

Boletín Oficial



Balear.

N.º 4079.

MINISTERIO DE FOMENTO.

Subasta para la concesion de la tercera seccion del ferro-carril de Palencia á la Coruña, comprendida entre Ponferrada y San Martin de Quiroga.

En virtud de lo dispuesto por Real orden de esta fecha, la Direccion general ha señalado el dia 3 de Febrero de 1859 y la hora de la una de su tarde para efectuar en el Ministerio de Fomento, donde desde hoy se hallará de manifiesto el correspondiente proyecto, la subasta de concesion de la segunda seccion del ferro-carril de Palencia á la Coruña, comprendida entre Ponferrada y San Martin de Quiroga, cuya longitud es de 79 kilómetros, 411 metros.

La subasta se celebrará con sujecion 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 843.953 rs. vn. en metálico ó efectos de la Deuda pública al tipo que para este objeto les está asignado por las disposiciones vigentes, y los que no le tuvieren, al de su cotizacion en la Bolsa el dia anterior al de la subasta.

Siendo la longitud de esta seccion de 79 kilómetros, 411 metros, y teniendo asignada una subvencion de 404.000 rs. por kilómetro, la licitacion versará solo sobre la reduccion del subsidio total ofrecido, que asciende á 32.082.044 rs. por la seccion entera, para la cual únicamente se admitirán proposiciones y no para ninguna parte ó porcion de ella.

Si resultaren una ó mas proposiciones iguales á la mas ventajosa, se procederá en el acto del remate y solamente entre sus autores á nueva licitacion abierta en los términos prescritos

en la instruccion citada de 18 de Marzo de 1852, debiendo ser la primera mejora por lo menos de 40.000 rs., y las demas á voluntad de los licitadores, con tal que no baje de 1.000 rs. cada puja.

Madrid 3 de Noviembre de 1858.— El Director general, José Francisco de Uría.

Modelo de proposicion.

D. N. N., vecino de . . . enterado del anuncio publicado en la *Gaceta* de . . . y de las leyes y disposiciones que expresan los requisitos necesarios para la adjudicacion en pública subasta de la seccion tercera del ferro-carril de Palencia á la Coruña, comprendida entre Ponferrada y San Martin de Quiroga, cuyo trayecto es de 79 kilómetros, 411 metros, y la subvencion ofrecida de 32.082.044 rs; se obliga tomar á su cargo dicha concesion con extricta sujecion á las condiciones y demas prescripciones referidas, dándole el Estado como subsidio por toda la seccion la cantidad de . . . (Aquí la proposicion que se haga, admitiendo ó reduciendo lisa y llanamente el tipo de la subvencion fijado en este anuncio.)

DISPOSICIONES RELATIVAS Á LA CONCESION DE ESTA SECCION.

Real orden de 27 de Marzo de 1858.

Ilmo. Sr.: Conformándose S. M. la Reina (q. D. g.) con el dictámen emitido por la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos sobre el proyecto del ferro-carril de San Isidro de Dueñas á la Coruña, presentado por Don Juan Martinez Picavia, se ha dignado aprobarlo en todas sus partes y disponer, que en atencion á que el ferro-carril ya concedido de San Isidro de Dueñas á Alar sigue la misma direccion que este entre San Isidro y Palencia, arranque de esta ciudad el de Galicia desde el punto que se fije; denominándose en consecuencia *Ferro-carril de Palencia á la Coruña*, y ha-

ciéndose en el presupuesto general la reduccion de la parte de él correspondiente al trozo de San Isidro á Palencia, excepto en lo relativo al material móvil, que será el calculado. Asimismo se ha dignado resolver S. M. se manifieste al interesado é Ingenieros autores del proyecto que el trabajo ejecutado es de los mas completos y digno de la honrosa calificacion que mereció de la Junta consultiva. De Real orden lo digo á V. I. para su inteligencia y efectos consiguientes. Dios guarde á V. I. muchos años. Madrid 27 de Marzo de 1858.—Guendulain.—Sr. Director general de Obras públicas.

Ley de 21 de Abril de 1858.

