardo, Naguabo y Humacao, y cerradas todas las Aduanas, por lo que respecta al despacho para San Thomas, y á la descarga de los buques que pudieran presentarse de aquella procedencia, y dictadas en el papel las disposiciones que, con presencia de las instrucciones aprobadas por S. M., consideré bastantes para llevar á efecto, lo ántes posible el canje de la moneda macuquina, las cuales puse en circulacion, con las prevenciones que creí del caso, al Tesorero general, despues de oír el ilustrado parecer de la junta, que en virtud de lo prevenido en el artículo 5.º de las mencionadas instrucciones, reuní al oscurecer, permaneciendo en sesion hasta la una de la noche, hora en que ya quedaron acordados todos los puntos principales, designados los sitios para el establecimiento de las cajas provisionales, y su número tanto en la capital como en los pueblos de la isla; y señalada á cada Administrador la cantidad que debia llevar para hacer el canje en su respectivo distrito ó demarcacion, dando órdenes para el desembarco y entrega de los citados 27 millones al Tesorero general.

Así se verificó á la mañana del siguiente dia 27, en que muy temprano, y con el mayor órden y regularidad, se hizo el desembarco y translacion de los caudales, sin que ocurriese la menor novedad, ni se notase falta de ninguna clase, continuando sucesivamente la distribucion de la parte que se consideró bastante para que los Administradores de las Aduanas y los Receptores de Rentas y sus sustitutos, pudiesen hacer el canje simultáneamente en todos los pueblos de la isla, como se ha principiado á ejecutar en el de ayer en esta capital y en el pueblo de Caguas, sin que en nada se haya alterado la envidiable paz y tranquilidad que disfrutamos, continuando del mismo modo segun los partes que he recibido hoy.

En la mañana del dia 28 se hicieron á la mar los vapores de guerra *Bazan* y *Pizarro*, conduciendo á su bordo el primero, con sus respectivos contingentes, á los Administradores de las Aduanas de Fajardo, Naguabo, Humacao, Arroyo, Salinas, Ponce y Guayanilla; y el segundo á los de Arcibo, Aguadilla, Mayagüez y Cabo-Rojo, esperando fundadamente que esta acertada

combinacion con las instrucciones que por escrito y personalmente he dado á los referidos empleados, han de producir el positivo resultado que me prometo, encaminado á que simultáneamente y en el término máximo de siete dias que he fijado para esta capital, quede hecho el canje en todo el territorio, para que de este modo quede cumplida en el plazo mas corto posible la voluntad de S. M.

Este es, Escmo. Sr., el estado en que se encuentra tan importante negocio, debido en no pequeña parte á los esfuerzos y eficaz cooperacion del Señor Intendente de este ejército y Real Hacienda D. Antonio de la Escosura y Hévia, y al celo del Tesorero general y demas Jefes y dependientes de los dos mencionados ramos, que secundaron desde un principio, y continúan secundando mis disposiciones con el mayor acierto, así como tambien á la incansable actividad del mencionado Sr. Sanchez de Toledo, que robando las horas que necesita para su propio descanso, se ha dedicado constantemente á todo cuanto ha sido necesario para su pronta terminacion.

Réstame ahora, Sr. Escmo., rogar á V. E. encarecidamente se sirva presentar á los Reales piés de S. M. los homenajes de mi eterno reconocimiento y gratitud á su Real persona por el incomparable beneficio que acaba de dispensar á los habitantes todos de esta fiel Antilla, joya preciosa de su corona, en la seguridad de que sumisos y amantes de su reina y de su patria, sabrán apreciar en todos tiempos los bienes que reciben de su augusta mano y de su sábio é ilustrado gobierno, á quien por conducto de V. E. tributo en su nombre las mas espresivas gracias por tan señalada merced.

Dios guarde á V. E. muchos años. Puerto-Rico, 29 de julio de 1857.—Escmo. Sr.—Fernando Cotoner.—Escelentísimo Sr. Ministro de Estado y Ultramar.

MINISTERIO DE MARINA.

El buque de la matrícula de Canarias nombrado *Adan*, su capitan Antonio Santana Rodriguez, salvó en mayo próximo pasado á la tripulacion de la goleta inglesa *Beely*, que se hallaba varada en la costa de Africa; rescatando al Capitan de este mismo buque, que habia sido apresado por los beduinos y le tenian hacia tres dias amarrado y enterrado hasta la cintura, para cuyo rescate fué preciso embestir á aquellos, armándose al efecto de varas de pescar, asadores y otros útiles de á bordo.

Tanto á dicho Capitan inglés como á la tripulacion de su mando, se le prodigaron durante su permanencia á bordo del buque español *Adan* todos los auxilios que necesitaron.

PALMA

IMPRESA DE PEDRO JOSÉ GELABERT.