Doña Isabel II por la gracia de Dios y la Constitucion de la Monarquía española Reina de las Españas: á todos los que las presentes vieren y entendieren, sabed: que las Cortes han decretado y Nos sancionado lo siguiente:

Artículo 1.º El Gobierno adjudicará en subasta pública, y con sujecion á la ley general de Ferro-carriles, la línea de primer orden que, empalmado en Palencia con la de San Isidro de Dueñas á Alar, pase por Leon, entre en Galicia por el Puente de Domingo Florez, y en Monforte, ó donde los estudios lo aconsejen, se bifurque para terminar en los puertos de la Coruña y de Vigo.

Se considerará como parte de esta línea la que arrancando de ella vaya á terminar en el puerto de Asturias, cuya preferencia determinen los estudios posteriores, y la que partiendo de Medina del Campo y pasando por la Nava del Rey y Toro termine en la ciudad de Zamora.

Art. 2.º La concesion de este ferro-carril consistirá en el aprovechamiento de los productos de su explotacion por espacio de 99 años, con arreglo á la tarifa máxima que se acompaña y con sujecion á lo prescrito en el art. 35 de

la ley general de Ferro-carriles.

Art 3.º La parte de la línea comprendida entre Palencia y la Coruña se dividirá en las secciones siguientes:

- Primera. De Palencia á Leon.
- Segunda. De Leon á Ponferrada.
- Tercera. De Ponferrada á Quiroga.
- Cuarta. De Quiroga á Lugo.
- Quinta. De Lugo á la Coruña.

Art. 4.º Se procederá desde luego á publicar la subasta del camino para la adjudicacion de las secciones primera, segunda, tercera y quinta de los estudios ya aprobados, quedando la cuarta para cuando, concluidos los de la línea de Vigo, se saquen á subasta sus secciones.

Art. 5.º El Gobierno adoptará las disposiciones necesarias para que en el término de un año se forme el proyecto de la parte comprendida entre el punto de bifurcacion y Vigo. Aprobado que sea este proyecto, se anunciará la subasta para la adjudicacion de la línea, con arreglo á lo dispuesto en el art. 10 de la ley general de Ferro-carriles, dividiéndola en las secciones que aparezcan mas convenientes. En iguales términos se verificará el anuncio de la subasta para las líneas de Asturias y Zamora, cuyos estudios han de quedar terminados en la misma época.

Art. 6.º El Estado auxiliará la construccion de la parte comprendida entre Palencia y la Coruña con una subvencion directa y en metálico, que se aplicará á las diversas secciones en la forma siguiente:

Primera seccion.	180.000 rs.
por kilómetro.	
Segunda seccion.	357.000.
Tercera seccion.	404.000.
Cuarta seccion.	410.000.
Quinta seccion.	360.000.

Art. 7.º El Gobierno determinará la subvencion con que el Estado deba tambien auxiliar la construccion de las líneas de Vigo, Asturias y Zamora tan pronto como estén terminados los res-

pectivos estudios, teniendo en cuenta su presupuesto, los productos probables de la explotación y el interés de los capitales invertidos, que deberá ser igual al que sirvió de base para determinar la subvención asignada en el artículo anterior á cada una de las secciones en la línea de la Coruña.

Art. 8.º Todas las subastas se verificarán conforme á lo dispuesto en la ley general de Ferro-carriles de 3 de Junio de 1855 y al Real decreto de 27 de Febrero de 1852 sobre contratación de servicios públicos, y girarán sobre rebaja en el importe de la subvención total designada para cada una de las secciones.

Art. 9.º Para el abono de la subvención se dividirá cada sección en el número de trozos que aparezcan convenientes; y hecho esto, se distribuirá en tres partes iguales: la primera se abonará terminada la explanación de cada trozo; la segunda despues de sentada la vía, y la tercera al entregarse al tráfico.

Art. 10. La subvención total será satisfecha directamente por el Estado, á quien reintegrarán la tercera parte de su importe las provincias que la línea atraviese. Este reintegro se verificará por anualidades, incluyendo cada provincia, como gasto obligatorio en su presupuesto anual, lo que corresponda por la cantidad que el Gobierno haya tenido que abonar en el anterior, atendida la forma de pago que se adopte.

Art. 11. Los cupos de este reintegro entre las provincias se fijarán en proporción de la subvención que haya de abonarse por la longitud de la línea comprendida en cada provincia y de su riqueza media por legua cuadrada, apreciada por los cupos de las contribuciones territorial, industrial, y de consumos.

Art. 12. Para cubrir la cuota que corresponda á cada provincia las Diputaciones provinciales harán el reparto entre los pueblos más directamente interesados, en proporción de su riqueza por los cupos de las mismas contribuciones.

Art. 13. El gobierno publicará los pliegos de condiciones para el otorgamiento de la concesión, estableciendo los plazos en que deba terminarse la construcción de cada una de las secciones y el progreso sucesivo que las obras han de tener cada año.

Por tanto, mandamos á todos los Tribunales, Justicias, Jefes Gobernadores y demas Autoridades, así civiles como militares y eclesiásticas, de cualquier clase y dignidad, que guarden y hagan guardar, cumplir y ejecutar la presente ley en todas sus partes.

Dado en el Real Sitio de Aranjuez á veintuno de abril de mil ochocientos cincuenta y ocho.—YO LA REYNA.—Refrendado.—El Ministro de Fomento, Joaquín Ignacio Mécas.

Pliego de condiciones particulares para la concesión de la tercera sección del ferro-carril de Palencia á la Coruña, comprendida entre Ponferrada y San Martín de Quiroga.

1.ª La Empresa se obliga á ejecutar de su cuenta y riesgo todas las obras necesarias para el completo establecimiento de un ferro-carril que partiendo de Leon vaya hasta Ponferrada.

2.ª Este camino arrancará de Ponferrada, y se dirigirá por Dehesas, Vi-

lla de Palos, Cuevas, Quereño, Puente Nuevo, Barco de Valdeorras y la Rua á San Martín de Quiroga.

3.ª Las obras se ejecutarán con arreglo al proyecto aprobado por Reales órdenes de 27 de Marzo y 3 de Noviembre de 1858. Este proyecto podrá, sin embargo, modificarse con aprobación del Gobierno.

4.ª En el término de 15 días, contados desde la adjudicación, deberá completar la Empresa, sobre el depósito que hubiese consignado en garantía de la subasta, la suma de 4.219,765,35 reales en metálico ó efectos de la Deuda pública al tipo que les está asignado para este objeto por las disposiciones vigentes, y los que no lo tuvieren, al de su cotización en la Bolsa el día próximo anterior al en que se verifique el depósito.

5.ª La Empresa pagará en el preciso término de un mes, contado desde la adjudicación de la subasta, á los que han costeados los estudios y proyecto del ferro-carril de Palencia á la Coruña la cantidad de 347.130 rs. á que ascienden el importe de la tasación pericial de la parte del proyecto correspondiente á la sección de Ponferrada á San Martín de Quiroga y el del 20 por 100 de esta tasación, con arreglo al art. 10 de la ley general de Ferro-carriles de 3 de Junio de 1855 y Reales órdenes de 31 de Marzo de 1854, 6 de Julio y 3 de Noviembre de 1858.

6.ª La Empresa deberá dar principio á los trabajos de este ferro-carril dentro de los tres meses siguientes á la fecha de la concesión, y tenerlo enteramente concluido y dispuesto para la explotación á los cinco años, contados desde la misma fecha.

7.ª En cada uno de los cinco años fijados para la construcción de esta sección deberá la empresa tener obras hechas y materiales acopiados sobre la zona del camino, cuando menos por el importe y en las proporciones siguientes:

En el primer año, del 5 por 100 del presupuesto total; en el segundo, del 10; en el tercero, del 15; en el cuarto del 30, y en el quinto del 40 restante.

8.ª La explanación y obras de fábrica se construirán para una sola vía con los apartaderos que indica el proyecto aprobado. Los perfiles de la explanación y obras de fábrica serán los fijados en dicho proyecto.

9.ª Se establecerán estaciones en los puntos que se expresan á continuación y de las clases que se indican, á saber:

Cuatro de tercer orden en Ponferrada, Villa de Palos, Quereño y Barco de Valdeorras, y cuatro de cuarto en Dehesas, Cuevas, Puente Nuevo y la Rua.

La empresa no podrá establecer mas estaciones ó variar la situación de las expresadas sin autorización del Gobierno; pero este podrá obligarla á situarlas donde lo tenga por conveniente, ó aumentar su número.

10.ª El material móvil se fija como mínimo para toda la sección en:

6 locomotoras para viajeros.

7 id. para mercancías.

7 coches de primera clase.

16 id. de segunda.

7 id. mistos de primera y segunda.

35 id. de tercera.

7 id. mistos de segunda y tercera.

42 wagones cubiertos para mercancías y equipajes.

77 id. descubiertos para mercancías.

7 wagones-cuadras.

2 trucks.

14 frenos con casillas.

15 id. sin casillas.

Material de repuesto de locomotoras y carruajes.

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

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 carruajes especiales, cuya tarifa determinará el Gobierno á propuesta suya; pero en ningún caso excederá el número de asientos de estos carruajes de la quinta parte de número total de asientos del convoy.

13. La Empresa deberá establecer y conservar constantemente en buen estado de servicio, durante el tiempo de la concesión, un telégrafo eléctrico completo, con dos hilos, para uso del Gobierno, sin perjuicio de los que coloque además el servicio especial de la línea.

14. Asignada á esta sección por la ley de 21 de Abril de 1858 la subvención de 404.000 rs. por kilómetro, que por los 79 kilómetros, 411 metros, suman 32.082.044 rs., el Gobierno auxiliará á la Empresa con la cantidad en metálico ó su equivalente en Deuda del Estado en que resulte adjudicada la concesión en subasta pública.

15. La subvención total será directamente satisfecha por el Estado; pero las provincias que cruce el ferro-carril reintegrarán al Erario anualmente de la tercera parte del importe de aquella, distribuyéndola en proporción de la subvención abonada por la longitud de la línea comprendida en cada provincia, y de su riqueza media por legua cuadrada, apreciada por los cupos de las contribuciones territorial, industrial y de comercio.

16. Para el abono de subvención 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 concluidas la explanación y obras de fábrica de cada trozo de cuatro kilómetros seguidos; la segunda al tener sentada la vía en el mismo trozo, y la tercera al abrirse la explotación.

17. No podrá ponerse en explotación el todo ó parte del ferro-carril sin que preceda autorización 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 comenzarse la explotación.

18. Tampoco podrá la Empresa emplear en la explotación 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.

19. Los convoyes de viajeros tendrán el número suficiente de asientos de las tres clases marcadas en el artículo 12 de estas condiciones para conducir todas las personas que concurran á tomarlos.

20. La velocidad efectiva de los

convoyes de viajeros y de mercancías se fijará por el Gobierno á propuesta de la empresa, así como la duración de los viajes.

21. La Empresa queda obligada á poner á disposición del Gobierno gratuitamente y sin perjuicio de lo prescrito en los artículos 28 y siguientes de las condiciones generales de 15 de Febrero de 1856 un tren de ida y otro de vuelta todos los días para el transporte del correo, cuyas horas de salida y velocidad efectiva se fijarán por la Administración, así como también el número de carruajes necesarios al efecto y su forma y dimensiones.

22. La concesión de este ferro-carril se otorga por 99 años, con arreglo á estas condiciones y á la tarifa adjunta, y con sujeción 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.

23. La empresa se sujetará á la adjunta tarifa de precios máximos que de cinco en cinco años podrá ser reformada por el Gobierno con arreglo á la ley general de Ferro-carriles si el camino produjese mas de 15 por 100 del capital en él invertido.

24. En los 10 años que precedan al término de la concesión, el Gobierno tendrá el derecho de retener los productos líquidos del camino y emplearlos en conservarlo si la Empresa no llenase completamente esta obligación.

25. Se fija en 15 por 100 el límite de los productos que deben tomarse como base para la indemnización á la Empresa en el caso de que creyese el Gobierno conveniente la revocación de esta concesión, con arreglo al art. 31 del pliego de condiciones generales de 15 de Febrero de 1856.

26. 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 disposición ó su representante se hallare ausente de Madrid, será válida toda notificación hecha á la Empresa con tal de que se deposite en la Secretaría del Gobierno de dicha provincia.

27. Para cubrir los gastos del servicio ordinario que corresponde hacer al Gobierno con motivo de la inspección del camino, reconocimientos y cualquiera otro servicio que tenga relación con la construcción y explotación del ferro-carril, la Empresa depositará anualmente á disposición del Gobierno, y donde este designe, una cantidad que no podrá exceder de 50.000 rs.

28. No solo quedará la Empresa obligada al cumplimiento de las prescripciones y cláusulas precedentes, sino al de la ley de Ferro-carriles de 3 de Junio de 1855, instrucción 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 3 de Noviembre de 1858.—Aprobado por S. M.—Corvera.—Es copia.—El Director general, José Francisco de Uria.

TARIFA de precios máximos para la explotación de la sección tercera del ferrocarril de Palencia á la Coruña, comprendida entre Ponferrada y San Martín de Quiroga.

	PRECIOS.					
	De peaje.		De transporte.		TOTAL.	
	Rs. vn.	Cénts.	Rs. vn.	Cénts.	Rs. vn.	Cénts.
POR CABEZA Y KILOMETRO.						
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, animales de tiro.	0	28	0	12	0	40
Terneras y cerdos.	0	10	0	05	0	15
Corderos, ovejas y cabras.	0	05	0	05	0	10
POR TONELADA Y KILOMETRO.						
PESCADO.						
Ostras y pescado fresco con la velocidad de los viajeros.	1	15	0	75	1	90
MERCADERIAS.						
<i>Primera clase.</i> Fundicion moldeada, hierro y plomo labrado, cobre y otros metales labrados ó en bruto, vinagre, vinos, bebidas espirituosas, aceite, algodones, lanas, madera de ebanistería, azúcares, café, especias, drogas, géneros coloniales y objetos manufacturados.	0	40	0	25	0	65
<i>Segunda clase.</i> Granos, semillas, harinas, sal, cal, yesos, minerales, coque, carbon de piedra, leña, tablas, maderas de carpintería, mármol en bruto, sillería, betunes, fundicion en bruto, hierro en barras ó palasto, plomo en galápagos.	0	30	0	25	0	55
<i>Tercera clase.</i> Piedras de cal y yeso, sillarejos, piedra molinar, grava, guijarros, arenas, tejas, ladrillos, pizarras, estiércol y otros abonos, piedra de empedrar y materiales de toda especie para la construcción y conservación de los caminos.	0	25	0	25	0	50
OBJETOS DIVERSOS.						
Wagon, coche ú otro carruaje destinado al transporte por el camino de hierro que pasa vacío, y máquina locomotora que no arrastra 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 producirían estos mismos carruajes vacíos, se considerará para el cobro de este peaje como si estuviera vacío.						
Las máquinas locomotoras pagará como si no arrastrasen convoy, cuando el convoy remolcado, ya sea de viajeros ó ya de mercaderías, no produzca un peaje igual al que produciría la máquina con su tender.						
POR PIEZA Y KILOMETRO.						
Carruajes de dos ó cuatro ruedas con una testera y una sola banqueta.	0	55	0	44	0	99
Carruajes de cuatro ruedas con dos testeras y dos banquetas en el interior. (Si el transporte se verifica con la velocidad de los viajeros la tarifa será el doble.)	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 generales 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 mil 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 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.
- La empresa podrá en cualquier tiempo reducir los precios fijados en esta tarifa; pero habiendose de anunciar las reducciones con 15 dias de anticipacion al en que han de comenzar á regir dará conocimiento de ellas al Gobierno un mes ántes para que sean examinadas y publicadas con las formalidades debidas. Las rebajas de tarifa se harán provisionalmente sobre el peaje y el transporte.
- 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 precios 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 tres mil 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 trasportar masas indivisibles que pesen mas de cinco mil kilogramos, ni dejar circular carruajes que con su cargamento pesen mas de ocho mil, exceptuandose de esta disposicion las locomotoras.
 - Si la Empresa consiente el paso de estas masas indivisibles ó carruajes, tendrá obligacion de consentirlo tambien durante dos meses á todos los que lo pidan.
- 8.ª Tampoco se aplicarán los precios fijados en esta tarifa:
 - Primero. A todos los objetos que, no estando expresados en ella, no pesen, bajo el volumen 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, á las alhajas, piedras preciosas y objetos análogos.
 - Tercero. En general, á todo paquete, bala ó excedente de equipaje que pese aisladamente menos de 50 kilogramos, cuando no formen parte de re-

- mesas que pesen juntas mas de 50 kilogramos en objetos de una misma naturaleza, remesados á la vez y por una misma persona, aunque estén embaldos 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 rs. cualquiera que sea la distancia recorrida.
- 9.ª En virtud de la percepcion de derechos y precios de esta tarifa, y salvas las excepciones 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 trasportados en el orden de su número de registro.
10. En los precios fijados en esta tarifa, están incluidos todos los gastos accesorios. Por ningun concepto se podrá percibir derecho alguno bajo la denominacion de carga, descarga, registro ni ninguna otra en los apostaderos y estaciones del camino de hierro. Tampoco podrá cobrarse nada por el almacenaje, á no ser que los efectos y mercaderías trasportados por el ferrocarril, permanezcan, por causa de sus dueños ó consignatarios, en las estaciones ó apostaderos mas tiempo del necesario para ser conducidos á otros puntos, en cuyo caso propondrá la Empresa cada año, á la aprobacion del Gobierno; un reglamento en que se fijen los precios y el servicio de depósito y almacenaje.
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, con uno ó muchos de los que remesan, tendrá que hacer lo mismo con todos los que lo piden.
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 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 trasportados gratuitamente en los carruajes de la Empresa, así como tambien los empleados encargados de las lineas telegráficas del Estado.
- Madrid 3 de noviembre de 1858.—Aprobado por S. M.—Corvera.—Es copia.—El Director general, José Francisco de Uría. (Se continuará.)

D. Isidoro Macabich ayudante militar de marina de esta villa y su distrito.—En virtud del presente se cita y emplaza á todos los que pretendan tener derecho sobre dos palos mayores de polacra goleta, cuatro vergas, un pico cangrejo, dos masteleros, cinco velas, cuatro de ellas sumamente estropeadas, una gran porcion de jarcias de diferentes dimensiones y un pedazo de costado de buque desecho, que se halló en Cala-Munio del término de Santañy, para que dentro un mes á contar desde la publicacion de este edicto comparezcan á deducirlo en este juzgado, pues de lo contrario les parará el perjuicio á que haya lugar. Felanitx 23 de diciembre de 1858.—Isidoro Macabich.—Bartolomé Marcó escribano.—Es copia.—Macabich.

Lo que he dispuesto insertar en el Boletín oficial y demas periódicos de esta provincia, para noticia de quienes corresponda. Palma 28 de diciembre de 1858.—P. O.—El 2.º Comandante.—Jorge Fuster.

Núm.º 2.
D. Antonio Cañellas escribano numerario del juzgado de primera instancia de la ciudad de Palma de Mallorca.

Certifico: Que por ante dicho juzgado y oficio de mi cargo se han instruido unos autos á instancia de Benito, Ramon, Antonio y Francisca Oliver y Colom, contra Francisco Pastor alias Moson, en los cuales recayó la sentencia del tenor siguiente.—Palma quince de diciembre de mil ochocientos cincuenta y ocho.—Vistos: Resultando que por parte de Benito, Ramon, Antonio y Francisca Oliver y Colom se interpuso demanda contra Francisco Pastor alias Moson, solicitando que se le condene á que deje libre á disposicion de los demandantes la pieza de olivar de su pertenencia denominada *Rost den Palla*, satisfaciéndoles á justa tasacion, los productos que haya podido redituár la misma desde el fallecimiento del padre de aquellos, con resarcimiento de perjuicios y condena de costas.—Resultando que los fundamentos de dicha demanda consisten, en que perteneciendo la referida finca al intestato del padre de los demandantes, y hallándose estos huérfanos y en menor edad, Francisco Pastor ó bien porque la tuviese en arrendamiento, ó que lo invadiera y ocupara, se apoderó de ella haciendo despues figurar en el protocolo del Real Alodio, una escritura de transpaso á su favor de dicha finca por precio de cuatrocientas libras suponiéndola otorgada por los demandantes y sin que conste las firmas del escribano, otorgantes ni testigos que en ella se refieren.—Resultando que conferido traslado de la demanda á Francisco Pastor, hecho el emplazamiento en su persona, y habiendo transcurrido los nueve dias sin comparecer á contestarla, acusada una rebeldía, por auto de siete de julio último, se dió por contestada la demanda siguiéndose los autos en rebeldía con arreglo á lo dispuesto en el artículo doscientos treinta y dos de la ley de enjuiciamiento civil.—Considerando que efectivamente de los documentos presentados con la demanda

y cotejados con sus originales durante el término de prueba aparece acreditada la adquisicion de la finca de que se trata por Pedro Juan Oliver y Vicens; que este falleció intestado en primero de enero de mil ochocientos treinta y cuatro y que sus hijos y herederos legales lo son los demandantes Benito, Ramon, Antonio y Francisca Oliver y Colom.—Considerando que ademas de las ilegalidades y vicios de que adolece la escritura, en que se supone la venta hecha á favor de Pastor de la espresada finca en veinte y cinco de marzo de mil ochocientos treinta y seis, por los hijos de Oliver menores entonces y sin intervencion de curador, la falta de las firmas del escribano, otorgantes y testigos, ha hace aparecer simulada y falsa.—Se condena á Francisco Pastor alias Moson á que dentro tercero dia deje libre y á disposicion de Benito, Ramon, Antonio y Francisca Oliver la pieza de tierra olivar denominada *Rost den Palla*, al pago, previa tasacion, de los productos que haya podido rendir desde la muerte del padre de los demandantes, al resarcimiento de daños y perjuicios y en todas las costas; y se manda cumplir lo dispuesto en el artículo mil ciento noventa de la citada ley de enjuiciamiento civil. Así lo proveyó, mandó y firmó el Sr. D. Francisco de Madrid Dávila juez de primera instancia de este partido por ante mí de que certifico.—Francisco de Madrid Dávila.—Antonio Cañellas.

Y para que conste libro el presente para su insercion en el Boletín oficial de la provincia en virtud de lo dispuesto en el citado artículo mil ciento noventa de la ley de enjuiciamiento civil en Palma á veinte y dos de diciembre de mil ochocientos cincuenta y ocho.—Antonio Cañellas.

Núm.º 3.
D. Bernardo Roca escribano del juzgado de primera instancia del partido de Inca.

Certifico: que en el espediente de pobreza solicitada por Juan Gelabert, que obra en la escribanía de mi cargo consta de la siguiente sentencia:—Sentencia.—En la villa de Inca á diez y siete noviembre de mil ochocientos cincuenta y ocho: Visto por el Sr. D. Jacinto de Alcocer juez de primera instancia de la misma este incidente promovido por Juan Gelabert vecino de Pollensa con audiencia del promotor fiscal y citacion de Pedro Antonio Amengual sobre pobreza para litigar con este.—Resultando: que en concepto de carecer de industria y comercio y no poseer otros bienes que dos fincas rústicas cuyo producto era insignificante interpuso aquel la demanda para que se le declarase pobre.—Resultando: que conferido traslado á dicho Amengual no compareció á evacuarlo y en su rebeldía se ha sustanciado el juicio entendiéndose las diligencias en los estrados del juzgado.—Resultando que ni el promotor fiscal ni Administrador de Rentas del partido se han opuesto á la pretension. Resultando: que por certificacion con relacion á la estadística territorial é informacion de testigos se hace constar por el demandante ser un jornalero y no poseer otros bienes que dichas dos fincas cuyo producto anual ha sido avaluado en treinta y seis libras moneda del pais.—Considerando: que esta cantidad no equivale con mucho al doble

jornal de un bracero en esta villa calculado á razon de cinco sueldos diarios y en tal caso se halla el mismo demandante en la clase de pobre conforme á la disposicion tercera del artículo ciento ochenta y dos de la ley de enjuiciamiento civil.—Falló: que debia de declarar y declaraba tal pobre al enunciado Juan Gelabert para litigar con Pedro Antonio Amengual y su consecuencia con obcion á disfrutar de los beneficios señalados en el artículo ciento ochenta y uno de la propia ley y sin perjuicio para en sus respectivos casos de tener aplicacion lo dispuesto en el artículo noventa y nueve y doscientos. Así por esta sentencia que se insertará en el Boletín oficial de la provincia á los efectos prevenidos en el mil ciento noventa definitivamente juzgando lo acordó pronuncio y firma dicho señor juez de que doy fé.—Jacinto de Alcocer.—Bernardo Roca escribano.

Y para que conste libro el presente para el cumplimiento de lo mandado en la sentencia preinserta para su insercion en el Boletín oficial de esta provincia, con el visto bueno del señor juez de este partido, en Inca á diez y ocho noviembre de mil ochocientos cincuenta y ocho.—V.º B.º—Jacinto de Alcocer.—Bernardo Roca escribano.

Núm.º 4.
D. Juan Llabrés escribano del juzgado de primera instancia del partido de Inca.

Certifico: que en el espediente informacion de pobreza solicitada por Gabriel Mateu, con citacion de José Aguiló ambos de la presente villa y promotor fiscal del juzgado; ha recaido la sentencia siguiente:—Sentencia definitiva.—En la villa de Inca á catorce de diciembre de mil ochocientos cincuenta y ocho. El Sr. D. Jacinto de Alcocer juez de primera instancia de la misma habiendo visto este incidente promovido por Gabriel Mateu vecino de esta villa con audiencia del promotor fiscal y citacion del Administrador de Rentas del partido y así bien los estrados del juzgado en rebeldía de José Aguiló sobre pobreza para interponer demanda

de tercería en la causa que contra este se sigue por falsificacion de moneda.—Resultando que en concepto de no poseer sino una casa en comun con su esposa y en donde viven y un cuartón de tierra, y no ejercen industria y comercio, ni otro oficio que el de tejedor, interpuso el demandante la demanda para que se le declarase pobre.—Resultando que conferido traslado á José Aguiló no ha comparecido á evacuarlo, y ni la representacion del promotor fiscal y Administrador de Rentas del partido ha hecho oposicion de ninguna clase.—Resultando que por certificacion con relacion á la estadística territorial de esta villa é informacion de tres testigos se acredita que efectivamente carece dicho Mateu de otros bienes que los señalados, cuyo producto en renta se calcula en unos doscientos sesenta y cinco reales y setenta y cinco céntimos, y el oficio de tejedor que tambien ejerce en cuatro sueldos diarios.—Considerando que tales rendimientos reunidos no equivalen con mucho al importe del doble jornal de un bracero en esta localidad, y en tal concepto se halla aquel en la clase de pobre conforme á la disposicion del artículo ciento ochenta y dos de la ley de enjuiciamiento civil.—Fallo: que debia de declararle y le declaraba pobre para interponer la tercería de que se trata, y como tal, con obcion á disfrutar de los beneficios señalados en el artículo ciento ochenta y uno de la propia ley y sin perjuicio para en sus respectivos casos de tener aplicacion lo prevenido en el artículo noventa y nueve y doscientos. Así por esta sentencia que ademas de notificarse en estrados y publicarse por edictos se hará notoria insertándose en el Boletín oficial de la provincia á los efectos prevenidos en el artículo mil ciento noventa de la citada ley definitivamente juzgando lo mandó y firma dicho Sr. juez de que certifico.—Jacinto de Alcocer.—Ante mí.—Juan Llabrés escribano.

Y para que conste libro el presente á los efectos mandados en Inca diez y seis de diciembre de mil ochocientos cincuenta y ocho.—V.º B.º—Jacinto de Alcocer.—Juan Llabrés escribano.

Ciudad de Iviza.

NOTA de los precios que han tenido en el mercado de esta ciudad los frutos y artículos de primera necesidad que á continuacion se expresan, durante la 1.ª quincena del mes de diciembre de mil ochocientos cincuenta y ocho.

	Medida y peso mallorquin.	Libs.	Sueld.	Din.	Medido y peso castellano.	Rs. vn.	Cént.
Trigo.	Cuartera.	4	10	»	Fanega.	45	»
Cebada.	Id.	2	2	»	Id.	21	»
Centeno.	Id.	»	»	»	Id.	»	»
Maiz.	Id.	»	»	»	Id.	»	»
Garbanzos.	Id.	»	»	»	Arroba.	»	»
Arroz.	Arroba.	1	5	6	Id.	18	70
Aceite.	Cuartan.	1	7	»	Id.	54	»
Vino.	Cuartin.	2	8	»	Id.	13	50
Aguardiente.	Id.	8	8	»	Id.	48	12
Vaca.	Libra.	»	»	»	Libra.	»	»
Carnero.	Id.	»	9	6	Id.	7	41
Tocino.	Id.	»	13	6	Id.	12	50
Trigo candeal.	Cuartera.	»	»	»			
Habas.	Id.	4	16	»			
Habichuelas.	Id.	»	»	»			
Guijas.	Id.	3	10	»			
Leña.	Quintal.	»	4	»			
Carbon.	Id.	1	2	6			
Algarrobas.	Id.	»	15	»			

Iviza 16 de diciembre de 1858.—El Alcalde.—Manuel Verdera.